

**A FONDO**

**NISSAN PATROL TOP LINE TD Y GASOLINA**

# SEMANAL **Motor 16** GRUPO

**COLECCIONABLE**  
13  
**RESTAURANTES DE CARRETERA**  
MADRID - MADRID  
**Motor 16**

5 de agosto de 1989 • Núm. 302 • 275 ptas.

## **ASI ES EL NUEVO VW GOLF**



## **EL ACCIDENTE DE JACKIE STEWART**

# **SUPER BMW**

### **850 i**

- 6 VELOCIDADES
- 12 CILINDROS
- 250 KM/H

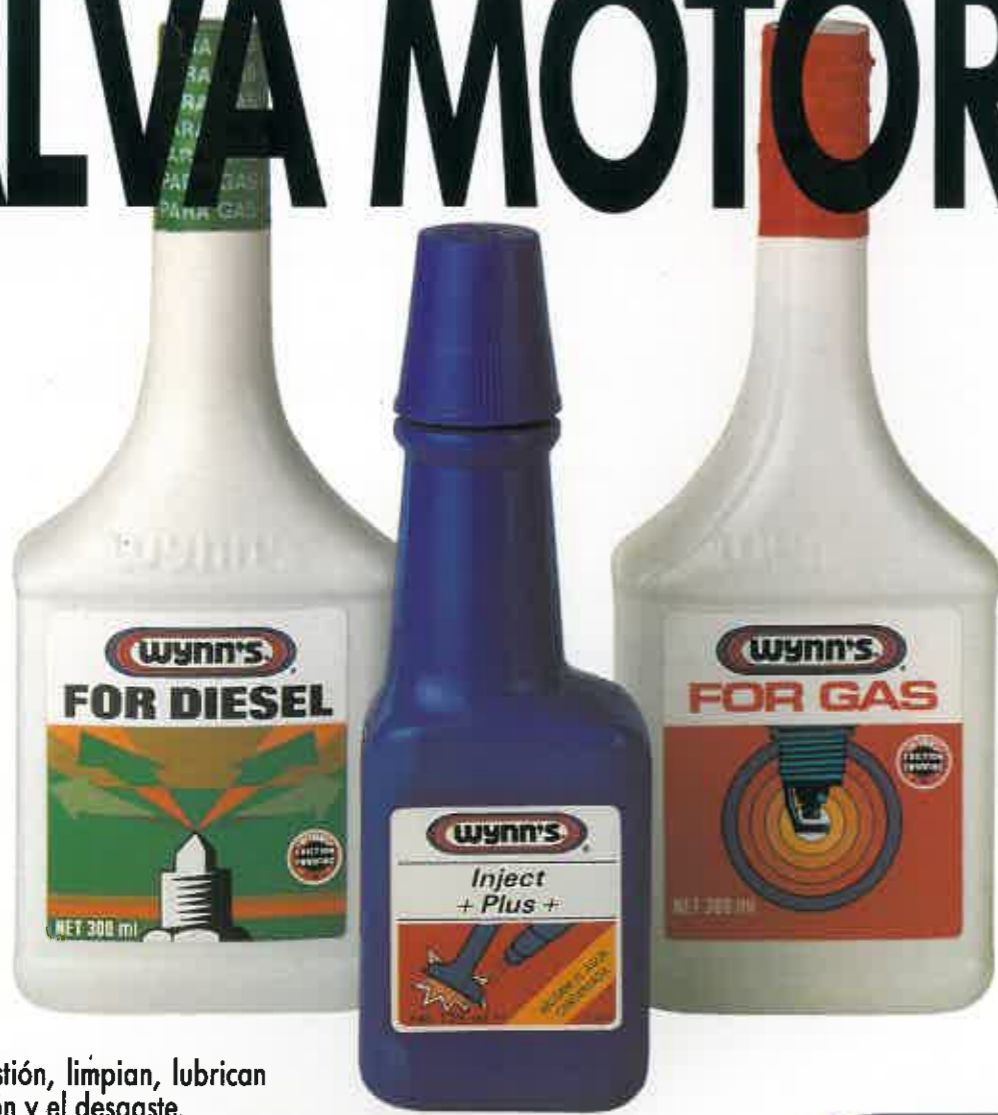


## **928 S4 GT: PRUEBA DEL PORSCHE MAS POTENTE**



# 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.



PAG. 14: PEUGEOT 309

## Estornudo americano...

**C**UANDO Estados Unidos estornuda, Europa se resfria. Es un dicho que no siempre se cumple, pero que tampoco conviene echar en saco roto. En este momento no parece que las perspectivas sean de color de rosa para la industria norteamericana del automóvil, mientras que en España han aparecido súbitos nubarrones.

Chrysler, una marca capaz de vender un modelo como el Plymouth Laser, que con 190 caballos de potencia acelera de 0 a 100 en menos de siete segundos y corre a 228 kilómetros por hora, es capaz de venderlo, repito, por un millón setecientos mil pesetas (!), se encuentra con ciertas dificultades, lo mismo que Ford y General Motors. La marca de Lee Iacocca reducirá 2.300 puestos de trabajo en los próximos meses, después de que sus ventas hayan caído un 14,8 por ciento en el primer semestre de este año. Por su parte, Ford y General Motors registran también disminuciones en sus cifras de beneficios e ingresos respecto al año anterior. Es precisamente en este momento de recesión de las ventas cuando Iacocca se decide a dar una nueva batalla con ejemplos tan concluyentes como el del mencionado Plymouth Laser.

Viene esto a cuento de las medidas económicas restric-

tivas del ministro Solchaga, que suponen una grave amenaza para las ventas de automóviles a plazos. El ministro de Economía dice que no se pueden vender los coches como hamburguesas y que hay que enfriar la demanda. El freno al consumo va a perjudicar notablemente a la industria del automóvil y sería lamentable que el estornudo americano tuviera eco en España a pesar de

no guardar la más mínima relación los problemas de los fabricantes en Estados Unidos con los que se les pueden plantear aquí en España. Y esos problemas parece que los va a plantear el ministro Solchaga con su inminente regulación restrictiva de las ventas a plazos. Sin duda, pueden ser problemas de primera magnitud.

Si hay algo que se pague a plazos, eso es el automóvil. Concretamente el 70 por ciento de los coches que se venden en España se financian. Pero hay

otro dato más y es que el 82 por ciento de las ventas a plazos que se realizan en España corresponden a automóviles.

La conclusión es grave. Da la impresión de que el sector del automóvil se encuentra en el punto de mira de Solchaga. El superministro puede poner en apuros a más de uno.



Carlos Solchaga.

Alberto Mallo

### SUMARIO

4	PUNTO DE MIRA
6	A FONDO Porsche 928 GT
16	AL VOLANTE Gama Peugeot 309/90
18	LO ÚLTIMO El VW Golf del 92
22	Nuevos BMW 850i
25	MERCADO Novedades
26	PRECIO COCHES NUEVOS
35	ACTUALIDAD Asistencia en carretera
37	Circulación en Madrid
40	A FONDO Nissan Patrol 6 cilindros



48	FUERA DE SERIE	Pegaso by Podadera
51	COMPRAR Y VENDER	
58	CUENTENOS SU CASO	
60	CRUCIGRAMA	
62	MOTOS	Jet-Sky Kawasaki 650 X-2
68	DEPORTE	J. Stewart probó el 405 T 16
71		March-Alfa Romeo 89 CE
74		F-1: G.P. de Alemania
80		A todo gas
82	JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS	

### 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 Corbetta. Director de arte: Olegario Torralba. Jefes de Sección: María Jesús Benoit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Víctor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Carlos Canela, Simonetta Garhi, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, Gonzalo Serrano. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Francisco Ibáñez (Ginebra); Michel Meilleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Perini (Turín); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Fotografías: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Diseño: Juan González Aso, Carmen 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 Leraño (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Ángel Turci (Cierre); José Luis de la Viña (Náutica).

Directora de Publicidad: Carmen Nieto. Publicidad Madrid: Elvira Aricha y M.ª Jesús Sánchez. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Delegado Zona Norte: Gerardo Manrique. Avda. del Ejército, 11. Departamento 54-B. Bilbao-48014. Tel.: (94) 435 77 86. Delegado Zona Cataluña: Pere Calsina Riu 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. Gerente Cataluña: Carmen Domenech.

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: COBRHI. 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. Valdeparra, 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

- A partir de septiembre la firma sueca Volvo pondrá a disposición de los clientes que lo deseen cualquiera de sus modelos dotado con catalizador. La inclusión de este elemento no incrementará el precio final de los coches.
- Hasta noventa mil millones de pesetas podrían perder en el ejercicio 89 las compañías de seguros de automóviles. Las causas las achacan a la ausencia de autopistas en nuestro país, lo que produce una alta siniestralidad.

- Cada vez se habla con más insistencia de una rebaja del cuatro por ciento en el IVA de los automóviles nuevos en Francia. La medida podría entrar en vigor en octubre.
- Lipmesa (firma que fabrica quince mil amortiguadores al día) y SAGEM (líder europeo de centrales de navegación y terminales de comunicación) firmarán un acuerdo de colaboración, una de cuyas consecuencias será que la primera distribuya en España las suspensiones de control electrónico.
- El motor de seis cilindros en V turboalimentado, que Jaguar está empleando en el Mundial de Sport Prototipos, podría utilizarse en un futuro modelo deportivo en los años 90, tal vez el «F-Type».

recidas, los coches salían disparados de forma incontralada colisionando con el vehículo de delante. Pues bien, después de analizar



unos estudios realizados por el National Highway Traffic Safety (NHTSA), ha quedado demostrado que la gran mayoría de estos accidentes eran por culpa del conductor, que no accionaba correctamente los pedales. La causa más generalizada era debida a que el conductor pisaba el pedal del freno y acelerador a la vez sin darse cuenta, por lo tanto al soltar el freno el coche salía lanzado de forma incontralada.

### NISSAN

## TARJETA DE CLIENTE

NISSAN Motor Ibérica y el Banco Bilbao-Vizcaya han suscrito recientemente un acuerdo para crear la tarjeta «Nissan Credit». Con esta tarjeta se podrán abonar la compra de equipos y las reparaciones que tengan que realizar los usuarios de este fabricante japonés. La nueva tarjeta será distribuida a través de la red comercial que Nissan tiene en nuestro país. Este servicio viene a unirse al ya existente «Nissan Assistance», formando un conjunto que facilitará la relación con sus usuarios.



### CODIGO PENAL

## DURO A LOS CONDUCTORES

La última reforma del Código Penal, ya en vigor, ha agravado las penas por conducir bebido o drogado,

quedando éstas en arresto mayor o multa de cien mil a un millón de pesetas y privación del permiso de conducir de tres meses y un día a cinco años. Asimismo se ha recogido por primera vez con claridad la figura de los conductores suicidas, a los que se sancionará con pena de prisión menor, multa de ciento cincuenta mil a tres millones de pesetas y privación del permiso de conducir de dos a diez años. Esta reforma recoge también la despenalización de accidentes sin lesionados con daños inferiores a dos millones de pesetas.

### VISITA

## REUTER, CON EL REY

HACE unos días, Edzard Reuter, presidente de Daimler-Benz AG., visitó Madrid. Durante su estancia en la capital de España fue



recibido por S. M. el Rey y por el presidente del Gobierno. Además de entrevistarse con otros altos cargos, especificó la estrategia a seguir de su grupo y declaró que la sociedad holding, Daimler-Benz AG., depende de tres empresas: Mercedes-Benz AG., que agrupa las actividades del sector del automóvil y vehículos industriales; AEG, que agrupa los sectores de microelectrónica y componentes electrónicos, y Deutsche Aerospace (DASA), que se encarga de lo concerniente a la aereo-



### VOLVO 480

## EL CABRIO, MAS CERCA

VOLVO está cambiando su imagen para que en la década de los noventa sus vehículos tengan un aire más deportivo, y Bertone será el principal protagonista de la línea de los nuevos modelos. Tam-

bién tendrán un cambio radical de motores, pues la marca sueca va a recurrir a los motores de cuatro, seis y ocho cilindros diseñados en colaboración con Porsche. Uno de los coches más atractivos de su nueva serie es el 480 Cabrio, un vehículo de dos plazas con una magnífica realización que comenzará su comercialización a primeros de 1991.

náutica, navegación espacial y técnica de defensa.

### FIGUERUELAS

## SALIO EL DOS MILLONES

EN estos días se cumple el décimo aniversario de la firma del acuerdo entre el Gobierno español y General

Motors para montar una factoría en Figueruelas, muy cerca de Zaragoza. También, después de casi siete años de funcionamiento de la cadena de montaje, sale el Opel dos millones construido en la localidad aragonesa. La unidad dos millones ha sido un Corsa, y para celebrarlo acudió el ministro de Industria, Claudio Aranzadi, que acompa-

ñado por el presidente de General Motors España, Angel Perversi, condujo el coche hasta sacarlo de la línea de montaje.



## NOMBRAMIENTO

CARMEN Domenech, ha sido nombrada gerente de Información y Revistas, S. A., en Cataluña. Los últimos diez años había sido responsable de administración en la delegación catalana.



### AUDI AUTOMATICOS

## LOS ERRORES ERAN HUMANOS

AUDI había visto caer sus ventas en Estados Unidos a raíz de un elevado número de accidentes con sus modelos de caja de cambios automática. Al arrancar en semáforos o situaciones pa-

### SUBASTA

## CHASIS MILLONARIO

LOS precios de los automóviles antiguos están por las nubes. Casi treinta y nueve millones de pesetas se han pagado en la última subasta que ha realizado la casa Christie's, en Londres, por el chasis de un Aston Martin DB3/6, cifra récord para un chasis. Destacaron igualmente un Mercedes 300 SL Gullwing, que sobrepasó los treinta y cuatro millones, y otro Aston Martin, un DB III del año 59, dos millones más barato. En la subasta se vendieron el ochenta y cuatro por ciento de los vehículos que salían a puja, superando de largo los 313 millones de pesetas, muy expresivos de un mercado, entre el coleccionismo y la inversión, con una demanda muy por encima de la escasa oferta existente en la actualidad.



### AUTOVIAS

## INAUGURACION DE VERANO

LAS previsiones que apuntan a un éxodo masivo de miles de ciudadanos durante agosto ha obligado al Ministerio de Obras Públicas a inaugurar provisionalmente cerca de 130 kilómetros de autopistas, para evitar las aglomeraciones que se producían en años anteriores.

Las nuevas vías son: 22 kilómetros entre Tordesillas y Valladolid; un segundo tramo en la Nacional VI que une Ocaña con La Guardia; un tramo mejorado en Murcia, que une esta capital con Crevillente; otro en la región Norte, que servirá para descongestionar los atascos que se formaban en la N 632 a la altura de Torrelavega (Santander) y por último, el situado en las proximidades de Carmoña, en la N IV.

## Verde y Rojo



● Es lógico aprovechar el verano para realizar obras en la ciudad, pero es incomprensible que se reduzcan a dos los carriles de entrada a Barcelona por la Meridiana un domingo por la tarde. Los atascos son monstruosos.

● Los vehículos agrarios no tendrán que desplazarse más de quince kilómetros para pasar las inspecciones técnicas. Primero en Castilla y León, y luego en el resto de España unidades móviles de Itevelesa se encargarán de las revisiones. Las carreteras españolas saldrán beneficiadas con la iniciativa.

● Mandar un paquete por Iber Express tiene sus riesgos. El pasado lunes los carretes de fotos que contenían el accidente de Jackie Stewart mientras probaba el Peugeot 405 Turbo 16 de Vatanen llegaron totalmente destrozados. Por fortuna, aunque una semana tarde, podemos ofrecer a nuestros lectores las imágenes que se salvaron del desastre.

● La utilización de los aerosoles de la firma Krafft no perjudica el medio ambiente. Para ello la empresa va a distinguir sus productos con un símbolo informativo para indicar que no contienen productos dañinos para la tan deteriorada capa de ozono.



## A FONDO

# PORSCHE 928 GT

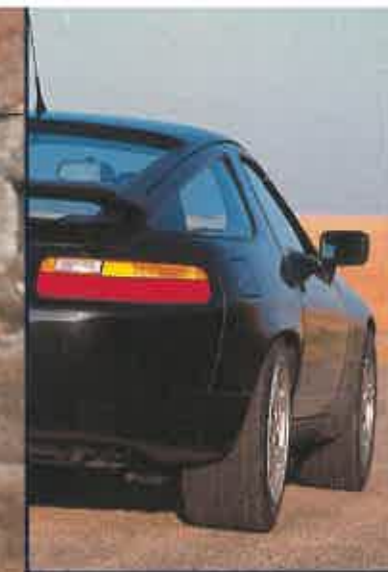
# MAS Y MAS

**E**SE deseo sensual, ese más y más que dicen sin parar los chicos de La Unión en su canción más conocida, es transferible de algún modo al mundo del automóvil en el caso del Porsche 928 GT. Para los que los 320 caballos de potencia del 928 S4 les parezcan no del todo satisfactorios, el GT ofrece 330. O para los que los 270 kilómetros por hora del S4 se quedan un «poco» cortos y prefieran los 275 del GT.

No queremos decir que el GT está un poco de sobra, pero cierto es que ya es

rizar el rizo. Y, sobre todo, porque cuando una marca como la de Porsche lanza una nueva variante es que hay una justificación en el sentido de que existe un mercado potencial. Dentro de los márgenes de unas prestaciones elevadísimas y un excelente nivel de equipamiento, el S4 tiende a buscar un conductor cómodo —se ofrece con cambio automático— y el GT va al deportivo pero sin llegar a unos límites altos (para eso está el 911 Turbo).

Puesto a la venta el pasado mes de junio, el 928 GT tiene la exclusividad



<ul style="list-style-type: none"> <li>● Prestaciones</li> <li>● Calidad de acabado</li> <li>● Mecánica brillante</li> </ul>	<b>VIRTUDES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>● Maletero pequeño</li> <li>● Precio elevado</li> <li>● Plazas traseras</li> </ul>	<b>DEFECTOS</b>
<b>PRECIO EN LA CALLE:</b>	
<b>14.419.589 ptas.</b>	

DATOS DE COMPRA

Importador: Porsche España, S. A. Avda. de Burgos, 47. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 767 19 92. Red de postventa: 17 puntos en todo el territorio nacional. Garantía: dos años sin limitación de kilometraje, en piezas y mano de obra. Diez años de garantía anticorrosión y tres para la pintura.

FICHA TÉCNICA

**MOTOR.** Disposición: Delantero longitudinal. N.º de cilindros: 8, en V. Cilindrada: 4.957 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 5. Árbol de levas: 4, en cabeza. N.º de válvulas/cilindro: 4. Alimentación: Inyección LH Jetronic. Compresión: 10 a 1. Tipo de carburante: Gasolina super. Potencia máxima: 330 CV a 6.200 rpm. Par máximo: 43,9 mkg a 4.100 rpm.

**TRANSMISIÓN.** Tracción: Trasera. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 11,2 km/h; 2.ª, 16,8 km/h; 3.ª, 23,6 km/h; 4.ª, 31,2 km/h; 5.ª, 42,2 km/h.

**DIRECCIÓN.** Tipo: Cremallera asistida. Vueltas de volante: 3. Diámetro de giro: 11,5 m.

**FRENOS.** Sistema: Discos ventilados/discos ventilados.

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

**RUEDAS.** Llantas: 8x16 pulgadas delante y 9x16 detrás. Neumáticos: 225/50 ZR 16 delante y 245/45 ZR 16 detrás.

**PESOS Y CAPACIDADES.** Peso en orden de marcha: 1.580 kg. Capacidad depósito: 86 l.

PRESTACIONES

**VELOCIDAD MÁXIMA**  
Km/h ..... 273,8

**ACELERACIÓN (seg.)**  
400 m salida parada ..... 14,2  
1.000 m salida parada ..... 25,7  
De 0 a 100 km/h ..... 6,05

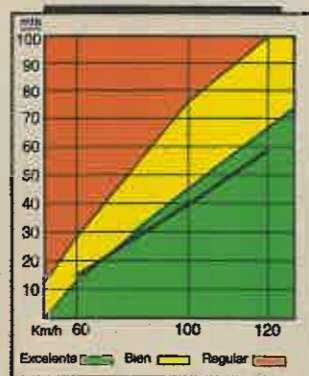
**RECUPERACIÓN**  
400 m desde 40 km/h en 4.ª ..... 15,4  
400 m desde 40 km/h en 5.ª ..... 17,3  
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª ..... 27,4  
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª ..... 31,1  
De 80 a 120 km/h en 4.ª ..... 5,5  
De 80 a 120 km/h en 5.ª ..... 8,4

SONORIDAD



Al ralentí: 59,0. A 60 km/h: 65,5. A 90 km/h: 67,9. A 120 km/h: 70,3. A 140 km/h: 73,1. A tope: 80,5. Mediciones efectuadas en las plazas delanteras, con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 14,3. A 100 km/h: 40,6. A 120 km/h: 67,6.

CONSUMO

**CIUDAD** l/100 km  
A 24,8 km/h de promedio ..... 22,8

**CARRETERA**  
A 90 km/h de cruceo ..... 10,2  
En conducción rápida ..... 18,1

**AUTOPISTA**  
A 120 km/h de cruceo ..... 12,0  
A 140 km/h de cruceo ..... 13,5  
A 180 km/h de cruceo ..... 17,8

**OTROS VALORES**  
Consumo medio ponderado ... 17,9  
Capacidad depósito comb. .... 86  
Autonomía media ..... 430

EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión aceite	SI
Reloj	SI
Ordenador de viaje	SI
Testigo reserva carburante	SI
Testigo freno de mano	SI
Testigo desgaste past. de freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros antiniebla	SI
Piloto trasero antiniebla	SI
Aire acondicionado	SI
Volante regulable	SI
Asiento regulable en altura	SI
Retrovisor mando a distancia	SI
Apoyacabezas (del./tras.)	SI/-
Elevavallas eléctricos (del./tras.)	SI/-
Cierre centralizado	SI
Luz lectura de mapas	SI
Tapón carburante con cerradura	SI
Llantas de aleación	SI
Preequipo de radio	SI
Limpia-lava trasero	SI
Asiento posterior divisible	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI

**OPCIONES:** Interior en cuero a elegir: 980.210 ptas. Techo corredizo eléctrico: 313.880 ptas. Pintura a elegir: 409.640 ptas. Calefacción asiento izquierdo y derecho: 42.560 ptas. Sujeción lumbar asiento izquierdo y derecho: 107.730 ptas.

de ser el Porsche más rápido de los que se venden en España y también el más potente. Unas pequeñas modificaciones en el motor hacen que la potencia suba diez caballos respecto del S4 y el grupo final de transmisión se ha modificado para que el motor gire a un mayor número de revoluciones; el coche se comercializa exclusivamente con el cambio manual de cinco velocidades. Otras diferencias respecto del S4 son el tubo de escape de doble salida, llantas más grandes similares a las del Carrera 4, diferencial autoblocante de serie, amortiguadores deportivos, palanca de cambios algo más corta y neumáticos especiales. Además, el incremento del precio respecto del S4 es ligeramente superior al medio millón de pesetas, que no es mucho.

MECANICA ★★★★★

El motor del 928 es una maravilla de la técnica alemana. Manteniendo siempre el grupo propulsor de ocho cilindros en V, a través de los años se ha ido perfeccionando y la potencia es cada vez mayor. Al principio desarrollaba 240 caballos y ahora el límite se fija en 330. El motor es el mismo del S4, aunque con un árbol de levas dife-



rente y modificaciones en el colector de admisión, suficientes para aumentar la potencia en diez caballos. También sube el régimen de potencia máxima, que es de 6.200 revoluciones por minuto. El valor del par motor no varía, pero se consigue a un mayor número de revoluciones (4.100 en lugar de 3.000). Si en teoría este motor es más «perezoso» que el del S4, en la práctica hay que hilar muy fino para comprobar las diferencias y sólo se observa con el cronómetro en mano. El rendimiento es sobresaliente y empuja con mucha fuerza en un amplísimo margen de revoluciones. Y eso que a algunos motores multiválvulas se les critica por su falta de respuesta a bajo régimen, he-

El 928 GT alcanza una velocidad punta de 275 kilómetros por hora. 330 caballos tienen la culpa.



cho que en este caso no se produce. Con el 928 GT se puede circular en marchas largas a poca velocidad sin la mejor queja, lo que facilita la conducción en determinadas circunstancias —tráfico urbano—, en el sentido de un menor empleo de la caja de cambios. Dado el enorme potencial y el perfecto escalonamiento de las marchas, es posible cambiar de primera a tercera o de segunda a cuarta con toda facilidad. La velocidad máxima es de unos 275 kilómetros por hora, que se alcanzan con el motor girando a 6.500 revoluciones, es decir, por encima del régimen de potencia máxima, pero sin llegar a las 6.800, que es cuando se produce el corte de inyección. Las aceleraciones son impresionantes, habiéndose rebaja-

do dos décimas en el kilómetro con salida parada respecto al S4. El coche se ofrece únicamente con cambio manual de cinco velocidades, idéntico al del S4 pero con una transmisión algo más corta que hace que el motor gire un poco más alto de vueltas. En cuanto al manejo, es el clásico de la marca suave y no del todo rápido. Sin embargo, lo más criticable es que la marcha atrás se engrana fácilmente porque no dispone de cerrojo ni es necesario apretar. La ubicación de las velocidades es con la primera hacia abajo y el resto está formado por la clásica H, circunstancia que al principio requiere un período de adaptación. En general, el consumo está bien. Sólo en casos extremos, de circular por

una autopista marcando promedios por encima de los 200 kilómetros por hora o ir todo el rato en ciudad, las cifras se disparan.

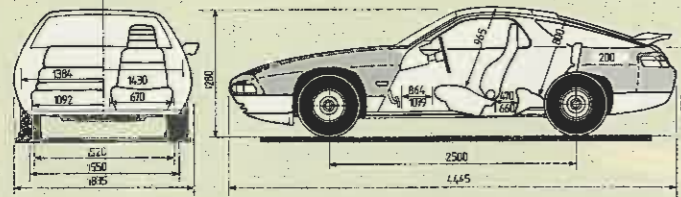
COMPORTAMIENTO ★★★★★

Para dominar y sacar partido a un «aparato» de 330 caballos hay que ser un figura. El comportamiento no es tan brusco como el del 911 Turbo, y dada la fenomenal progresividad del motor, todo depende de cómo se pise el acelerador. A velocidad elevada por autopista, el coche encadena las curvas como si tal cosa; en virajes cerrados, el GT lógicamente no se muestra muy ágil, y al límite derrapa del eje trasero a la salida de la curva.



El GT se diferencia del S4 por las llantas, que son similares a las del Carrera 4. El motor es diez caballos más potente.

**PORSCHE 928 GT**



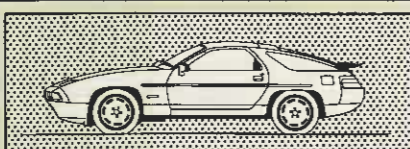
Con la incorporación de los amortiguadores deportivos y las llantas de mayor tamaño, el coche ha ganado un «pelo» más de estabilidad con relación al S4, aunque también la suspensión tiene mayor firmeza. La distancia al suelo es mínima y los bajos rozan cuando se entra en un garaje con una fuerte inclinación. Ninguna variación en cuanto a la dirección y los frenos. En el primer caso, es bastante rápida y precisa y, en el segundo, los cuatro discos ventilados y el sistema antibloqueo de serie no suponen la menor crítica.

**CARROCERIA** ★ ★ ★

La carrocería del 928 GT difiere muy poco de la del S4. Visto de frente es exactamente igual y, por detrás, el cambio es el doble tubo de escape; las llantas son diferentes y similares a las del Carrera 4.

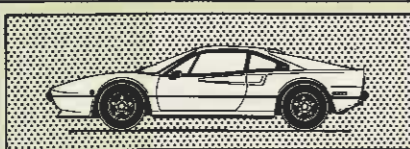
Los asientos delanteros son perfectos y el cuerpo no acusa el cansancio en un viaje largo; llevan el reglaje eléctrico y son de piel. La postura, como es habitual en muchos coches alemanes, requiere ir cerca del volante para llegar

**Motor 16** Si dejamos a un lado el fabuloso 959, el Porsche 928 GT es el más potente y rápido de toda la gama del fabricante alemán. No es el más caro, porque el 911 Turbo Cabrio cuesta la friolera de 17 millones de pesetas, casi tres «kilos» más que el 928 GT. Si no es en precio, el coche puede presumir de que es el que tiene una mayor potencia y velocidad punta. Es, sin duda, un modelo muy exclusivo concebido para el automovilista exigente que busca algo «más» que el 928 S4. Y ya hay que ser exigente, puesto que el S4 ofrece unas prestaciones y nivel de equipamiento de primera línea. En el primer caso, el usuario normal no creemos que aprecie la diferencia entre ambos y, en el segundo, todo es cuestión de detalles.



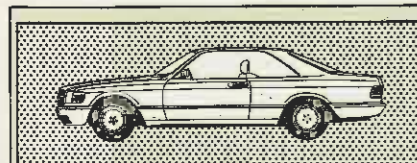
**PORSCHE 928 GT** 14.419.589 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 4.957 c.c. Potencia: 330 CV a 6.200 rpm. Peso: 1.590 kg. Velocidad máxima: 273,8 km/h. Consumo medio ponderado: 17,9 l/100 km. Capacidad del maletero: 196 l.



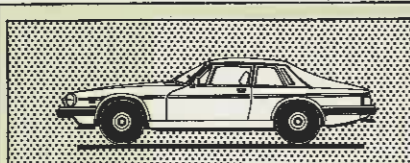
**FERRARI 328 GTB** 13.132.011 ptas.

Motor: Central transversal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 3.185 c.c. Potencia: 270 CV a 7.000 rpm. Peso: 1.265 kg. Velocidad máxima: 260 km/h. Consumo medio ponderado: 15,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 220 l.



**MERCEDES 560 SEC** 15.200.645 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 5.547 c.c. Potencia: 300 CV a 5.000 rpm. Peso: 1.750 kg. Velocidad máxima: 250 km/h. Consumo medio ponderado: 15,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 440 l.



**JAGUAR XJS V-12** 8.674.729 ptas.

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 5.343 c.c. Potencia: 295 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.755 kg. Velocidad máxima: 295 km/h. Consumo medio ponderado: 16,9 l/100 km. Capacidad del maletero: 281 l.

bien a los pedales. Toda la columna de dirección es regulable en altura, por lo que el cuadro de instrumentos no lo tapa el volante.

Los asientos traseros son pequeños y el espacio para las piernas, mínimo. Un adulto no aguanta mucho tiempo en las plazas traseras. Pero el defecto más importante del 928 es la poca capacidad del maletero que sólo admite 200 litros. Por lo menos, el respaldo de los asientos traseros se abate.

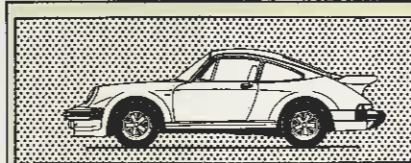
La presentación y el acabado interior sigue la tradición de la marca. Con materiales de primera calidad, no se aprecia ni un fallo ni un mal ajuste de piezas. Si cuando apareció el S4, hace poco más de dos años, se criticó la falta de un ordenador de a bordo, dicha ausencia ya está subsanada. Tanto el S4 como el GT llevan ahora ordenador de a bordo con funciones como consumo instantáneo o medio, autonomía, etc.

El equipamiento de serie está al completo: climatizador automático, alarma antirrobo, sistema electrónico para controlar la presión de los neumáticos, guantera refrigerada, control automático de velocidad, diez altavoces y amplificador, etc. El Porsche 928 GT cuesta 14.400.000 pesetas, cifra excesiva cuando se compara con lo que vale el coche en Alemania, que no llega a los nueve millones.

La iluminación no varía. Son los faros retráctiles, regulándose el haz luminoso desde el interior y con la ventaja de dar ráfagas sin necesidad de que estén levantados.

Javier Gutiérrez  
Fotos: José Antonio Díaz

la filosofía de estos dos últimos modelos es que se ofrecen sólo con cambio automático. El rendimiento del motor del Porsche 928 GT es, quizá, el mejor de todos, pero en comportamiento es superado por el Ferrari. El 928 se sitúa en un segmento difícil, donde el comprador no compara, sino que va directo a por un modelo determinado. En este grupo de rivales habría que incluir también al BMW M6, pero su comercialización ya ha concluido por el momento, porque se está a la espera del nuevo coupé de la marca bávara que sustituirá a la Serie 6 y que verá la luz después del presente verano.



**PORSCHE 911 TURBO** 14.682.929 ptas.

Motor: Trasero. Tracción: Trasera. Cilindrada: 3.299 c.c. Potencia: 300 CV a 5.500 rpm. Peso: 1.335 kg. Velocidad máxima: 260 km/h. Consumo medio ponderado: 13,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 180 l.

# 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. 2.415.000 (Transporte, IVA y gastos de pre-entrega incluidos.  
Precio recomendado por el fabricante)



**OPEL** 

RESPALDADO POR GENERAL MOTORS

**E**N efecto, el Peugeot 309 GTI 16 esconde 160 razones contundentes bajo su capó delantero, esconde 160 caballos de «pura sangre» que tiran siempre con una energía descomunal. Los resultados de combinar un motor potente con una carrocería tan ligera, una carrocería que arroja 975 kilos sobre la balanza, son contundentes y capaces de cortar la respiración del conductor más carrerista; las cifras oficiales hablan de una velocidad máxima del orden de los doscientos veinte kilómetros por hora,

## PEUGEOT 309 GTI 16

# 160 RAZONES PODEROSAS



mientras que el 309 más energético pasa de cero a cien por hora en 7,8 segundos y cubre el kilómetro con salida parada en 28,5 segundos ¡nada más! y ¡nada menos!

Los 309 GTI 16 son los modelos de impacto deportivo que Peugeot reserva para el próximo otoño; verán la luz en el mercado francés a primeros de noviembre y estarán disponibles en el mercado español desde los compases iniciales de 1990. Por el momento no se conoce su precio final, pero todos los indicios apuntan hacia una cantidad próxima a los dos millones seiscientos mil pesetas, un valor muy competitivo frente a su rival más directo, el Opel Kadett GSi 16V, modelo de prestaciones similares y con un precio cercano a los 2.360.000 pesetas.

El último «sprinter» de la familia Peugeot llama la atención no sólo por su energía, sino también por su eficacia. El 309 GTI 16 es un coche homogéneo, con buenas suspensiones, buena dirección y buenos frenos, elementos que permiten sacar el máximo rendimiento a una mecánica poderosa y muy ágil.





El 309 GTI 16 es un coche que descubre el placer de conducir; sus respuestas instantáneas al acelerador y su sonido bronco ponen el picante en un conjunto que se agarra al asfalto con energía, casi con desesperación, no sólo en autopistas rectilíneas, sino también en carreteras de montaña repletas de curvas. El tren delantero es preciso y no se muestra perezoso ni a la entrada de las curvas más cerradas; el tren trasero parece que va soldado al asfalto y sigue en todo momento la trayectoria marcada por las ruedas anteriores.

Tal eficacia se ha conseguido, sin embargo, en detrimento del confort. La dureza de las suspensiones y la reducidísima altura de los flancos de los neumáticos son dos factores que se unen, de forma negativa, para agitar a los pasajeros con toda contundencia en cuanto se pasa el menor bache. Es el tributo a pagar por una adherencia excepcional que permite superar las curvas a un ritmo infernal.

Los frenos del último Peugeot deportivo, cuatro discos majestuosos, actúan como verdaderos garfios y soportan los tratos más duros sin perder eficacia. Es



## GAMA PEUGEOT 309 '90 DETALLES EN RETAGUARDIA

La gama Peugeot 309 tiene una cara nueva, aunque para hablar con propiedad será necesario decir que tiene una «retaguardia» diferente por cuanto los cambios más importantes aparecen en la parte posterior. Los nuevos Peugeot 309 estarán disponibles en el mercado español a partir del primero de septiembre, con un incremento de precio cercano al tres por ciento con respecto a las versiones actuales. El 309 SRD Turbo, un modelo inédito con 78 caballos en su motor turbodiesel, se pondrá a la venta a comienzos de 1990.

La estética ha sido el capítulo clave en la remodelación de los 309. La calandra frontal ahora lleva tres listones gruesos en lugar de cuatro y un león mucho más grande. Pero los verdaderos cambios se encuentran en la parte posterior: en unos grupos ópticos muy diferentes, inspirados en los grupos que utilizan los 405, y en un portón de nuevo cuño, reforzado en su parte superior, justo en la arista que articula con el resto de la carrocería. El portón se abre ahora a ras del suelo del maletero, catorce centímetros más abajo que en los modelos ya conocidos, facilitándose de esta manera la carga y descarga.

Los 309 también hacen gala de un tablero de mandos más agradable tanto a la vista como al tacto. Las bocas de aireación y los pulsadores ocupan ahora lugares diferentes.

La última modificación importante



es la mecánica, y afecta a los 309 más potentes: el tren delantero ha recibido una triangulación especial en la base del puntal McPherson, refuerzo que aumenta la precisión de las ruedas di-

rectrices. Tal modificación, común a todos los modelos con más de cien caballos, se extiende también a los 309 SRD Turbo.

A. M.



Los tres detalles más llamativos de los nuevos Peugeot 309; el portón posterior, que ahora baja catorce centímetros suplementarios para facilitar la carga y descarga de equipajes; el tablero de instrumentos, realizado con materiales de gran calidad, y los grupos ópticos posteriores, inspirados en los grupos utilizados por los 405.



El motor con 160 caballos es una «fiera».

una lástima que el sistema antibloqueo, el ABS, no esté disponible de serie y no aparezca entre las opciones.

El motor del 309 GTI 16, un cuatro cilindros de dos litros de cubicaje coronado por una culata de dieciséis válvulas, un motor ya visto en los Peugeot 405 Mi 16 y Citroën BX GTI 16V, es fuerte y dócil, tira con una fuerza descomunal en cuanto se supera la barrera de las cuatro mil quinientas revoluciones por minuto. Sube de vueltas con una facilidad pasmosa y libera toda su potencia sin la menor brusquedad.

El cambio del 309 más rápido tiene un carácter tan alegre como el motor; las cinco marchas dan nervio y permiten adelantamientos fulgurantes, impensables en otros coches.

Esta «furia» de la naturaleza afila sus garras para entrar en el mercado. Su presencia activará un segmento dominado, hasta el momento, por los inagotables Golf GTI 16V.

Angel Marco

# EL VW GOLF DEL 92

## LA LINEA DEL EXITO

**C**ONTINUIDAD es la palabra que mejor define la directriz que tienen los hombres de Volkswagen para desarrollar el próximo Golf, que si se cumple el calendario previsto estará en la calle en la primavera de 1992. Básicamente, este coche mantiene la misma configuración que los dos anteriores, pero con las líneas más redondeadas para actualizar su imagen. Al igual que se hizo hace seis años, cuando salió la segunda edición del Golf, los responsables de marketing han optado por una política muy cautelosa, conscientes de que el público que tradicionalmente compra un Golf es de gusto clásico, y que lo que busca es un coche con aspectos tales como la seguridad, la robustez mecánica y el mantenimiento del valor del coche durante su vida útil. Debido a esto, el desarrollo del nuevo Golf ha acumulado un considerable retraso, puesto que ninguno de los primeros diseños presentados ha obtenido la aprobación de la comisión de Producto-Estrategia. Finalmente se han definido las líneas y los primeros prototipos del futuro Golf ya ruedan por las pistas de pruebas de Wolfsburg.

Sin duda, las novedades son muchas y muy importantes en este modelo, pero la continuidad que se han marcado en Volkswagen resultó muy provechosa con el actual modelo, y puede seguir siéndolo con éste que están desarrollando. Para el jefe del departamento de diseño, Herbert Schäfer, el problema principal ha sido realizar un coche que mantuviese las mismas caracte-



FOTOS  
ESPÍA



### ASI SERA EL GOLF

Las variaciones más notables son las siguientes:

1. Parabrisas más inclinado.
2. Línea del techo con una ligera caída hacia la parte posterior.
3. Montantes traseros más estrechos para dar una línea más aerodinámica. Más superficie acristalada.
4. Luneta posterior ligeramente abombada.
5. Portón trasero que llega hasta el paragolpes.
6. Eje trasero direccional, semejante al del Passat.
7. Arista redondeada que va desde la parte

superior de los faros a la parte superior de los pilotos posteriores. Refuerzo de la línea y la chapa.

8. Protecciones realizadas en material plástico en las puertas en las versiones más económicas.
9. La plataforma del Passat se incorpora a este modelo, lo que permite adoptar el eje trasero direccional.
10. Los paragolpes forman un conjunto con los faldones aerodinámicos tanto delante como detrás. El motor estará encapsulado para aislarlo.

rísticas, pero con una apariencia algo más ligera que la actual. Los prototipos que se están probando en secreto en la actualidad pueden sufrir algún cambio, tanto en su fachada como en su interior, pero básicamente el primer Golf que saldrá de la cadena en 1992 será muy semejante al que hemos sorprendido.

Aunque mantiene sus proporciones, las líneas se han modernizado. Todas las aristas del coche se han redondeado, y los clásicos faros redondos que han caracterizado a los Golf desde su nacimiento pasan a ser alargados, con una ligera caída hacia el centro de acuerdo con las tendencias actuales del diseño. La clásica calandra de los actuales Golf deja paso a un morro mucho más afilado, con tan sólo una pe-

### PARA FAMILIAS JOVENES

Por fin, y a la vista de la buena aceptación de sus competidores, los encargados de marketing de Volkswagen han dado luz verde a una versión Variant del Golf. Este modelo entrará en competencia directa con las versiones familiares de los Kadett, Escort, Mazda 323 o Toyota Corolla, que son coches que encajan perfectamente en las necesidades de familias jóvenes que necesitan un coche amplio, pero que no resulte caro. Para la realización de esta versión, se recurre también a muchos elementos

del Passat. La parte trasera está ligeramente inclinada y el volumen de carga es bastante generoso. Como es habitual en estos coches, se podrá ampliar al doble abatiendo el asiento posterior, que está específicamente diseñado para restar el menor espacio posible a la carga.

Esta versión Variant está prevista sólo con dos motores 1.6, 1.8 y dos litros de gasolina y el turbodiesel. Su aparición se producirá aproximadamente un año después del lanzamiento del Golf.



### COCHE NUEVO, CABRIO NUEVO

Aprovechando que en el nuevo Golf se ha conseguido una carrocería extremadamente robusta, los técnicos han comenzado a trabajar en un cabrio que será revolucionario. La principal novedad será la ausencia de arco central, que no será necesario por disponer de un montante

delantero robusto. Otro aspecto novedoso es que sus cuatro plazas son auténticas, puesto que el mecanismo de la capota no resta espacio a las plazas traseras. Los cinturones de seguridad irán anclados al propio asiento de forma semejante al Mercedes SL.



El próximo Opel Kadett ganará mucho en habitabilidad.



El Ford Escort que verá la luz el próximo año tiene mucho de Mazda.



En el Volkswagen Golf se aprecia un aire familiar.



### LOS RIVALES

El segmento del Golf va a agitarse mucho durante los próximos años. En primer lugar veremos aparecer muy pronto el nuevo Ford Escort, con unas líneas radicalmente diferentes al actual. En este Escort,

los japoneses de Mazda han influido mucho. Por otra parte, está el Opel Kadett, el rival que más daño ha hecho al Golf. Su diseño mantendrá el aire de familia, pero con una habitabilidad mejorada.

queña rendija al final del capó. La primera ventaja se aprecia en el coeficiente de penetración aerodinámica que será de 0,30.

Los montantes serán algo más inclinados, no sólo para dar una línea más aerodinámica al modelo, sino para permitir aprovechar algunos elementos del Passat, del cual también toma la plataforma. Debido a esto, la longitud total del coche se incrementa unos centímetros hasta llegar a los cuatro metros. Gracias a este incremento y al abombamiento de los laterales, el incremento en la habitabilidad es notable, en particular en las plazas traseras.

El hecho de utilizar la misma plataforma del Passat también favorece la adopción de elementos mecánicos comunes, como es el eje trasero direccional. Naturalmente, este Golf está preparado para incorporar, en un futuro, la tracción integral en la versión Syncro.

En cuanto a los motores, la mayor novedad la constituye el supercompacto V6 de 2,6 litros y cuatro válvulas por cilindro, que será capaz de desarrollar 170 caballos. Este motor, en el cual Volkswagen lleva trabajando ya algún tiempo, a pesar de ser un seis cilindros, ocupa casi lo mismo que un cuatro cilindros, por lo cual no habrá ningún problema en colocarlo transversalmente en el Golf. El resto de los motores que completarán la gama son los cuatro cilindros de 1.400 centímetros cúbicos y 60 caballos, 1.600 centímetros cúbicos y 75 caballos y 1.800 centímetros cúbicos y 90 caballos. A éstos se unirán un motor de dos litros y 120 caballos en versión atmosférica y 170 sobrealimentado con compresor G, y los nuevos motores diesel de 1.900 centímetros cúbicos de 65 caballos en versión atmosférica y 85 en turbo. En cuanto a las transmisiones, además de la caja de cambios manual de cinco marchas, está prevista una caja automática de cuatro marchas, a la espera de que la caja automática continua que está desarrollando con Renault esté a punto muy pronto.



**BMW 850i**

**ALTA TECNOLOGIA**

**E**l Ferrari alemán ya tiene nombre. Se llama 850i y se apellida BMW. Tiene un motor de doce cilindros en V y 300 caballos de potencia, que le da las cartas de nobleza necesarias para presentarse como una alternativa a los productos de Maranello. Los responsables de BMW no ocultan su satisfacción por el inmediato

lanzamiento de esta vitrina tecnológica. El 850i está abocado a ser la estrella del Salón de Frankfurt, la máxima novedad de la muestra alemana, que se inaugurará el próximo mes de septiembre. Viene a epatar a la competencia, con la adopción de una serie de refinamientos técnicos, que van a hacer de él posible-



Suspensión de control electrónico, motor de doce cilindros en V, 300 caballos de potencia, cambio de seis velocidades... Son detalles que definen el carácter exclusivo del nuevo BMW 850i.

mente el mejor coche del mundo; al menos, los técnicos de BMW lo habrán intentado. Este super BMW ha visto su velocidad máxima limitada voluntariamente a 250 kilómetros por hora. Como ya ocurriera en el Serie 7 que utiliza el mismo motor de doce cilindros en V, los directivos de la marca se han propuesto respetar el pacto al que llegaron con Mercedes de no rebasar este límite. Con 300 caballos de potencia en el motor, una velocidad máxima de 270 kilómetros por hora podría alcanzarse sin problemas. Coches como el BMW M5 o el Mercedes SL se encuentran en esta situación. Si el motor de doce cilindros es un refinamiento ofrecido únicamente por otras dos marcas, como son Jaguar y Ferrari, el cambio de seis velocidades, que también incorpora el 850i, hasta ahora ha sido una exclusividad del Porsche 959. En BMW han llegado a la conclusión de que un cambio de seis relaciones permitirá obtener el máximo rendimiento del motor. Opcionalmente, el 850i podrá incorporar un cambio auto-

Junto a estas líneas, los amortiguadores de control electrónico del BMW 850 i. El conductor podrá elegir la dureza de la amortiguación.

mático electrohidráulico, con tres programas a elección del conductor.

Las prestaciones serán de primer orden. De momento, BMW ha adelantado dos datos: la velocidad máxima ya comentada de 250 kilómetros por hora y la aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora en menos de siete segundos. El motor de doce cilindros y cinco litros de capacidad se presenta en la misma configuración que el de la berlina 750 i, con idénticos valores de rendimiento. Según estos datos, se deduce que no ha sido objeto de unos reglajes específicos respecto al 750 i.

Las suspensiones del 850 i también serán nuevas. En concreto, el eje trasero será del tipo multibrazo, un concepto inaugurado en su día por Mercedes con el 190. Es un eje de ruedas independientes y cada una de ellas va «guiada» por cinco brazos. Su geometría le convierte al mismo tiempo en un eje de tipo direccional, solución esta aplicada también en algún modelo como el Porsche 928. No puede decirse que sea un cuatro ruedas directrices, pero sí que el eje trasero es levemente direccional.

La amortiguación será de control electrónico y el conductor podrá elegir dos pro-



En la foto inferior, detalle de la suspensión trasera de brazos múltiples, cinco por cada rueda. La estabilidad debe ser óptima.

gramas: confort y deportivo. Pero a diferencia del sistema empleado hasta ahora por BMW, con el que en el programa confort la suspensión mantiene un grado constante de dureza independientemente de que el conductor vaya despacio o deprisa, en el 850 i este programa endurecerá automáticamente la amortiguación si el estado del piso así lo aconseja o si el conductor eleva el ritmo de marcha. El programa confort pasará a una dureza intermedia o incluso deportiva para que la estabilidad no se resienta en ningún momento. El endurecimiento de los amortiguadores será independiente para cada uno de los ejes.

El nuevo BMW será presentado en el Salón de Francfort, pero su comercialización en Alemania no tendrá lugar hasta la primavera del año que viene. En España, su lanzamiento podría llegar en el verano.

El BMW Serie 8 dará paso también a otras versiones con motor de seis cilindros, el 830 y el 835 i, así como una versión descapotable con la que se ha especulado bastante, pero ahora parece segura dentro de las previsiones de la marca. También se habla de una variante con un futuro motor de ocho cilindros, si bien esta última no se presentaría hasta 1992.



Las mejoras han afectado principalmente a la estética y a los interiores.

## NUEVO ALFA 33 SERIE BLUELINE

La gama Alfa 33 acaba de recibir un nuevo modelo perteneciente a una serie especial, se llama BlueLine y está hecho sobre la base del 33 1.5. En la parte mecánica el BlueLine cuenta con el ya conocido motor Boxer con una potencia de 105 caballos, un motor rápido y que tira con una fuerza impre-

sionante en todo tipo de condiciones. El BlueLine, que sale al mercado en un precio final de 1.737.382 pesetas, se caracteriza por su techo practicable y translúcido, por su faldón delantero mucho más pronunciado y por sus bajos de carrocería aerodinámicos. Esta serie limitada se distingue por

dos colores de carrocería que son exclusivos, gris metalizado y gris cuarzo, ambos perfectamente combinados. La decoración exterior se complementa con unas bandas azules dispuestas en los flancos, así como por el anagrama Blue que se encuentra situado en la parte posterior del vehículo.



## LOS 190 CON EQUIPAMIENTO DEPORTIVO

A partir de ahora, los clientes de Mercedes Benz que adquieran un 190 y pretendan darle un aire más deportivo cuentan con una interesante opción denominada Sportline. Este equipamiento especial está realizado

en su integridad por la marca germana y ofrece como principales componentes unos amortiguadores endurecidos y más bajos. Asimismo monta una dirección asistida con menor desmultiplicación y neumáticos más anchos sobre llantas de aleación.

Los modelos que reciben el equipamiento Sportline dispondrán de unos asientos tipo baquet y forro de cuero en el volante y en el pomo de la palanca de cambio. Una atractiva oferta para aquellos usuarios que gustan de las preparaciones deportivas.

## MÁLAGA CON ACABADO GLX

SEAT ha potenciado el Málaga incorporando a todas las versiones de este modelo el equipamiento GLX. Con este equipamiento los Málaga traen de serie nuevos asientos más ergonómicos y envolventes, un nuevo cuadro de instrumentos y una nueva tapicería. También se montan elevallas eléctricas, cierre centralizado y llantas de aleación.

En determinados modelos, el aire acondicionado también es de serie. Esto en lo que concierne a la parte interior del vehículo.

En el exterior se ha montado una parrilla de diferente diseño, mientras que en la parte trasera se incorpora un spoiler que anteriormente sólo se instalaba en las versiones más altas de la gama.

# 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 una ciudad, un 30 por 100 del

consumo en carretera a 90 y un 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.

\* Probado MOTOR 16

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

### ALFA ROMEO

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

Sprint 1.7 D.V.	1.712	118	196	9,5	13,48	1.937.383
Alfa 33 1.3 D.V.	1.350	86	177	6,3	12,53	1.584.384
Alfa 33 1.6 D.V.	1.499	105	178	9,2	13,24	1.737.382
Alfa 33 1.5 T.R.	1.499	105	162	8,3	12,85	1.686.885
Alfa 33 1.7 T.R.	1.712	118	184	10,1	13,44	1.857.383
Alfa 33 1.7 D.V.	1.712	118	196	10,0	13,37	1.853.383
Alfa 33 1.7 SW	1.712	118	188	10,0	13,37	2.042.383
Alfa 75 1.6	1.567	110	160	11,8	15,52	1.858.513
Alfa 75 1.8	1.779	120	184	9,5	13,90	1.986.628
Alfa 75 1.8 IE	1.779	122	192	8,9	13,46	2.070.534
Alfa 75 2.0*	1.952	128	194	10,7	14,79	2.118.309
Alfa 75 Twin Spark*	1.952	148	198	8,6	14,57	2.496.598
Alfa 75 V6 Q.V.*	2.492	156	208	11,9	17,02	2.762.799
Alfa 75 Turbo América	1.779	155	197	10,7	16,23	2.800.287
Alfa 75 3.0 América	2.959	168	214	12,7	17,61	3.484.098
Alfa 75 2.0 T.D.	1.956	96	175	8,5	9,04	2.642.382
Alfa 75 2.4 T.D.	2.393	112	184	7,4	9,26	2.651.702
Spider 2.0 F.L.*	1.952	128	187	10,5	15,17	3.114.628
Spider 2.0 Q.V.*	1.952	128	187	10,5	15,84	3.539.708
Alfa 164 Twin Spark*	1.952	148	210	12,1	15,82	3.699.610
Alfa 164 3.0 V6	2.959	192	230	12,3	15,97	4.939.629
Alfa 164 TD	2.500	117	204	7,6	8,64	3.914.514

**OPCIONES:** Limpiaaparabrisas trasero: 33 1.7 CV: 10.000 ptas. Anticollid: 75 2.0 TS, 0.0 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 TS, 3.0 V6): 180.000 ptas. **Aire acondicionado:** Gama 33: 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 mandado 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; 180.000 ptas. **Espejos retrovisores exteriores calefactables + Asiento posterior, saco SKI + Apoyabrazos central anterior:** Alfa 164 2.0 TS: 40.000 pts. **6 altavoces + Antena eléctrica:** Alfa 164 3.0 V6: 40.000 pts. **Servodirección:** Alfa 75 1.8, 2.0, 2.0 TS, 2.0 TD: 100.000 pts. **Pintura metalizada:** Gama 75: 60.000 pts. Gama 33: 35.000 pts. Alfa 164 2.0 TS: 80.000 pts. **Llantas de aleación:** Alfa 75 1.8, 2.0, 2.0 TS y 2.0 TD: 80.000 pts. Spider 2.0 FL: 65.000 pts. Gama 33: 65.000 pts. Alfa 164 2.0 TS y 3.0 V6: 110.000 pts. **Tapicería de piel:** Spider 2.0 Q.V.: 103.7000 pts. Alfa 75 3.0 América: 225.000 pts. Alfa 164 2.0 TS y 3.0 V6: 300.000 pts. **Elevaluas delantero:** Gama 33: 25.000 pts. **Elevaluas trasero:** 25.000 pts. **Precios con IVA incluido.**

### ARO

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

Aro 10 techo lona	1.289	54	125	9,5	10,38	1.289.889
Aro 10 techo duro	1.289	54	125	9,5	10,38	1.320.109
240 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.520.848
243 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.612.512
244 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.654.400
244 S	3.120	65	110	10,1	11,19	1.817.138
320 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.542.054

### AUDI

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

80 E*	1.701	112	192	9,1	13,52	2.757.619
80 Special	1.701	112	192	9,1	13,52	3.630.919
90 2.2 E	2.230	136	214	10,1	14,34	2.104.744

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

90 20 V	1.994	160	215	10,0	14,27	3.943.413
90 20 V Cuattro	1.994	160	205	11,0	15,23	4.758.803
100 CD*	2.226	138	202	10,5	14,86	3.454.715
100 CD Avant*	2.226	138	199	10,2	14,42	3.821.948
100 CD TD*	1.994	100	178	8,4	9,59	3.913.865
200 Turbo*	2.144	200	226	12,6	16,19	5.854.716
200 Turbo Cuattro	2.144	200	223	12,0	17,09	6.852.803
Coupe 2.2E	2.226	136	199	9,9	14,20	3.866.114
Coupe Cuattro	1.994	160	215	10,7	14,73	6.068.014
V8	3.582	250	235	14,0	18,59	9.934.629

**OPCIONES:** Tapicería de cuero: 80, 90, 90 20V, 90 20V Cuattro: 443.864 pts. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático Quattro: 391.262 ptas. **Computadores de abordo:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Cuattro: 60.377 ptas. **Asientos delanteros calefactables:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 52.761 ptas. 100 manual/automático, TD, 200 Turbo manual/automático Quattro: 66.428 ptas. **Radiador más potente:** 80, 90: 28.765 ptas. **Spoiler trasero:** 80: 93.604 ptas. **Dispositivo Lavafaros:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 44.497 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 84.863 ptas. **Tempomat:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 77.553 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático y TD, Quattro: 77.553 ptas. **Llantas de aleación:** 80, 90, 90 20V: 134.444 ptas. **Llantas de aleación -A-:** 100 manual/automático y TD, 100 Avant: 134.444 ptas. **ABS:** 80, 90, 90 20V, 100 manual/automático y TD: 484.389 ptas. **Preinstalación radio stereo:** 80: 62.137 ptas. **Aire acondicionado:** 80: 287.805 ptas. **Calefacción más potente:** 80, 90, 90 20V Quattro: 18.953 ptas. **Asiento conductor regulable altura:** 80: 22.883 ptas. **Faros antiniebla:** 80: 48.312 ptas. **Asientos deportivos FO Crayon:** 80: 92.597 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, 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 138.737 ptas. **Asiento delantero regulable eléctricamente:** 80: 212.952 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:** 90 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: 135.440 ptas. **Regulación de nivel:** 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 163.370 ptas. **Asientos delanteros deportivos:** 100 manual/automático, TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 76.758 ptas. **Dispositivo Remolque:** 100 manual/automático, TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 150.339 ptas. **Regulación alcance faros:** 100 manual/automático, TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 22.248 ptas. **Saco portaesquies:** 100 manual/automático y TD: 37.664 ptas.

### AUSTIN

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

Mini Moter*	968	30	114	10,4	11,63	971.323
Metrol Rat Hat	1.275	63	151	7,6	11,24	1.110.309
Metrol Jet Black	1.275	63	157	7,6	11,24	1.110.309
Metrol 1.3 LS 3P*	1.275	63	146	7,2	10,26	1.161.089
Metrol 1.3 LS 5P*	1.275	63	146	7,2	11,34	929.289

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

MG Metro 1300*	1.275	72	157	8,9	12,21	1.310.969
MG 2.0 I*	1.994	112	176	9,8	13,63	2.042.789
Montego 1.6 SL	1.589	83	165	8,9	11,08	1.836.788
Montego 2.0 GSI	1.994	112	176	9,3	13,26	2.163.788
Montego Estate GTi	1.994	112	171	9,8	13,63	2.343.788
Montego 2.0 GTi	1.994	112	176	9,4	13,34	2.240.622
Montego 2.0 DSL	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): 16.634 ptas. **Aire acondicionado:** Metro 235.000 ptas. MG 2.0 i: 244.160. Montego: 239.000

### BMW

BMW Ibérica, S.A. Tel.: (91) 540 60 01.

316i	1.766	90	176	9,6	13,89	2.372.183
316i AP	1.766	90	176	9,6	13,89	2.547.183
318i	1.795	115	189	7,9	12,64	2.689.919
318i AP	1.795	115	189	7,9	12,64	2.842.918
318i S	1.795	115	189	7,9	12,64	3.069.919
318i ES	1.795	115	189	7,9	12,64	3.264.919
320i	1.991	125	191	9,3	13,75	3.161.014
320i AP*	1.990	125	191	9,3	13,75	3.306.014
320i S	1.990	125	191	9,3	13,75	3.455.014
320i E	1.990	125	191	9,3	13,75	3.812.014
320i Cabrio*	1.990	125	191	9,3	13,75	4.674.014
320i Touring	1.990	125	191	9,3	13,75	3.881.013
325i	2.494	171	221	11,5	16,50	5.086.014
325i AP*	2.494	171	221	11,5	16,50	4.253.014
325i Touring	2.494	171	221	11,5	16,50	5.011.014
325i X	2.494	171	210	11,7	16,86	4.923.014
325i X AP	2.494	171	210	11,7	16,86	5.083.014
325i X Touring	2.494	141	210	11,7	16,86	5.871.014
325i Cabrio*	2.494	171	214	11,5	16,50	5.462.013
M-3*	2.302	200	234	10,6	16,05	7.289.203
324 D*	2.443	166	192	8,0	9,39	3.106.108
324 TD	2.443	115	173	7,0	9,04	3.763.108
324 TD Touring	2.443	115	187	7,0	9,04	4.489.108
324i (Nuevo)	1.990	125	189	10,2	14,42	4.246.014
320i E (Nuevo)	1.990	129	200	10,2	14,34	4.715.919
325i L	2.494	170	223	12,0	15,97	5.274.202
530 L	2.893	125	177	14,0	17,46	5.874.202
535 L	3.430	211	235	14,5	17,80	6.273.014
M 5*	3.535	315	250	16,8	20,66	9.847.929
524 TD*	2.443	115	196	5,0	10,14	4.773.107
730i L	2.896	197	225	15,0	19,31	6.304.204
735i L*	3.420	220	236	15,0	19,31	8.124.204
735i LL	3.420	220	236	15,0	19,31	8.744.202
750i A	4.988	272	240	15,0	19,31	10.774.529
750i AL	4.988	300	254	15,0	19,33	12.674.529

**OPCIONES:** Caja de cambios de relación cerrada: 325i, 325ix, 325ic: 119.300 ptas. **Diferencial autobloqueante 25%:** 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. 316 i, 318 i, 324 d: 412.400 ptas. **Dirección asistida:** 316i, 318i, 320i, 325i, 324d: 139.262 ptas. **Servotronic:** 520i, 730i, 735i, 735i: 49.220 ptas. **Volante deportivo M-Technic:** Serie 3, excepto M3 530i, 535i: 33.839 ptas. 730i: 33.839 ptas. **Control automático nivel eje trasero:** serie 5 y 730i, 735i: 174.494 ptas. **Control electrónico de la suspensión:** M3: 395.815 ptas. **Suspensión deportiva:** 525i, 530i, 535i, 524td: 15.381 ptas. **Suspensión deportiva M-Technic:**

316i, 318i, 324d: 55.373 ptas. 320i: 43.000 ptas. 325i, 325ix, 324td: 23.414 ptas. **Suspensión para arrastre de remolque:** 635CSi: 10.084 ptas. **Enganche de remolque:** 635CSi: 103.910 ptas. Serie 7: 131.596 ptas. **Airbag:** 635CSi: 264.219 ptas. **M-6:** 256.187 ptas. 530i, 535i: 285.241 ptas. **Toda la serie 3 y 5, excepto 530i y 535i:** 3319, 900 ptas. 730i: 319.900 ptas. Serie 7, excepto 730i: 295.183 ptas. **Neumáticos de perfil bajo con llantas de acero:** 316i 231 ptas. 520i, 524td: 73.830 ptas. **Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación ligera:** 520i, 524td: 258.328 ptas. 625i: 184.407 ptas. **Neumáticos de perfil bajo con llantas de radios cruzados:** 320i, 320ic, 324td: 245.932 ptas. 325i, 325ix: 224.398 ptas. 325ic: 70.000 ptas. 520i, 524td: 334.973 ptas. 525i: 261.142 ptas. 530i: 59.660 ptas. 520i, 524td: 334.973 ptas. 525i: 261.142 ptas. 530i: 76.907 ptas. **Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación ligera con antirrobo:** 635 CSI: 330.700 ptas. **M-6:** 139.262 ptas. 730i: 527.412 ptas. 735i: 315.320 ptas. 750i: 169.709 ptas. 530i: 343.000 ptas. 535i: 268.099 ptas. **Pintura metalizada:** 316i, 318i, 320i, 325i, 325ix, M3, 324td: 93.314 ptas. 320ic, 325ic: 70.754 ptas. Serie 5: 116.608 ptas. 730i: 143.731 ptas. **Antirrobo con alarma:** 635 CSI, M6: 89.042 ptas. Serie 5: 66.311 ptas. **Antirrobo con alarma y mando a distancia:** serie 7: 59.750 ptas. 735i: 115.000 ptas. 750i: 60.158 ptas. **Espejo retrovisor eléctrico lado pasajero:** Serie 3, excepto 316i, 324d: 23.414 ptas. **Espejos eléctricos con sistema antirrobo, cerradura puerta deconductor y toberas limpiaparabrisas calefactables:** 316i, 318i, 320



# Mercado

**Llantas de aleación ligera:** Omega OM, CD: 85.842 ptas. Senor SE: 120.000 ptas. **Porta cassette:** Corsa Swin, GL, GT: 2.893 ptas., Kadett LS, GT, GLS, GSI, Caravan: 3.622 ptas. Omega OM, MC: 4.209 ptas., Senador SE: 5.000 ptas. **Cuartervolts:** Omega OM, MC: 8.396 ptas. Consol Central: Corsa Swin: 2.365 ptas. **Retriversores eléctricos y térmicos:** Kadett GL, GSI: 19.725 ptas., Vectra GL, GLS, GT: 25.000 ptas. **Computadora de abordo:** Kadett GL, GSI: 35.917 ptas., Vectra GT, 2000: 40.000 ptas. **Volante ajustable en altura:** Kadett LS, GL, GT, GSI, Caravan: 27.011 ptas., Omega OM: 36.020 ptas., Vectra total: los modelos: 30.000 ptas. **Dirección asistida:** Kadett LS, GL, GT, GSI, Caravan: 79.394 ptas., Vectra GL: 36.000 ptas. **Cinturones traseros inercial:** Kadett LS, GL, GT, GSI, Caravan: 25.000 ptas. Vectra todos los modelos: 25.000 ptas. **Cinturones traseros:** Omega OM, CD, : 25.508 ptas. Senador SE: 28.000 ptas. **Asiento conductor regulable en altura:** Kadett LS, Caravan: 8.512 ptas. **Portaequipajes en techo:** Kadett LS, GL, GT, GSI, Caravan: 63.840 ptas. **ABS:** Omega OM, CD: 277.816 ptas. Vectra GLS, GT, 2.000: 200.000 ptas. **Elevalunas eléctricos traseros:** Omega CD: 65.576 ptas. Senador SE: 65.576 ptas. Vectra CD, 2.000: 52.000 ptas. **Elevalunas eléctricos delanteros y traseros:** Omega OM: 135.345 ptas. Vectra GL, GLS, GT: 110.000 ptas. **Volante de 4 radios:** Omega OM, CD: 33.841 ptas. **Diferencial Autobloqueo:** Senador SE, CD: 87.780 ptas. **Control electrónico suspensión:** Omega CD: 120.000 ptas. **Faros antiniebla delanteros:** Omega CD: 23.750 ptas. **Batería 68Ah:** Vectra todos los modelos: 8.000 ptas. **Batería 68A:** Omega OM, CD: 4.209 ptas. **Limpiafaros:** Senador SE: 61.000 ptas. **Controlador de velocidad:** Senador SE, CD: 78.480 ptas. **Aire acondicionado:** Omega GLS, CD, GT, 2000: 205.000 ptas. **Check control:** Vectra GT: 12.000 ptas. **Lunas tintadas:** Vectra GL, GLS: 22.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

GRD Familiar: 163.600 ptas. **Dirección asistida:** 205 Automático, XRD, SRD, Cabrio GT y Peugeot 309 Automático, GLD: 89.800 ptas. **Llantas aleación, ligera + aire acondicionado:** 205 GT: 163.600 ptas. 309 GT: 190.400 ptas. 309 SR, SRD: 179.100 ptas. **Tapón con llave y elevallas y cerraduras eléctricas:** 205 Cabrio CL: 35.000 ptas. **Dirección asistida + aire acondicionado:** 205 XRD, SRD: 198.400 ptas. Peugeot 309 Automático: 198.850 ptas. **Tapicaría cuero:** 405 Mi 18: 240.000 ptas. **Techo corredizo:** 405 Mi 16 y 405 Mi 16 ABS: 101.200 ptas. **Precio con IVA incluido.**

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx. km/h	Consumo litros/100km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
<b>POLONEZ</b>						
Warsa, Tel.: (83) 325 74 35.						
Polonez 1.500.....1.481.....75.....180.....8,11.....12,45.....1.004.048						

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx. km/h	Consumo litros/100km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
<b>PORSCHE</b>						
Porsche España, Tel.: (91) 459 15 61.						
944 Coupé.....2.881.....185.....220.....11,3.....16,57.....3.898.202						
944 Coupé A.....2.881.....185.....220.....11,3.....16,57.....4.077.000						
944 S2.....2.999.....211.....240.....12,4.....17,17.....7.058.514						
944 S2 Cabrio.....2.999.....211.....240.....12,4.....17,17.....8.548.114						
944 Turbo.....2.479.....260.....256.....12,6.....17,55.....9.150.129						
911 Carrera Coupé.....3.164.....231.....242.....13,2.....17,88.....9.135.000						
911 Carrera Targa*.....3.164.....231.....242.....13,2.....17,88.....9.582.103						
911 Speedster.....3.164.....231.....242.....13,2.....18,00.....10.027.929						
911 Carrera Cabrio.....3.164.....231.....238.....13,2.....17,98.....10.213.900						
911 Carrera 4.....3.600.....260.....250.....13,1.....16,59.....12.834.729						
911 Carrera 25 Aniv.....3.164.....231.....242.....13,2.....18,00.....10.520.029						
911 Carrera Coupé 25 A.....3.164.....231.....242.....13,2.....17,98.....11.730.000						
911 Turbo Coupé.....3.229.....300.....260.....11,8.....16,96.....14.692.929						
911 Turbo Targa.....3.229.....300.....260.....11,8.....16,96.....15.454.329						
911 Turbo Cabrio.....3.229.....300.....260.....11,8.....16,96.....17.023.729						
928 S 4*.....4.957.....320.....265.....15,7.....19,85.....13.984.529						
928 S 4 GT.....4.957.....320.....276.....17,2.....20,96.....14.419.599						

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx. km/h	Consumo litros/100km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
<b>PEUGEOT</b>						
Automóviles Peugeot Talbot, S.A. Tel.: (91) 347 20 00.						
205 XL*.....1.118.....55.....146.....7,0.....10,81.....1.105.773						
205 GL 4V*.....1.118.....55.....146.....7,0.....10,20.....1.152.104						
205 GR*.....1.204.....63.....160.....8,0.....11,14.....1.259.443						
205 XR*.....1.294.....65.....164.....8,2.....11,29.....1.340.943						
205 BR*.....1.294.....65.....164.....8,2.....11,29.....1.366.442						
205 SR.....1.380.....80.....158.....8,2.....11,47.....1.654.161						
205 GT.....1.380.....85.....178.....8,9.....12,57.....1.880.697						
205 Autom.*.....1.580.....80.....169.....8,1.....11,39.....1.854.161						
205 Rallye.....1.294.....103.....190.....8,5.....12,10.....1.407.383						
205 GTX*.....1.552.....94.....172.....9,3.....12,46.....1.515.561						
205 GTI 1.9*.....1.905.....130.....201.....9,0.....13,04.....1.905.482						
205 XAD*.....1.769.....60.....155.....6,8.....7,86.....1.141.375						
205 XLD*.....1.769.....60.....155.....6,8.....7,86.....1.344.374						
205 XRD*.....1.769.....60.....155.....6,8.....7,86.....1.515.073						
205 GLD*.....1.769.....60.....155.....6,8.....7,86.....1.570.574						
205 GRD*.....1.769.....60.....155.....6,8.....7,86.....1.475.714						
205 SRD*.....1.769.....80.....155.....6,8.....7,86.....1.570.574						
205 Green.....1.294.....65.....164.....8,2.....11,29.....1.458.166						
205 Cabrio CJ.....1.960.....70.....174.....7,8.....11,40.....1.921.881						
205 Cabrio CTI.....1.980.....115.....190.....8,0.....12,30.....2.513.993						
306 GL Profil*.....1.294.....65.....164.....8,2.....11,29.....1.421.942						
306 Autom.*.....1.580.....80.....165.....8,1.....13,25.....1.732.383						
306 GR*.....1.442.....83.....173.....8,3.....11,27.....1.838.561						
306 SR*.....1.552.....94.....179.....8,8.....12,06.....1.748.482						
306 GT*.....1.905.....105.....191.....8,3.....11,71.....1.818.219						
306 GTX*.....1.506.....105.....190.....8,3.....12,35.....1.882.330						
306 GTI.....1.905.....130.....199.....9,1.....12,78.....2.244.957						
306 SRD*.....1.506.....66.....162.....6,4.....7,92.....1.519.173						
309 SLD*.....1.805.....66.....162.....6,4.....7,92.....1.858.574						
309 Green.....1.442.....83.....173.....8,3.....11,27.....1.658.758						
406 GL*.....1.890.....92.....176.....9,0.....13,04.....1.835.252						
406 GR*.....1.905.....110.....195.....8,9.....12,27.....2.225.593						
406 GR Avd.....1.905.....110.....195.....8,9.....12,97.....2.835.539						
406 GR Break.....1.905.....110.....195.....8,9.....12,97.....2.291.593						
406 GRTD Break.....1.769.....90.....180.....8,2.....8,99.....2.546.893						
406 SR Autom.*.....1.905.....125.....198.....10,2.....14,93.....2.559.688						
406 SR*.....1.905.....125.....198.....10,2.....14,01.....2.380.887						
405 Mi 18*.....1.905.....160.....219.....9,8.....14,12.....3.031.988						
405 GLD.....1.905.....70.....174.....5,8.....7,78.....1.989.873						
405 GRD.....1.769.....90.....180.....6,2.....8,99.....2.292.583						
405 SRD*.....1.769.....90.....180.....6,2.....8,99.....2.562.583						
405 GL*.....1.971.....108.....173.....9,8.....13,63.....2.102.594						
405 SR*.....1.971.....108.....173.....9,8.....13,63.....2.373.195						
405 GTI A.A.*.....2.185.....130.....180.....11,0.....15,01.....3.003.990						
405 V-6.....2.849.....170.....201.....11,4.....15,31.....3.878.499						
405 GLD SV.....2.498.....76.....150.....8,6.....9,50.....2.397.095						
405 SRD Turbo*.....2.498.....95.....167.....9,3.....9,89.....2.787.794						
405 GTD Turbo A.A.*.....2.498.....95.....167.....8,9.....9,67.....3.217.794						
405 GTD Turbo Inter*.....2.498.....110.....176.....8,9.....9,87.....3.217.794						
405 GRD Pam.*.....2.498.....76.....145.....8,6.....9,50.....3.040.494						
405 GTD A. Pam.....2.498.....95.....167.....9,3.....9,89.....3.882.295						

**OPCIONES:** Pintura metalizada: 944 Coupé, Coupé automático: 119.700 ptas. S2 Coupé, S2 Cabrio, 944 Turbo: 143.640 ptas. 911 Carrera Coupé, Carrera Targa, Speedster, Carrera Cabrio: 176.890 ptas. Carrera 4: 188.860 ptas. **Volante deportivo de cuero:** 944 Coupé, Automático, S2 Coupé, Turbo: 11.970 ptas. 911 Carrera Coupé, Automático, S2 Coupé, Turbo: 11.970 ptas. 911 Carrera Coupé, Coupé 25 Aniversario, Targa, Speedster Cabrio, Carrera 25 Aniversario, 13.300 ptas. **Chasis Sport:** 944 Coupé, Coupé Aniversario: 179.650 ptas. S2 Coupé: 151.620 ptas. **Paregolpas absorbentes delanteros y traseros:** 944 Coupé y Coupé Automático: 103.740 ptas. S2: 86.120 ptas. Todos los 911: 65.170 ptas. **Diferencial autobloqueo:** 944 Coupé, S2 Coupé, S2 Cabrio: 155.610 ptas. 911 Carrera Coupé, 25 Aniversario, Carrera Targa, Speedster, Cabrio: 171.570 ptas. **Aire acondicionado automático:** 944 Coupé, Coupé Automático, S2 Coupé, S2 Cabrio: 324.620 ptas. **Antibloqueo de frenos ABS:** 944 Coupé, Coupé Automático, S2 Coupé, S2 Cabrio: 413.630 ptas. **Techo desmontable eléctrico:** 944 Coupé, Automático, S2 Coupé, Turbo: 215.460 ptas. **Techo corredizo eléctrico:** 911 Carrera Coupé: 288.610 ptas. Capita con sistema eléctrico: 214.130 ptas. **Amortiguadores deportivos:** 944 Coupé, Automático, S2 Coupé: 67.190 ptas. 911 Carrera Cabrio, Coupé, Automático, Speedster, Targa: 61.180 ptas. **Asientos en cuero delanteros y traseros:** 944 Coupé, Automático, S2 Coupé, Turbo: 393.880 ptas. **Llantas especiales:** 944 S2 Coupé: 210.140 ptas. 944 Coupé Automático, Coupé: 413.630 ptas. Spoiler trasero: 944 Coupé Automático y Coupé: 150.290 ptas. **Spoiler delantero y trasero:** 911 Carrera Coupé, Targa, Cabrio, 25 Aniversario: 344.470 ptas. **Espacio para equipajes en lugar de asientos traseros:** 911 Speedster, Carrera: 93.100 ptas. Turbohook: Speedster y Carrera Targa: 2.805.470 ptas. Carrera Cabrio y Carrera Coupé: 3.528.490 ptas. **Precio con IVA incluido.**

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx. km/h	Consumo litros/100km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
<b>RANGE ROVER</b>						
Austin Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11.						
Range Rover SFP.....3.032.....165.....170.....14,7.....19,09.....3.007.454						
Range Rover SE.....3.032.....165.....170.....15,5.....19,60.....3.044.123						
Range Rover TD.....2.900.....108.....152.....13,2.....12,51.....3.999.949						

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx. km/h	Consumo litros/100km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
<b>SEAT</b>						
Seat/Audi/Volkswagen, Tel.: (93) 335 60 11.						
Mirabella Special.....900.....40.....130.....7,0.....9,49.....612.864						
Mirabella A.....900.....40.....130.....7,0.....9,49.....620.864						
Mirabella GLX*.....900.....44.....131.....7,0.....9,95.....656.865						
Ibiza 3P Special 0.9.....900.....44.....131.....7,0.....10,26.....1.008.688						
Ibiza 3P GLX 1.2.....1.198.....63.....151.....8,4.....11,19.....1.000.070						
Ibiza 3P XL 1.2.....1.193.....63.....151.....8,4.....10,75.....1.221.059						
Ibiza 3P GLX 1.2.....1.193.....63.....151.....8,4.....11,19.....1.348.059						
Ibiza 3P XL 1.5.....1.461.....85.....168.....9,2.....12,39.....1.319.758						
Ibiza 3P Special 1.5.....1.461.....85.....168.....9,2.....12,39.....1.439.768						
Ibiza 3P SXR*.....1.461.....100.....180.....8,4.....11,19.....1.423.069						
Ibiza 3P XL 1.5.....1.461.....85.....168.....9,2.....12,39.....1.517.200						
Ibiza 3P XLD 1.7.....1.714.....112.....189.....8,3.....12,38.....1.882.201						
Ibiza 3P Special 1.7.....1.714.....112.....189.....8,3.....12,38.....1.983.999						
Ibiza 3P GLX 1.3 A.A.....1.461.....85.....168.....9,2.....12,39.....1.854.789						
Ibiza 3P Inyección.....1.461.....100.....180.....8,4.....12,19.....1.605.789						
Ibiza Inyección.....1.461.....100.....180.....8,4.....12,19.....1.725.789						
Ibiza SP XLD 1.7.....1.714.....112.....189.....8,3.....12,38.....1.882.201						
Ibiza SP Special 1.7.....1.714.....112.....189.....8,3.....12,38.....1.983.999						
Málaga GLX 1.2.....1.193.....63.....151.....8,4.....11,19.....1.272.069						
Málaga GLX 1.5*.....1.461.....85.....168.....9,2.....11,96.....1.374.788						
Málaga Inyección*.....1.461.....100.....179.....8,2.....11,94.....1.667.788						
Málaga GLX 1.7 D.....1.714.....112.....189.....8,3.....12,38.....1.378.200						

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx. km/h	Consumo litros/100km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
<b>ROLLS ROYCE/BENTLEY</b>						
Carrós de Salamanca, Tel.: (91) 253 34 00.						
RR Silver Spirit.....6.750..........100.....17,5.....21,19.....18.153.330						
Bentley Eight.....6.750..........190.....17,5.....20,08.....18.703.330						

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx. km/h	Consumo litros/100km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
<b>ROVER</b>						
Austin Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11.						
Rover 216 S*.....1.639.....83.....162.....7,9.....11,82.....1.642.789						
Rover 216 Spirit.....1.639.....83.....162.....7,9.....11,82.....1.793.789						
Rover 216 SE EFI.....1.639.....102.....174.....8,7.....12,41.....1.932.789						
Rover 216 Vitesse*.....1.639.....102.....174.....8,7.....12,41.....2.137.789						
Rover 220 Si A.A.*.....1.994.....140.....203.....9,3.....10,94.....3.729.203						
Rover 827 Sterling*.....2.675.....177.....219.....10,4.....14,57.....5.438.014						
Rover 827 Star Aut.*.....2.675.....177.....216.....11,4.....15,31.....6.638.014						
Rover 827 Vitesse.....2.675.....177.....216.....10,4.....14,57.....6.188.014						

**OPCIONES:** Pintura metalizada: Rover 216 (toda la gama): 17.325 ptas. **Aire acondicionado:** Rover 216: 220.640 ptas. Rover 220 Si 16V: 252.000 ptas. Range Rover TD: 288.800 ptas. Range Rover Vogue: 267.600 ptas. **Precio con IVA incluido.**

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx. km/h	Consumo litros/100km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
<b>SAAB</b>						
Porsche-Saab España, Tel.: (91) 459 15 61.						
900 18 P.....1.985.....116.....175.....9,6.....13,89.....2.974.319						
900 18 P.....1.985.....116.....175.....9,6.....13,89.....3.040.819						
900 18 P.....1.985.....116.....175.....9,6.....13,89.....3.213.719						
900 18 3P.....1.985.....133.....180.....9,8.....15,24.....3.201.514						
900 18 4P.....1.985.....133.....180.....9,8.....15,24.....3.294.814						
900 18 5P.....1.985.....133.....180.....9,8.....15,24.....3.401.014						
900 Turbo 8 3P.....1.985.....145.....196.....10,8.....16,08.....3.613.314						
900 Turbo 8 4P.....1.985.....145.....196.....10,8.....16,08.....3.720.214						
900 Turbo 8 5P.....1.985.....145.....196.....10,8.....16,08.....3.948.314						
900 Turbo 16 3P S.....1.986.....175.....210.....9,3.....14,87.....4.903.914						
900 Turbo 16 S Cabrio.....1.986.....175.....207.....9,3.....14,87.....6.313.714						
9.000 4P CDI 16V.....1.986.....136.....190.....8,6.....15,09.....3.972.914						
9.000 4P CD 16V T.....1.986.....175.....229.....11,3.....16,35.....5.994.514						
9.000 Turbo 16 6P.....1.986.....175.....221.....10,3.....15,61.....6.662.014						
9.000 Airlift*.....1.986.....192.....233.....12,8.....18,26.....7.010.898						
9.000 116 SP*.....1.985.....135.....190.....8,6.....15,09.....3.800.014						
9.000 Airlift II.....1.986.....204.....229.....12,6.....14,57.....4.761.575						

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx. km/h	Consumo litros/100km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
<b>RENAULT</b>						
Fasa Renault, Tel.: (91) 766 19 00.						
R4*.....1.108.....38.....125.....6,7.....9,61.....773.519						
R4 TL*.....1.108.....38.....125.....6,7.....9,61.....895.819						
R4 C*.....1.108.....48.....142.....7,4.....9,97.....928.744						
R4 Blue Jeans 3P.....1.108.....48.....142.....7,4.....9,97.....1.039.738						
R4 Blue Jeans 5P.....1.108.....48.....142.....7,4.....9,97.....1.109.738						
R4 Five.....1.108.....48.....143.....6,3.....9,21.....972.744						
R4 TL 3P*.....1.237.....55.....148.....7,8.....11,01.....1.057.758						
R4 TL 5P*.....1.237.....55.....148.....7,8.....10,24.....1.121.244						
R4 GTL 3P*.....1.397.....60.....160.....7,3.....10,26.....1.174.824						
R4 GTL 5P*.....1.397.....60.....160.....7,3.....10,26.....1.238.824						
R4 SPS 3P*.....1.397.....72.....162.....7,3.....10,99.....1.304.824						
R4 SPS 5P*.....1.397.....72.....162.....7,3.....10,99.....1.367.824						
R5 Automático.....1.397.....72.....156.....8,1.....11,52.....1.458.098						
R4 GTX*.....1.721.....90.....181.....7,9.....11,50.....1.431.343						

**OPCIONES:** Pintura metalizada: 205 XR, GR, SR, GT, GTX, Automático, GTI, GRD, xrd, srd, Cabrio: 18.000 ptas. Peugeot 309, Automático, GTX, GL Profil, GR, SR, GT, GTI, GLD, SRD: 22.000 ptas. Peugeot 405 GL, SR, Mi, 16: 34.100 ptas. Peugeot 505 GL, SR, GTI Automático: 47.500 ptas. **Llantas de aleación ligera:** 205 GT: 33.000 ptas. Peugeot 309 SR, GLD: 60.350 ptas. 309 GT: 61.650 ptas. Peugeot 505 GTI: 100.300 ptas. **Aire acondicionado:** 205 GT, Automático, GTI, Cabrio: 125.600 ptas. 309 Automático, GTX, SR, GT, GTI, SRD: 128.750 ptas. Peugeot 405 GR: 137.900 ptas. Peugeot 505, SR, SRD: 139.150 ptas. 505

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx. km/h	Consumo litros/100km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
<b>SANTANA</b>						
Land-Rover Santana, S.A. Tel.: (91) 766 42 27.						
Santana 2.0 DC.....2.496.....64.....110.....10,6.....10,80.....1.902.340						
Santana 2.000 DL.....2.496.....64.....110.....10,3.....10,78.....2.248.059						
Santana 2.000 CL.....2.496.....64.....110.....10,3.....10,78.....2.678.059						
Santana 2.000 DL 90.....2.496.....78.....130.....11,1.....11,57						



# Mercado

## COCHES USADOS

(En miles de pesetas)

En esta sección ofrecemos la valoración que de los automóviles de segunda mano establece la Asociación Profesional Ganvam. Se trata de unos precios medios orientativos, a los que hay que restar el 15 por 100 como beneficio del profesional y los gastos para su reparación. Estos descuentos, se entiende, son para fijar los precios de compra de usados.



### ALFA ROMEO

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Alfaud T1	-	-	-	800	800	480	440	440
Alfa 33 1.1	-	-	-	880	800	940	480	480
Alfa 33 1.4	1070	1030	-	-	-	-	-	-
Alfa 33 1.5	-	-	680	880	770	-	-	-
Alfa 33 1.6	1340	1310	1020	950	830	-	-	-
Alfa 33 1.7	-	-	-	-	-	-	-	-
Alfa 76 2.0	1620	1570	1410	1450	-	-	-	-
Alfa 76 2.0 T.D.	1800	1730	1580	-	-	-	-	-
Alfa 76 2.5 Q.V.	1910	1820	1680	-	-	-	-	-
Alfa 76 2.0 T.S.	1910	1820	1680	-	-	-	-	-
Alfa 76 2.0 Q.V.	2010	1910	1760	-	-	-	-	-
Alfa 76 3.0	2220	2180	-	-	-	-	-	-
Alfa 90 2.0	1780	1680	1530	1400	-	-	-	-
Alfa 90 2.0 T.D.	2050	1950	1800	1640	-	-	-	-
Alfa 90 2.5 T.D.	1840	1750	1610	1460	-	-	-	-
Alfa Sprint Verano	1520	1380	1180	1050	900	710	620	530
Alfa G.T.V. 2.0	1820	1840	1400	1300	1100	980	820	820
Alfa G.T.V. 2.5	2010	1910	1740	1610	1380	1250	1130	1130
Alfa G.T.V. 2.0	-	-	-	650	730	810	810	810
Alfa G.T.V. 2.5	-	-	-	830	890	950	950	950
Alfa G.T.V. 3.0	-	-	-	830	770	880	-	-
Alfa G.T.V. 3.0 Q.V.	2140	2000	1890	1580	1420	1280	1150	1150
Alfa 1600	2140	2000	1890	1580	1420	1280	1150	1150

### FERRARI

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Vista 17 RD y Style	886	750	640	545	480	-	-	-
GSA 1100 "Bank"	1240	1235	690	550	450	170	140	140
GSA 3000 Special y Club	-	-	-	355	320	255	205	150
GSA Pallas	-	-	-	400	380	315	245	185
GSA Break Special	-	-	-	315	280	225	180	145
GSA Y1	-	-	-	635	435	415	310	210
GSA X2	-	-	-	410	-	-	-	-
Spider	1015	880	775	695	625	-	-	-
Box 14 E	1110	940	845	780	685	615	-	-
Box 16 E y Leader	1045	840	845	780	685	615	-	-
Box 18 E	1240	1110	1010	910	820	735	-	-
Box 16 TRS y Albano	1320	1180	1010	910	820	735	-	-
Box Sport	-	-	-	1100	-	-	-	-
Box 16 TRS GT y Albano	1300	1150	1005	-	-	-	-	-
Box 19 GT 16 V	1300	1150	1005	-	-	-	-	-
Box D	1145	970	860	765	670	-	-	-
Box D y RD	1240	1085	985	890	800	-	-	-
Box 18 TRD	1380	1145	975	885	790	-	-	-
Box 19 TRD Turbo	1570	-	-	-	-	-	-	-
Box 19 TRS Break	1465	1280	1070	-	-	-	-	-
Box 19 RD Break	1445	1225	1040	-	-	-	-	-
Box 19 TRS	1320	1155	-	-	-	-	-	-
AX 11 TR	730	655	-	-	-	-	-	-
AX 11 TR Sp	815	-	-	-	-	-	-	-
AX 14 TR Sp	785	705	-	-	-	-	-	-
AX 17 TR Sp	845	760	-	-	-	-	-	-
AX 14 TRS Sp	845	760	-	-	-	-	-	-
AX 17 TRS Sp	945	860	-	-	-	-	-	-
AX GT	1170	-	-	-	-	-	-	-
AX Sport	925	850	-	-	-	-	-	-
AX Reflex	-	-	-	700	600	480	-	-
AX 22 TRS	1430	1420	1200	-	-	-	-	-
AX 2500 GT	1510	1720	1380	1210	920	780	680	600
AX 2500 GT Turbo	2440	2320	2100	1880	1680	1480	1280	1080
AX 2500 D	1820	1710	1570	1430	1290	1150	1010	870
AX TRD	1950	1880	1490	1300	1110	920	730	540
AX 28 RD	1490	1390	1260	1110	970	830	690	550
AX TRD Turbo	2250	2180	1860	1490	1190	940	740	540
AX 2800 D Fam.	1710	1600	1430	1260	1100	940	740	540
AX 28 RD T Fam.	2100	2000	1880	1490	1190	940	740	540
AX Freefly	-	-	-	1880	1410	1320	1060	880
AX Prestige Aut.	2540	2420	2140	-	-	-	-	-
AX Prestige Turbo	2720	2640	2360	-	-	-	-	-

### AUDI

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
80 CL	-	-	-	1520	1380	980	830	780
90 GL	-	-	-	1820	1440	1100	990	890
90 GTE	-	-	-	1820	1440	1100	990	890
90 Quattro	-	-	-	2820	2400	2180	-	-
90 CD TD	-	-	-	1420	1240	1080	990	830
90	1910	1850	1760	-	-	-	-	-
90	2200	2180	1810	-	-	-	-	-
100 CC	-	-	-	-	1370	1180	1030	-
100 CC	2490	2370	2180	1980	1670	1480	980	870
100 CO Avant	1730	2030	2290	-	-	-	-	-
100 CO Diesel	1870	1780	1570	1370	1180	1050	800	710
100 CO Diesel TD	2340	2220	2030	1880	1870	1580	-	-
200 Turbo	3910	3720	3250	2780	2210	1320	1080	880
200 CO	3420	3250	2740	2280	1860	-	-	-
200 Quattro	4280	4180	3750	3280	2870	-	-	-
Coupe GT	2340	2420	2180	1880	1540	1370	1190	1190
Coupe Quattro	3370	3250	2860	2410	1820	-	-	-

### AUSTIN-ROVER

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Metro 1.0	-	-	-	-	390	380	-	-
Metro 1.3	730	700	660	640	640	440	-	-
Metro 1.6	730	700	660	640	640	440	-	-
Metro 1.3	730	700	660	640	640	440	-	-
Metro 1.6	730	700	660	640	640	440	-	-
Metro 1.6 Turbo	-	-	-	-	680	580	-	-
Meestro 1.8 Mayor	-	-	-	-	700	680	-	-
Meestro EP	-	-	-	-	700	680	-	-
Montego 1.3	1120	1030	930	-	-	-	-	-
Montego 1.6	1230	1140	1030	-	-	-	-	-
Montego EP 1.7	1490	1420	1270	1130	-	-	-	-
216 SE	1210	1150	980	880	-	-	-	-
216 Villea	1440	1370	-	-	-	-	-	-
2000 Turbo	1190	1070	980	790	-	-	-	-
2000 S	1190	1070	980	790	-	-	-	-
3000 8	-	-	-	-	670	510	-	-
3000 Vitesse	1190	1430	1270	1110	-	-	-	-
Van Den Plas	-	-	-	-	1110	960	-	-
Van Den Plas EP	-	-	-	-	1670	1510	-	-
850 81	2130	2230	-	-	-	-	-	-
850 81	2130	2230	-	-	-	-	-	-
850 81	2130	2230	-	-	-	-	-	-
850 81	2130	2230	-	-	-	-	-	-

### BMW

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
318	1880	1870	1370	1270	1180	880	780	680
318	1710	1670	1470	1370	-	-	-	-
318	1880	1870	1370	1270	1180	880	780	680
318	1880	1870	1370	1270	1180	880	780	680
318 4	2310	2300	2110	2010	1810	1680	1510	1310
324	2410	2300	2110	2010	1810	1680	1510	1310
324 4	2890	2700	2210	2010	1810	1680	1510	1310
324 4	2890	2700	2210	2010	1810	1680	1510	1310
324 D	2420	2300	2110	2010	1810	1680	1510	1310
324 D	2420	2300	2110	2010	1810	1680	1510	1310
324 X	3000	3330	-	-	-	-	-	-
520	2470	2350	2110	1980	1870	1620	1420	1220
520	2320	2200	2000	1810	1610	1410	1210	1010
520	2320	2200	2000	1810	1610	1410	1210	1010
520	2320	2200	2000	1810	1610	1410	1210	1010
520	2320	2200	2000	1810	1610	1410	1210	1010
520	2320	2200	2000	1810	1610	1410	1210	1010
520	2320	2200	2000	1810	1610	1410	1210	1010
520	2320	2200	2000	1810	1610	1410	1210	1010
520	2320	2200	2000	1810	1610	1410	1210	1010
520	2320	2200	2000	1810	1610	1410	1210	1010
520	2320	2200	2000	1810	1610	1410	1210	1010
520	2320	2200	2000	1810	1610	1410	1210	1010

### CITROEN

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
2 CV	450	400	345	315	285	235	220	220
Dynah 4 p.	450	400	345	315	285	235	220	220
LNA	450	400	345	315	285	235	220	220
LNA 11	450	400	345	315	285	235	220	220
LNA 11	450	400	345	315	285	235	220	220
Visa I	495	445	385	345	315	265	225	225
Visa II	495	445	385	345	315	265	225	225
Visa II Coupé y X	495	445	385	345	315	265	225	225
Visa GT	495	445	385	345	315	265	225	225
Visa III	525	475	420	380	350	300	250	250
Visa Challenger	525	475	420	380	350	300	250	250
Visa III TRS y Style	795	705	630	560	500	430	380	380
Visa III TRS y Style	795	705	630	560	500	430	380	380
Visa III D y Challenger	840	710	625	515	435	-	-	-

### FERRARI

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
308 GT GTA	6850	6530	5480	5190	4870	4500	4210	3130
400 GT	8700	8380	7330	7130	6800	6240	4610	4180
F12 B B	8220	7330	7280	6820	6360	5820	4830	4330
Michael Carter	8100	5250	7800	7500	7000	6520	5	

# 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.

Modelo	Cilindro c.c.	Precio total Ptas.
APRILIA		
AF1 Realca	124	554.400
Tuning Wind	124	554.400
Real Race	124	554.400
BENELLI		
125 S	124,8	346.119
300 SUV	300	812.100
300 SUV	300	1.004.067
BETA		
TB-3 90	40	136.557
TB-34 60	45	276.500
TB-34	250	385.500
BIMOTA		
00 1 Realca	740	1.330.600
00 4	740	1.204.417
YB 4	1.130	1.919.240
BMW		
R45	650	1.016.225
R46	746	1.112.236
R47	746	1.170.235
R48	746	1.228.234
R49	746	1.286.233
R50	746	1.344.232
R51	746	1.402.231
R52	746	1.460.230
R53	746	1.518.229
R54	746	1.576.228
R55	746	1.634.227
R56	746	1.692.226
R57	746	1.750.225
R58	746	1.808.224
R59	746	1.866.223
R60	746	1.924.222
R61	746	1.982.221
R62	746	2.040.220
R63	746	2.098.219
R64	746	2.156.218
R65	746	2.214.217
R66	746	2.272.216
R67	746	2.330.215
R68	746	2.388.214
R69	746	2.446.213
R70	746	2.504.212
R71	746	2.562.211
R72	746	2.620.210
R73	746	2.678.209
R74	746	2.736.208
R75	746	2.794.207
R76	746	2.852.206
R77	746	2.910.205
R78	746	2.968.204
R79	746	3.026.203
R80	746	3.084.202
R81	746	3.142.201
R82	746	3.200.200
R83	746	3.258.199
R84	746	3.316.198
R85	746	3.374.197
R86	746	3.432.196
R87	746	3.490.195
R88	746	3.548.194
R89	746	3.606.193
R90	746	3.664.192
R91	746	3.722.191
R92	746	3.780.190
R93	746	3.838.189
R94	746	3.896.188
R95	746	3.954.187
R96	746	4.012.186
R97	746	4.070.185
R98	746	4.128.184
R99	746	4.186.183
R100	746	4.244.182
R101	746	4.302.181
R102	746	4.360.180
R103	746	4.418.179
R104	746	4.476.178
R105	746	4.534.177
R106	746	4.592.176
R107	746	4.650.175
R108	746	4.708.174
R109	746	4.766.173
R110	746	4.824.172
R111	746	4.882.171
R112	746	4.940.170
R113	746	5.000.169
R114	746	5.060.168
R115	746	5.120.167
R116	746	5.180.166
R117	746	5.240.165
R118	746	5.300.164
R119	746	5.360.163
R120	746	5.420.162
R121	746	5.480.161
R122	746	5.540.160
R123	746	5.600.159
R124	746	5.660.158
R125	746	5.720.157
R126	746	5.780.156
R127	746	5.840.155
R128	746	5.900.154
R129	746	5.960.153
R130	746	6.020.152
R131	746	6.080.151
R132	746	6.140.150
R133	746	6.200.149
R134	746	6.260.148
R135	746	6.320.147
R136	746	6.380.146
R137	746	6.440.145
R138	746	6.500.144
R139	746	6.560.143
R140	746	6.620.142
R141	746	6.680.141
R142	746	6.740.140
R143	746	6.800.139
R144	746	6.860.138
R145	746	6.920.137
R146	746	6.980.136
R147	746	7.040.135
R148	746	7.100.134
R149	746	7.160.133
R150	746	7.220.132
R151	746	7.280.131
R152	746	7.340.130
R153	746	7.400.129
R154	746	7.460.128
R155	746	7.520.127
R156	746	7.580.126
R157	746	7.640.125
R158	746	7.700.124
R159	746	7.760.123
R160	746	7.820.122
R161	746	7.880.121
R162	746	7.940.120
R163	746	8.000.119
R164	746	8.060.118
R165	746	8.120.117
R166	746	8.180.116
R167	746	8.240.115
R168	746	8.300.114
R169	746	8.360.113
R170	746	8.420.112
R171	746	8.480.111
R172	746	8.540.110
R173	746	8.600.109
R174	746	8.660.108
R175	746	8.720.107
R176	746	8.780.106
R177	746	8.840.105
R178	746	8.900.104
R179	746	8.960.103
R180	746	9.020.102
R181	746	9.080.101
R182	746	9.140.100
R183	746	9.200.99
R184	746	9.260.98
R185	746	9.320.97
R186	746	9.380.96
R187	746	9.440.95
R188	746	9.500.94
R189	746	9.560.93
R190	746	9.620.92
R191	746	9.680.91
R192	746	9.740.90
R193	746	9.800.89
R194	746	9.860.88
R195	746	9.920.87
R196	746	9.980.86
R197	746	10.040.85
R198	746	10.100.84
R199	746	10.160.83
R200	746	10.220.82
R201	746	10.280.81
R202	746	10.340.80
R203	746	10.400.79
R204	746	10.460.78
R205	746	10.520.77
R206	746	10.580.76
R207	746	10.640.75
R208	746	10.700.74
R209	746	10.760.73
R210	746	10.820.72
R211	746	10.880.71
R212	746	10.940.70
R213	746	11.000.69
R214	746	11.060.68
R215	746	11.120.67
R216	746	11.180.66
R217	746	11.240.65
R218	746	11.300.64
R219	746	11.360.63
R220	746	11.420.62
R221	746	11.480.61
R222	746	11.540.60
R223	746	11.600.59
R224	746	11.660.58
R225	746	11.720.57
R226	746	11.780.56
R227	746	11.840.55
R228	746	11.900.54
R229	746	11.960.53
R230	746	12.020.52
R231	746	12.080.51
R232	746	12.140.50
R233	746	12.200.49
R234	746	12.260.48
R235	746	12.320.47
R236	746	12.380.46
R237	746	12.440.45
R238	746	12.500.44
R239	746	12.560.43
R240	746	12.620.42
R241	746	12.680.41
R242	746	12.740.40
R243	746	12.800.39
R244	746	12.860.38
R245	746	12.920.37
R246	746	12.980.36
R247	746	13.040.35
R248	746	13.100.34
R249	746	13.160.33
R250	746	13.220.32
R251	746	13.280.31
R252	746	13.340.30
R253	746	13.400.29
R254	746	13.460.28
R255	746	13.520.27
R256	746	13.580.26
R257	746	13.640.25
R258	746	13.700.24
R259	746	13.760.23
R260	746	13.820.22
R261	746	13.880.21
R262	746	13.940.20
R263	746	14.000.19
R264	746	14.060.18
R265	746	14.120.17
R266	746	14.180.16
R267	746	14.240.15
R268	746	14.300.14
R269	746	14.360.13
R270	746	14.420.12
R271	746	14.480.11
R272	746	14.540.10
R273	746	14.600.09
R274	746	14.660.08
R275	746	14.720.07
R276	746	14.780.06
R277	746	14.840.05
R278	746	14.900.04
R279	746	14.960.03
R280	746	15.020.02
R281	746	15.080.01
R282	746	15.140.00
R283	746	15.200.00
R284	746	15.260.00
R285	746	15.320.00
R286	746	15.380.00
R287	746	15.440.00
R288	746	15.500.00
R289	746	15.560.00
R290	746	15.620.00
R291	746	15.680.00
R292	746	15.740.00
R293	746	15.800.00
R294	746	15.860.00
R295	746	15.920.00
R296	746	15.980.00
R297	746	16.040.00
R298	746	16.100.00
R299	746	16.160.00
R300	746	16.220.00
R301	746	16.280.00
R302	746	16.340.00
R303	746	16.400.00
R304	746	16.460.00
R305	746	16.520.00
R306	746	16.580.00
R307	746	16.640.00
R308	746	16.700.00
R309	746	16.760.00
R310	746	16.820.00
R311	746	16.880.00
R312	746	16.940.00
R313	746	17.000.00
R314	746	17.060.00
R315	746	17.120.00
R316	746	17.180.00
R317	746	17.240.00
R318	746	17.300.00
R319	746	17.360.00
R320	746	17.420.00
R321	746	17.480.00
R322	746	17.540.00
R323	746	17.600.00
R324	746	17.660.00
R325	746	17.720.00
R326	746	17.780.00
R327	746	17.840.00
R328	746	17.900.00
R329	746	17.960.00
R330	746	18.020.00
R331	746	18.080.00
R332	746	18.140.00
R333	746	18.200.00
R334	746	18.260.00
R335	746	18.320.00
R336	746	18.380.00
R337	746	18.440.00
R338	746	18.500.00
R339	746	18.560.00
R340	746	18.620.00
R341	746	18.680.00
R342	746	18.740.00
R343	746	18.800.00
R344	746	18.860.00
R345	746	18.920.00
R346	746	18.980.00
R347	746	19.040.00
R348	746	19.100.00
R349	746	19.160.00
R350	746	19.220.00
R351	746	19.280.00
R352	746	19.340.00
R353	746	19.400.00
R354	746	19.460.00
R355	746	19.520.00
R356	746	19.580.00
R357	746	19.640.00
R358	746	19.700.00
R359	746	19.760.00
R360	746	19.820.00
R361	746	19.880.00
R362	746	19.940.00
R363	746	20.000.00
R364	746	20.060.00
R365	746	20.120.00
R366	746	20.180.00
R367	746	20.240.00
R368	746	20.300.00
R369	746	20.360.00
R370	746	20.420.00
R371	746	20.480.00
R372	746	20.540.00
R373	746	20.600.00
R374	746	20.660.00
R375	746	20.720.00
R376	746	20.780.00
R377	746	20.840.00
R378	746	20.900.00</



El helicóptero dispone de médico y medios para tratar a los heridos en el lugar del accidente.

de alto nivel para poder tratar al herido «in situ» y durante el traslado, es decir, que no es tan sólo cuestión de «mover bultos», sino de actuar médicamente desde el primer instante. Muchas de las lesiones irreversibles se producen por causa del traslado, y es en ese sentido en el que este medio aéreo tiene indiscutibles ventajas al actuar un médico y no tan sólo un camillero en el primer momento. Las compañías de seguros prefieren pagar un traslado, por cuantioso que sea su coste, antes que una invalidez permanente. Si bien éste es un servicio para los asociados del club catalán, la entidad lo ha puesto al servicio de la colectividad para que se puedan beneficiar todos aquellos que puedan precisarlo en un momento dado. Ante una contingencia no se pide al herido cuál es su número de socio, sino que se le trata. Caso de no pertenecer al Club se inician a posteriori gestiones para recibir el importe del servicio, monto que normalmente es cubierto por las compañías aseguradoras.

Ya que hablamos de temas financieros, digamos que ésta es una prestación



En vacaciones hay más accidentes. El helicóptero sale un par de veces al día

de coste elevado, unas doscientas mil pesetas la hora. Es deficitaria para la entidad, pero la mantiene en servicio dada su voluntad de prestar a sus asociados una cobertura de alta calidad semejante a la que ofrecen otras entidades similares en Europa, como puede ser el caso del ADAC germano, que es precisamente el que ha servido de modelo a los hombres del RACC. Por citar algunos datos, digamos que el costo de un helicóptero es de unos cincuenta millones de pesetas y el de su medicalización es de otros diez millones, ya que todo el material se posee por duplicado.

El helicóptero utilizado es un Bell-Agusta 204 convenientemente modifi-

cado para este trabajo. Además del puesto de pilotaje con asientos para el piloto y el copiloto, existe un compartimento en el que se encuentran una camilla, tres asientos y todo el instrumental médico. Este se puede resumir como una UVI de bolsillo, pues cuenta entre otros con aparatos tan necesarios como pueden ser un monitor de electrocardiogramas, un desfibrilador, un ventilador mecánico, oxígeno, un aparato de presión, etc., además de todo tipo de instrumental para poder prestar auxilio a las víctimas. Junto a los citados piloto y copiloto viajan en él un médico, cuya especialidad es la de anestesista-reanimador, y un ATS, siendo el total del personal asignado al servicio de nueve médicos, cuatro pilotos, un mecánico y cuatro telefonistas.

El radio de acción es de unos ochenta kilómetros, y si bien el servicio de urgencia está de guardia las veinticuatro horas del día, el helicóptero sólo puede volar del orto al ocaso y sólo en casos muy excepcionales en que el destino sea por ejemplo un aeropuerto se puede volar de noche. Los tiempos de actuación son mínimos, y así desde que el centro recibe la llamada, el teléfono es el 93-675 45 11, no suelen transcurrir más de diez minutos hasta que el médico se encuentra atendiendo al herido. Eso ha salvado la vida a más de una persona, que en caso contrario hubiera fallecido en la carretera. En la actualidad se efectúan una o dos salidas diarias, ya que es el período vacacional aquél en que las carreteras registran mayor número de accidentes.

En las últimas semanas este servicio saltó a la actualidad informativa dado que un reportaje efectuado por TV-3 puso en evidencia la reticencia de ciertos miembros de las fuerzas de Tráfico a recurrir a este servicio. En un accidente, el helicóptero, avisado tardíamente, llegó cuando el herido había tenido un paro cardíaco. El doctor le reanimó y, tras llevarlo al hospital, falleció al cabo de dos horas de operación quirúrgica. Es evidente que esta persona dispuso de una oportunidad más de vida: en la carretera ya estaba muerto y en cambio pudo ser tratado con todos los medios en un centro médico. En otro caso, el helicóptero llegó al lugar del accidente cuando el herido ya se había evacuado en ambulancia, puesto que no se recurrió a este servicio, y si el helicóptero fue al lugar del accidente lo hizo porque sus responsables se enteraron del hecho por otros medios. La ambulancia llegó al hospital diez minutos más tarde que el helicóptero. El herido había fallecido en el traslado. Estos hechos y la notoriedad adquirida por la difusión televisiva han redundado en que estas reticencias hayan pasado al olvido. Quienes circulan por las carreteras lo merecen.

Texto y fotos: J. L. Aznar



Cuatro telefonistas se turnan. Reciben las llamadas del servicio de urgencias



## CONDUCTORES MADRILEÑOS

# RODRIGUEZ SAHAGUN LOS PONE FIRMES

EL nuevo equipo de gobierno del Ayuntamiento madrileño ha dejado definidas sus líneas de actuación en materia de tráfico y seguridad tras la presentación en el mes de julio de los respectivos programas por parte del concejal de circulación, Eduardo Larraz, y el de Seguridad y Policía Municipal, Fernando Bocanegra.

Junto a una nueva distribución por áreas de la Policía Municipal, cuya plantilla se incrementará con un millar de nuevos agentes en el plazo de un año, se va a realizar un transvase de efectivos, actualmente dedicados a funciones burocráticas, hacia el área de seguridad y tráfico. Se busca así la posi-

bilidad de mantener presencia constante en las intersecciones más conflictivas, mientras que sobre otros cruces se actuará durante las horas punta, quedando otra unidad de Tráfico específica para intervenciones eventuales.

Otro aspecto que ha requerido atención por parte de los concejales responsables es la alta accidentalidad que presenta la ciudad, especialmente durante los fines de semana, y que se liga en muchas ocasiones a un consumo excesivo de bebidas alcohólicas. En este sentido se ha iniciado ya un control más estricto.

Eduardo Larraz anunciaba la supresión de algunos bordillos separadores del carril-bus debido a su ineficacia, desmontándose en breve el de Serrano y Alcalá entre Cibeles y Gran Vía, ampliándose este último tramo, pero en sentido contrario, con un carril dedicado a la circulación de taxis.

Se ampliará también la zona de cobertura de la ORA, dando entrada a empresas privadas para su gestión e introduciendo la novedad de máquinas expendedoras de los bonos. Dentro del tema aparcamiento se continúa con la política del anterior equipo, si bien se prevé la posibilidad de realizar operaciones combinadas con los propietarios

de suelo privado, ya que hasta ahora sólo se realizaban bajo suelo municipal.

En cuanto a los transportes públicos, se pretende que el aumento en número y extensión de las líneas venga acompañado de la creación de intercambiadores que faciliten el aparcamiento y rápido acceso a los mismos, disuadiendo a los conductores de la utilización urbana del automóvil privado.

Luis C. Sancho

## LA GRUA ATACA DE NUEVO

El nuevo equipo municipal llevará a cabo, tanto con las multas como con la actuación de la grúa, una política más selectiva, prestando especial atención al carril-bus, aparcamientos en doble fila y zonas de carga y descarga. El servicio de retirada de vehículos no llevará un agente en todos los desplazamientos, limitando la presencia del mismo al momento de la retirada del automóvil, permitiendo así el funcionamiento de la flota.



La grúa «barrerá» Madrid.



# Oh

Oh Carol o Matilda o Dalila o Adelita. O la chica de Ipanema. A la buena música la llamamos por su nombre. Y viene.

**RADIO**  
**61**  
*Serie Oro*

CAETANO VELOSO - GAL COSTA - ROBERTO CARLOS - LOS PANCHOS - JAO GILBERTO - SERGIO MENDES - PEREZ PRADO - ATAHUALPA YUPANQUI - LOS CINCO LATINOS - ASTRUD GILBERTO - ALBERTO CORTEZ - SIVIO RODRIGUEZ - MARIA DOLORES PRADERA - CARLOS GARDEL - ASTOR PIAZZOLA - NACHA GUEVARA - CHAVELA VARGAS  
ALICANTE 90.0 - AVILA 96.4 - BARCELONA 90.5 - BURGOS 97.1 - DON BENITO 100.0 - LA CORUÑA 92.6 - LAS PALMAS 94.4 - LEÓN 92.6 - MADRID 89.0 - OVIEDO 95.2 - PALENCIA 89.6 - PALMA DE MALLORCA 102.3 - PAMPLONA 94.2 - SEGOVIA 94.8 - SEVILLA 94.8 - TOLEDO 94.2 - VALENCIA 96.1 - VALLADOLID 98.1 - ZARAGOZA 98.6

**GASOLINA Y TURBODIESEL**

**A FONDO**



**VIRTUDES**

- Motores elásticos y potentes
- Manejo de la palanca del cambio
- Amplitud interior (Largo)

**DEFECTOS**

- Consumo elevado
- Motor sensible a temperatura (TD)
- Voladizo posterior

**PRECIO EN LA CALLE:**

Patrol 6 cil. TD Top Line: 3.679.050 ptes.

Patrol 6 cil. Gasoline Corto: 2.486.000 ptes.

# NISSAN PATROL 6 CILINDROS GRADUACION FINAL

En los seis años que llevan los Patrol en el mercado, su evolución ha sido constante y muy poco hay de aquel Patrol con un modesto motor de cuatro cilindros diesel con acabado funcional. Hoy en día, el mercado del todo terreno ha impuesto otros cánones ante los cuales los fabricantes han reaccionado y ofrecen coches que andan más, son más cómodos y siguen cumpliendo a la perfección fuera de carretera y así lo ha hecho Nissan.

La última evolución de los Patrol, y sin lugar a dudas la más profunda, ha puesto la guinda en un modelo que desde su inicio estaba llamado a ser popular. Con todas las novedades que se han incorporado a la gama, hay Patrol para todos los gustos y todas las necesidades; cinco motores, cuatro carrocerías, tres nive-

les de acabado y toda una serie de posibilidades de coches especialmente diseñados para labores muy específicas. Dentro de esta última renovación de la gama, que ha afectado muy profundamente a toda la mecánica y la estética del coche, hay dos motores que destacan, porque ponen al modelo en la cresta de la ola respecto a la competencia

que está aterrizando en nuestro país: se trata del seis cilindros de gasolina y el seis cilindros turbodiesel. Estos motores, totalmente nuevos en España, hacen del Patrol un coche ágil y agradable de conducir en carretera y en tráfico urbano, y colaboran definitivamente en su uso en todo terreno. Además, se ha ganado en comodidad gracias a



**PREPADO MOTOR 16**

**DATOS DE COMPRA**

Fabricante: Nissan Motor Ibérica, S.A. Gran Vía de Cuelos III, 140-142, Barcelona 08034. Teléfono: (93) 335 54 48. Garantía: Un año sin límite de kilometraje. Red de postventa: 60 puntos de asistencia en toda España.

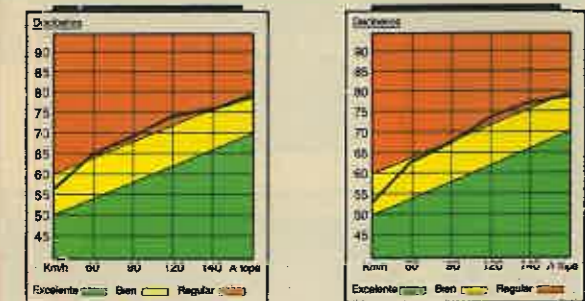
**FICHA TÉCNICA**

	PATROL 6 Cil. TD	PATROL 6 Cil. Gas.
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Del longitudinal	Del longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea	6, en línea
Cilindrada (c.c.)/(mm x mm)	2 826	2 962
Nº apoyos de cigueñal	7	7
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza
Nº de válvulas/cilindro	2	2
Alimentación	Inyecc. mecánica/turbo	1 carburador/doble
Compresión	21,2 a 1	9,0 a 1
Tipo de carburante	Gasol	Gasolina 97 oct
Potencia máxima (CV/rpm)	115/4 400	136/4.800
Poi. máximo (mkgrpm)	23,9/2 400	22,8/3.000
<b>TRANSMISIÓN</b>		
Tracción	Tras engr., 4 ruedas	Tras engr., 4 ruedas
Caja de cambios	Manual, 5 vel	Manual, 5 vel
Vel. 1.000 rpm 1º/2º/3º (km/h)	7,3/12,6/19,9	7,7/13,3/21
Vel. 1.000 rpm 4º/5º (km/h)	29,7/34,5	31,3/36,3
Embrague	Monod. Hidráulico	Monod. hidráulico
<b>DIRECCIÓN</b>		
Tipo	Circ. bolas, servo	Circ. bolas, servo
Vueltas de volante	4,30	4,30
Diámetro de giro (m)	13,5	11,1
<b>FRENOS</b>		
Sistema (d/r)	Discos/tambores	Discos/tambores
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Eje rígido	Eje rígido
Trasera	Eje rígido	Eje rígido
<b>RUEDAS</b>		
Llantas (pulgadas) (d/r)	6J x 16	6J x 16
Neumáticos (d/r)	215/75 R 16	215/75 R 16
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
Peso en orden de marcha (kg)	1 955	1 875
Capacidad depósito (l)	82	82

**PRESTACIONES**

	PATROL 6 Cil. TD	PATROL 6 Cil. Gas.
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>		
Km/h	149,5	158,0
<b>ACELERACIÓN</b>		
400 m salida parada	21,7	19,7
1.000 m salida parada	40,4	37,1
De 0 a 100 km/h	21,9	15,6
<b>RECUPERACIÓN</b>		
400 m desde 40 km/h en 4º	21,2	19,6
400 m desde 40 km/h en 5º	22,4	21,8
1.000 m desde 40 km/h en 4º	39,5	38,2
1.000 m desde 40 km/h en 5º	43,1	41,6
De 80 a 120 km/h en 4º	20,5	17,1
De 80 a 120 km/h en 5º	24,7	22,8

**SONORIDAD**

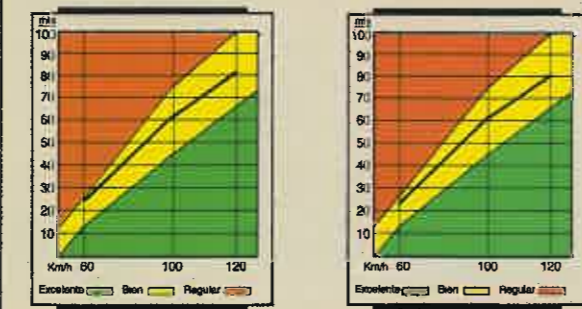


**WAGON TD.** A ralenti: 52,8. A 60 km/h: 65,2. A 90 km/h: 69,3. A 120 km/h: 74,7. A 140 km/h: 75,7. A tope: 79,2.

**CORTO GASOLINA.** A ralenti: 53,2. A 60 km/h: 63,7. A 90 km/h: 68,5. A 120 km/h: 73,6. A 140 km/h: 76,9. A tope: 78,4.

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

**FRENOS**



**DISTANCIA DE FRENADO (en metros)**

**WAGON TD.** A 60 km/h: 25,2. A 100 km/h: 61,4. A 120 km/h: 81,6.

**CORTO GASOLINA.** A 60 km/h: 22,3. A 100 km/h: 61,2. A 120 km/h: 79,9.

**CONSUMO**

	l/100 km	
	PATROL 6 Cil. TD	PATROL 6 Cil. Gasol.
<b>CIUDAD</b>		
A 32,4 km/h de promedio	13,18	16,71
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	11,25	13,01
En conducción T.T.	19,83	22,41
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	17,46	19,93
A 140 km/h de cruceo	20,49	25,91
<b>OTROS VALORES</b>		
Consumo medio ponderado	13,1	15,8
Capacidad depósito comb. (l)	82	82
Autonomía media (km)	526	419

**EQUIPAMIENTO**

	CORTO	TOP LINE
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Manómetro presión aceite	SI	SI
Reloj	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO
Testigo reserva carburante	NO	NO
Testigo desgaste past. freno	SI	SI
Antibloqueo de frenos	NO	NO
Faros antiniebla	NO	SI
Piloto trasero antiniebla	SI	SI
Aire acondicionado	OP	SI
Volante regulable	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO
Retrov. mando a dist. (izd./der.)	S/S	S/S
Apoyacabezas del./tras.	S/N	S/N
Elevalunas eléctricos del./tras.	N/—	S/S
Cierre centralizado	NO	SI
Tapón carburante con cerradura	SI	SI
Llantas aleación	NO	NO
Pre-equipo de radio	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI



unas suspensiones rediseñadas, con más recorrido y más cómodas. El equipamiento de las versiones estrella, denominadas Top Line, está a la altura de los vehículos que normalmente se toman como referencia en este sector.

**MECANICA \*\*\***

El principal atractivo de estos motores reside en su gran elasticidad y suavidad de funcionamiento. La potencia que se obtiene en el de gasolina, 136 caballos, no es ningún alarde, teniendo en cuenta que se trata de un motor de casi 3.000 centímetros cúbicos, pero lo cierto es que empuja con ganas desde muy pocas vueltas, y sube con alegría para facilitar adelantamientos o maniobras que requieran una buena respuesta. Por su parte el turbodiesel, que tiene también un buen comportamiento desde pocas vueltas, resulta más perezoso. Los dos son muy suaves, aunque, claro está, el turbodiesel se deja oír cuando está al ralenti. Una vez en marcha el sonido de estos seis cilindros es encantador. Lástima que el agudo silbido del turbo desentone. Las prestaciones en ambos casos son correctas, teniendo en cuenta el peso y las características de los vehículos. En cambio, el consumo es un poco escalofriante. El seis cilindros de gasolina puede llegar a consumir más de 25 litros cada cien kilómetros en cuanto se aprieta un poco el acelerador. Por su parte, el turbodiesel tiene un consumo algo más moderado y mucho menos sensible al uso. No obstante en una conducción cotidiana, es fácil rondar los 15 litros.

Un punto que no está muy conseguido en el turbodiesel es la gran sensibilidad a la temperatura exterior. En



La nueva consola central es utilizable. La palanca de las reductoras tiene un mecanismo para evitar meter las cortas por equivocación.

cuanto los termómetros superan los veintiocho o treinta grados, es imposible mantener una velocidad cruceo por encima de cien kilómetros hora sin que la aguja de la temperatura del agua entre en la zona roja. Sin duda el radiador del aire acondicionado tiene gran culpa en esto, así como los enormes faros de largo alcance que montan las versiones Top Line, justo delante del radiador.

Un punto en el que se ha mejorado muchísimo es en el manejo de la palanca de cambios. Estos modelos han perdido el tacto de palanca de camión que caracterizaba a los Patrol. Incluso en frío, las marchas entran con suavidad y precisión. Además, las relaciones de cambio están bien adecuadas al rendimiento del motor y a una utilización turística. También se agradece que por fin, hay un seguro en la palanca de la

caja transfer para evitar engranar la reductora por equivocación.

**COMPORTAMIENTO \*\*\***

También en este aspecto han cambiado sustancialmente los Patrol. En primer lugar hay que agradecer el incremento de recorrido de las suspensiones, que permiten superar algunos obstáculos con algo más de soltura, ya que el coche es menos propenso a quedarse colgado.

La adopción de unas ballestas parabólicas en el eje delantero hace que las reacciones del mismo sean más suaves y por lo tanto los típicos «estacazos» del eje delantero han desaparecido en gran parte. En carretera, el comportamiento, tanto de las versiones largas, como de las cortas, es bueno y, siempre que el asfalto esté en buen estado, se pueden realizar buenas medias por muchas curvas que tenga la carretera. Si el piso está bacheado, entonces la cosa cambia, porque aparecen los temidos rebotes. La dirección sigue siendo excesivamente asistida, y lo que por un lado es bueno para mover el volante en maniobras, es criticable en cuanto a la pérdida de sensibilidad que conlleva.

El Patrol largo es una delicia de conducir en cuanto a que sus reacciones son muy progresivas, y la típica tendencia a tirar de atrás en las curvas ayuda a negociarlas con toda seguridad. En campo hay que agradecer el fenomenal trabajo que realiza el autoblocante del eje trasero, de serie en los Top Line, que permite salir de más de un apuro. Gracias al autoblocante, el tan criticado voladizo posterior del Patrol se acusa menos, puesto que aunque se sigue tocando con la misma facilidad, es más

difícil perder totalmente la tracción. También se agradece el sistema de bloqueadores de las ruedas delanteras automáticos, que evitan tener que bajarse del coche para girar las palomillas.

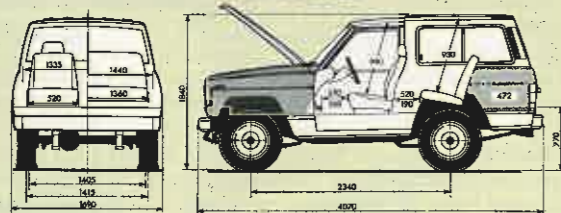
En definitiva, hay que decir que, sin variar la estructura general se ha conseguido pulir su comportamiento, haciéndolo más cómodo y efectivo. La suspensión es algo más blanda y los asientos han mejorado, lo cual se nota en una pista en mal estado.

#### CARROCERIA ★ ★ ★ ★

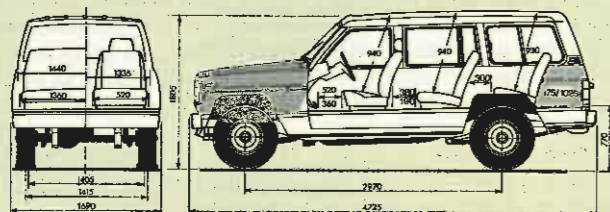
Este punto es el que menos ha costado mejorar. Además de una calandra nueva, toda una serie de pequeños elementos actualizan la línea de estos nuevos Nissan. De entre toda la gama los que más se benefician de este lavado de cara son los Top Line con un equipamiento de primer orden destacando los lavafaros, los elevelunas eléctricos o el



#### NISSAN PATROL 6 CILINDROS TURBODIESEL



#### NISSAN PATROL 6 CILINDROS GASOLINA



**Motor 16** Para los amantes del todo terreno tranquilo, sin ambiciones competitivas, el Patrol ha representado siempre el coche funcional con un resultado honesto. A lo largo de los años se ha forjado una justificada fama de robustez y fiabilidad mecánica, que está siendo la clave de su éxito de ventas. Con las nuevas modificaciones, se han subsanado algunos defectos (dureza de la caja de cambios, etc.) y se ofrece un producto más completo, sobre todo para quien busca en este modelo un sustituto de su turismo cotidiano. El resultado de estas modificaciones y de la incorporación de nuevos motores más potentes es bueno, aunque con las limitaciones de un diseño tradicional.

# Gana en todos los terrenos

**G**anar, para una campeona, es fácil. Y ganar en todos los terrenos es la especialidad de la gama XT de Yamaha.

Gana por su mecánica. Un motor de cuatro tiempos con 4 válvulas y sistema de doble admisión YDIS.

Gana en comodidad. Gracias a su suspensión MONOCROSS con basculante de acero reforzado.

Gana por gama. Tres modelos a elegir según su uso XT 350, XT 600 y XT 600Z Teneré.

Gana por ganas. Las que han puesto los pilotos que han llevado las XT al primer puesto del Campeonato de España de Rallyes 1988.

Con las Yamaha XT, se gana en todos los terrenos.



XT 350



XT 600



XT TENERÉ

# YAMAHA



Los asientos tienen un nuevo tejido.



La posición al volante es cómoda.



Un carburador alimenta al motor de gasolina.



El aspecto del motor TD es impresionante.



aire acondicionado de serie. También incorporan unos faros de largo alcance poco afortunados, puesto que las luces originales son más que suficientes y lo único que hacen es quitar aire al radiador y romperse. También hay un inclinómetro situado justo encima del retrovisor interior. El equipo de aire acondicionado es excelente e, incluso en el Patrol Largo, se puede conseguir una buena temperatura interior por mucho

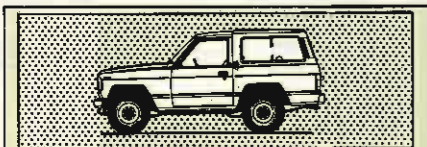
que apriete el sol. En el habitáculo las novedades residen en la consola central, que tiene un portaobjetos práctico, y en el color de los paneles y el salpicadero.

También aparece el tan deseado cuentavueeltas, pero sigue sin haber un testigo de reserva de gasolina. La posición al volante es correcta y hay que destacar el reposapiés que se ha incorporado para el conductor. En los Patrol de dos puertas se ha mejorado el asiento posterior, que es algo más ancho, aunque sigue sin ser demasiado cómodo para tres personas. La bandeja que cubre el portaequipajes es un nido de ruidos, pero cumple bien su cometido de aislar el maletero.

**FRENTE A SUS RIVALES**

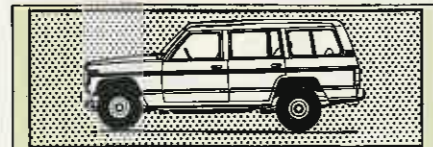
Aunque en el mercado del todo terreno es difícil hacer aislar unos modelos de otros, hemos tomado como rivales del seis cilindros turbodiesel al Range Rover TD, el Toyota Land Cruiser 250 TD, el Mitsubishi Montero TD y el Isuzu Trooper TD. El Patrol no llega a la sofisticación mecánica del Mitsubishi, del Range Rover o del Isuzu, pero en cambio ofrece una robustez a toda prueba y una red comercial extensa. Los otros tres son más cómodos y disponen de unas características dinámicas algo mejores, pero el Patrol es el más amplio de todos. Por su parte el Land Cruiser juega con las mismas armas, y aunque resulta más barato tiene todavía limitado el número de unidades que se venden. Por su parte la versión de gasolina del Patrol es un espécimen único en nuestro mercado, puesto que el Range Rover es mucho más potente y no puede ser comparado. Es una excelente opción para aquel que no tenga problemas a la hora de llenar el depósito.

*Víctor Piccione*  
Fotos: *Alfonso J. Nieto*



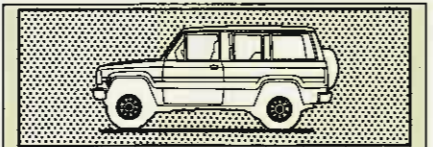
**PATROL 6 CL. GASOLINA 2.486.000 ptas.**

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera engranable a las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.962 c.c. Potencia: 136 CV a 4.800 rpm. Peso: 1.875 kg. Velocidad máxima: 158 km/h. Consumo medio ponderado: 15,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 472 l.



**PATROL 6 CL. TD 3.678.050 ptas.**

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera engranable a las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.826 c.c. Potencia: 115 CV a 4.400 rpm. Peso: 1.955 kg. Velocidad máxima: 149 km/h. Consumo medio ponderado: 13,1 l/100 km. Capacidad del maletero: 175/1.025 l.



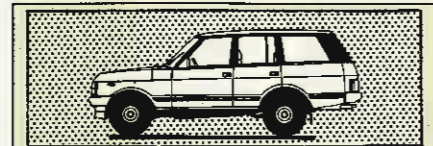
**ISUZU TROOPER 3.711.199 ptas.**

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera engranable a las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.238 c.c. Potencia: 75 CV a 4.000 rpm. Peso: 1.522 kg. Velocidad máxima: 145 km/h. Consumo medio ponderado: 13 l/100 km. Capacidad del maletero: 178/1.641 l.



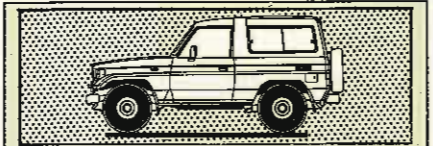
**MITSUBISHI MONTERO TD 3.658.759 ptas.**

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera engranable a las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.477 c.c. Potencia: 95 CV a 4.200 rpm. Peso: 1.775 kg. Velocidad máxima: 140 km/h. Consumo medio ponderado: 12,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 175/1.630 l.



**RANGER ROVER TD 3.686.948 ptas.**

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: A las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.393 c.c. Potencia: 106 CV a 4.200 rpm. Peso: 1.984 kg. Velocidad máxima: 152 km/h. Consumo medio ponderado: 12,6 l/100 km. Capacidad del maletero: 395/1.870



**TOYOTA L. CRUISER TD 3.282.002 ptas.**

Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera engranable a las cuatro ruedas. Cilindrada: 2.494 c.c. Potencia: 108 CV a 4.200 rpm. Peso: 1.835 kg. Velocidad máxima: 138 km/h. Consumo medio ponderado: 13,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 545 l.

**PORQUE AHORA TU PIEL NECESITA MAS CUIDADOS**



Cada día puedes aprovechar el afeitado para cuidar mejor tu piel. Con la espuma de afeitado Anti-irritación de Basic Homme estará suave, flexible y protegida. Y también puedes completar la limpieza del rostro con el Gel Desincrustante, que elimina las células muertas y el exceso de grasa, facilitando la oxigenación y la renovación celular de la piel.

Ahora, con la línea Basic Homme puedes mejorar tu cuidado personal, sin un gesto de más.

**BASIC HOMME DE VICHY**  
TRANSFORMA EL ASEO DIARIO EN EL CUIDADO DE TU PIEL





# PEGASO SOLO BY PODADERA

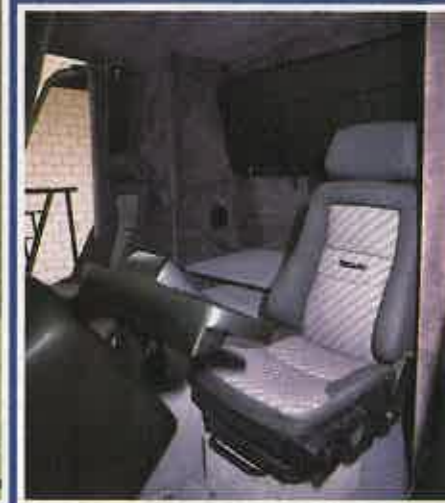
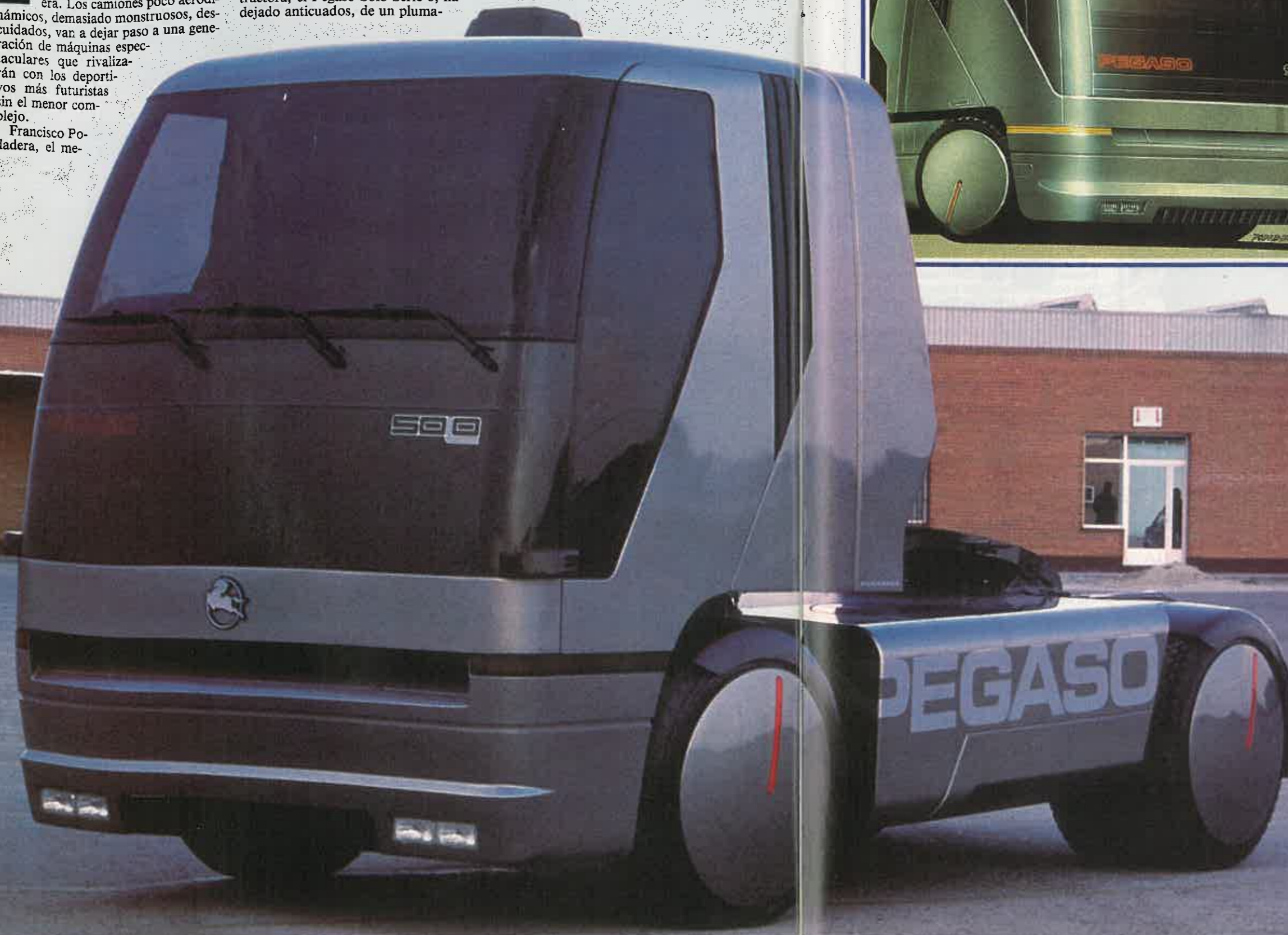
**E**L mundo del transporte está a punto de dar el gran paso, está a punto de entrar en una nueva era. Los camiones poco aerodinámicos, demasiado monstruosos, descuidados, van a dejar paso a una generación de máquinas espectaculares que rivalizarán con los deportivos más futuristas sin el menor complejo.

Francisco Podadera, el me-

yor diseñador español del momento, está volcado en el proceso de renovación y su primer prototipo de cabeza tractora, el Pegaso Solo Serie 0, ha dejado anticuados, de un pluma-

zo, a todos los grandes de la carretera. En el Solo se reconocen los rasgos característicos de un camión del futuro, de un camión pensado por especialistas enamorados de su profesión que ya viven en el siglo XXI.

El Pegaso Solo basa su impacto en una cabina distinta a todo lo conocido; los rasgos suaves, las aristas redondeadas que caracterizan la silueta de esta



máquina, han permitido rebajar el coeficiente de resistencia a la penetración en el aire, el Cx, hasta unos valores mínimos. Podadera lo explica así: «La cabeza tractora propuesta por mi equipo explota soluciones que hasta ahora no habían llegado al mundo del camión. La entrada de aire al motor no tiene una superficie constante, varía en función de las condiciones de uso; esa toma de aire, dispuesta bajo el escudo frontal de Pegaso, va basculando a medida que sube la temperatura de la mecánica.» La dedicación especial a los detalles se refleja, de igual forma, en el carenado de los limpiaparabrisas, tres piezas de buen calibre que perturban las corrientes de aire. «En el primer prototipo, en el Solo Serie 0, no tuvimos tiempo para colocar el deflector,





El trabajo realizado en el Pegaso Solo es excepcional. Esta cabina tractora se ha adelantado casi una década a su tiempo.



pero estará presente en el segundo modelo, en el Serie 1, que tendremos listo para los primeros compases del otoño.»

El cuidado de la aerodinámica ha llegado a límites excepcionales en el prototipo apoyado por Pegaso. «En el Solo proponemos dos faldones frontales, uno bajísimo, casi a ras de suelo, ideal para conjuntos de cabeza tractora y remolque que rueden por autopista de continuo, así como otro algo más alto, que permite circular sin problemas por carreteras más bacheadas.» Esta atención se ha extendido a las ruedas, todas ellas cuentan con carenado central, igual que en los turismos más avanzados, y con cubiertas protectoras, con unas aletas que evitan las salpicaduras laterales, esos torbellinos de agua tan peligrosos para el resto de los usuarios cuando se rueda por suelo mojado. Ambos elementos contribuyen a re-

bajar el Cx de todo el conjunto, al tiempo que permiten mantener la cabeza tractora mucho más limpia.

La integración de los intermitentes en la carrocería, la supresión de los retrovisores tradicionales, sustituidos por cámaras de vídeo que mandan sus imágenes a un monitor de televisión dispuesto ante los ojos del conductor, o la eliminación de los peldaños externos para ascender a la cabina, reemplazados por unos peldaños replegables, son algunos de los detalles más espectaculares de una cabeza tractora diferente.

Los faros retráctiles, que se ensucian mucho menos, así como las puertas corredizas, que permiten un aprovechamiento superior del espacio, unas puertas repletas de cristal que ofrecen una visibilidad frontal de casi ciento ochenta grados, son los elementos personalizadores de una cabina que podría fabricarse en series cortas antes de 1992.

El Pegaso Solo Serie 1, el prototipo que se está fabricando ahora mismo en unos talleres de Fuenlabrada, en las afueras de Madrid, tendrá un chasis conformado con materiales tan vanguardistas como la fibra de carbono, «una solución muy cara por el momento, pero que demostrará todo su potencial dentro de pocos años, cuando sea necesario aumentar la capacidad de carga del conjunto sin incrementar el peso a tierra de la cabeza-tractora y el remolque».

Los paneles que conforman la cabina también van a recurrir a estos materiales, más ligeros e insensibles a los ataques ambientales. «Tales materiales permiten conseguir una decoración más espectacular, como en el caso del primer Solo, algo siempre valioso en un mundo dominado por la publicidad.»

Los proyectos del futuro de Francisco Podadera y Asociados, del estudio de diseño que está detrás del Pegaso Solo Serie 0, contemplan un Solo Serie 2 con ballestas confeccionadas en fibra de vidrio «que ofrecen ahora mismo resultados fenomenales en un coche tan contundente como el Corvette ZR 1».

El chasis de este prototipo de camión Pegaso para el año 2000 muestra cambios considerables con respecto a lo habitual. Los depósitos de carburante, apéndices pesados y muy molestos, expuestos siempre a cualquier accidente, han pasado a formar parte del entramado general, son un refuerzo más de la estructura.

**L**a cabeza tractora Pegaso Solo propuesta por mi equipo plantea soluciones que no habían llegado todavía al mundo del camión.»

Detrás de todas las novedades reparadas por el exterior y por el interior de la cabina se esconde algo más, se esconde una mecánica potenciada al máximo, un motor que pasará de 360 a 500 caballos gracias a un nuevo turbocompresor con materiales cerámicos puesto a punto por Juan Antonio García Fernández, «mago» de la sobrealimentación. El seis cilindros Pegaso vivirá así una etapa de poderío que no se reflejará de forma negativa ni en el consumo, ni en la contaminación, ni en la fiabilidad.

En 1992 podremos contemplar la imagen sugestiva de estos gigantes en medio del tráfico cotidiano, serán camiones más rápidos, más ligeros, más poderosos, más seguros y más bellos. Todo ello habrá que agradecerlo al equipo de Francisco Podadera.

Angel Marco

Fotos: J. A. Díaz, S. Ibañez

LUNAS Y BLINDAJES, S.A.

“LUBLINSA”

LAMINAS ANTISOLARES HOMOLOGADAS POR LA D.G.T.



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

C/ LING, 11 - Tel. (91) 270 68 85 (Entrada por Bram Murillo, 254) MADRID - Tel. (91) 571 38 23 C/ ISLA DE CORCEGA, 18 - Tel. (91) 654 24 89 (Entrada por Miqueles de Valdavia, 29) AL CORRENDAS

Motor Retiro

Oh! El Golf Sprinter. **SABADOS MANANA**



- Somos especialistas VW, AUDI
- La financiación y el Leasing más rentable

Exposiciones: C/Maldonado, 50-52. Tel.: 402 89 28/32. C/Alcalá, 73. Tel.: 431 49 49/431 07 20. Talleres: C/P. Vergara, 24. Tel.: 276 19 37.

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
Opel Kadett 1.6 Top	88	13.000	1.325.000	Seat Panda 45 Marbella	85	40.000	475.000
Peugeot 205 GR	87	15.000	845.000	Seat Ibiza 1.5 GL	85	37.000	725.000
Peugeot 205 XLD	87	21.000	980.000	Fiat Uno Turbo I.E.	86	32.000	1.075.000
Peugeot 205 GLD	88	13.000	1.100.000	Fiat Uno 70 SX	87	18.000	1.025.000
Peugeot 205 XR	88	15.000	975.000	Renault Express Diesel	87	27.000	875.000
Peugeot 205 Lac. 2 p. A.A.	86	25.000	1.025.000	R. Superchco Copa Turbo	87	23.000	1.190.000
Peugeot 505 SRD Turbo	82	68.000	880.000	R. Supercinco GT Turbo	87	19.000	1.100.000
Peugeot 505 Familiar 7 piz.	83	71.000	1.625.000	Renault Supercinco G	88	8.000	695.000
Citroën BX 19 GTI A.A.	87	19.000	1.550.000	R. Superchco GTS	87	23.000	795.000
Citroën BX 19 TRD Fam.	87	23.000	1.550.000	Renault 11 GTD	87	18.000	1.125.000
Ford Fiesta 1.4 S	87	12.000	745.000	Renault 11 TXE A.A.	86	40.000	875.000
Ford Fiesta 1.6 Diesel	87	13.000	795.000	R. Traffic Mic. 9 pl.	87	25.000	1.770.000
Ford Escort 1.4	86	36.000	985.000	Renault 21 TXE	86	29.000	1.375.000
Ford Escort 1.6 Ghia	87	22.000	1.125.000	Renault 21 Nevada TXE	88	11.000	1.600.000
Ford Escort RS T. A.B.S.	87	26.000	1.475.000	Renault 25 GTX A.A.	87	21.000	2.225.000
Ford Orion 1.6 Ghia	85	43.000	795.000	Opel Corsa 1.0 S	85	40.000	590.000
Ford Orion 1.6 Ghia Inv.	87	16.000	1.275.000	Opel Corsa 1.2 S	84	43.000	650.000
Ford Orion 1.6 Ghia Diesel	85	41.000	895.000	Opel Corsa 1.3 GT	87	19.000	925.000
Ford Orion 1.6 Ghia Diesel	89	13.500	1.190.000	Opel Corsa 1.3 SR	85	36.000	690.000
Ford Orion 1.6 Millionaire	89	3.000	1.325.000	Opel Senator 3.0 E.A.A.	82	75.000	1.100.000

La Boutique del Automóvil Japonés

SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR

- TOYOTA SUPRA. Full equip ..... 5.669.000
- TOYOTA SUPRA TARGA. Full equip ..... 5.985.000
- TOYOTA CELICA 2.0 GT 16V. Full equip ..... 4.089.000
- TOYOTA CAMRY 2.0 GLI 16V. .... 3.095.000
- MAZDA 929 GLX 3.0. Full equip ..... 4.850.000
- TOYOTA LAND CRUISER L 170. Turbo D, kit cromados, elevallunas eléc. .... 3.375.000

1 AÑO GARANTIA



**AHORRESE HASTA UN MILLON DE PESETAS**

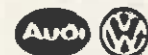
- TOYOTA
- MAZDA • MITSUBISHI

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

Valderribas Motor S.A.

Valderribas, 75 Dr. Esquerdo, 108 Telf.: 561 48 00 Fax: 561 48 06 25007 Madrid

TODOS LOS MODELOS



PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

**VENTAS TALLERES RECAMBIOS**

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

**CX PRESTIGE**

Aire, cuero, ABS, todos extras. 1986. 1.700.000 ptas. Tel.: (91) 521 99 22.

**PARTICULAR VENDE BMW 735i**

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

**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

Llámanos a nuestras oficinas en Madrid. Tel.: (91) 314 05 38 ó 314 13 63. Télex: 27246. Fax: (91) 314 03 31.

Paseo de la Castellana, 288. 6.º D (MADRID) **OFERTAS DEL MES DE AGOSTO**

190 E	84	MERCEDES 5 Velocidades	1.950.000 ptas.
190 E 2.3	11/86	A/Acondicionado	2.975.000 ptas.
190 D	84	A/Acondicionado	2.025.000 ptas.
230 E	86	A/Acondicionado	2.975.000 ptas.
300 D	86	A Automático	2.975.000 ptas.
628 CSI Coupé	84	BMW Full Equip Audi	2.825.000 ptas.
100 CC 136 CV	83	5 velocidades IMPORTANTE	1.250.000 ptas.

TODOS NUESTROS COCHES CON DOCE MESES DE GARANTIA

**MASTER** Car Volvo. Tel.: (91) 256 83 82.  
**MASTER** Car Mercedes. Tel.: (91) 256 62 22.  
**MASTER** Car. Tel.: (91) 563 20 21. Víctor Serna, 10. (Santiago Bernabéu).  
**MASTER** Car Jaguar. Tel.: (91) 563 30 21.  
**MASTER** Car Audi. Tel.: (91) 564 30 65.  
**MASTER** Car Porsche. Tel.: (91) 256 83 82.  
**MASTER** Car deportivo BMW 653 CSI, full extras, 2.950.000, total 48.000 mensual. Tel.: (91) 563 29 61.  
**MASTER** Car Mercedes 300 SE moderno, modelo 87, muchos extras nuevo, 36.000 kms., 4.700.000, valor nuevo 9.600.000. Teléfono: (91) 564 30 65-563 30 21.  
**MASTER** Car Audi 100 CD, 1987, full. Audi 200 turbo Quattro, todos extras, único. Tels.: 563 30 21-564 30 65.  
**MASTER** Car BM2

M-535 I, oportunidad, aire, ABS, llantas, nuevo, 2.950.000. Facilidades. Tel.: 563 29 61.  
**PORSCHE** 924 Targa, seminuevo, 1.800.000. Tel.: 564 30 65. Mastercar.  
**MASTER** Car, automóviles importación, procedente servicios oficiales con garantía total toda España. Tel.: 564 30 65.  
**MASTER** Car, empresa recomendada.  
**MASTER** Car, Jaguar cabrio, full extras. Tel.: 256 62 22. Ocasión.  
**MASTER** Car, Audi 200 Turbo climatizado, ABS, 4 elevallunas, cerraduras, llantas, 43.000 kms., moderno, 2.650.000 total, 49.000 mensual. C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas). Tel.: 256 62 22.  
**MASTER** Car Volvo 760 GLE, todos extras, cuero nuevo 3.475.000 total. Facilidades, garantía 1 año piezas, mano obra toda España. Teléfono: (91) 256 83 82.

ña. Teléfono: (91) 256 83 82.  
**MASTER** Car todos modelos usados, Mercedes, BMW, Audi, Porsche, Jaguar, Volvo. Tel.: 256 62 22.  
**MASTER** Car, varios Mercedes 190 E, techo, airbag, etc. Desde 2.550.000 total. Financiamos mínimo interés. Sin entrada. Tel.: 564 30 65.  
**MASTER** Car, Mercedes 190 Diesel 87/88. Oportunidad Mercedes 230 E, 260 E, 300 E. Todos climatizados. Tel.: 256 62 22.  
**MASTER** Car, BMW 735i, climatizado, cuero búfalo, 4 asientos eléctricos, 2 becker, full único en extras, 3.650.000 total. Tel.: 464 30 65. C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas).  
**MERCEDES** 190 E 2.3, 16 válvulas, año 86, full equipo. 4.100.000 ptas. Tel.: (91) 239 17 94.  
**AUDI** Quattro 200

Turbo, año 87. Nuevo, full equipo. 4.250.000 ptas. Tel.: (91) 227 88 39.  
**PORSCHE** 924, año 80, azul metalizado, extras. 1.250.000 ptas. Tel.: (91) 239 17 94.  
**FORD** Sierra Diesel 2.3, motor nuevo, M-FN. 1.250.000 ptas. Tel.: (91) 227 88 39.  
**FERRARI** modelo 400 GT 2+2, año 76, tiene 80.000 km, completo de cosas, vendo. 4,5 millones, admito cambio por Ranger Rover Turbodiesel o similar. No trataré con compraventas o extranjeros. Tel.: (91) 243 16 46. Andrés Gascón.  
**BMW** M6, año 1985, un dueño, 66.000 km, full equipo, aire, ABS, cuero búfalo, etc. Castellón. Tel.: (964) 51 27 70.  
**MERCEDES** 300 Diesel, tipo 123. Un dueño, 92.000 km, ex-

tras, Castellón. Tel.: (964) 51 27 70.  
**BMW** 635 CSI serie Haatge, coche único, aire acondicionado, ABS, pintura metalizada, llantas especiales, interior cuero, 4 elevallunas, cierras, espejos eléctricos, radiocassette, cristales tintados. 3.500.000 pesetas. Teléfono: (91) 217 32 81.  
**BMW** 318i 1987, 30.000 km, azul metalizado, radiocassette, espejos eléctricos, cristales tintados, completamente nuevo. 2.000.000 pesetas. Teléfono: (91) 217 32 81.

**BMW 745 ia**  
 Todos extras, motor 12.000 km. Tel.: (91) 571 38 23.

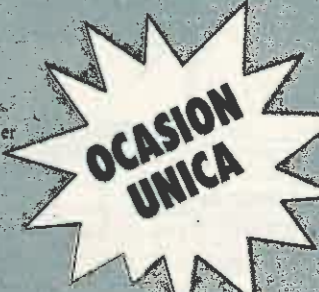
**Master Car**  
 AUTOMOVILES IMPORTACION

¡¡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!!

C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas). Tel.: (91) 256 62 22. C/ Víctor de la Serna, 8-10 (S. Bernabéu). Tel.: (91) 563 30 21. Fax: 256 83 82.

Volvo 760 GLE 85 Antracita, climatizado, cuero, llantas, 4 elev., calefacción, asientos c/c, etc.	3.475.000
Mercedes 300 SE 87 Climatizado, ABS, 4 elev., C/C Becker, 4 rep., etc.	4.750.000
Mercedes 300 E 87, antracita, aire, ABS, llantas, elev., C/C, etc.	4.350.000
Mercedes 230 E Aut., manuales, aire, techo elec., llantas, elev., C/C, 4 rep., etc.	3.650.000
Audi 200 T, 85, azul oscuro antracita, climatizados C/C, 4 elev., ABS, llantas, etc.	2.650.000
Audi 200 T, 4x4, 86, metálico, climatizado, ABS, llantas, C/C, 4 elev., etc.	3.150.000
Mercedes 200 Diesel 86, ABS, C/C, lunas varios.	3.675.000
BMW 735 I. Cuero búfalo, 4 asientos eléctricos, climatizado, ABS, llantas, 4 elev., C/C, 2 Becker	2.550.000
Mercedes 190 85. Varios, techo Airbag, C/C, reposacabezas, techo, lunas, etc. Desde	2.780.000
Mercedes 190 D 87/88. Muchos extras. Varios	3.975.000
Mercedes 260 E 87, aire, ABS, llantas, 4 elev., 4 reposacabezas, C/C, varios, etc.	2.275.000
Audi 100 CD 86, aire, ABS, elevallunas, bloqueo puertas, etc.	2.975.000
BMW M-535 i, 86, aire, ABS, C/C, llantas, etc.	2.975.000
BMW 635 CSI. Aire, llantas, cuero, elevallunas, etc.	1.650.000
BMW 318 i, 85, muchos extras, serie moderna	1.975.000
BMW 320 i, 85, muchos extras	1.880.000
Porsche 924 Targa. Muchos extras	6.700.000
Jaguar Cabrio 86. Full equipo	

**OPORTUNIDADES:** Deportivo Mercedes 350 SL C, aire, 2.650.000, 46.000 mensual; BMW 320i, moderno; BMW 325i Full, 2.550.000



**C & A** librerías  
 C/ de la Vall, n.º 3 Andorra la Vella (Principat d'Andorra)  
 Especialistas en libros del automóvil, maquetas Trans kits, consúltenos por tel.: 9738/ 60 4 85.

Compre Mercedes, BMW, etc. directamente en Alemania. Servicio especial para compra y ventas. MS Automóviles Stuttgart. Tel.: 07 49 713512840.

**ANUNCIENSE EN MOTOR 16 MADRID**  
 Teléfono: (91) 268 00 69

**ALFA 33**  
 Campeona circuito dos motores y dos cambios circuito y montaña. Vendo o cambio por coche calle nuevo o semi. Aldo Alberto. 985 56 55 61 y 56 55 69.

Vendo Porsche 911 Carrera blanco, dos años y medio, en perfecto estado. Con extras. Precio: 6.500.000 ptas. Tel.: 91 457 40 40 de 8 a 15 horas.

**AUTOMOVILES TEO**

**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 C-3 SAN MARTIN DE LA VEGA MADRID Tel.: 691 30 47/691 34 47/691 56 86

**¡ANUNCIENSE HOY!**

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

ENVIENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcula el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40x40 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 telón 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: \_\_\_\_\_

**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 58 95 **COSLADA (Madrid)**

## 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 Echavarría Corpas  
Martínez Peñacoba



UNA OCASION  
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

P.º de la Castellana, 278. Tels.: 315 31 40 - 315 33 40  
Castellana Motor S. A.

## ANUNCIESE EN

### MOTOR 16

**LEVANTE**  
Teléfono: (96)  
352 26 18



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



## Concesionarios Oficiales:

### TURBO VALENCIA S.A.

Av. Ausias March, 16 Tel. 374 82 11  
Ciscar, 41 Tel. 374 54 12

### AUTOJESA

Poeta Emilio Baró, 70-72 Tel. 362 94 11  
Av. Constitución, 245 Tel. 365 15 49

**MERCEDES** 230 E, año 86, azul, 30.000 km, aut., A.A., techo, 3.650.000 ptas.  
**SUZUKI** SL 110, M-GR, rojo, perfecto estado, 18.000 km, 825.000 ptas. Transferido Garantía, 6 m.  
**RENAULT** Super 5, 4p.

blanco, seminuevo, garantía 6 m, año 88, 650.000 ptas.  
**MARBELLA** Junior, blanco, M-HS, impecable, garantía 6 m, 560.000 ptas. transferido  
**LANCIA** Thema, año 87, grafito, full equipad, garantía 6 m., 2.300.000 ptas.

**BMW** 628 CSI, rojo, año 84, 2.300.000 ptas. Facilidades  
**MERCEDES** 300 E, aut., 86, blanco, 30.000 km, F.E. Facilidades 4.600.000 ptas.  
**CITROËN** AX 11 TRS, año 88, blanco, 6 m. garantizado, 740.000 ptas. Transferido

**AUDI** QUATRO, blanco, año 86, muy buen estado, extras, garantía, 2.800.000 ptas. Facilidades  
**ROVER** 825 Sterling, M-JF, plata, seminuevo, full equipad, 3.500.000 ptas. Facilidades

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

**MERCEDES** 300 D 88 CV, año 82, 1.550.000 ptas. Tel. (91) 227 88 39.  
**BMW** 320 i 4 puertas, año 85. Extras. 1.950.000 ptas. Tel. (91) 227 88 39.  
**MERCEDES** 190 E 2.3 16 Válvulas, año 86. Full Equipad. 4.100.000

ptas. Tel. (91) 239 17 94.  
**MERCEDES** 190 E, año 84. Muchos extras. 2.350.000 ptas. Tel. (91) 239 17 94.  
**PORSCHE** 924, año 80, gris metalizado. Extras. 1.250.000 ptas. Tel. (91) 227 88 39.  
**FORD** SIERRA DIE-

SEL 2.3, motor nuevo. M-FN. 1.250.000 ptas. Tel. (91) 227 88 39.  
**GOLF** GTI M-FF negro, A. Acondicionado. 1.075.000 ptas. Tel. (91) 227 88 39.  
**SEAT** PANDA 45 motor 50.000 kms. M-ED. 325.000. Tel. (91) 270 83 82.

**BMW** 732 Inyección. Full Equipad. 197 CV. 1.750.000. Tel. (91) 270 15 15.  
**RANCHERA** Ford Sierra 2.0 Ghia. Aire Acondicionado. 1.150.000. Tel. (91) 270 11 18.  
**205** GTI Motor 1.900, rojo. 22.000 kms. Aire

Acondicionado. M-JD. Tel. (91) 571 58 41.  
**VENDO** BMW 518. Extras. Perfecto estado. 82.000 kms. 1.100.000. Tel. (985) 14 28 35. Gijón.  
**RENAULT** 5. B-FC. 5 puertas. 68.000 kms. Tel. 666 78 16. Noches.

## SI PIENSA EN LANCIA



# BRAVOMOTOR

Bravo Murillo, 62. Tel. 233 75 07 28003 MADRID



# 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).



**MERCEDES** 300 D 88 CV, año 82, 1.550.000 ptas. Tel. (91) 227 88 39.  
**BMW** 320 i 4 puertas, año 85. Extras. 1.950.000 ptas. Tel. (91) 227 88 39.  
**MERCEDES** 190 E 2.3 16 Válvulas, año 86. Full Equipad. 4.100.000

ptas. Tel. (91) 239 17 94.  
**MERCEDES** 190 E, año 84. Muchos extras. 2.350.000 ptas. Tel. (91) 239 17 94.  
**PORSCHE** 924, año 80, gris metalizado. Extras. 1.250.000 ptas. Tel. (91) 227 88 39.  
**FORD** SIERRA DIE-

SEL 2.3, motor nuevo. M-FN. 1.250.000 ptas. Tel. (91) 227 88 39.  
**GOLF** GTI M-FF negro, A. Acondicionado. 1.075.000 ptas. Tel. (91) 227 88 39.  
**SEAT** PANDA 45 motor 50.000 kms. M-ED. 325.000. Tel. (91) 270 83 82.

**BMW** 732 Inyección. Full Equipad. 197 CV. 1.750.000. Tel. (91) 270 15 15.  
**RANCHERA** Ford Sierra 2.0 Ghia. Aire Acondicionado. 1.150.000. Tel. (91) 270 11 18.  
**205** GTI Motor 1.900, rojo. 22.000 kms. Aire

Acondicionado. M-JD. Tel. (91) 571 58 41.  
**VENDO** BMW 518. Extras. Perfecto estado. 82.000 kms. 1.100.000. Tel. (985) 14 28 35. Gijón.  
**RENAULT** 5. B-FC. 5 puertas. 68.000 kms. Tel. 666 78 16. Noches.

**VENDO** Renault 12 Familiar, M-AB. Tel.: 218 59 04.  
**EQUIPOS** para aventura W L, reloj, brújula, sombrero, cazadora, pantalón camuflaje, borceguies safari. Tel.: (93) 871 48 41.  
**PARTICULAR** vendo Renault 5 GTX, 5 p., B-IX, blanco, 20.000 km, impecable. 1.050.000. Tel.: (93) 340 31 04. Noches.  
**PARTICULAR** Golf GTI 1800, M-FP, Kamei, BBS, todos los extras. Precio: 1.150.000 ptas. Carlos. Tel.: 254 77 87.  
**BX** GTI A.A. 19.000 km, B-16. Tel.: (93) 593 68 68.  
**MERCEDES** 190 E, rojo, 6/86, 48.000 km, aire acondicionado, techo practicable, 2.550.000 ptas. Marina. Mañanas, tel.: 775 10 11; tardes, tel.: 241 32 61.  
**PATROL** 6 cilindros

diesel, nuevo, 2 meses, muchos extras. 2.560.000 ptas. Tel.: 200.57 29. Tardes.  
**CITROËN** BX-GTI, 11.000 km, 1.600.000 ptas. Tel.: 318 48 40.  
**RENAULT** 20 TX, aire, radio, 690.000 ptas. Tel.: 715 24 36. José.  
**FORD** Granada 2.8 Ghia automático, año 80, aire, plata metalizado, elevallunas, radio, neumáticos nuevos, impecable. 650.000 ptas. Tel.: 401 61 54.  
**RENAULT** 5 TS, 1976, 110.000 km reales, reciente pintura, tapicería, único dueño, neumáticos buenos, muy cuidado, blanco: 150.000 ptas. Oficina, tel.: 401 61 54. Agosto.  
**GOLF** GTI 16 V. Vendo, 1986, aire, techo Servodir, llantas Recaro, radio. 1.875.000 ptas. Particular. Tel.: 455 92 53.

**PARTICULAR** Mercedes 260 E, año 87, importación, 35.000 km, extras. 3.900.000 ptas. Tel.: (93) 429 49 50. Noches.  
**PARTICULAR** Mercedes 190 E 2.3/16 V. Importación, año 85, 71.000 km, extras. 3.900.000 ptas. Tel.: (93) 359 66 19. Horas comidas.  
**PARTICULAR** Mercedes 190 E, importación, año 86, 63.000 km, extras, 2.590.000 ptas. Tel.: (93) 429 49 50. Noches.  
**ALFA** 33, oro, volante madera, aire, full, 77.000 km, 850.000 ptas. Tel.: 411 72 31. Horas oficina.  
**VENDO** Golf GTI Cabriolet, azul, M-IY, 17.000 km, tapicería blanca, perfecto estado.  
**OPEL** Kadett 1600 SR, blanco. 800.000 ptas. De 9 a 4 h. Tel.: (91) 593 84 89.  
**FORD** XR2 1.6, como



## SERMARE

TNO. 404 39 05, 326 06 91 Y  
404 73 57  
DIRECCION: GERARDO  
CORDON, N.º 1. 28017 MADRID  
TELEX: 27482 FIVE-X

Todo tipo de recambios importación  
americanos y japoneses  
Todas las marcas

## MEICOM S.A.

### VENDE CHEVROLET CORVETTE

ZSI-89 A ESTRENAR TARGA O CABRIO 280 CABALLOS, TRANSMISION MANUAL 7 VELOCIDADES, 10.500.000 PTAS. INCLUIDO IVA Y MATRICULACION.  
TAMBIEN CHEVROLET CAMARO 89 2.8 LTS. AUTOMATICO. C/ ELFO, 12. TEL.: 404 40 82/9389

nuevo, negro, B-FF, 600.000 ptas. Discut. Tel.: (93) 429 14 74.  
**RENAULT** 25 GTS, 1985, 41.000 km. Por matricular. 2.100.000 ptas. Tel.: (977) 60 65 15.  
**EQUIPO** para la aventura. Ropa espe-

cial para la caza, tiro, rallyes, pesca, safaris. Tel.: (93) 844 88 01.  
**MERCEDES** 200 caja 124, 43.000 km, champán metalizado, varios extras, nuevo. 2.850.000 pesetas. Teléfono: (91) 217 32 81.

## Detector de Radar

EURO-Vector 3  
85.000 ptas.  
12 % IVA incluido

- Detecta los radares en un radio de 1 km.
- Totalmente indetectable.
- Adaptado a las frecuencias españolas y europeas.
- Garantía de 1 año.
- Otro modelo disponible.
- Envío contra reembolso por correo: 1.000 ptas. (Prohibido sobre carreteras españolas.)

Distribuidor Bel-Tronics en España.  
Paseo de la Castellana, 40.  
MADRID 28046. Teléfono: 275 45 47.

## Sistema Usado Seguro FIAT

TALBOT SAMBA AÑO 84 350.000  
SEAT MALAGA 1.500 AÑO 84 750.000  
ALFA ROMEO 75 T.D. AÑO 87 a.a. 1.550.000  
LANCIA DELTA 1.5 AÑO 80 600.000

CONCESIONARIO OFICIAL: **VALMOVIL**

M. CER. MASO. 14. 4. FRENTE ESTADIO LUIS CASANOVA. TEL. 365 26 50. VALENCIA

**OPEL** REKORD 2.0 M-FW, 5 v. Aire Acondicionado. Extras. Metalizado. Tel. (91) 239 17 94.

**AUDI** 200 Quattro Turbo año 87. Nuevo. Full Equipo. Extras. 4.250.000 ptas. Tel. (91) 227 13 83.

**PARTICULAR.** Ven-

do Alfa 75 1.8 Turbo Gasolina. Perfecto estado. Aire acondicionado. Tel. (93) 307 00 00. Horas oficina.  
**BMW** 3.0 CSI tres puertas. Recién pasada revisión. Aire acondicionado. Elevación eléctrica. Asientos

## ANUNCIENSE EN MOTOR 16 CATALUÑA

Teléfono (93) 418 47 79

cuero. Dirección asistida. Inyección. Año 1974. Matrícula Madrid. 750.000 ptas. Tel. (943) 29 03 47.  
**BX 16 TRS.** Duerme en garaje. 850.000. Tel. (91) 465 21 36.  
**PARTICULAR** vende Golf GTI. B-GC. 70.000 kms. Perfecto. Aire. Faros. 1.100.000 ptas. Oficina. Tel. (93) 205 10 03.

**CITROËN** BX 19 GTI. Noviembre 86. 30.000 kms. Blanco. TF-X. 200 km.h. Equipo de serie más computadora y radio. 1.200.000 ptas. Tel. (94) 464 97 94.

**OPEL** Kadett 1.600 SR blanco. 800.000 ptas. 9 a 4. Tel. 593 84 89.

**PORSCHE** 930 turbo. 300 cv. Pieza única, impecable, 6.000.000. Tel.: (977) 81 05 05 (21 h.).

**BMW** 732 i automático, muchos extras, 27.000 km., impecable, 3.600.000. Tel.: (977) 81 05 05 (21 h.).

## 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



SU SERVICIO EN ARGÜELLES

**Blasco de Garay, 37**

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

**FERRARI** modelo.400 GT 2+2. Año 76. Tiene 80.000 kms. Completo de cosas. Vendo 4,5 millones. Admito cambio por Ranger Rover Turbodiesel o similar. No trataré con compraventas o extranjeros. Tel. (91) 243 16 46. Andrés Gascón.

**AUDI** Coupe GT. Aire acondicionado. Dirección asistida. 120.000 kms. Perfecto estado. Gris oscuro metalizado. 1.160.000 ptas. Tel. (91) 532 10 07. Horario oficina.

**VENDO** BMW M-3 año 88. Full Equipo. Como nuevo. 6.000.000 ptas. Tel. (96) 240 05 90.

**RENAULT** 21 GTD vendo. Particular. 28.000 kms. Como nuevo. Tel. (91) 691 42 59. Precio 1.600.000.

**MERCEDES** 190 E rojo 6/86. 48.000 kms. Aire acondicionado. Techo practicable. 2.550.000. Mañanas tel. 775 10 11. Tardes tel. 241 32 61.

**RANGE** Rover todo terreno gasolina. 1.150.000. Tel. 473 86 31. Noches. **XR2** 1.6 como nuevo. Negro. B-F. 600.000 discut. Tel. (93) 429 14 74.

6.000.000 ptas. Tel. (96) 240 05 90.

**RENAULT** 21 GTD vendo. Particular. 28.000 kms. Como nuevo. Tel. (91) 691 42 59. Precio 1.600.000.

**MERCEDES** 190 E rojo 6/86. 48.000 kms. Aire acondicionado. Techo practicable. 2.550.000. Mañanas tel. 775 10 11. Tardes tel. 241 32 61.

**RANGE** Rover todo terreno gasolina. 1.150.000. Tel. 473 86 31. Noches. **XR2** 1.6 como nuevo. Negro. B-F. 600.000 discut. Tel. (93) 429 14 74.

## CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN EN AERODINAMICA

# BMW 3



Kits de aerodinamica. Llantas de aleacion. Kits muelles suspension especial, asi como otros accesorios exclusivos para: ALFA, AUDI, BMW, FIAT, FORD, MERCEDES, OPEL, PEUGEOT, VOLKSWAGEN, etc.

Para mayor informacion disponemos de un CATALOGO competo a todo color con más de 200 páginas, al precio de 990,- Ptas. más franquero.



### DISTRIBUIDORES:

**Adaco, S. L.** Telf.: (948) 24 29 47. Pamplona.  
**Arelosa, S. A.** Telf.: (941) 25 96 83. Logroño.  
**At. Acc. del Automóvil.** Telf.: (91) 234 07 46. Madrid.  
**Auto Boutique.** Telf.: (972) 50 96 21. Figueras (Gerona).  
**Auto Elec. Zener.** Telf.: (956) 25 92 29. Cádiz.  
**Auto Kit, S.** Telf.: (93) 870 01 79. Granollers (Barcelona).  
**Auto novedad.** Telf.: (942) 21 53 18. Santander.  
**Auto Super.** Telf.: (954) 63 69 40. Sevilla.  
**Boper Racing.** Telf.: (93) 311 65 70. Barcelona.  
**Can Pau Sport.** Telf.: (971) 75 52 19. Palma de Mallorca.  
**Casa Armangué.** Telf.: (93) 218 53 78. Barcelona.  
**Comercial Rizzo.** Telf.: (93) 727 13 14. Sabadell (Barcelona).  
**Diseño Sport.** Telf.: (985) 39 71 01. Gijón.  
**Rallye Menzanas.** Telf.: (91) 475 47 93. Madrid.  
**Semauto.** Telf.: (987) 41 05 95. Ponferrada (León).  
**Soreas.** Telf.: (975) 22 70 77. Soria.  
**Spoiler.** Telf.: (93) 818 05 42. Vil. Penedés (Barcelona).  
**Styauto.** Telf.: (96) 366 08 61. Valencia.  
**Sumiauto.** Telf.: (945) 28 38 36. Vitoria.  
**Talleres Borrego.** Telf.: (952) 31 66 00. Málaga.  
**Tot Auto.** Telf.: 31 28 37. Tarrega (Lérida).  
**Vadlea.** Telf.: (943) 21 56 44. San Sebastián.

# 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

## CLASS SPORT AUTO

Muntaner, 83. 08011 Barcelona. Tel. (93) 253 25 53.

- \* LLANTAS
- \* SPOILERS
- \* REJILLAS, FAROS
- AERODINAMICA**
- ASIENTOS
- VOLANTES RACING
- LIBROS Y VIDEOS
- COMPLEMENTOS**
- ARCOS SEGURIDAD
- SUSPENSIONES
- 4x4 ACCESORIOS
- ACCESORIOS COMPETICION**

Envios a toda España contra reembolso.

## DESCUBRA UN NUEVO ESPACIO DE LIBERTAD



**Webasto Top-Slider**

Con la garantía Hella, S.A.

**auto equip**

Córcega, 378  
Barcelona -  
Tel. 207 35 14

Centro de Montajes  
Córcega, 402  
Tel. 207 00 19



Especialistas en accesorios para  
La Personalización, Mejora Mecánica,  
Seguridad y Competición Automovilística.

Para una mayor información contacte con nuestro departamento comercial mediante carta, fax o teléfono.

Polígono Industrial "El Segre" Telf. 973/ 201662 y 201666. telex 51492  
Telefax. 20 32 12 LLEIDA 25191 / LERIDA (ESPAÑA)

## Cuéntenos su caso

### DEFENDER PEGASO

**S**OY un estudiante de Derecho de veintidós años de edad que, como muchos otros, desean trabajar cuando terminen sus estudios en grandes empresas con capital y tecnología netamente españolas; pero si se sigue el actual ritmo de enajenación de compañías españolas, cuando terminemos nuestros estudios no podremos trabajar en empresas nacionales, al estar éstas en manos extranjeras.

Le escribo esta carta a raíz de la noticia aparecida la semana pasada sobre la posible venta de ENASA/PEGASO a grupos extranjeros como Daf, Volvo o Man.

Tenemos una empresa mítica como es PEGASO, con 100 años de existencia si contamos con su precedente inmediato en la Compañía Española de Motores, y con capital totalmente español.

Después de las inversiones permitidas por la CEE, de casi 100.000 millones para el

definitivo relanzamiento y saneamiento de la empresa y una vez que este año va a arrojar sus primeros beneficios después de muchos años de pérdidas, caemos en la temeridad de poner a ENASA el cartel de se vende.

¿Qué hubiese sido de Renault, Fiat y recientemente del grupo PSA si los estados francés e italiano no hubiesen apostado por ellos? La respuesta es bien sencilla: estarían siendo gestionadas por extranjeros.

PEGASO, con fuerte implantación en España, Gran Bretaña (principales mercados de vehículos pesados y autobuses, 34.500 y 67.900 respectivamente) y América del Sur y haciéndolo bastante bien en Portugal, Benelux y Francia, tiene capacidad tecnológica suficiente para seguir haciendo un gran grupo con mayores dimensiones para competir en Europa independientemente.

Y por favor, que el INI y en concreto el ministro Aranzadi no cometa el error de vender esta última empresa de automoción, después de haber vendido casi toda la industria ferroviaria a la francesa Alstom y Seat a VW.

Demos una oportunidad a PEGASO y sigamos con empresas españolas en el horizonte europeo.

José Vafó de Villota  
Madrid

### EL ORIGEN DE McLAREN

**S**OY un gran aficionado al mundo del automóvil y especialmente a la competición. Quisiera felicitarles por los espléndidos reportajes sobre la Fórmula 1 del señor Corbetta. También preguntarles por los orígenes de la escudería McLaren.

Jaime Utrilla  
Murcia

R. Esta prestigiosa escudería británica fue fundada por el desaparecido piloto Bruce McLaren. Nació el 30 de agosto de 1937 en Auckland (Nueva Zelanda) y si bien nunca consiguió el título de campeón del mundo, fue uno de los mejores pilotos

## Agenda

### Del 1 al 6 de agosto

#### TELEVISION

El domingo 6 de agosto, en directo, por la segunda cadena de TVE, se transmitirán las pruebas puntuables para el Gran Premio de Motociclismo de Gran Bretaña. Los horarios previstos para las distintas categorías son: 12,15 h., 126 c.c., 13,45 h., 250 c.c., 15,30 h., 500 c.c.

#### AUTOMOVILISMO

Entre los días 2 y 6 de agosto se celebrará el Rallye de Argentina, puntuable para el Campeonato del Mundo de Rallyes. Los días 5 y 6 de agosto tendrá lugar la 7ª prueba puntuable para el Campeonato de España de Rallyes, Rallye Osona-La Caixa.

#### MOTOCICLISMO

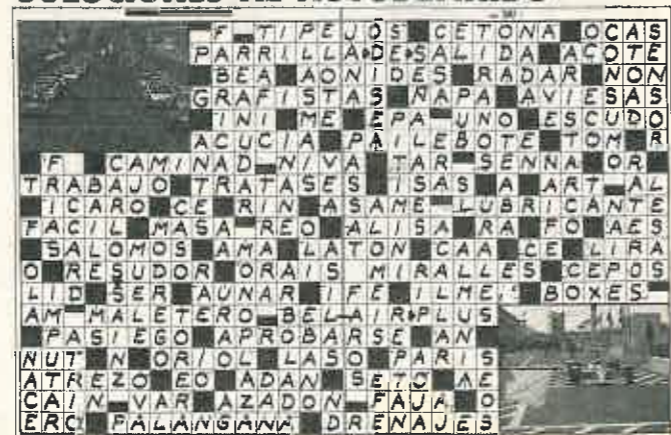
El domingo 6 de agosto tendrán lugar las pruebas puntuables para el Campeonato del Mundo de Cross. Como es habitual, las distintas categorías se celebrarán en países distintos. En este caso: Brasil aboga los 126 c.c.; Suecia, la categoría del cuarto de litro, y Bélgica, los 500 c.c.

de los años sesenta en todas las especialidades. A los dieciséis años ya consiguió su primera victoria en una carrera en cuenta en su país natal. Después de unos años participando en el campeonato de Fórmula 2 de Nueva Zelanda, consigue ser designado «piloto para Europa». Al cabo de una temporada, John Cooper le ofrece un contrato para Fórmula 1, y el joven McLaren inicia una progresión imparable: quinto en Mónaco y Francia. Tercero en Gran Bretaña y primero en Estados Unidos con sólo 22 años. La temporada del 60 la empezó ganando el Gran Premio de Argentina y consiguió, tras una magnífica temporada, el subcampeonato detrás de su jefe de filas Jack Brabham. Las dos siguientes temporadas están repletas de actividad y éxitos a los mandos del Cooper. En 1963 funda la Bruce McLaren Motor Racing Limited y

continúa la colaboración con Cooper hasta que en 1967 adoptó los motores B.R.M. a su chasis. Al año siguiente obtiene diversos triunfos en Fórmula 1 con el McLaren M-7 A, equipado con el motor Ford Cosworth.

Bruce McLaren pensaba retirarse en 1970 y dedicarse a su faceta de constructor, pero en una sesión de pruebas en el circuito de Goodwood su coche perdió el capó trasero, estrellándose contra un talud y perdiendo la vida en el acto. A pesar de todo, su viuda Pat, continuó al frente de la escudería, que domina actualmente el Campeonato del Mundo.

### SOLUCIONES AL AUTODEFINIDO



### SOS EN VACACIONES

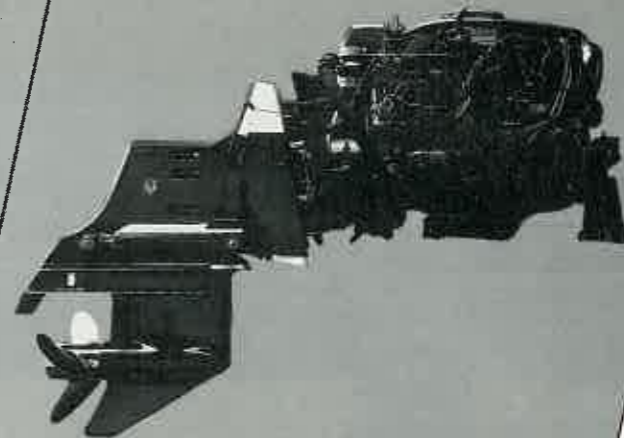
Teléfonos de asistencia durante el verano:

- 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.
- AHSA: (91) 441 71 17.
- Mondial Assistance: (91) 441 13 14.
- Fasa-Renault: (91) 456 39 99.
- Peugeot-Talbot: (91) 597 21 25 (Europe Assit.).
- Opel-General Motors: (91) 597 21 25 (Europe Assistance).
- Citroën: (91) 450 11 11.
- Seat: (900) 11 22 22.

# EXCLUSIVAS MOTORMASO

EVINRUDEE® Fuerabordas

OMCobra™ Dentro Fuerabordas



OMC Sea Drive™ Motores con Bracket

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

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

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



**JET-SKY KAWASAKI 650 X-2**

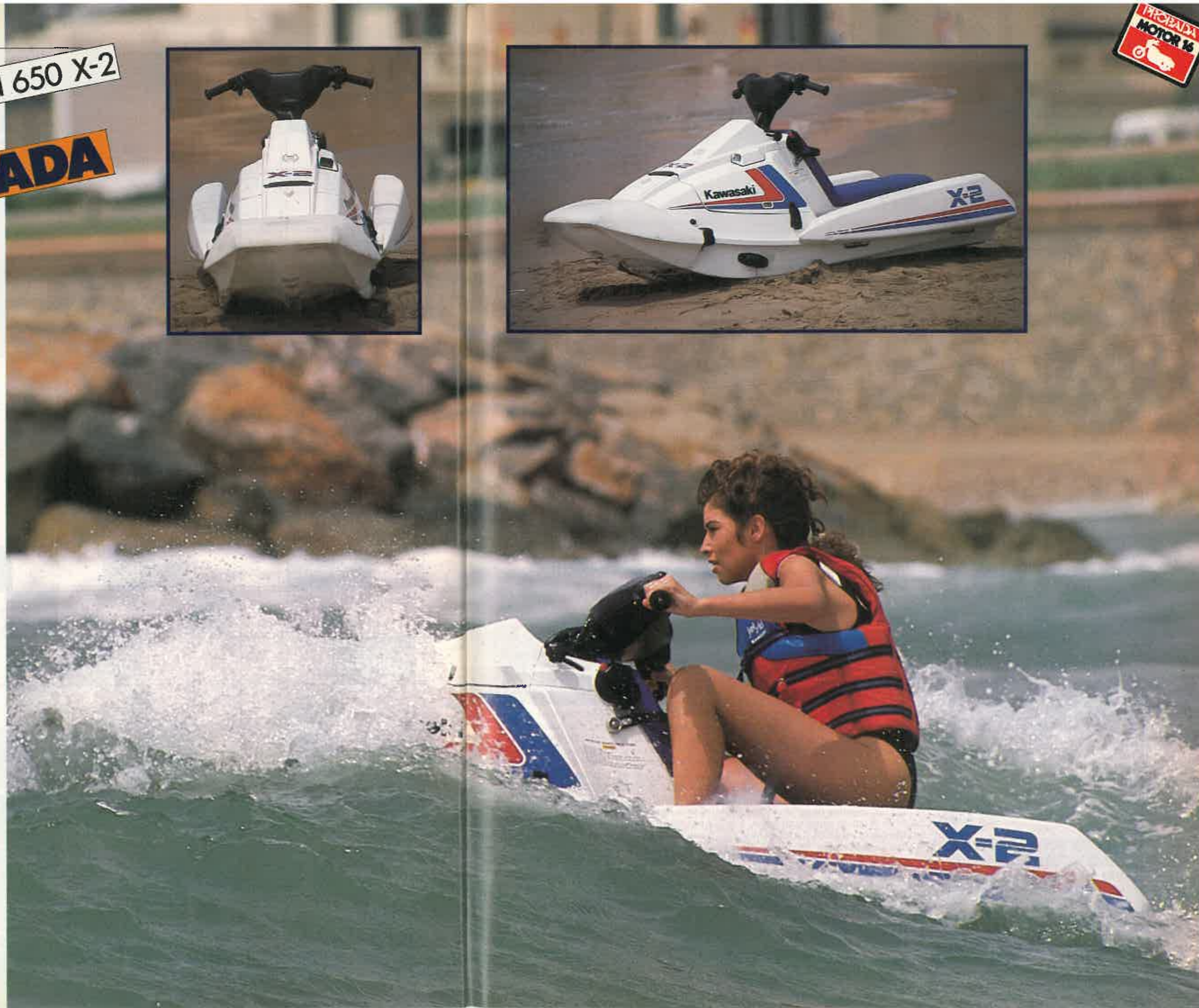
**SIRENA  
MOTORIZADA**

**L**AS motos acuáticas son uno de esos divertidos caprichos que en los últimos tiempos están experimentando un éxito creciente en todo el mundo. Evidentemente en España no podía ocurrir de otro modo y así aumentan quienes las importan y distribuyen. Este es el caso de Derbi que, además de importar las motos convencionales, añade este segmento a su oferta. Una de ellas es la Kawasaki 650 X-2, el modelo más potente de este fabricante, capaz de llevar a dos personas. Son máquinas para divertirse en el agua, en solitario o en compañía, e incluso arrastrando un esquiador.

**MECANICA  
COMPORTAMIENTO** ★ ★ ★

Básicamente el Jet-sky se compone de un bastidor plástico reforzado con fibra de vidrio de esbelta línea y cuidado acabado en cuyo interior se esconden el motor y la turbina impulsora. El primero es un bicilindrico de dos tiempos cuyo cubicaje es de 650 centímetros cúbicos y que ofrece la respetable potencia de 52 caballos a un régimen de 6.000 revoluciones. La admisión es directa al cárter por láminas y los carburadores Keihin de diafragma. El encendido es electrónico y la mezcla de aceite con el carburante es automática. La refrigeración es líquida, aprovechándose para ello el agua de la turbina. Esta toma el agua por un orificio al efecto situado en la quilla y lo expulsa por la parte trasera. Mediante el manillar se dirige la orientación de la salida del chorro de agua para obtener así el efecto direccional, mientras que con un gatillo se controla el acelerador. La salida de la turbina también puede orientarse en sentido vertical, lo que es útil según el estado de la mar, y también según la distribución del peso, ya que no es lo mismo ir una o dos personas: cuanto más vertical es la salida menos se levanta la proa.

Los mandos se componen simplemente de un botón de arranque, otro de paro, el gatillo del acelerador, un estárter y el mando de control de inclinación de la salida de la turbina. Una de las características del Jet-sky es su insumergibilidad y su autoenderezamiento. Esto es, que en caso de caída el ingenio no corre ningún peligro: si ha





FICHA TÉCNICA



**MOTOR:** Bicilíndrico. Dos tiempos. Refrigerado por agua. Admisión directa al cárter por láminas. **Diámetro por carrera:** 76 x 70 milímetros. **Cilindrada:** 635 c.c. **Potencia máxima:** 52 CV a 6.000 rpm. **Par máximo:** 6,6 kilogramos a 5.500 rpm.

**ALIMENTACION:** Carburador Keihin de diafragma. Encendido electrónico CD blindado. Arranque eléctrico. Batería 12 V. Mezcla separada.

**TRANSMISION:** Turbina hidráulica de flujo axial de una fase. Orientable en dirección y altura. 210 kilogramos de empuje.

**BASTIDOR:** Monocasco de plástico reforzado con fibra de vidrio. Posibilidad de adaptar flotadores adicionales.

**DIMENSIONES:** Longitud total: 2.225 milímetros. Ancho total: 690 milímetros. Alto: 990 milímetros. Peso: 125 kilogramos. Capacidad depósito: 16 litros.

PRESTACIONES



VELOCIDAD

Velocidad máxima 38 nudos

CONSUMO



Litros/hora

Recreo: ..... 8  
Máximas prestaciones: ..... 15

VIRTUDES

- Manejabilidad
- Diversión
- Mecánica probada

DEFECTOS

- Manejo engorroso fuera del agua

PRECIO EN LA CALLE:

920.000 pesetas con IVA

FICHA DEL COMPRADOR

**IMPORTADOR:** Derbi Nacional Motor. Motorellas (Barcelona).  
Tel.: (93) 593 09 00.

**GARANTIA:** 6 meses.

**PLAZO DE ENTREGA:** inmediato.



Los mandos son muy simples y con muy poca práctica se puede gozar de este divertido «juguete».



volcado se endereza sólo como un tentetieso, y además se queda dando vueltas en círculo al ralentí en el punto del percañe. Finalmente, digamos que no hay ninguna hélice que pudiera dañar a los bañistas o al mismo usuario.

El «pilotaje» del Jet-sky es sencillo y está al alcance de cualquiera que posea unas mínimas dotes de equilibrio. Obedece al acelerador con presteza y empuja con brío, no en vano son 52 los caballos de este bicilíndrico, y las curvas se toman con agilidad mediante el manillar, pero sobre todo inclinando el cuerpo. Con poca práctica cualquiera puede gozar del Jet-sky, en el que lo más difícil al principio es saber mantener un correcto equilibrio. Para facilitar el manejo a las personas inexpertas se ofrecen unos flotadores adicionales que incrementan de modo notable la estabilidad.

Si el mar está agitado las cosas se complican para los novatos, pero es el momento en que los expertos pueden divertirse de lo lindo saltando por las olas. Es hacer moto-cross, pero sin el peligro de las duras caídas por tierra. Es éste un ingenio divertido y apasionante en el mar o aguas tranquilas. Las servidumbres están en tierra, ya que es preciso transportarlo, bajarlo al mar y luego hacer toda la operación al revés y, en caso de utilización en aguas saladas, tener la precaución de desalinizarlo. En cuanto al consumo, éste depende de la conducción y puede cifrarse entre los cinco y diez litros la hora, según lo que se le dé al acelerador, pudiéndose llegar a un máximo de quince litros yendo «a saco». La velocidad que se

puede alcanzar es de unos cuarenta nudos, un valor muy respetable capaz de procurarnos sensaciones inolvidables. Digamos, por fin, que para poder utilizar el Jet-sky dentro de la legalidad es preciso estar en posesión del conocido «titulín», es decir, el primer nivel dentro de las titulaciones marítimas, y al alcance de todo el mundo, al tiempo que es preciso suscribir una póliza de seguro como en cualquier vehículo a motor.

VALOR PRECIO \*\*\*

Estamos ante un capricho, un ingenio pensado pura y simplemente para la diversión. Es por ello que hablar de precio pueda resultar algo muy subjetivo. Pagar novecientas veinte mil pesetas por el Jet-sky para algunos será una nimiedad, mientras que para otros será absolutamente inalcanzable. Vistos los precios de otros ingenios mecánicos, no podemos menos que decir que éste es un precio en consonancia a lo que Kawasaki nos ofrece a cambio de nuestro dinero: una mecánica elaborada, eficaz, fiable y potente. Para finalizar, hagamos una salvedad, y es que hemos probado el X-2, el más alto de la gama. Por debajo existen diferentes versiones que van desde un 300 centímetros cúbicos, con un precio de 555.000 pesetas, pasando por las de 430 y 530 centímetros cúbicos, hasta llegar a los que montan el propulsor de 635 centímetros cúbicos como el X-2, aunque en versión monoplaza. En suma, que hay para todos los gustos y bolsillos.

Texto y fotos: J. L. Aznar



# EL CINTURON POR FAVOR.



## EL CINTURON ES EL MEJOR SALVAVIDAS.

Hazte un favor, ponte el cinturón. O es que quieres estrellarte por la inercia en un posible choque, como si pesaras varias toneladas. Y te imaginas en un vuelco. Es obligatorio en carretera, para los viajeros delanteros. Pero, por favor, hasta que sea obligatorio, pónselos en ciudad, instálalo en los asientos traseros, úsalo en toda circunstancia. Reduce en una tercera parte las consecuencias graves del accidente. Ponte el mejor salvavidas. Por favor.



TE LO DICE UN AMIGO.

Dirección General de Tráfico





**M**añana,  
cuando despierte,  
despierte a la in-  
formación. EN VEINTE  
MINUTOS,

toda la información de todas partes. DE AQUI Y DE ALLA.  
DE DENTRO Y FUERA. Una visión  
rápida y objetiva. DE LO QUE ESTA PASANDO  
Y DE LO QUE VA A PASAR. **Infórmese**

**en serio.** EN DIEZ  
MINUTOS, la información de aquí mismo.

Para que antes de salir de casa esté al cabo  
de la calle. **Infórmese en SER.** Y ASI SUCESIVAMENTE,  
SIN PARAR, DE SEIS A NUEVE,

todas las mañanas. Dirige Luis Rodríguez

Olivares. **MATINAL SER,**  
**Información de 1ª**



PARA QUE NO LE TENGAN QUE CONTAR  
LO QUE ESTA MAÑANA CONTO LA RADIO.

**en la 1ª cadena de radio.**



LA RADIO. PORQUE ESCUCHAR ES DE SABIOS

RICARDO PEREZ ASOCIADOS

## JACKIE STEWART PROBO EL PEUGEOT 405 TURBO 16 BAJA POR ACCIDENTE

**E**l triple campeón del mundo de Fórmula 1 en 1969, 1971 y 1973, auténtica leyenda viviente de este deporte, tiene seguramente muchos recuerdos de su larga y brillante carrera deportiva. Unos gratos, como su victoria en Nurburgring en 1968, en unas condiciones de lluvia y niebla increíbles, su primer triunfo en Fórmula 1 en el British GP del 65 o la carrera que realizó en Monza en 1973, que significó su último título. Pero también están los de la otra cara de la



El mítico Jackie Stewart probó el Peugeot 405 Turbo 16 de Ari Vatanen una vez concluida la Baja Aragón. Contra todo pronóstico el experto volcó aparatosamente en los Monegros.





En el polvo de los Monegros Jackie Stewart daba tres vueltas de campana con el Peugeot 405 de Vatanen.

moneda, los que no se quieren evocar, y éste será el caso de la prueba que realizó del Peugeot 405 Turbo 16 de Ari Vatanen.

Conocida es la experiencia de Jackie Stewart como probador de vehículos de competición. Desde su retirada para dedicarse a su labor de relaciones públicas para diversas empresas relacionadas con el automóvil, el piloto escocés ha tenido la oportunidad de conocer la evolución técnica de los monoplazas de Fórmula 1.

Ahora y gracias a la multinacional del petróleo Elf, Stewart se encuentra realizando una sesión de pruebas con los diez mejores automóviles del mundo, entre los que ha ensayado el Penske PC18, el Jaguar XJRC, el Williams FW12C-Renault, el Lotus 101, el March CG891-Judd, los Benetton Ford, turbo y atmosférico; el Renault 21 Turbo del campeonato francés de Producción, lista en la que seguía el Peugeot 405 Turbo 16 «Gran Raid». Para ello, el piloto escocés se trasladaba en jet privado desde Ginebra a Zaragoza, acompañado de su hijo menor, Mark, y un equipo de operadores, para una sesión de vídeo con tomas interiores y exteriores en los terrenos de la prueba prólogo de la Baja en Pina de Ebro.

Grabadora en mano, el triple campeón del mundo de Fórmula 1 pasaba una revista minuciosa al Peugeot 405 Turbo 16, preguntando al director de explotación de Peugeot Talbot Sport, François Xavier Delfosse, acerca de la mecánica del vehículo y de los mil y un

botones e indicadores de su habitáculo. Como casi una premonición, Stewart preguntaba a su acompañante acerca de su conducción, reconociendo su inexperiencia con las cuatro ruedas motrices y motores turbo, teniendo como única referencia una prueba del Ford RS 200 acompañado del piloto británico Malcom Wilson, realizada en la pista de Boreham.

Enfundado en un mono ignífugo y con su casco blanco circundado por el «kirch» familiar, Jackie Stewart se sentaba en el Peugeot 405 Turbo 16 acompañado de Delfosse para tener un contacto más cercano con el «monstruo» del Teneré. Después de una vuelta al trazado de los Monegros, el Peugeot 405 Turbo 16 iba dejándose domesticar de la mano del escocés. La nube de polvo que dejaba el vehículo tras de sí quedaba oculta por una colina durante unos momentos. Habían pasado unos minutos y la estela de polvo seguía sin aparecer. De pronto, una llamada por



El campeón pasó revista al coche. Fue justo antes de ponerse el mono

radio. Jackie Stewart acababa de volcar el Peugeot 405 Turbo 16 justo a un kilómetro y medio de la salida del segundo bucle de la Baja para automóviles. El Peugeot 405 Turbo 16 había volado tras superar dos saltos a más de 150 kilómetros por hora, apoyándose sobre el costado izquierdo y efectuando tres vueltas de campana, para aterrizar sobre el techo a más de un centenar de metros.

El Peugeot 405 Turbo 16, unidad que debía tomar parte en el Rallye de los Faraones en octubre, quedaba en un estado lamentable, con toda la carrocería de Kevlar destruida, la suspensión trasera izquierda retorcida y la estructura con la barra antivuelco totalmente dañada, tras haber salvaguardado milagrosamente a sus dos ocupantes. «Era la segunda vez que pasaba a una velocidad, calculo yo, de ochenta a cien millas. Conocía los dos saltos, pero venía pensando en la chicane que viene después. Ha sido un problema de información. Yo quería haber tenido a Ari Vatanen para que me enseñase la técnica de su conducción. En otras palabras, que me "condujese". Hay un neumático bajo de presión, pero no creo que fuese la causa directa, sino una consecuencia del primer impacto.» Jackie Stewart, igual de tranquilo que antes, tomaba de nuevo la grabadora y procedía a repasar el estado del vehículo, para volver media hora después al aeropuerto de Zaragoza y volar a su casa. Era la tranquilidad de un triple campeón del mundo de Fórmula 1.

Texto y fotos: Esteban Delgado



MARCH-ALFA ROMEO 89 CE

# A LA CONQUISTA DE AMERICA

**E**l estreno del March Alfa Romeo en el Campeonato CART americano no pudo ser más prometedor, y en la primera prueba que ha disputado, el Gran Premio de Detroit, el piloto colombiano Roberto Guerrero logró la octava posi-

ción, buena si tenemos en cuenta que se trataba de la primera carrera del Alfa Romeo en esta especialidad, tras una larga ausencia. Alfa Romeo buscaba un compañero para su aventura americana y lo encontraba en March Engineering, una com-

pañía con gran experiencia en este tipo de competiciones y que ha logrado 59 victorias a lo largo de las últimas ocho temporadas. La encargada del diseño del motor para el coche del Campeonato CART era Alfacorse, el departamento de competición de Alfa Romeo, al-



El estreno en Detroit fue muy prometedor.

**FICHA TECNICA**

**MOTOR.** Disposición: 8 cilindros en V. Cilindrada: 2.648 c.c. Compresión: 11 a 1. Válvulas por cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica con dos inyector/cilindro. Combustible: Metanol. Chasis: Aluminio. Distancia entre ejes: 2,85 m. Longitud: 4,67 m. Peso: 703 kg. Capacidad depósito de combustible: 151 litros.

frente del cual estaba el ingeniero Claudio Lombardi, el responsable de las últimas victorias de Lancia en el Campeonato de Rallyes.

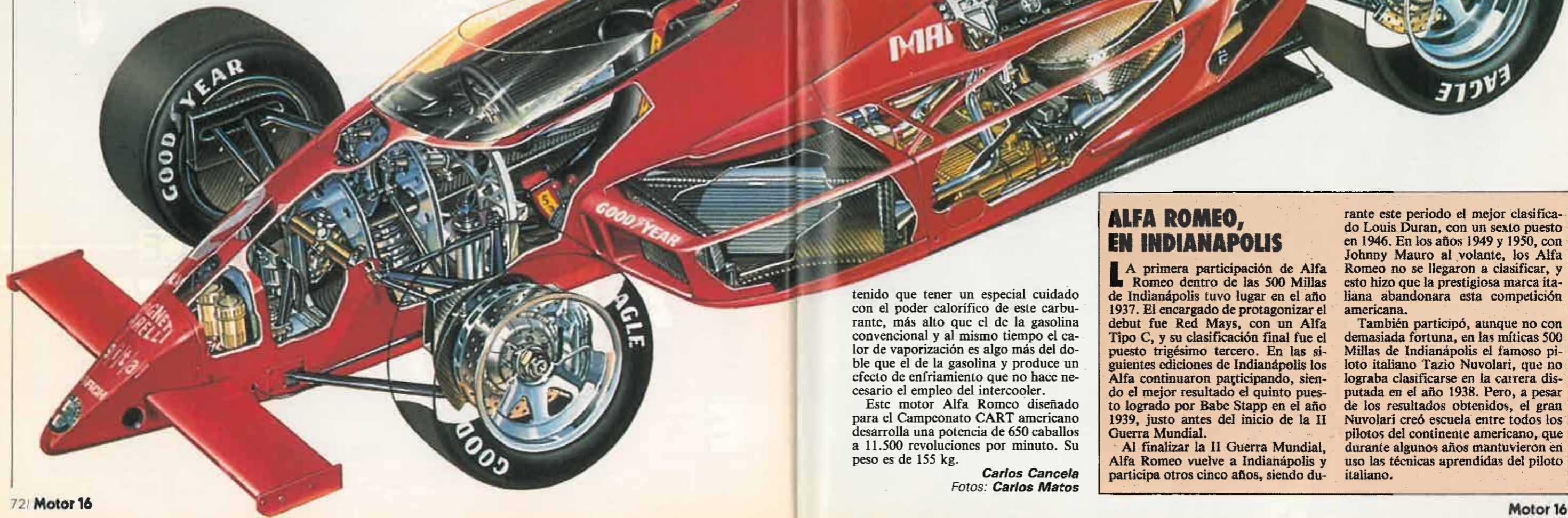
El March Alfa Romeo 89 CE, como se denomina el coche con el que Roberto Guerrero logró esa octava plaza, fue diseñado por Maurice Philippe, un hombre con una gran experiencia en el Campeonato CART, empleando sistemas de diseño por ordenador para lo-

grar la mejor aerodinámica. En las suspensiones se ha empleado el magnesio, buscando el mínimo de peso.

En lo que se refiere a su carrocería, y tras numerosos ensayos en un túnel de viento, se limitó al máximo el número de componentes para reducir de esta manera las turbulencias. El posicionamiento de los radiadores de agua y de aceite se ha realizado de forma simétrica, logrando con ello un mejor equilibrio del coche.

En cuanto a su planta motriz, es un ocho cilindros en V a 90 grados con doble árbol de levas en cabeza por cada fila de cilindros y cuatro válvulas por cilindro. El combustible empleado para este motor, como es reglamentario en el Campeonato CART, es el metanol. La cilindrada es de 2.648 centímetros cúbicos, e incorpora turbocompresor y un complejo sistema de inyección desarrollado por Magnetti Marelli, con dos inyectores por cilindro.

El empleo del metanol ha creado problemas a los diseñadores, que han



tenido que tener un especial cuidado con el poder calorífico de este carburante, más alto que el de la gasolina convencional y al mismo tiempo el calor de vaporización es algo más del doble que el de la gasolina y produce un efecto de enfriamiento que no hace necesario el empleo del intercooler.

Este motor Alfa Romeo diseñado para el Campeonato CART americano desarrolla una potencia de 650 caballos a 11.500 revoluciones por minuto. Su peso es de 155 kg.

Carlos Cancela  
Fotos: Carlos Matos



Diseñado para el Campeonato CART, el Alfa Romeo 89 CE está impulsado por un motor March de ocho cilindros en V y cuatro válvulas por cilindro.

**ALFA ROMEO, EN INDIANAPOLIS**

La primera participación de Alfa Romeo dentro de las 500 Millas de Indianápolis tuvo lugar en el año 1937. El encargado de protagonizar el debut fue Red Mays, con un Alfa Tipo C, y su clasificación final fue el puesto trigésimo tercero. En las siguientes ediciones de Indianápolis los Alfa continuaron participando, siendo el mejor resultado el quinto puesto logrado por Babe Stapp en el año 1939, justo antes del inicio de la II Guerra Mundial.

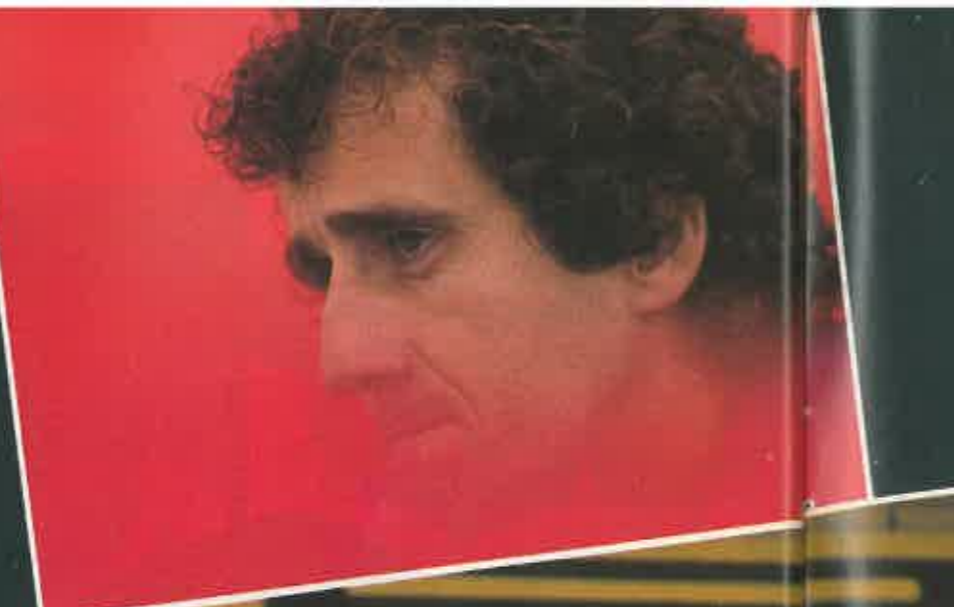
Al finalizar la II Guerra Mundial, Alfa Romeo vuelve a Indianápolis y participa otros cinco años, siendo du-

rante este periodo el mejor clasificado Louis Duran, con un sexto puesto en 1946. En los años 1949 y 1950, con Johnny Mauro al volante, los Alfa Romeo no se llegaron a clasificar, y esto hizo que la prestigiosa marca italiana abandonara esta competición americana.

También participó, aunque no con demasiada fortuna, en las míticas 500 Millas de Indianápolis el famoso piloto italiano Tazio Nuvolari, que no lograba clasificarse en la carrera disputada en el año 1938. Pero, a pesar de los resultados obtenidos, el gran Nuvolari creó escuela entre todos los pilotos del continente americano, que durante algunos años mantuvieron en uso las técnicas aprendidas del piloto italiano.

G.P. DE ALEMANIA

# SENNA, PROST: ACOSO Y DERRIBO



PIRELLI



Senna mereció la victoria, pese a que al final le ganó a Prost por un problema mecánico.



En una carrera magistral, en la que se ha conjugado la buena y la mala suerte con la más refinada técnica de conducción, Ayrton Senna y Alain Prost convirtieron el Gran Premio de Alemania en un festival McLaren. Senna se subió a lo más alto del pódium a raíz de que Prost encontrara en el cambio de su coche el segundo y peor rival. En Hockenheim, McLaren volvió a reiterar desde un principio su hegemonía frente a todos los demás equipos:

Enviado especial  
**Gigi Corbetta**

**N**IGEL Mansell no logró reducir los dos segundos que le separaban de Senna en la sesión de clasificación para la

parrilla de salida y de nada valieron los nuevos motores potenciados y aligerados. Los coches del «Cavallino» han estado en el mismo nivel de inferioridad que se ha venido comprobando a lo largo de los anteriores ocho grandes premios. Por el contrario, se vio claramente que entre las escuderías punteras



fue Benetton la que logró una mejor evolución de su B189, así como del recién estrenado motor Ford-Cosworth.

Estaba claro que de no haber problemas técnicos, nadie podía contrarrestar la superioridad de Senna y así ocurrió desde el momento en que se dio la salida. La agresividad del brasileño era más acusada que nunca, debido a los problemas técnicos que últimamente le restaron posibilidades de luchar contra Prost.

Desde el momento en que se encendió la luz verde del semáforo de salida, Senna tomó el mando de la carrera y Prost, más motivado que nunca, le siguió de cerca durante las primeras diecinueve vueltas, momento en el que decidió ser el primero en cambiar neumáticos con la esperanza de que sus mecánicos tardaran menos que con Senna y así poder colocarse en primera posición, con el firme propósito de aguantar hasta el final. En cierto modo así ocurrió, ya que a pesar de los dieciocho segundos que tardó Prost en abandonar el box, la parada de Senna se prolongó hasta casi veintitrés, a causa de un problema de fijación de la rueda trasera izquierda. Desde el regreso de Senna a la pista, la distancia respecto a Prost se fue aminorando, hasta establecerse en unos dos segundos a pocas vueltas del final. Ambos pilotos conducían al límite, aunque la superioridad de Senna se ponía de manifiesto al registrar sucesivamente el mejor tiempo en cada vuelta. A pesar de su esfuerzo, le era imposible alcanzar a Prost que, a pocas vueltas del final, rodaba en primera posición apurando al máximo la conducción. El imprevisto para el piloto francés sucedió exactamente a tres vueltas del final, en el momento en que Prost detectó que la sexta velocidad de su cambio había dejado de existir. Senna le adelantó y en lo que quedaba de carrera logró una ventaja de algo más de dieciocho segundos sobre «el profesor».



Giovanna Amati es el único apoyo moral de Luis Pérez-Sala en los circuitos.

## POLEMICA, ENIGMA O CIENCIA FICCION

UNA serie de factores negativos no permitieron a Luis Pérez-Sala poder clasificarse para la parrilla de salida. En cada Gran Premio hay cuatro pilotos que no se clasifican, y un mal resultado de esta clase tiene su importancia, pero no hay que verlo como algo trágico. Sin embargo, la polémica ha rodeado la sesión de clasificación de Luis Pérez-Sala, en la que por dieciséis milésimas se vio adelantado por Michele Alboreto. Por lo visto, ocurrió que Pierluigi Martini registró el tiempo de 1.47.380, un segundo más rápido que las vueltas anteriores y equivalente al puesto decimotercero de la parrilla. Esto sucedió a raíz de montar unos neumáticos de clasificación marcados con una señal verde y sin variar de modo alguno las regulaciones de su monoplaza.

Automáticamente se empezó a especular sobre el hecho de que a Luis no

le dieron neumáticos con la señal verde y que los de Martini eran especiales, creando así un serio conflicto moral en el seno de la escudería y con los técnicos de Pirelli. Sin lugar a dudas, el hecho de que Martini rodara un segundo más rápido con sólo cambiar los neumáticos, es en cierto modo curioso. Por otra parte, Giancarlo Minardi—titular de la escudería— y Dario Calzavara—ingeniero jefe de Pirelli— negaron rotundamente la existencia de neumáticos especiales y, por lo tanto, el posible favoritismo respecto a Martini.

La polémica a este respecto se propagó rápidamente por los boxes, hasta el extremo de que los directores técnicos de Brabham y Escudería Italia pidieron a Calzavara una aclaración al respecto y sobre la existencia de los «neumáticos mágicos». Con pruebas tangibles, los técnicos de Pirelli demostraron a sus interlocutores que otros neumáticos contrasñados con una marca verde habían sido utilizados por pilotos de Osella, Dallara y Brabham indiscriminadamente y sin resultados especialmente brillantes. A pesar de esto, la polémica seguía como la maleza roja, hasta el extremo de tomar un cariz de película policíaca que desembocó en una verdadera investigación sobre lo ocurrido. La semana anterior al Gran Premio, Pirelli ensayó en Hockenheim unos neumáticos especiales de clasificación que en el Gran Premio fueron denegados a todas las escuderías abastecidas por ellos, por no haber existencia ni posibilidad de fabricación. A su vez, si Pirelli se hubiese guardado en «la manga» un juego de estos nuevos neumáticos, jamás los habría negado a Brabham o a Dallara para dárselos a Martini, que antes del «mágico tiempo» estaba clasificado en una posición comprendida entre la decimoctava y vigésimo primera. De haber hecho tal favoritismo, se hubiera ganado la enemistad de las escuderías Brab-



ham y Dallara, que resultan ser sus equipos punteros y que en el momento de la clasificación tenían a Stefano Modena, Alex Caffi y Andrea de Cesaris en peor posición que el italiano Pierluigi Martini.

Otro aspecto a contemplar es que las marcas de colores en los neumáticos corresponden al ciclo de fabricación, y en las pruebas llevadas a cabo la semana anterior, los neumáticos de clasificación experimentales estaban marcados con una señal roja y blanca y el mejor resultado obtenido con ellos lo obtuvo Modena, sin variar nada en el coche, con un tiempo que no alcanzó el medio segundo de mejoría respecto a los obtenidos con los neumáticos normales de clasificación.

El misterio es cada vez menos misterio, si se considera que, en el caso de un claro favoritismo hacia Martini, Pirelli disimularía los neumáticos y no los hubiera contrastado con una señal tan visible como para poder ser descubierta a simple vista. También hay que sopesar el hecho evidente de que a Pirelli no le favorece en absoluto ver cómo un coche equipado con sus neumáticos no se clasifique, lo que, sumado al fracaso en las preclasificaciones de Nicola Larini y Piercarlo Ghinzani, hizo que únicamente cinco de los ocho coches

patrocinados pudieron tomar la salida en Hockenheim.

Las especulaciones, las suposiciones, las elucubraciones y las evidencias poco evidentes, no solucionan los problemas de Luis; son simplemente la tramoya folklórica que le rodea, que a él le «resbala» y además, en cierto modo, le perjudica.

El resultado del Gran Premio de Inglaterra fue para todos el principio de

un viaje hacia el futuro esperanzado; sin embargo, lo ocurrido en el circuito alemán de Hockenheim ha significado el regreso al pasado. Luis carece en estos momentos de cobijo psicológico en el equipo y la falta de entendimiento con los técnicos adictos a su coche genera una situación compleja, que resta a Luis la motivación necesaria para sentirse ilusionado a los mandos de un Fórmula 1.



Tercer puesto para Nigel Mansell.





## HOCKENHEIM EN BREVE

**J**ohn Barnard no va a volver a McLaren, en contra de lo que se había rumoreado la pasada semana. Al parecer, su futuro está ligado a la Ford y todo parece indicar que Barnard pasará a ser el director técnico de Benetton en sustitución de Rory Byrne, que ha expresado su deseo de abandonar la escudería italo-inglesa.

- El piloto italo-francés Jean Alesi ha firmado un contrato con Tyrrell para la próxima temporada. El deseo del patrón Ken Tyrrell era de asegurar por la duración de tres años la presencia de Alesi en el equipo; sin embargo, el piloto se ha negado rotundamente a esa fórmula de contrato.
- Michele Alboreto ha pasado el examen de admisión por los pelos. En la sesión de preclasificación logró situarse último de los cuatro pilotos seleccionados por sólo una milésima de segundo, equivalente a 6,7 centímetros sobre Yannick Dalmas. Posteriormente logró clasificarse para la parrilla de salida por dieciséis milésimas de segundo sobre Pérez-Sala.

- En esta semana el equipo Ferrari probará en el circuito de Imola unos nuevos amortiguadores Bilstein, especialmente contruidos para los monoplazas de Maranello. Por lo visto, las exigencias de Ferrari no podían ser atendidas por la marca Koni —actual proveedor de amortiguadores— razón por la cual se ha entablado una colaboración con Bilstein.
- Por primera vez en la Fórmula 1 se han ensayado tapacubos en las llantas delanteras. El experimento se llevó a cabo en el Lotus 101T de Nelson Piquet y por ocurrencia de Frank Dernie —director técnico de Lotus—. Los resultados fueron nulos y, por lo tanto, no se llegaron a utilizar en la carrera.
- En esta ocasión le tocó a Ferrari montar el minirrepetidor de televisión que permite hacer tomas desde el monoplaza. Cesare Fiorio exigió que se variara el ángulo de visión de la cámara para evitar la posible lectura de los datos que aparecen en el panel de mandos.

En esta ocasión, la complejidad hidráulica del cambio Ferrari no planteó problemas; sin embargo, la testarudez de Gerhard Berger quitó a la escudería de Maranello la oportunidad de ocupar la cuarta posición en la clasificación final. Con la agresividad que le caracteriza, Berger ocupó la tercera posición aguantando la presión de Mansell, que a lo largo de todo el fin de semana se había mostrado mucho más rápido que Berger. Este último, en los primeros compases de la carrera llegó a la segunda «chicane» talonado por Mansell, que se disponía a adelantarlo y, por no ceder, se pasó de frenada estando con las dos ruedas derechas sobre el bordillo. Esto causó el reventón del neumático posterior, a raíz de lo cual el austríaco perdió el control de su coche, que se levantó del suelo y posteriormente fue a caer de morro, momento en el que se desprendió el alerón delantero que por poco no fue a caer sobre Berger. A partir de ese momento, la carrera de Mansell fue rutinaria y cruzó la meta en tercera posición sin haber luchado por ella y dándose cuenta que la diferencia entre Ferrari y McLaren sigue siendo la misma.

Aunque en un principio los Williams Renault parecían capacitados para aguantar la marcha de la carrera, todo terminó de forma triste para la escudería de Dudcot. Después de hacer un esfuerzo sobrehumano para gobernar su coche que hacía de todo menos estar en la pista, Riccardo Patrese se resignó a dejar paso a Alessandro Nannini y posteriormente a Emanuele Pirro. La carrera se tiñó de monotonía para Patrese y gracias al abandono de los que le precedían pudo clasificarse en cuarto lugar, a una vuelta de Senna. Por el contrario, su compañero Thierry Boutsen chocó contra Pirro y fue a dar contra una protección destrozando la suspensión posterior derecha. Pero éste no fue el único percance protagonizado por Pirro, que después del abandono de Nannini por un problema eléctrico en el motor, pasó a ocupar la cuarta posición hasta la vuelta diecisiete, y la tercera en las dos vueltas siguientes, aprovechando la parada de Mansell en boxes. Al llegar a la curva que da acceso a la zona del «estadio», Pirro pareció perder el control de su Benetton B189 y fue a estrellarse contra los cubos de señalización que, afortunadamente, son de polyspan. Pirro fue sacado de su monoplaza sin conocimiento y tardó varios minutos hasta volver en sí. Más tarde se supo que la postura extremadamente sacrificada a que obliga el habitáculo le había sometido a un esfuerzo físico insoportable que Pirro no pudo aguantar más de cincuenta minutos y que le causó una lipotimia. La evidente validez del nuevo Benetton se ha puesto de manifiesto, así como la del motor Ford-Cosworth que se mostró el más rá-



Riccardo Patrese logró milagrosamente ocupar la cuarta posición.

pido en recta después de los Honda.

Además de los sustos, no faltaron las sorpresas en Hockenheim, como por ejemplo, ver a Nelson Piquet de nuevo en quinta posición. Pero, la sorpresa más desconcertante fue la actuación de Satoru Nakajima que partió de la decimosexta posición y remontó hasta ocupar el séptimo lugar al cumplirse la vuelta trigésimo sexta, momento en que se disponía a dar alcance a Piquet. Tan brillante actuación no tiene una explicación lógica, aunque todos los pilotos, por malos que sean, han tenido «su carrera y su día». La emoción embriagó a Nakajima que rodaba muy por encima de sus posibilidades y todo terminó en un trompo que le obligó a retirarse. Algo similar le ocurrió a Jean Alesi, el piloto «revelación» que ha sorprendido desde su aparición en el Gran Premio de Francia. Alesi disputó una carrera brillante a los mandos del Tyrrel 018 y remontó hasta la sexta posición, después de luchar con Piquet, Patrese, Warwick y Gugelmin. Preso de la ob-

sesión de dar alcance a Piquet, que se le resistía, entró pasado de frenada en la primera curva del «Estadio» y la arriesgada maniobra terminó en un trompo. Afortunadamente pudo mantener el motor en marcha y así volver a salir a la pista.

En esta ocasión, Warwick llevó al desastroso Arrows A11 hasta la sexta posición, seguido por De Cesaris, que hizo una carrera inexplicablemente regular, sin «locuras».

Uno de los piques más prolongados y emocionantes fue el que mantuvo Martin Brundle y Pierluigi Martini, que se resolvió a favor del piloto de Brabham. Al margen de esto, el Minardi M188 de Martini mejoró sensiblemente el comportamiento a medida que se gastaba el combustible y después de cambiar los neumáticos. En el momento de la llegada, sólo veinticuatro milésimas separaban a los dos pilotos, que lucharon sin cuartel durante más de media carrera y que les diferenciaron las prestaciones de sus monoplazas.



Alessandro Nannini llevó a cabo una conducción superespectacular.

## PARRILLA DE SALIDA

2. A. Prost (McLaren-Honda) 1'43.295	1. A. Senna (McLaren-Honda) 1'42.300
28. G. Berger (Ferrari) 1'44.467	27. N. Mansell (Ferrari) 1'44.020
5. T. Boutsen (Williams-Renault) 1'44.702	6. R. Patrese (Williams-Renault) 1'44.511
11. N. Piquet (Lotus-Judd) 1'45.475	19. A. Nannini (Benetton-Ford) 1'45.033
4. J. Alesi (Tyrrell-Ford) 1'46.888	20. E. Pirro (Benetton-Ford) 1'45.845
7. M. Brundle (Brabham-Judd) 1'47.216	26. O. Grouillard (Ligier) 1'46.893
15. M. Gugelmin (March-Judd) 1'47.387	23. P. Martini (Minardi-Ford) 1'47.389
8. S. Modena (Brabham-Judd) 1'47.511	30. P. Allot (Lola-Lamborghini) 1'46.486
12. S. Nakajima (Lotus-Judd) 1'47.663	9. D. Warwick (Arrows-Ford) 1'47.533
21. A. Caffi (BMS Dallara) 1'47.679	3. J. Palmer (Tyrrell-Ford) 1'47.676
16. I. Capelli (March-Judd) 1'48.078	22. A. de Cesaris (BMS Dallara) 1'47.879
36. S. Johansson (Onyx-Ford) 1'48.348	25. R. Arnoux (Ligier-Ford) 1'49.266
29. M. Alboreto (Lola-Lamborghini) 1'48.670	10. E. Cheever (Arrows-Ford) 1'48.396

NO PRECLASIFICADOS: Y. Dalmas, 1'47.920 N. Larini, 1'48.301 G. Tarquini, 1'48.448 P. Ghinzani, 1'48.564 R. Moreno, 1'48.567 P. Raphael, 1'48.780 G. Fontek, 1'49.458 A. Suzuki, 1'49.527 B. Schneider, 1'50.455

NO CLASIFICADOS: L. P. Sala, 1'48.686 B. Gachot, 1'49.004 C. Danner, 1'49.767, V. Weidler, 1'49.770

## CLASIFICACION FINAL

1.º A. Senna (McLaren), 1'45'884
2.º A. Prost (McLaren), a 18'151
3.º N. Mansell (Ferrari), a 1'23'254
4.º R. Patrese (Williams), a 1 vuelta
5.º N. Piquet (Lotus), a 1 vuelta
6.º D. Warwick (Arrows), a 1 vuelta
7.º A. de Cesaris (BMS Dallara), a 1 vuelta
8.º M. Brundle (Brabham), a 1 vuelta
9.º P. Martini (Minardi), a 1 vuelta
10.º J. Alesi (Tyrrell), a 2 vueltas
11.º R. Arnoux (Ligier), a 3 vueltas
12.º R. Cheever (Arrows), a 5 vueltas

## CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1.º Alan Prost, 53 puntos	2.º Ayrton Senna, 36	3.º Nigel Mansell y Riccardo Patrese, 25	5.º Thierry Boutsen, 13
6.º Alessandro Nannini, 12	7.º Nelson Piquet, 8	8.º Michele Alboreto, 6	9.º Derek Warwick y Johnny Herbert, 5
11.º Andrea de Cesaris, Mauricio Gugelmin, Eddie Cheever, Stefano Modena y Alex Caffi, 4	16.º Christian Danner y Jean Alesi, 3	18.º René Arnoux, Stephan Johansson y Pierluigi Martini, 2	21.º Gabriele Tarquini, Olivier Grouillard, Martin Brundle, Luis Pérez-Sala y Jonathan Palmer, 1

## CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1.º McLaren-Honda, 89 puntos	2.º Williams-Renault, 34	3.º Ferrari, 25	4.º Benetton-Ford, 17	5.º Tyrrell-Ford, 10
6.º Arrows-Ford, 9	7.º Lotus-Judd y BMS Dallara, 8	9.º Brabham-Judd, 5	10.º March-Judd, 4	11.º Rial-Ford, Minardi-Ford y Ligier-Ford, 3
14.º Onyx-Ford, 2	15.º AGS-Ford, 1			





24 HORAS DE SPA

## FIN DE LA HEGEMONIA BMW

LOS Ford Sierra Cosworth preparados por Eggenberger han sido los dominadores de las 24 Horas de Spa. El vencedor ha sido el pilotado por Brancatelli-

Schneider-Percy, que de esta forma le arrebatan a BMW la hegemonía que venía manteniendo en esta carrera. La victoria del equipo Ford se fragó después de 24 interminables horas, en las que salvo dos ocasiones en las que llovió, se caracterizaron por un sofocante calor. En un principio parecía que de nuevo se iba

a imponer un BMW, el pilotado por Ravaglia-Herger-Giroix, y cuando marchaban con una vuelta de diferencia sobre su más inmediatos perseguidores, Giroix se equivocó en la elección de neumáticos. Hay que destacar en esta carrera al primer clasificado de Gr. N, un Porsche 944 privado que tenía la particularidad de usar catalizador y gasolina sin plomo.

F-3000 INGLESA

## ALBACETE, SIN SUERTE

ANTONIO Albacete, tras lograr un cuarto puesto en Snetterton, se mostraba plétórico de moral después de la racha de mala suerte que había venido atravesando, más aun al contar con un nuevo motor Cosworth. Pero sus ilusiones se han vis-



## Boxes

TRAS sus dos victorias consecutivas en los rallyes San Agustín (Avilés) y Ciudad de Cristal (La Coruña), el piloto asturiano Daniel Alonso se perfila como el máximo rival de Antonio Ponce en la Copa de España. Ambos se enfrentarán en el Rallye Rías Bajas, el 12 de agosto. La prueba viguesa celebra este año su 25 aniversario, esperando recuperar la puntuabilidad para el Campeonato de España. Además de los dos pilotos anteriormente citados, hay que significar la presencia de Marc Etchebers y Piñeiro, ambos sobre Sierra Cosworth. A diferencia de ediciones anteriores, el bucle clásico de la zona de Mondariz se realizará por la mañana y la zona de Vincios por la noche.

EL Tribunal de Apelación no ha admitido la presentada por el equipo BMW-Blaupunkt sobre la sentencia del Rallye de Orense. Sin embargo, la

Escudería Orense ha apelado la primera sentencia, por lo que las cosas vuelven a estar como estaban: en el aire.

MANUEL Santos va a participar en el Campeonato de Europa de Camiones con un Man de 800 caballos de potencia, equipado con una caja de cambios automática ZF. El equipo debutará en la próxima carrera, que se disputará en Silverstone los días 12 y 13 de agosto. El principal sponsor de este interesante proyecto es CEPSA.

GUILLELMO Barreras no tomará parte en el Rallye de Argentina al disputarse el presupuesto y no contar con un patrocinador. Por otro lado, también se le pone muy difícil acudir al RAC de Inglaterra. El presupuesto estimado para correr con un R-11 Turbo es de unos seis millones de pesetas, aproximadamente.

TRAS la resolución del Tribunal Nacional de Apelación, la clasificación del Rallye de Tierra de Lugo queda de la siguiente manera: 1.º Trelles, 2.º

Servía, 3.º Puras, 4.º Aldecoa, 5.º Barreras, 6.º «Paxti»..., 13.º Zanini.

SI hace unos días dábamos cuenta del accidente de «Champi» Herberos, ahora debemos hacerlo con Alberto Puig. Ha sido atropellado por un coche que se saltó un semáforo cuando el piloto de Yamaha-Ducados paseaba por Palma de Mallorca. Las consecuencias son heridas en el tobillo y distensión de ligamentos en la muñeca derecha.

TRAS la dimisión de Fred Bushell, presidente de Lotus, y de Peter Warr, director del equipo, el ex piloto de Fórmula 1 Jackie Stewart está manteniendo contactos para hacerse cargo de la escudería. En ese caso el campeón de golf australiano Greg Norman financiaría en un buen porcentaje al equipo.

PEUGEOT ha confirmado que, tras el cambio de reglamentación por parte de la FISA, van a participar en la próxima edición del Paris-Dakar. Lo harán con cuatro coches, dos 405 Turbo 16 y dos 205 Turbo 16. Por el

momento, el único piloto que han confirmado es Jackie Ickx. Vatanen, debido a su cada vez más estrecha colaboración con Mitsubishi, podría tomar parte con esta marca japonesa. Se baraja el nombre de Jackie Stewart para sustituir al finlandés. SIGUIENDO con el Paris-Dakar, todo hace indicar que Patrick Tambay puede participar con un Lada. Como ya se sabe, la marca está preparando un Samara muy evolucionado con el que confían realizar un buen papel.

LA Federación Española de Automovilismo ha dado a conocer las últimas modificaciones del reglamento del Campeonato de Producción, y avisa de que sólo se podrá cambiar una vez de vehículo. También ha establecido unos nuevos pesos para algunos vehículos. Así el R-21 Turbo puede pesar 1.000 kilogramos, mientras que el Toyota Celica se puede quedar en 1.050.

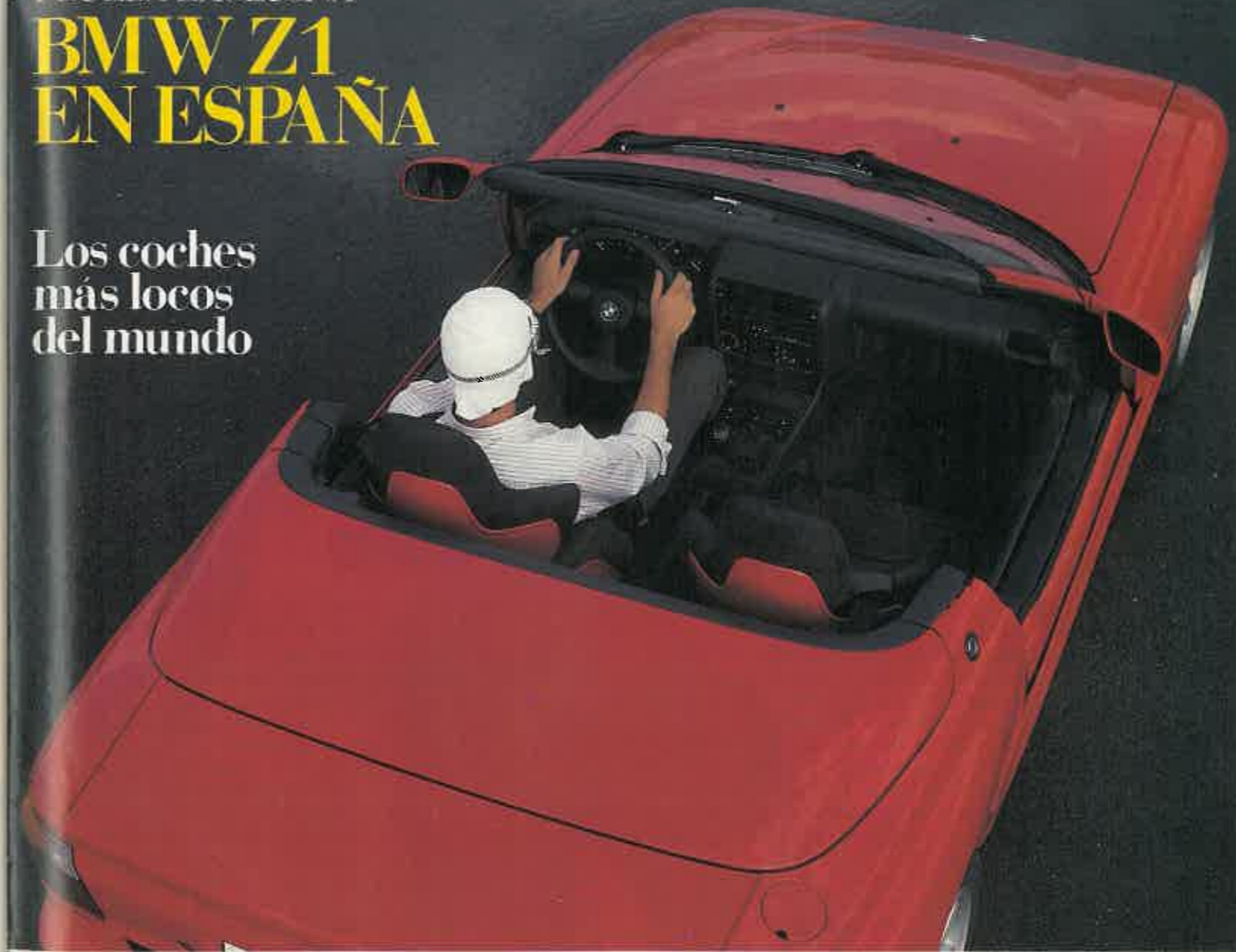
# GRAN AUTO 16

AÑO 1 • NÚM. 6 • AGOSTO 1988 • 475 PTAS

PRUEBA EXCLUSIVA

## BMW Z1 EN ESPAÑA

### Los coches más locos del mundo



## PROBADO EN ESPAÑA

No se pierda el próximo número de Gran Auto 16. El BMW Z1 ha sido probado en España por nuestros especialistas. Disfrute con el CADILLAC ALLANTE, la gama del ROVER 800, y el MITSUBISHI 1.300. Además, escriben Luis Carandell y Almudena Grandes. Conozca a Jay Ohrberg, creador de los coches más locos del mundo. Y sepa también todo lo necesario para ganar un rallye del Campeonato del Mundo. Todo esto, en el próximo número de GRAN AUTO 16. La revista de coches... con clase. No la deje pasar.



BALLESTA



## El verano de las colas



J. M. CASANOVAS

**B**ARCELONA está en obras y se ha convertido en un auténtico embudo. Las calles están levantadas y los problemas de tráfico rozan el caos. Si a ello añadimos que padecemos un calor africano con una humedad irrespirable, comprenderán fácilmente que deseemos marcharnos de vacaciones corriendo...

El drama es que cuando cogemos el coche e intentamos escaparnos a la playa, todavía es peor. Para llegar a la Costa Brava un fin de semana hay que cargarse de paciencia y de tiempo. Para cubrir 100 ó 120 kilómetros se pueden necesitar fácilmente tres o cuatro horas. Es algo alucinante. Conocemos casos de libro Guinness.

Salieron a las doce de la noche de Playa de Aro y llegaron a las cinco de la madrugada del lunes a la Ciudad Condal.

Es el tema del verano, las colas. El tráfico en las autopistas catalanas ha aumentado un 21 por ciento respecto al año anterior, y la cifra de accidentes graves se ha disparado de forma alarmante. Los hospitales no dan abasto de jóvenes accidentados en moto, y la Guardia Civil rellena más hojas de atestados que nunca.

El panorama es como para comprar un aparato de aire acondicionado, encerrarse en casa y leer un buen libro.

Las vacaciones, entre el calor, las colas y los precios, comienzan de color de rosa y acaban al borde del stress. Y menos mal que este año han venido menos turistas de alpargata, de los que no aportan nada y encima provocan escándalos.

Como decía un castizo, las carreteras españolas no son de chicle, ni se alargan ni se ensanchan. Cada día hay más coches y la problemática se tiene que analizar con visión de futuro. Que nuestra red viaria se ha quedado anticuada no es noticia. Que existe un plan de puesta al día es conocido. Lo preocupante es que se puede llegar tarde; dicho en otras palabras, vamos tan desfasados a nivel de autopistas y autovías, que corremos el riesgo de no poder ponernos jamás al día.

No se crean que tengo la «depre» o me he vuelto un pesimista convencido; simplemente sucede que me he quedado atrapado en un par de embotellamientos de los que hacen época y lo he visto muy negro. Lo que antes se hacía en quince minutos, ahora necesita tres veces más de tiempo. Concretamente, los accesos a Barcelona en verano ya parecen la entrada a la isla de Manhattan. Colas y colas.

El que tarde menos de una hora para llegar a su puesto de trabajo en verano viviendo fuera de Barcelona que tire la primera...

¿Qué pinna Eristoff en tu historia?



VODKA  
**ERISTOFF**

Un lenguaje distinto.

MCCANN

3 Y 5 PUERTAS

# Citroën AX GT ¡Genial!



Aire acondicionado en opción.

EL AX GT DEJA A SU COMPETENCIA EN CUADRO

	AX GT					
CILINDRADA (CM <sup>3</sup> )	1.360	1.297	1.392	1.461	1.397	1.301
POTENCIA CV	85	70	75	85	72	65
ACELERACION 0 A 100 KM/H (SEGUNDOS)	9,3	12,5	12,0	12,2	11,5	11,5
VELOCIDAD MAXIMA (KM/H)	180	170	165	175	166	165
CONSUMOS A 90 KM/H (LITROS)	4,9	4,9	5,2	4,8	5,0	4,9
COEFICIENTE Cx	0,31	0,36	0,40	0,36	0,35	0,34
SUPERFICIE HABITABLE (M <sup>2</sup> )	3,13	2,97	3,01	3,10	3,08	2,91

Quando un Citroën AX GT sale lanzado, no hay coche de su categoría que pueda darle alcance.

No pueden alcanzarlo por sus prestaciones; por sus 180 Km/h de velocidad máxima; por su aceleración fulgurante, sólo 9,3 segundos para ponerse a 100 Km/h; y es que 85 caballos de potencia le dan toda la fuerza necesaria para salir lanzado.

No pueden darle alcance en materia de seguridad, ni en fiabilidad, ni en estabilidad. Por su suspensión independiente y sus neumáticos de perfil bajo. Por su sistema de barras

antibalceo delanteras y traseras. Porque es un coche concebido con tecnología de futuro. Un líder en habitabilidad disponible en versión 3 ó 5 puertas.

No pueden aproximarse a su economía; por su bajo consumo (4,9 litros/100 Km), por su economía de mantenimiento; por su relación calidad-precio.



## Citroën AX GT



No pueden ofrecer su nivel de equipamiento, porque incluye, de serie, luneta trasera térmica con limpiavientos, pre-equipo de radio, asientos traseros separados, volante deportivo, etcétera. Su excelente equipamiento se completa con un pack opcional, a muy buen precio, formado por: elevalunas eléctrico, cierre centralizado, lunas tintadas, llantas de aleación y pintura metalizada. Además el Citroën AX GT ofrece la posibilidad de incorporar el sistema de aire acondicionado.

Quando un Citroën AX GT sale lanzado, no trates de darle alcance. No hay modo de alcanzar a un coche genial.

A FONDO

NISSAN PATROL TOP LINE TD Y GASOLINA

# Motor 16

5 de agosto de 1989 • Núm. 302 • 275 ptas.

## ASI ES EL NUEVO VW GOLF



## EL ACCIDENTE DE JACKIE STEWART

# SUPER BMW

## 850 i

- 6 VELOCIDADES
- 12 CILINDROS
- 250 KM/H



## 928 S4 GT: PRUEBA DEL PORSCHE MAS POTENTE



LEIT MOTIV / RSCG