



**PRUEBA DEL VECTRA 2.000 16 VALVULAS**

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

7 de octubre de 1989

Núm. 311 • 275 ptas.

# LA REVOLUCION FRANCESA

**EXCLUSIVA**



## EL NUEVO PEUGEOT 605 Y SUS RIVALES



**BMW 530 i**



**CITROËN XM**



**OPEL SENATOR**



**FOTOS ESPIA**

## LOS JAGUAR DE LOS 90





PAG. 14: PRUEBA DEL BX 4x4

# Senna, el magnífico

**D**ECIR que Ayrton Senna es el mejor piloto de todos los tiempos puede levantar ampollas. Son varias las razones por las cuales el joven brasileño aún no ha cuajado en el corazón de muchos aficionados. Este implacable campeón tiene sus críticos entre los especialistas de la Fórmula 1 y un montón de enemigos en el circo. Tampoco hay unanimidad a su favor entre los pilotos que intentan plantarle cara, sin conseguirlo. Es un campeón con más detractores que seguidores y muy a menudo sus polémicas actitudes contribuyen a abrir un foso aún más grande en la afición. Lo que para unos puede ser un error de conducción o una falta de madurez, para los otros es la demostración inapelable de su voluntad de victoria, de su determinación por rodar siempre más rápido. Senna, además, es cruel con sus contrincantes. Les humilla y casi siempre les hace morder el polvo. Rara vez se da el que le adelanten como hizo Nigel Mansell en el pasado Gran Premio de Hungría. Lo normal es lo contrario: la superioridad manifiesta

del brasileño, tal y como ocurrió en Jerez el pasado domingo.

Más de una vez en los podios de esta temporada habrá recordado Ayrton Senna el Gran Premio de Mónaco de 1984, cuando él se encontraba a punto de dar alcance a Alain Prost y Jackie Ickx detuvo la carrera. Se dijo que entonces le regalaron la victoria al francés. Senna, que pilotaba un Toleman, hizo gala de un virtuosismo que le llevó a donde está hoy. No mucho antes se le conocía como Da Silva; eran los tiempos del karting. Quizá decidido a sentar cátedra en especialidades de superior categoría, pasó a inscribirse como Ayrton Senna. Desde entonces, sus victorias, sus vueltas rápidas y sus mejores tiempos de entrenamientos han engordado el libro de las estadísticas de la Fórmula 1.



Hoy es evidente que Ayrton Senna es el sucesor de los Nuvolari, Fangio, Clark, Stewart, Fittipaldi, Lauda y Prost. Puede ocurrir que mañana sea el mejor de todos ellos.

Alberto Mallo

### SUMARIO

6	PUNTO DE MIRA
10	LO ÚLTIMO Jaguar Coupé
16	AL VOLANTE Citroën XM D/TD
20	LO ÚLTIMO Peugeot 606 y sus rivales
33	MERCADO Gema Renault para 1990
34	PRECIO COCHES NUEVOS
43	CUENTENOS SU CASO
44	ACTUALIDAD Consumo no quiere velocidad
50	A FONDO Opel Vectra 2000 16V
58	Ford P-100 «Pick-up»



65	COMPRAR Y VENDER
76	FUERA DE SERIE Barcelona: minicoches.
79	AUTOSONIDO
82	MOTOS Las nuevas Honda
88	OCIO Regata Vuelta al Mundo
91	DEPORTE Nissan: competición
96	F-1: G. P. de España
104	A todo gas
105	Superprestigio Sólo-Moto
106	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 Benet (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso Nieto (Fotografía), Víctor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Carlos Cancela, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, Gonzalo Serrano. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Francisco Ibáñez (Ginebra); Michel Melleray (París); Daniel Monteverde (Tokio); Giancarlo Ferrini (Turín); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Diseño: Juan González Aso, Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Lourdes Bravo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blancas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); Santiago Ibáñez (fotografía); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Ángel Turci (Cierre); José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Subdirectora de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: M.ª Jesús Sánchez y Pablo Filgueira. 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 Rué y María Arnau. P.º San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Tel.: (93) 418 47 79. Delegado Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Pol. Calonge. Calle B. Parcela 24. Sevilla 41007. Tel.: (954) 43 22 11. Delegado Zona Levante: Manuel Huerta, Barón de Carcer, 48 - 9.º 46001 Valencia. Tel.: (96) 352 26 18. Sección Comprar y Vender: M.ª Jesús Sánchez (Madrid), Loles Peyra (Barcelona). Director Administrativo Financiero en funciones: José Manuel Oter. Gerente Cataluña: Carmen Domenech.

Director comercial: Julio José Benito. 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: 266 04 02-03. Foto composición: La Página, San Romualdo, 26. Madrid 28037. Fotomecánica: Promograf, S. A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Imprime: COBRIL. Ctra. Ajalvir a Torrejón, km 3,372. Polígono Industrial Connar. Dirección Técnica: José M.ª Herranz; Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: S.G.E.L. 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.



# TIO PEPE



Sponsor del Gran Premio TIO PEPE de España-Fórmula 1



SOL DE ANDALUCIA EMBOTELLADO

## GONZALEZ BYASS

JEREZ • XÉRÈS • SHERRY



Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 275 ptas., sin IVA. Costes de transporte incluidos. Precios extranjeros: Luxemburgo, 118 francos lit.; Uruguay, 2.500 pesos.

**SERIE 5 DE BMW.  
LA DEFINICION DEL EXITO.**



Con el nivel de individualismo que caracteriza a la marca y la personalidad que cada nuevo proyecto aporta, BMW ha creado otra serie claramente definida.

Por un lado, al hacer compatible un diseño moderno con la representatividad que distingue a gamas como las que lidera la Serie 7 de BMW.

Por otro, al ofrecer la agilidad reconocible en la categoría que representa la Serie 3 con las dimensiones de un automóvil de categoría superior.

Es la Serie 5 de BMW. Una serie de éxitos.

Su línea es el más evidente. Define con precisión el triunfo de la aerodinámica sin renunciar al estilo ni a la

amplitud interior.

Bajo ese perfil, seis motorizaciones de seis cilindros, entre 2 y 3,5 lit., que incluyen una versión turbodiesel, le imprimen el dinamismo de las versiones más deportivas. La prueba es una banda de potencias que alcanza los 315 CV del M5.

Su carrocería de alta rigidez, el

chasis con amortiguadores bitubo de gas a presión, los sistemas ABS y ASC (control automático de la estabilidad), y los frenos más eficaces de la categoría responden con éxito a quienes esperan lo mejor en cuanto a seguridad activa. A ella se suma el propio dinamismo de la serie, respondiendo con la potencia adecuada en cada momento.

En lo que concierne a seguridad pasiva, el diseño y la construcción del habitáculo convierten a cada Serie 5 en una auténtica fortaleza.

La seguridad es también el criterio prioritario de su Check-Control, dispositivo que, en caso de anomalías, dicta las pautas a seguir.

Una tras otra, las características

de la Serie 5 de BMW perfilan una línea maestra. Que explica la razón de su éxito. Que marca el horizonte de la categoría.

Un ejemplo de eficacia al conjugar la exclusividad que define a BMW desde siempre, con el individualismo que aporta a quien busca el placer de conducir bajo el perfil de un líder.





## En voz baja

• El éxito del Peugeot 205 le va a permitir superar el récord del Renault 5, con más de 600.000 unidades fabricadas en un mismo año. Los planes de PSA para su futuro contemplan el mantenimiento de la producción hasta el periodo 94/95, con ligerísimos retoques estéticos. De este modo queda desmentido el rumor que apuntaba hacia la próxima aparición (1992) de un 205 ligeramente más grande.

• La prensa sueca se ha hecho eco de la posible formación de un potente grupo industrial agrupando a Volvo, Renault y Enasa. Esta unión daría lugar a la creación del grupo líder mundial en la fabricación de vehículos industriales, con un volumen anual de 120.000 camiones, frente a los 78.000 que actualmente produce el grupo Daimler Benz.

• Durante su reciente estancia en Europa, el presidente de General Motors Corporation, Roger Smith, ha mencionado la posibilidad de que la multinacional norteamericana construyese una nueva planta de fabricación de automóviles en Europa. Esta posibilidad se estudia en base a la creciente demanda de los coches Opel y Vauxhall, con el crecimiento más acusado de todos los fabricantes del viejo continente.



### COCHES SOLARES

## ENERGIA VENIDA DEL CIELO

**D**IEZ coches propulsados por energía solar participaron en la ciudad japonesa de Kobe en el Asahi Solar Car Rally que pretende reunir la técnica más avanzada en este cam-

po. Paradójicamente, la prueba tuvo que ser aplazada a causa de los cielos nublados que cubrieron el día previsto. Como muestra del actual desarrollo en este campo, baste recordar el Pentax World Solar Challenge. Recorrió los 3.000 kilómetros que separan las ciudades australianas de Darwin y Adelaide sin más consumo que las radiaciones recibidas del sol.



### NISSAN

## VISITA PRESIDENCIAL

**E**L presidente ejecutivo de Nissan Motor Corporation, Yutaka Kume, ha estado recientemente de visita

con carácter privado en la ciudad de Barcelona.

Durante su estancia en la Ciudad Condal, visitó las instalaciones de la empresa en la Zona Franca, cuyo desarrollo en los últimos años ha sido espectacular.

El presidente de la filial española, Juan Echevarría, obsequió a su visitante con dos antigüedades: «una máquina para detener el tiempo y otra para medirlo». Naturalmente, se trataba de un reloj y de una máquina de fotografiar, ancestros de los que hoy en día se masifican en el país del sol naciente.

### NUEVO ALFA ROMEO

## 33 EN ROJO

**D**ESDE primeros de este mes, un nuevo Alfa está disponible en el mercado nacional, el 33 Red.

El nuevo modelo es una serie limitada equipada con



el motor de 1.351 centímetros cúbicos y 86 caballos. En su exterior, destaca además de la combinación de colores con el rojo dominante, el alerón posterior, unos bajos de la carrocería más aerodinámicos que incluyen el spoiler delantero y los deflectores de aire en las ventanillas. Interiormente el 33 Red va equipado con moqueta, asientos más envolventes y un volante en cuero de tacto más agradable.

El precio es muy atractivo ya que no supera el millón y medio de pesetas.



### CITROËN

## NUEVO TRAJE PARA EL BX 16 V

**S**IMULTANEAMENTE con la presentación de los 4x4, se han presentado los nuevos GTi 16 V BX.

Los paragolpes han sido cambiados, añadiéndose un junco rojo o negro. Se añade también un nuevo spoiler trasero y un diseño nuevo de las llantas.

El precio, con ABS, aire acondicionado y servodirección, elementos de serie, es de 2,9 millones de pesetas.

### NEGOCIACION

## FIAT TAMBIEN AMA A ENASA

**Y**A son cuatro los novios que aspiran a llevarse al altar a Enasa: Daf, Man, Volvo y Fiat. En efecto, la multinacional italiana presentó la pasada semana, de prisa y corriendo, una jugosa oferta al actual propietario del fabricante de los Pegaso, el INI, en un intento de volver con todo el equipo a España. Así, en la proposición el grupo Fiat incluye el construir una fábrica de producción de turismos, de la que saldrían doscientas mil unidades al año. De momento las autoridades industriales revisan con lupa cada una de las ofertas, en las que se pretende se incluya el compromiso de mantener la actual plantilla de Enasa y que el Estado canjee un porcentaje de su participación por otro de la multinacional que al final se quede con el fabricante español.

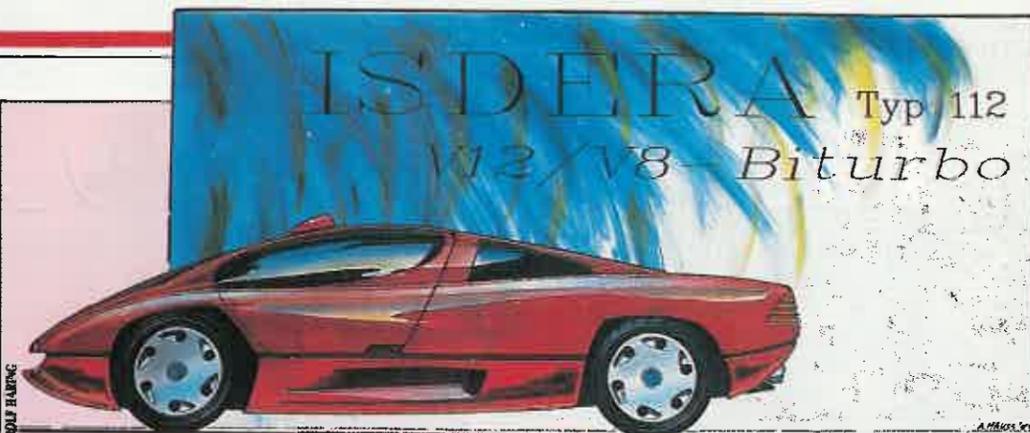
Por otra parte, el holding italiano ha hecho públicos los resultados del primer semestre de este año, en el que se ha registrado una facturación de 2,36 billones de pesetas, mientras que los beneficios se han incrementado en un 27,5 por ciento.

### PUNTUALIZACION

## ROVER 200 Y AUSTIN MONTEGO

**C**ON relación a la información aparecida en MOTOR 16 la pasada semana debemos hacer una puntualización que resulta necesaria a todas luces. El Austin Montego va a continuar comercializándose de manera regular y de forma totalmente independiente a la del nuevo serie 200 de la firma Rover.

Este último no sustituye al Montego, al que todavía le queda bastante tiempo de vida, sino que el modelo elegido para ser reemplazado es el actual Rover 216.



### ISDERA

## SUPERCOCHE EN EL 91

**E**BERHARD Schulz, constructor de los siempre asombrosos Isdera, no va a quedarse impa-

sible en el campo de los supercoches del futuro. Con sus miras puestas en el año 1991, ha iniciado un proyecto para comercializar en dicha fecha un coupé deportivo de 400 caballos de potencia y capaz de alcanzar una velocidad máxima de 320 kilómetros

por hora. La mecánica utilizada será el impresionante motor de doce cilindros de Mercedes y el precio estimado para este Isdera será de unos treinta millones de pesetas. También podrá utilizarse un V-8 biturbo de la marca germana de la estrella.

### CATALUNA

## PETROCAT EN EXPANSION

**L**A Sociedad Catalana de Petróleos, S.A., se está convirtiendo en el mayor operador de red paralela de Cataluña pues con la inminente puesta en marcha de cinco gasolineras y el contar con el 30 por ciento de las de nueva adjudicación pasará a

controlar prácticamente veinte puntos de venta. Por otra parte el Ministerio de Comercio le ha aumentado en un 230 por ciento el contingente de gasolinas y gasóleos sobre el previamente estipulado en el primer trimestre. Esta sociedad está ya distribuyendo, además, una gama de aceites de los que se han vendido ya más de mil toneladas junto con otros productos de automoción.



## Verde y Rojo



● Saludemos al nuevo equipo de Euskal Telebista, que pone en antena el programa «Motor Sport» en su nueva maqueta. Dirigido por Gerardo Puente ha cambiado su horario de emisión a los sábados (por ETB-1) y domingos (ETB-2).

● Después de una larga historia de abusos y desatinos, Campsa considera a sus clientes como «seres civilizados» sólo por consumir sus productos, según reza su publicidad. Pues bien, nos parece mejor ser un aborigen que seguir atados a una compañía reacia a perder su monopolio.

● Cesare Romiti, Consejero Delegado de Fiat, ha recibido en Nueva York el «World Management Council», uno de los premios más prestigiosos concedidos a personalidades de primer rango del mundo industrial, político y cultural.

● Bien está la operación asfalto, emprendida durante el verano por el Ayuntamiento de Madrid, que ha permitido mejorar el pavimento en muchas calles de la capital. Y bien está también el que hayan pintado el suelo como corresponde. Lo que es imperdonable es que sigan utilizando una pintura absolutamente deslizante, con lo que ello tiene de peligro para los coches y, muy especialmente, para las motocicletas.

# En Todos los Terrenos.



Top  
SECRET

LO ULTIMO

JAGUAR viene siendo noticia durante las últimas semanas por ser el objetivo de dos grandes multinacionales del automóvil. Su situación actual en el mercado de las berlinas de lujo y coupés de altas prestaciones es enviable. Pero no sólo los aspectos económicos son noticia en la marca. La puesta en marcha de un ambicioso plan de renovación y ampliación de la gama, anuncia un futuro prometedor. El proyecto más avanzado es el que tiene nombre clave XJ. Tipo F, y que heredará la tradición de los tres que...



Nissan presenta el coche para la gente que quiere tenerlo todo: la elegancia, la aventura, el estilo, la fuerza de 136 caballos de potencia, el confort del aire acondicionado, el placer de sus acabados de lujo (tapicería exclusiva, radio cassette estéreo, elevalunas eléctrico, inclinómetro, cierre centralizado de puertas) y todo el nivel y la paz que dan el diseño y la tecnología Nissan.

16 modelos - 5 motorizaciones - Más de 800 puntos a su servicio en toda España.

Modelo presentado: Patrol 4 x 4 Corto Top Line

## Nuevo Patrol 4x4



**J**AGUAR viene siendo noticia durante las últimas semanas por ser el objetivo de dos grandes multinacionales del automóvil. Su situación actual en el mercado de las berlinas de lujo y coupés de altas prestaciones es envidiable. Pero no sólo los aspectos económicos son noticia en la marca. La puesta en marcha de un ambicioso plan de renovación y ampliación de la gama, anuncia un futuro prometedor.

El proyecto más avanzado es el que tiene como nombre clave XJ41, que en la calle se conoce como el Tipo F, y que está destinado a heredar la mítica reputación del Tipo E. Uno de los tres primeros prototipos que se han construido del Tipo F ha sido sorprendido en las pistas de Nardo (Italia) realizando pruebas de velocidad.

En líneas generales, el nuevo producto de la marca de Coventry responde a la definición de coupé 2+2, es decir, dos plazas delanteras, con espacio para dos adultos en las traseras. Pero lo más interesante de este coupé es que los técnicos de Jaguar van a volcar toda la experiencia adquirida estos últimos años en competición y en ensayos en este modelo.

En principio está previsto que la gama de motores del Tipo F se componga del nuevo seis cilindros de cuatro litros que desde este mes disfruta el XJ6, que con 235 caballos permite unas prestaciones de primer orden. La estrella de la gama es la versión de 350 caballos que se consiguen con el mismo motor, pero con la ayuda de un doble turbo. Pero las sorpresas no acaban aquí, puesto que, tal y como se venía rumoreando, ya está puesto a punto un sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas. Este no será tan sofisticado como el que inicialmente se había previsto para el Jaguar 220. En principio estaba previsto emplear tres visco-acopladores, pero finalmente se ha optado por un diferencial central epicicloidal, con un acoplador viscoso que pue-

## JAGUAR COUPE DESPUES DEL E, EL F

El Tipo F fue sorprendido realizando pruebas en el anillo de velocidad de Nardo en Italia.



### LOS JAGUAR DE LOS 90

- 1990: Retoques estéticos en el XJ-S e introducción del motor de 4,0 litros de 235 caballos. El motor 2.9 pasa a 3,2 litros también con culata de cuatro válvulas por cilindro.
- 1991: Aparición del superdeportivo XJ220, con el motor de cuatro litros de doble turbo y propulsión trasera. Motor V6 de 400 caballos de potencia derivado directamente de la competición para el modelo XJ220.
- 1992: Puesta en marcha de la super berlina de nombre clave XJ82 con motor V12.
- 1993: Aparición en el mercado del Tipo F.
- 1996: Puesta en marcha del proyecto XJ80. Será un Jaguar de menor tamaño para competir con total garantía con los BMW serie 5 y Mercedes de la serie W124.



El nuevo coupé tendrá una versión targa con techo desmontable.

En las últimas semanas, además de sorprender al prototipo del F en Nardo, se ha detectado una gran actividad en torno a las instalaciones de Jaguar en Whitley. Los dos prototipos observados en estas pruebas nocturnas, correspondían a la versión targa, es decir, al coupé con techo duro desmontable, y el descapotable. Este último, cuyo nombre en clave es XJ42, se encuadra en la tradicional afición de la marca a fabricar deportivos de altas prestaciones. Por su parte, el targa dispone de un techo de plástico, que se puede desmontar con toda facilidad.

El diseño interior será común para todas las versiones, y aunque todavía está en fase de estudio, está claro que se van a abandonar las tendencias modernistas para volver al diseño clásico con instrumentación analógica y paneles de madera por doquier.

de llegar a bloquearlo automáticamente. En el eje posterior se ha dispuesto un diferencial autoblocante. Este sistema es tan eficaz como el otro pero mucho más sencillo. Para este coche se está desarrollando una caja de cambios manual de seis velocidades; la Getrag 390.

No obstante también habrá un Tipo F de propulsión trasera, pero con un sistema electrónico antipatinamiento, para evitar que la enorme potencia y par de este motor puedan suponer algún inconveniente.

Por supuesto que todos dispondrán de sistemas antibloqueo de frenos.

Las líneas generales del sistema de suspensión están tomadas del XJ6, pero con

la diferencia de que en este coche serán de aluminio.

También se emplea el aluminio con profusión en la carrocería, con lo cual tenemos un peso en orden de marcha 300 kilos inferior al del XJ6. El diseño de la carrocería ha sido realizado bajo la supervisión de Keith

Helfet y Geoff Lawson. De su mano también salió el genial diseño del Jaguar XJ220. Para el Tipo F se ha decidido por unas líneas de morro redondeadas con un morro de lejano parecido al del mítico Tipo E. El coeficiente de penetración aerodinámica es de 0,32.



El XJ220 podrá ver la luz en los próximos años, aunque algo «descafeinado»



## LOS JAGUAR QUE VIENEN

Además del proyecto XJ41, hay otros que pululan por la cabeza de los ingenieros de Coventry. El más llamativo es el del

El proyecto XJ80 está pensado para rivalizar con los BMW serie 5.

XJ220 con un super motor de doce cilindros en V y tracción a las cuatro ruedas. Este sueño se puede materializar en forma de un coche algo más pequeño, con la misma línea, pero con un seis cilindros en V con doble turbo. En

lugar de tracción a las cuatro ruedas, dispondrá de propulsión trasera, pero con un sistema antideslizamiento. Por otra parte, está el tan traído y llevado mini-Jaguar, cuyo proyecto se podría poner en marcha si alguna de las multi-

nacionales interesadas en la marca invirtiese un buen puñado de millones. El XJ80 entraría en competencia directa con los BMW Serie 5 y Mercedes W124. Lógicamente, dispondrá del motor 3.2 de 24 válvulas, pero también podría montar alguno de los seis cilindros de más cilindrada.



# DYNAGEL

## LIQUIDO DE REFRIGERACION ANTICONGELANTE / REFRIGERANTE

### EL NUEVO PODER

Con DYNAGEL nace la generación de Líquidos Refrigerantes del futuro.

**PROTECCION TOTAL:** Refrigerante, Anticongelante y Anticorrosivo.

**REFRIGERANTE:** Hasta +125°C de acuerdo con la Norma ASTM D-1120

**ANTICONGELANTE:** Hasta -38°C de acuerdo con la Norma ASTM D-1177 (según mezcla)

**ANTICORROSIVO:** Representa el avance más espectacular de los últimos tiempos en la lucha contra la corrosión. Asegura la **PROTECCION TOTAL** de cualquier pieza metálica del Circuito de Refrigeración, ya sea de Aluminio, Aleaciones de Aluminio, o cualquier otro metal por sensible que sea (hasta 12 metales y aleaciones distintas).

Con un conjunto de aditivos especialmente equilibrados y estables que le convierten en el único capaz de garantizar la protección anticorrosiva en las paredes del bloque, donde las temperaturas de trabajo superan los 150°C.

SIMULACION DE LOS EFECTOS PRODUCIDOS POR LOS REFRIGERANTES EN LAS PAREDES DEL BLOQUE.

Test de corrosión por transmisión de calor. —HOT FINGER—

CON UN ANTICONGELANTE NORMAL



CON DYNAGEL



Sólo DYNAGEL ha superado los más duros ensayos por transmisión de calor.

**PROTECCION TOTAL 12 METALES**

**DYNAGEL,** un solo color fluorescente para detectar fugas.



DYNAMIC, S.A.

Poliçono Industrial Santa Rita, 08755 CASTELLBISBAL (Barcelona) - Tel. (93) 772-11 12 - Telex: 93524 Dy-E



## CITROËN BX 4X4

# COCKTAIL DE EFICACACIA

**E**STA primavera pasada, Peugeot iniciaba en España la comercialización de las versiones «4x4» de su berlina 405. Ahora, algunos meses después, Citroën Hispania inicia la comercialización de las versiones de tracción a las cuatro ruedas. Si la implantación de la tracción total al Peugeot era realmente buena, en el BX reúne una peculiaridad fundamental, que le hace inclu-

so mejorar a su «primo». Como nuestros lectores saben, el Citroën BX utiliza un sistema de suspensión hidroneumática que le permite, entre otras cosas, variar a voluntad la distancia al suelo. La combinación de este tipo de suspensión con la tracción a las cuatro ruedas ofrece unas posibilidades fantásticas y proporciona una capacidad de vadeo inusitada.

Por ahora, Citroën sólo

importa el BX con la motorización 1.900 de carburadores, el conocido «XU», tan usual en los coches del grupo PSA.

Sin apenas variaciones (sólo el escape se ha modificado para dejar pasar el árbol de transmisión a las ruedas traseras), proporciona 107 caballos de potencia a 6.000 revoluciones por minuto. No es un motor especialmente potente, pero es económico en el consumo y

responde a regímenes medios con honestidad. Al menos en las dos unidades que hemos tenido la oportunidad de conducir, ha desaparecido el molesto tirón característico a 3.500 vueltas que en varias ocasiones hemos criticado.

La caja de cambios es de las nuevas, con la marcha atrás sin trinquete. Ya se viene utilizando desde las versiones 89 de los BX y es más suave de accionamiento y de tacto más firme y precisa. Los desarrollos son ligeramente diferentes a los del BX 19 GT, con primera y segunda más cortas (lo que viene muy bien para utilización en zonas difíciles fuera de carretera) y el resto de las marchas prácticamente iguales, aunque también algo más cortas.

Dentro de la amplia gama

### FICHA TÉCNICA

<b>MOTOR</b>	
Disposición	Delantero trans
Número de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.905
Diámetro por carrera	83 x 88
Árbol de levas	Uno, en cabeza
Nº de válvulas/cil.	2
Alimentación	Carb. doble cpo.
Compresión	9,3 a 1
Potencia máxima (CV/rpm)	107/6.000
Par máximo (mkg/rpm)	16,6/3.000
<b>TRANSMISIÓN</b>	
Tracción	4 ruedas
Reparto de par (del./tras.)	53%/47%
Diferencial central	Si, bloqueable
Diferencial trasero	Torsen
Caja de cambios	Manual, 5 vel.
<b>FRENOS</b>	
Sistema	Discos 4 ruedas
Antibloqueo	Si, ABS-Teves
<b>RUEJAS</b>	
Llantas	5 x 14
Neumáticos	4 x 4 165/70-14
<b>PESO</b>	
En orden de marcha	1.105 kg.
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Velocidad máxima (km/h)	183
Aceleración 0-100 km/h (seg)	10,7
Aceleración 0-1.000 m (seg)	32,6
Consumo (l) A 90/120 km/h	6,6/8,5
Consumo ciudad	10,5

de posibilidades que cualquier fabricante puede elegir en su sistema de tracción total, Citroën ha elegido la más completa: tres diferenciales, delante, detrás y en el centro.

Delante se recurre a un diferencial convencional con

**Es asombrosa la capacidad del BX 4x4 para superar cualquier obstáculo, incluidos los arenales del Rocío.**



su caja de transferencia hacia el eje posterior. En el centro, un tren hepiciooidal que en utilización normal reparte el 47 por ciento del par hacia el eje posterior y que puede ser bloqueado por un mando eléctrico situado en la consola central. Por último, en el eje posterior se instala un diferencial tipo «Torsen», que aunque encarece el sistema permite la utilización de frenos antibloqueo.

En efecto, el BX 4x4 equipa de serie el sistema tradicional de ABS, fabricado por Teves, así como servodirección y aire acondicionado. Con este completo equipamiento técnico, al que se añaden el cierre centralizado y los elevalunas eléctricos, su precio final es de 2 millones y medio de pesetas. Cerca de 200.000 ptas. menos que el Peugeot 405, 325.000 menos que el Vectra y sólo superado por el Alfa 33, en un segmento inferior y con tracción a las cuatro ruedas no permanente. Habrá que esperar al precio del Renault 21, aunque no hay prevista una versión de potencia equivalente.

Durante su presentación hemos tenido ocasión de tomar contacto con este coche. Para centrarnos en sus posibilidades, digamos que hemos efectuado un interesante recorrido por los arenales del Rocío, en la provincia de Huelva; por senderos y caminos únicamente transitados por las carretas de los romeros y por los Land Rover de Icona. En varias ocasiones en que tuvimos que preguntar a los cortijeros el camino correcto, nos advertían de la imposibilidad de llegar con

este coche. Sorpresa se llevarían si supiesen que no se planteó nunca el más mínimo contratiempo en estos difíciles caminos.

Con la posición de la suspensión en su altura media, el BX tracciona mejor que un «jeep», gracias a que pesa casi una tonelada menos (concretamente el peso de este Citroën BX 4x4 es de 1.105 kilogramos). Calzado con unas ruedas mixtas, de dibujo profundo, pero no específicamente de todo-terreno, no parece haber arenal que le impida el paso. Sólo hay un peligro: por caminos rápidos se alcanza con seguridad una velocidad muy poco recomendable para un turismo. Sentados muy bajos, los agujeros e irregularidades del terreno se ven siempre demasiado tarde y no hay frenos que nos detengan con suficiente eficacia.

En carretera se comporta con la habitual sobriedad del BX, con algo más de ruido debido a la transmisión y con menos firmeza en el eje delantero, como si le costase más entrar en las curvas rápidas, que en el tracción delantera se abordan sin pestañear.

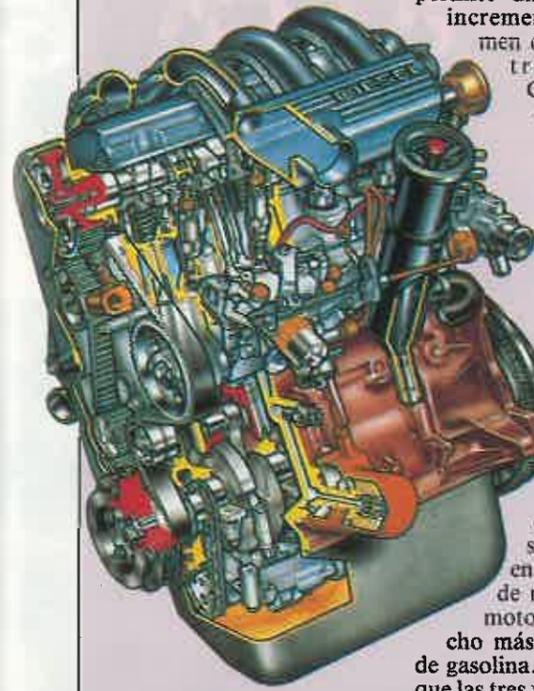
**José María Cernuda**  
Fotos: **Ramón Rodríguez**

motores de gasolina. Los nuevos XM diesel vendrán a España en la próxima primavera. Antes, en el mes de enero, estarán disponibles las versiones de gasolina.

Durante una brillante exposición del nuevo producto, el director general de Citroën, Xavier Karcher, defendió la presencia de la marca en el segmento del mercado de los diesel de prestigio, rebatiendo las teorías de que las partículas que emiten los motores de gasoil son cancerígenas. Xavier Karcher señaló que en los estudios realizados por diversos organismos competentes se ha llegado a esta conclusión, y adujo a experiencias realizadas con animales que han sido expuestos durante varias semanas a emisiones de gasoil quemado, sin apreciarse células cancerígenas. Recordó también que las emisiones de óxido de carbono de un diesel son diez veces inferiores a las de un gasolina y que las emisiones de hidrocarburos lo son cuatro veces.

Más centrado en su nuevo modelo, desveló algunas de sus peculiaridades. Por ejemplo, el hecho de no haber ido a una cilindrada superior está justificado porque para ello se habrían requerido enormes inversiones. La razón no es otra que con la cilindrada de 2,1 litros el bloque motor de los XM tiene el tamaño máximo admisible para ser fabricado

## EL PRIMERO DEL MUNDO



La utilización de una culata multiválvulas, primera mundial en diesel, permite un considerable incremento del volumen de aire que entra al motor. Concretamente son dos las válvulas de admisión y el incremento se cifra en un 65 por ciento. El haber ido a tres válvulas en vez de cuatro se debe a que las ventajas obtenidas con dos válvulas de escape no son apreciables en los regímenes de rotación de los motores diesel, mucho más bajos que los de gasolina. Otra razón es que las tres válvulas permi-

ten muy bien la adopción de las precámaras. La versión que equipa el motor turbodiesel se distingue por su menor cilindrada (concretamente 2.088 centímetros cúbicos) para tener un mayor espacio en los conductos de refrigeración y por la utilización de un radiador o «intercooler» que enfría todo el aire comprimido por el turbo.



en las cadenas de Tremery sin hacer cambios importantes. Pero se trata de un motor completamente nuevo.

En la práctica, los resultados son brillantes. Se trata de un motor que sube de régimen con una facilidad poco corriente en un diesel, que es bastante silencioso (lleva accionamiento hi-

dráulico de las válvulas) y poco contaminante, aunque los coches de la presentación se distinguían por un exceso de humos negros provocado por una excesiva riqueza de caudal de combustible.

Al volante, el XM atmosférico puede mostrarse algo perezoso a bajo régimen, pero superadas las 2.500 re-

voluciones por minuto la pereza deja paso a una vivacidad sorprendente. La suspensión hidráulica es de serie, mientras que la hidráulica de control electrónico es opcional. Citroën tiene tres niveles de acabado en el XM. El nivel básico se denomina Seducción; el intermedio, Armonía, y, el alto,

Ambiente. Ese nivel es el que origina también alguna variación en las características técnicas, como es la medida de los neumáticos. Dentro de una misma versión puede haber diferencias de tipo aerodinámico (Cx de 0,30 en el Seducción y 0,28 en el Armonía), lo que justifica esos tres kilómetros de diferencia en la velocidad máxima. Las prestaciones del diesel atmosférico son honestas, con un excelente comportamiento rutero.

La versión turbodiesel es algo menos potente que el antiguo CX 25 TD, con tres kilómetros menos en velocidad punta y casi dos segundos más en aceleración de 0 a 100. Todo lo demás es favorable al XM. De entrada, es un motor con una gama de utilización más amplia. El empleo del turbocompresor más pequeño (Mitsubishi) ha acortado el tiempo muerto de respuesta y eliminado las brusquedades del CX. Los consumos son más bajos y los niveles de emisión también. Otro dato a tener en cuenta a la hora de las comparaciones es el peso, prácticamente el mismo del CX. Pero, comparado con los modelos equivalentes de la producción europea, el XM mantiene el tipo con dignidad y sus prestaciones superan con claridad las de un Scorpio, un Omega, un R-25, un BMW 524 o un Fiat Croma, todos ellos en versión turbodiesel. ■

CITROËN XM

# 12 VALVULAS PARA UN DIESEL

Enviado especial

Alberto Mallo

FIEL a su espíritu de marca innovadora, Citroën acaba de dar un paso adelante con la introducción de la tecnología multiválvulas en los motores diesel. Los nuevos Citroën XM diesel y turbodiesel se caracterizan por sus tres válvulas en cada cilindro, que en la práctica proporcionan un elevado rendimiento y un funcionamiento más parecido a los

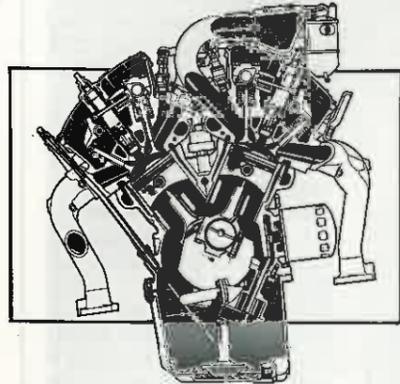


## FICHA TÉCNICA

	XM D	XM Turbo D
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantero transv.	Delantero transv.
N.º de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.138	2.088
Diámetro por carrera (mm)	86x92	85x92
Árbol de levas	1, en cabeza	1, en cabeza
N.º de válvulas por cilindro	3	3
Alimentación	Inyección mec.	Inyección mec.
Compresión	22,5:1	21,5:1
Potencia máxima (CV/rpm)	83/4.600	110/4.300
Par máximo (mkg/rpm)	15/2.000	25,3/2.000
<b>TRANSMISIÓN</b>		
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 v.	Manual, 5 v.
<b>FRENOS</b>		
Sistema	4 discos con ABS	4 discos con ABS
<b>RUEDAS</b>		
Neumáticos	175/70 ó 185/65 15	195/65 R 15
<b>PESO</b>		
En orden de marcha (kg)	1.305	1.380
<b>PRESTACIONES Y CONSUMO</b>		
Velocidad máxima (km/h)	173 ó 176	192
Aceleración 0-100 km/h (seg)	17,6	12,4
Aceleración 0-1.000 m (seg)	38,0	34,0
Consumo (l): A 90 km/h	5,1	4,9
A 120 km/h	6,7	6,5
Ciudad	8,0	8,5

## LA INGENIERIA AL MAXIMO NIVEL

Los motores son un ejemplo de los sorprendentes resultados obtenidos por la ingeniería Alfa Romeo con el proyecto



164. La perfección de su construcción obtiene los máximos valores en sus tres motorizaciones.

**3.0 V6:** Las prestaciones excepcionales de los 6 cilindros en V alcanzan una potencia de 192 C.V.

**2.0 Twin Spark:** Una primicia tecnológica, el doble encendido y el variador de fase, que proporcionan una extraordinaria elasticidad de marcha.

**2.5 TD:** El más veloz Turbo Diesel de su categoría. Su motor proporciona una conducción relajada y dinámica, garantizada en cada situación por la legendaria seguridad activa Alfa Romeo.

164: La forma elegante y sofisticada de vivir la carretera de los años 90.

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



*Alfa: la pasión de conducir*

# ALFA 164. PRESTACIONES.





## EL PEUGEOT 605 EN EUROPA EL REY DE LA SELVA

El Peugeot 605 llega a Europa, en un momento en el cual el segmento de las berlinas de lujo se encuentra revuelto. Su hermano de grupo, el Citroën XM, acaba de llegar, y el resto de los fabricantes tienen modelos preparados para recibir a la competencia.

**D**E las cinco versiones que inicialmente se van a comercializar del 605, la que más batalla va a dar por su excelente equilibrio, es la denominada SV 3.0. Las otras cuatro versiones también se enfrentan a un buen número de aguerridos competidores.

En estos momentos no

menos de trece modelos se encuentran en el mismo nivel que el Peugeot 605 SV 3.0, pero de estos hay tres que encajan perfectamente en la filosofía de coche de alto nivel que los responsables de la marca han introducido en su nuevo modelo.

Junto al Peugeot, aparecen el Citroën XM, el BMW 525 y el Opel Senator 3.0

CD. Todos ellos son coches con una gran amplitud, y con una longitud total en torno a los 4,7 metros de largo.

Se pueden agrupar en dos bloques claros; por una parte, las berlinas alemanas de corte clásico, con motores de seis cilindros en línea y tracción trasera, como es el caso del BMW y el Opel, y

por otra parte, los dos franceses con motores de seis cilindros en V y tracción delantera.

En el apartado de las mecánicas, hay también para todos los gustos. Los dos miembros del grupo PSA disponen de motores de seis cilindros en V que permiten su disposición transversalmente. También está la pe-



El salpicadero del 605 posee paneles de madera. Es bonito y muy completo en equipo e instrumentación.



La importancia de la aerodinámica lleva a las marcas a realizar diseños muy limpios. Los asientos del 605 son multirreglables eléctricamente. En el interior, los materiales elegidos destacan por su calidad y elegancia.

La marca francesa parece querer jugar la baza de un producto de riguroso diseño y bien realizado.

En el asiento posterior, el reposabrazos central da acceso a una trampilla que lo comunica con el maletero y permite llevar objetos largos.

cularidad del Citroën que dispone de una suspensión que no sólo se limita a nivelar el coche, tal y como sucede en las suspensiones hidroneumáticas, sino que es una verdadera suspensión activa, que modifica el tarado en función de las condiciones de la carretera y la velocidad del vehículo. También el Peugeot dispone de serie en sus dos versiones más equipadas de un sistema de suspensión autonivelante que corrige la dureza de la misma en función de la carga. Sus rivales recurren a sistemas de suspensión tradicionales, eso sí, muy elaborados y de funcionamiento óptimo.

Para concluir este pequeño repaso técnico, hay que hablar obligatoriamente de

FICHA TECNICA PEUGEOT 605 SV 3.0

**MOTOR.** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 6 en V. Cilindrada: 2.975 c.c. (93x73 mm). Cigüeñal: de 4 apoyos. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Inyección multipunto Fenix 3.B. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 95 octanos sin plomo. Capacidad del depósito: 80 litros. Potencia máxima: 170 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 24,5 mkg a 4.600 rpm.

**TRANSMISION.** Tracción: a la ruedas delanteras. Caja de cambios: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 8,94 km/h; 2.ª, 15,45 km/h; 3.ª, 22,66 km/h; 4.ª, 29,23 km/h; 5.ª, 36,91 km/h. Embrague: Mando mecánico.

**DIRECCION.** Tipo: De cremallera y piñón asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,30. Diámetro de giro: 12 metros.

**FRENOS.** Sistema: (del./tras.), Discos vent./discos + ABS.

**SUSPENSIONES.** Tipo: (del./tras.) Independiente tipo McPherson/Independiente. Con corrección automática de la amortiguación.

**RUEDAS.** Llantas: De aleación ligera, de 6,5x15 pulgadas. Neumáticos: 205/60 VR-15. Peso: 1.415 kg.

**PRESTACIONES.** Velocidad máxima: 222 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h (seg): 8,9. Aceleración 1.000 metros salida parada (seg): 29,6.

**CONSUMO (litros).** A 90 km/h: 7,8. A 120 km/h: 9,6. En ciudad: 15,0.

FICHA TECNICA BMW 525 i

**MOTOR.** Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6 en línea. Cilindrada: 2.494 c.c. (84x75 mm). Cigüeñal: de 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Alimentación: Inyección electrónica Bosch Motronic. Compresión: 8,8 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 80 litros. Potencia máxima: 170 CV a 5.800 rpm. Par máximo: 21,3 mkg a 4.300 rpm.

**TRANSMISION.** Tracción: a la ruedas traseras. Caja de cambios: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 9,0 km/h; 2.ª, 15,6 km/h; 3.ª, 24,6 km/h; 4.ª, 34,5 km/h; 5.ª, 42,6 km/h. Embrague: Mando hidráulico.

**DIRECCION.** Tipo: De circulación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,5. Diámetro de giro: 11,1 metros.

**FRENOS.** Sistema: (del./tras.), discos ventilados/discos + ABS.

**SUSPENSIONES.** Tipo: (del./tras.) Independiente/Independiente

**RUEDAS.** Llantas: De acero de 6,5x15 pulgadas. Neumáticos: 195/65 R15. Peso: 1.450 kg.

**PRESTACIONES.** Velocidad máxima: 221 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h (seg): 9,5. Aceleración 1.000 metros salida parada (seg): 30,5.

**CONSUMO (litros).** A 90 km/h: 6,8. A 120 km/h: 8,1. En ciudad: 12,9.

FICHA TECNICA CITROËN XM

**MOTOR.** Disposición: Delantero transversal. Número de cilindros: 6 en V. Cilindrada: 2.975 c.c. (93x73 mm). Cigüeñal: de 4 apoyos. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Inyección con sonda lambda y catalizador. Compresión: 9,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 95 octanos sin plomo. Capacidad del depósito: 80 litros. Potencia máxima: 170 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 24,5 mkg a 4.600 rpm.

**TRANSMISION.** Tracción: a la ruedas delanteras. Caja de cambios: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 8,94 km/h; 2.ª, 15,45 km/h; 3.ª, 22,66 km/h; 4.ª, 29,23 km/h; 5.ª, 36,91 km/h. Embrague: Mando mecánico.

**DIRECCION.** Tipo: De cremallera con asistencia variable. Vueltas de volante entre topes: 3,26. Diámetro de giro: 12,5 metros.

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

**SUSPENSIONES.** Tipo: Hidractiva, dos posiciones de reglaje. Delantera: McPherson. Trasera: Brazos tirados.

**RUEDAS.** Llantas: De aleación de 6x15 pulgadas. Neumáticos: 205/60 R15. Peso: 1.420 kg.

**PRESTACIONES.** Velocidad máxima: 222 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h (seg): 8,9. Aceleración 1.000 metros salida parada (seg): 29,6.

**CONSUMO (litros).** A 90 km/h: 8,0. A 120 km/h: 9,6. En ciudad: 15,0.

FICHA TECNICA OPEL SENATOR 3.0 CD

**MOTOR.** Disposición: Delantero longitudinal. Número de cilindros: 6 en línea. Cilindrada: 2.969 c.c. (95x69,8 mm). Cigüeñal: de 7 apoyos. Distribución: Arbol de levas en cabeza, accionado por cadena. Alimentación: Inyección Bosch LE-2 Jetronic. Compresión: 9,4 a 1. Tipo de carburante: Gasolina 97 octanos. Capacidad del depósito: 75 litros. Potencia máxima: 177 CV a 5.600 rpm. Par máximo: 24,8 mkg a 4.400 rpm.

**TRANSMISION.** Tracción: a la ruedas traseras. Caja de cambios: Manual de 5 marchas. Velocidad a 1.000 rpm en cada marcha: 1.ª, 8,2 km/h; 2.ª, 15,1 km/h; 3.ª, 23,9 km/h; 4.ª, 34,2 km/h; 5.ª, 40,7 km/h. Embrague: Mando mecánico.

**DIRECCION.** Tipo: De circulación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,6. Diámetro de giro: 10,1 metros.

**FRENOS.** Sistema: Discos ventilados delante y discos macizos detrás, con ABS.

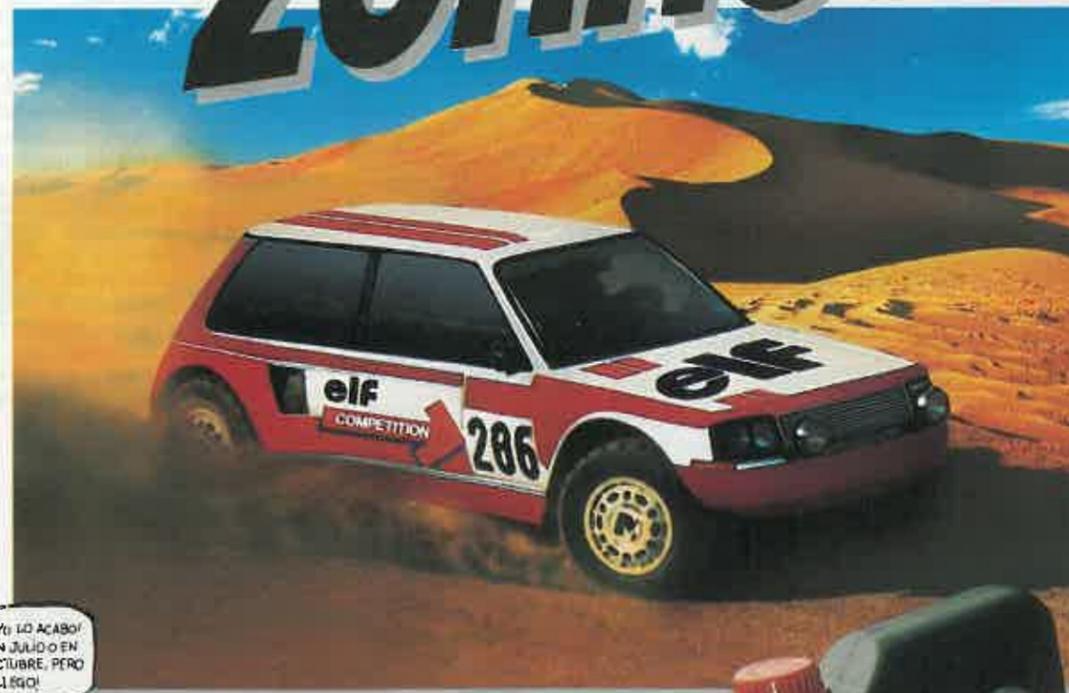
**SUSPENSIONES.** Tipo: Ruedas independientes tipo McPherson delante y ruedas independientes con triángulos oscilantes detrás.

**RUEDAS.** Llantas: De aleación de 6x15 pulgadas. Neumáticos: 205/65 VR-15. Peso: 1.435 kg.

**PRESTACIONES.** Velocidad máxima: 225 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h (seg): 9,3. Aceleración 1.000 metros salida parada (seg): 30,1.

**CONSUMO (litros).** A 90 km/h: 7,9. A 120 km/h: 9,6. En ciudad: 15,6.

# GANATE EL DESIERTO, ZORRO.



Yo LO ACABO! EN JULIO O EN OCTUBRE, PERO LLEGÓ!

Sed zorros. Al cambiar el aceite de vuestro vehículo usad el super-multigrado ELF COMPETITION y podréis conseguir una aventura como hay pocas: seis días a tope con el rally París Dakar. Acompañando a los pilotos más audaces del mundo. Acampando en pleno desierto. Sorteando riesgos imprevistos hasta pisar la playa de Dakar y el «Lago Rosa» rendidos de gusto. Asistiendo a la llegada de los campeones. Este es el trepidante premio de ELF COMPETITION. No será fácil tener otra oportunidad así.

Pedid el cupón de participación cada vez que utilizéis una lata de ELF COMPETITION y mandadlo a ELF antes del 18 de Noviembre, día en que se celebrará el sorteo ante notario. A más cupones, más posibilidades de aventura. Espabilaos, sed zorros. Con ELF COMPETITION mejoraréis el rendimiento del motor de vuestro vehículo y viviréis la aventura de los elegidos. Nunca os pesará menos haber sudado tanto en el desierto.

Y NOS HAN DADO UN SEMAFORO PA REGULAR EL TRAFICO CUANDO GUERRAN E AÑO QUE VIENE!

VEN SIN PAGAR AL PARIS DAKAR





El diseño del 605 es indudablemente de Pininfarina. Aunque es una línea ya conocida, no cabe duda que es bella y vanguardista.

La sobriedad alemana se deja sentir en el BMW. El parecido con su hermano mayor de la serie 7, es apreciable.

Bertone ha trazado en el XM un perfil muy aerodinámico. En Citroën se distinguen, como siempre, por buscar soluciones revolucionarias.

El buque insignia de Opel, al igual que el BMW, denota robustez. Su diseño es el más veterano, pero no por ello pierde atractivo.

los frenos. Todos ellos disponen de sistemas antibloqueo que en esta categoría es ya un elemento obligado.

El Peugeot 605 no puede ocultar sus orígenes. Las líneas maestras de su carrocería han salido de la mano de Pininfarina. En el interior nos encontramos con un ambiente muy agradable con paneles de madera tanto en las puertas como en el salpicadero y la consola central. La regulación de los asientos es eléctrica y todos los mandos quedan al alcance de la mano.

Por su parte, los tres competidores del 605 que presentamos en estas páginas adoptan filosofías radicalmente distintas unas de otras. Por un lado está el XM, en el cual la funcionalidad prima sobre el aspecto lujoso. El plástico hace su aparición por doquier en formas más o menos sofisticadas. En un término medio entre la sofisticación del Peugeot y la funcionalidad del Citroën, está el Opel Senator y el BMW, que se mantienen en un término medio con la clásica austeridad que caracteriza a los vehículos alemanes. En ambos casos el equipamiento puede llegar al mismo nivel que en el Peugeot, pero a costa de un sobrepeso en extras, mientras que en el Peugeot este equipo es de serie.

Las cualidades dinámicas de un coche de esta categoría deben ser del más alto nivel. El Peugeot y el Citroën como coches de tracción delantera muestran una ligera tendencia a tirar de morro, que no compromete para nada ni el confort ni la seguridad del vehículo. El otro sistema es el que presentan el BMW y el Opel, con la disposición clásica de motor delante y tracción detrás. Esta configuración hace que las reacciones sean las tradicionales de una ligera tendencia a tirar de atrás. La excelente realización de las suspensiones de estos dos modelos, hace que en conducción normal sus reacciones sean prácticamente neutras y tan sólo cuando se apuran las posibilidades de sus excelentes motores, aparece la tendencia mencionada. Ambos disponen de sis-



## Hogar, dulce hogar.

Existen muchas formas de ir y venir por el mundo.

Pero sólo hay una que le ofrezca a un tiempo las prestaciones de un potente todo terreno, el carisma de un automóvil de lujo, y la comodidad de viajar con la sensación de no haberse movido de casa.

Un Multivan. De Volkswagen. Tecnología y fabricación totalmente alemana.

Ambivalente. Para maniobrar en ciudad como si estuviera al volante de un vehículo mucho más pequeño. Y disfrutar en carretera de una estabilidad de marcha excepcional, produc-

to de un tren de rodaje con suspensión independiente a las cuatro ruedas.

Potente. Motorizaciones extremadamente versátiles. Gasolina, gasolina-inyección, diesel y turbodiesel. De 57 a 112 CV. Y, si lo desea, todas las ventajas de la tracción total Syncro y el sistema ABS de antibloqueo de frenos.

Confortable. Hasta cinco de familia sentados o durmiendo en dos camas, como reyes. En asientos individuales de configuración anatómica y con descansabrazos regulables. Con todos esos detalles que contribuyen a crear hogar y que jamás imaginaría encontrar en su coche:

Mesa abatible. Lámpara transistorizada. Nevera. Compartimento para latas de bebidas. Cortinas abotonables. Espacio adicional para ropa.

Hogar, dulce hogar. En versión Volkswagen. Multivan desde 2.504.432 pts PVP recomendado (IVA y transporte incluidos).

En su concesionario Volkswagen/Audi.

 **Volkswagen Multivan**



Las llantas de aleación ligera son mayoría  
Las del BMW son de chapa

temas manuales de regulación de la dureza de la suspensión para que el conductor adapte a su criterio el tarado más conveniente.

Así pues, al día de hoy, el Peugeot 605 se encuentra en Europa en la élite de las berlinas de lujo y nunca en su historia, las grandes berlinas alemanas habían visto tan amenazada su hegemonía en este segmento. No obstante, todavía hay grandes carencias en el último de la saga Peugeot. Por una parte, no hay motorizaciones diesel, que no estarán disponibles hasta el próximo año. Asimismo, tampoco está disponible todavía la caja de cambios automática, que en este segmento de automóviles es

un elemento imprescindible. Todas estas ampliaciones de la gama, así como una transmisión integral permanente, están previstas para un futuro próximo. Una vez que la gama esté completa, se puede decir que el nuevo león tendrá todas las armas

para luchar de tú a tú con los tradicionales monarcas de las grandes berlinas.

En lo que se refiere al resto de los componentes de la gama, también pisa con fuerza frente a una competencia muy bien armada. Dentro del propio mercado

francés, además del XM, se encuentra con un duro rival: el Renault 25. Este duelo es muy posible que se repita en el mercado español, aunque la limitación que supone el uso del catalizador en las versiones altas de gama, va a jugar a favor del Renault.

El desenlace de esta batalla lo tendremos dentro de ocho meses cuando haya datos suficientes para estudiar la evolución de las ventas.

Para el mercado español, la política de Peugeot se centra en ofrecer versiones muy equipadas aunque se topan con el problema que en los modelos con motores de seis cilindros sólo está prevista su fabricación con catalizador, lo que hoy día en

POR EL PRECIO DE UN COCHE, TODO UN MONTEGO.



*Importado. Con una poderosa mecánica, brillante en todas sus prestaciones: desde el nuevo 1.6 SL o el Turbo Diesel hasta el impresionante 2.0 GTi. Un equipamiento con todos los extras, incluida la dirección asistida de serie. Y un acabado muy cuidado. Inglés. Ahora, por el precio de un coche, todo un Montego.*

*Desde 1.840.000 ptas., su nueva gama.*

Nueva Gama Montego: 1.6 SL - 2.0 GSi - 2.0 GTi - 2.0 DSL - GTi Estate. Todos los extras de serie: Dirección asistida. Cierre centralizado de puertas y maletero. Espejos retrovisores eléctricos y térmicos. Elevalunas eléctricos delanteros. Apoyacabezas traseros. Apoyo lumbar. Embellecedores de madera en las puertas.  **AUSTIN ROVER** VENTA Y ASISTENCIA EN LA RED AUSTIN ROVER DISTRIBUIDA POR TODA ESPAÑA: AUSTIN ROVER ESPAÑA, S. A. APDO. N.º 14845. Tf. 676 82 11. MADRID. **CREDIT** ROVER LE RECUERDA LA NECESIDAD DE UTILIZAR LOS CINTURONES DE SEGURIDAD, RESPETAR EL CODIGO DE CIRCULACION Y ADELANTAR CON PRUDENCIA.



El motor del 605 es el mismo que el ya visto en el Citroën XM.



BMW prefiere un motor en línea, que se adapta mejor a la estructura clásica de estos coches.



El motor V6 del grupo PSA destaca por su excelente elasticidad.



También GM recurre a un motor en línea, de seis cilindros, para el Opel más grande que construye.

## PEUGEOT 605 SL

Es la versión básica de la gama, equipada con el motor de 4 cilindros y carburador, que le proporciona 115 caballos. Equipa algo menos de rueda que sus hermanos mayores (185/65) y ha homologado una velocidad máxima de 197 km/h. Gracias a sus ajustados consumos y a un generoso depósito de 80 litros, ofrece una autonomía más que respetable.

Su precio en Francia estará por debajo de los 120.000 francos, que supone algo más de un 8 por 100 más caro que su otro rival galo, el Renault 25 TS.

**PEUGEOT 605 SL**  
Precio: 2,5 millones de ptas.  
Potencia máxima: 115 CV.  
Velocidad máxima: 197 km/h.

**CITROËN XM 2.0**  
Precio: 2,4 millones de ptas.  
Potencia máxima: 115 CV.  
Velocidad máxima: 197 km/h.

## PEUGEOT 605 SRI

El mismo motor de cuatro cilindros, recibe para esta versión un sistema de inyección electrónica, con una potencia de 130 caballos. La utilización de este motor de cuatro cilindros obedece a que los reglamentos europeos exigen el catalizador para los motores de más de 2 litros. De todas maneras, esta versión y la anterior pueden utilizar gasolina sin plomo.

La mayor potencia le permite unos desarrollos más cortos, con lo que las cifras de recuperaciones son mejores.

**PEUGEOT 605 SRI**  
Precio: 2,9 millones de ptas.  
Potencia máxima: 130 CV.  
Velocidad máxima: 203 km/h.

**ALFA ROMEO 164 T. S.**  
Precio: 3,7 millones de ptas.  
Potencia máxima: 148 CV.  
Velocidad máxima: 210 km/h.

**CITROËN XM 2.0i**  
Precio: 2,8 millones de ptas.  
Potencia máxima: 130 CV.  
Velocidad máxima: 205 km/h.

**BMW 520i**  
Precio: 4,3 millones de ptas.  
Potencia máxima: 129 CV.  
Velocidad máxima: 200 km/h.

**FORD SCORPIO 2.0 EFI Ghia**  
Precio: 2,9 millones de ptas.  
Potencia máxima: 125 CV.  
Velocidad máxima: 189 km/h.

**LANCIA THEMA 2.0 i.e.**  
Precio: 3,3 millones de ptas.

Potencia máxima: 120 CV.  
Velocidad máxima: 195 km/h.

**MERCEDES 200 E**  
Precio: 4,4 millones de ptas.  
Potencia máxima: 122 CV.  
Velocidad máxima: 195 km/h.

**RENAULT 25 TX**  
Precio: 2,9 millones de ptas.  
Potencia: 120 CV.  
Velocidad máxima: 194 km/h.

**ROVER 820i**  
Precio: 3,5 millones de ptas.  
Potencia: 140 CV.  
Velocidad máxima: 203 km/h.

**SAAB 9000 CDI**  
Precio: 4,0 millones de ptas.  
Potencia: 135 CV.  
Velocidad máxima: 190 km/h.

## PEUGEOT 605 SR/SV 3.0

Dos versiones se ofrecen con este motor: una con el equipamiento del 2 litros inyección y otra con un nivel superior. El motor V6 es el viejo conocido PRV, muy modificado. Recurre al catalizador y a la sonda Lambda; la gasolina sin plomo es obligada.

Sobre todo en el SV, el equipamiento alcanza ya niveles muy altos: amortiguación de gestión electrónica, climatización automática, lava-parabrisas anticongelante, llantas de aleación y neumáticos de perfil 60 en llanta de 6 pulgadas y media.

**PEUGEOT 605 V6**  
Precio: 3,2 millones de ptas.  
Potencia máxima: 170 CV.  
Velocidad máxima: 222 km/h.

**BMW 525i**  
Precio: 5,2 millones de ptas.  
Potencia máxima: 170 CV.  
Velocidad máxima: 223 km/h.

**CITROËN XM V6**  
Precio: 4,0 millones de ptas.  
Potencia máxima: 170 CV.  
Velocidad máxima: 222 km/h.

**FORD SCORPIO 2,9 EFI Ghia**  
Precio: 4,4 millones de ptas.  
Potencia máxima: 150 CV.  
Velocidad máxima: 208 km/h.

**MERCEDES 260 E**  
Precio: 5,3 millones de ptas.  
Potencia máxima: 170 CV.  
Velocidad máxima: 203 km/h.

**OPEL SENATOR 3.0 CD**  
Precio: 5,0 millones de ptas.  
Potencia máxima: 177 CV.  
Velocidad máxima: 220 km/h.

**RENAULT 25 V6**  
Precio: 4,1 millones de ptas.  
Potencia máxima: 160 CV.  
Velocidad máxima: 203 km/h.

**ROVER 827 STERLING**  
Precio: 5,5 millones de ptas.  
Potencia máxima: 177 CV.  
Velocidad máxima: 219 km/h.

**SAAB 9000 16 V**  
Precio: 6,0 millones de ptas.  
Potencia máxima: 175 CV.  
Velocidad máxima: 221 km/h.

## PEUGEOT 605 SV 24 S

Representante máximo de la gama. La incorporación de una culata de cuatro válvulas le permite alcanzar los 200 caballos de potencia.

Un sofisticado sistema de inyección multipunto le permite unos ahorros notables de combustible y unas prestaciones a la altura: más de 230 km/h.

Para este «buque insignia» de Peugeot, se recurre al equipamiento más completo y a la mayor sofisticación técnica: calefacción, aire acondicionado antibloqueo en los frenos.

**PEUGEOT 605 SV 24 S**  
Precio: 5,0 millones de ptas.  
Potencia máxima: 200 CV.  
Velocidad máxima: 235 km/h.

**ALFA ROMEO 164 V6**  
Precio: 4,9 millones de ptas.  
Potencia máxima: 192 CV.  
Velocidad máxima: 230 km/h.

**AUDI 200 TURBO**  
Precio: 5,8 millones de ptas.  
Potencia máxima: 200 CV.  
Velocidad máxima: 226 km/h.

**BMW 530i**  
Precio: 5,8 millones de ptas.  
Potencia máxima: 188 CV.  
Velocidad máxima: 221 km/h.

**LANCIA THEMA 16 V TURBO**  
Precio: 4,5 millones de ptas.  
Potencia máxima: 185 CV.  
Velocidad máxima: 225 km/h.

**MAZDA 929 3.0**  
Precio: 5,9 millones de ptas.  
Potencia máxima: 190 CV.  
Velocidad máxima: 216 km/h.

**MERCEDES 300 E**  
Precio: 5,7 millones de ptas.  
Potencia máxima: 190 CV.  
Velocidad máxima: 218 km/h.

**RENAULT 25 V6 TURBO**  
Precio: 5,0 millones de ptas.  
Potencia máxima: 182 CV.  
Velocidad máxima: 226 km/h.

España aún supone cierto inconveniente, dada la escasa red de distribución de gasolina sin plomo.

El primer desembarco se centrará en la versión con motor de dos litros de inyección y 130 caballos de potencia, dejando los motores V6 para más adelante, en que las versiones diesel también harán su presentación a nivel europeo.

Los precios que aparecen en los cuadros adjuntos son estimados, pero hay que tener en cuenta que algunos



de sus competidores ofrecerán equipamientos claramente inferiores, como suele ser habitual en las grandes berlinas germanas.

Y ya que hablamos del futuro desarrollo del modelo, hay que mencionar que, siguiendo con las pautas que marcan los grandes fabricantes en la actualidad, Peugeot también dispondrá de una versión con tracción total en su modelo tope de gama. El sistema empleado será de tipo permanente y será una evolución del que ya disfruta su hermano pequeño, el 405.

Rolf Häring

# L'ENFANT TERRIBLE,



"L'enfant terrible" es auténtico. Inconformista Carismático. Y siempre original. "L'enfant terrible" tiene un RENAULT 19. Capaz, como él, de romper esquemas. De carácter independiente, se mueve con soltura en sus 7 versiones, con cuatro niveles de motorización, gasolina y diesel, y tres o cinco puertas. Impetuoso, se adivina la fuerza contenida en el perfil de su línea.

Desafiante, domina el espacio ofreciendo la máxima habitabilidad. Con una calidad que se manifiesta en opciones como el aire acondicionado, la dirección asistida, y el sistema de frenos ABS. RENAULT 19. Un auténtico "enfant terrible", que no se detiene ante nada.

# RENAULT 19



RENAULT recomienda lubricantes ELF. 1.800 instalaciones a su servicio. Su Renault con Renault financiación.



## Sistema de Compact Disc para Automóvil. Para los que son sensibles a los cambios.

Todo cambia. Y PIONEER está siempre por delante de estos cambios. Con la tecnología más avanzada en sistemas de audio para automóvil. Capaces de hacer verdaderos cambios camaleónicos para adaptarse al futuro. Aquí tiene la prueba: el Sistema de Compact Disc Múltiple KEX-M800 de PIONEER. Capaz de ofrecerle la pureza inigualable del sonido digital, de almacenar hasta

6 compact disc y de reproducir o programar fácilmente. Así podrá disfrutar de muchas horas de música, cambiando de disco o pista con la misma frecuencia con que cambia de carril. También es compatible con el reproductor de Compact Disc PIONEER que tiene en casa. Además, el panel frontal es extraíble en su totalidad para que se lo pueda llevar consigo. Y, para una mayor seguridad, el

Reproductor Múltiple se instala en una parte oculta del coche. Si es receptivo a los cambios, consulte a su distribuidor PIONEER más cercano y le informará en detalle.

Sistema de Compact Disc de Pioneer para Automóvil.

Cambiará la forma en que escucha la música.

**PIONEER**  
Car - Audio



## GAMA RENAULT PARA 1990

**R**ENault acaba de presentar las innovaciones que va a introducir en su gama cara al año 90. Las principales novedades afectan a los interiores de los vehículos, aunque no se ha dejado de lado la carrocería, que recibirá nuevas tonalidades. La parte mecánica recibirá también sus correspondientes retoques, que ya han comenzado con la incorporación a los R-21 de un nuevo motor de mayor potencia. Concretamente, las versiones de gasolina alcanzan ya los 92 caballos y los diesel se sitúan en 74.

En la parte más baja de la gama del fabricante francés, las innovaciones son eminentemente estéticas y de equipamiento. Los R-4 traerán de serie un elemento imprescindible en cualquier automóvil: los reposacabezas delanteros, y en la parte

exterior se monta el espejo del lado derecho. El equipamiento de este modelo se completa con un piloto antiniebla trasero. Por su parte, los Renault Express montarán en sus versiones GTL y GTD un preequipo de radio completo, incluyendo la antena.

Los populares R-5 son los modelos que más modificaciones sufren. Para empezar, esta serie verá aumentado el número de sus componentes con la llegada de dos versiones comerciales, un

modelo de gasolina, el SL, con 1.108 centímetros cúbicos y 47 caballos de potencia, y un modelo diesel, el SD, con motor de 1.595 centímetros cúbicos y 55 caballos. Las otras novedades ya se han puesto a la venta: se trata de los nuevos Saga, que se comercializan en versiones TL, GTL, GTD y GTX. Todos estos modelos incorporan de serie un radiocassette extraíble, así como unos nuevos embellecedores de rueda y pintura en los espejos retrovisores a

juego con la carrocería. En esta serie desaparecen las protecciones laterales.

Los R-19 adoptarán en los pilotos traseros una línea semejante a las utilizadas por los Chamade. También llevarán regulación interior de los espejos retrovisores, reposacabezas delanteros regulables en altura e inclinación, faros antiniebla y, como opción, el aire acondicionado, consiguiendo de esta manera un equipamiento de primer orden. Hay que decir también que los GTX llevarán como opción la dirección asistida.

Los R-21 aumentarán su equipamiento de serie, algo realmente digno de destacar pues ya resulta muy completo en la actualidad, con un nuevo tablero de mandos, nuevos accionadores de tipo rotatorio y elevallas con mando en las puertas. En la parte exterior las reformas afectan sobre todo al nuevo frontal, inspirado en el del R-21 Turbo que equipa el motor de dos litros, y que se caracteriza por su mayor penetración aerodinámica. Otros elementos que también sufrirán variaciones destacables serán el paragolpes trasero y la nueva tapa del maletero. Toda esta serie de modificaciones contribuirá sin duda a una manera positiva a que el Renault 21 siga siendo uno de los modelos más vendidos dentro del difícil y competido segmento de la gama media-alta.

Gonzalo Serrano



# 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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo l/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total pta.
--------	-----------------	-------------	------------------	-------------------------	-------------------

### ALFA ROMEO

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

Sprint 1.7 Q.V.*	1.712	118	196	9,5	13,48	1.937.383
Alfa 33 1.3 S*	1.350	86	177	8,3	12,93	1.688.582
Alfa 33 1.5 S*	1.489	105	178	9,2	13,78	1.855.583
Alfa 33 1.5 4x4	1.489	105	182	9,3	13,32	1.877.382
Alfa 33 1.7 L*	1.712	110	184	10,1	13,95	1.877.382
Alfa 33 1.7 DMP*	1.712	118	196	10,0	13,87	1.922.382
Alfa 33 1.7 SW	1.712	118	168	10,0	13,87	2.071.382
Alfa 75 1.6	1.557	110	180	11,8	16,11	1.908.513
Alfa 75 1.8 L*	1.779	120	184	9,5	14,38	2.024.609
Alfa 75 1.8 L*	1.779	122	192	9,9	15,90	2.179.609
Alfa 75 Twin Spark*	1.982	148	198	8,6	13,00	2.647.797
Alfa 75 T "América"	1.779	156	197	10,7	16,06	2.950.797
Alfa 75 T "América"	2.959	188	214	12,7	18,24	3.648.798
Alfa 75 2.0 T	1.982	128	194	10,7	15,28	2.440.383
Alfa 75 2.0 TD	2.383	112	184	7,4	9,56	2.716.703
Alfa 164 Twin Spark	1.982	148	210	12,1	16,43	3.889.608
Alfa 164 3.0 V6	2.959	197	230	12,3	16,59	6.019.608
Alfa 164 TD	2.600	117	204	7,6	8,94	4.071.513

**OPCIONES:** Limpiaaparabrisas trasero: 33 1.7 Q.V. 10.047 ptas. Antisid: 75 2.0 TS, 75 3.0: 262.542 ptas. **Techo corredizo:** 75 2.0 TS, 75 3.0 "América": 102.942 ptas. **Aire Acondicionado:** 33 1.3 S, 33 1.5 T, 33 1.7 Q.V., 33 1.7 IE, 33 1.5 4x4, 33 1.7 SW: 190.000 ptas. 75 1.6, 75 1.8, 75 1.8 IE, 75 2.0 TS, 75 2.0 TD, 75 2.4 TD, 75 1.8 Turbo "América" y Sprint 1.7 Q.V.: 225.000 ptas. **Servodirección:** 75 1.6, 75 1.8: 105.004 ptas. **Elevavunas eléctricos delanteros:** 33 1.3 S, 33 1.5 T, 33 1.7 Q.V.: 25.736 ptas. **Elevavunas eléctricos traseros:** Toda la gama 75 excepto el 75 3.0 "América": 25.736 ptas. 164 T.S. y 164 2.5 TD: 50.000 ptas. **Tapicería de cuero:** Alfa 75 3.0 "América": 225.000 ptas. Toda la gama 164: 300.000 ptas. **Limpiaaparabrisas trasero:** 33 1.7 Q.V. 10.407 ptas. **Pintura metalizada:** Toda la gama 33: 36.176 ptas. Toda la gama 75: 63.175 ptas. Toda la gama 164 excepto el 3.0 V6: 80.000 ptas. **Llantas de aleación ligera:** 33 1.3 S, 33 1.5 T, 33 1.7 IE, 33 1.5 4x4: 66.533 ptas. 75 1.6, 75 1.8 IE, 75 2.0 TS, 75 2.0 TD, 75 2.4 TD: 84.056 ptas. **Sprint 1.7 Q.V.:** 66.533 ptas. **Llantas de aleación ligera y neumático ancho especial:** Toda la gama 164: 110.000 ptas. **2 Espejos retrovisores exteriores recalentables más asiento posterior con hueco porta-Ski más apoyabrazos central anterior:** 164 TS y 164 2.5 TD: 40.000 ptas. **6 Altavoces más Antena eléctrica:** 164 3.0 V6. **Asientos anteriores con mando eléctrico:** 164 TS y 164 2.5 TD: 170.000 ptas. **ABS:** 164 TS y 164 2.5 TD: 280.000 ptas. **Faros antibiebla:** Toda la gama 164: 20.000 ptas. **Lavafaros:** Toda la gama 164: 45.000 ptas

### ARO

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

Aro 10 techo lona	1.289	54	125	9,5	10,38	1.289.969
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
240 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	1.817.136
320 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.542.064

### AUDI

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

80 E*	1.781	112	192	9,1	13,52	2.757.619
80 Special	1.781	112	192	9,1	13,52	2.608.919
90 2.2 E	2.276	136	214	10,1	14,34	3.004.744
90 20 V	1.934	160	215	10,0	14,27	3.943.413
90 20 V Quattro	1.934	160	205	11,0	15,23	4.796.803
100 CD*	2.226	138	202	10,8	14,85	3.464.716
100 CD Avant*	2.226	138	199	10,2	14,2	3.821.848
100 CD TD*	1.986	100	178	8,4	9,59	3.913.865
200 Turbo*	2.144	200	228	12,6	16,19	5.554.716
200 Turbo Quattro	2.144	200	223	12,0	16,09	6.652.803
Coupi 2.2E	2.226	136	199	9,9	14,20	3.856.114
Coupi Quattro	1.984	160	215	10,7	14,79	5.068.014
V8	3.562	250	235	14,0	18,58	9.794.629

**OPCIONES:** Tapicería de cuero: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 443.864 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático Quattro: 391.262 ptas. **Computador**

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.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo l/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total pta.
--------	-----------------	-------------	------------------	-------------------------	-------------------

**de abordo:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 50.377 ptas. **Asientos delanteros calentables:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 52.761 ptas. 100 manual/automático, TD, 200 Turbo manual/automático Quattro: 66.428 ptas. **Radiador más potente:** 80, 90, 90 20V, 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: 77.563 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático y TD, Quattro: 77.563 ptas. **Llantas de aleación.** 80, 90, 90 20V, 134.444 ptas. **Llantas de aleación -A-:** 100 manual/automático y TD, 100 Avant: 134.447 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 antibiebla:** 80: 48.312 ptas. **Asientos deportivos FQ Crayon:** 80: 42.597 ptas. **Tapicería de cuero (asiento deportivo):** 80: 576.768 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 antirobo:** 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 84.227 ptas. **Asiento niño:** 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 portaesquejes:** 100 manual/automático y TD: 37.664 ptas.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo l/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total pta.
--------	-----------------	-------------	------------------	-------------------------	-------------------

### AUSTIN

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

Mini Moke*	998	39	114	10,4	11,83	971.326
Metro Red Hot	1.275	63	157	7,6	11,62	1.146.069
Metro Jet Black	1.275	63	157	7,6	11,62	1.146.069
Metro LS Surf	1.275	63	146	7,6	11,62	1.220.069
Metro Advantage 3p	1.275	63	146	7,6	11,62	1.176.424
Metro Advantage 5p	1.275	63	146	7,6	11,62	1.246.421
Metro 1.3 LS 3p*	1.275	63	146	7,6	11,62	1.211.069
Metro 1.3 LS 5p*	1.275	63	146	7,6	11,62	1.291.069
Metro MG 1.3	1.275	72	157	8,9	12,65	1.341.070
MG 2.0 i	1.984	112	176	9,8	14,12	2.092.769
Montego 1.6 SL	1.589	83	165	6,9	11,42	1.883.788
Montego 2.0 GS	1.984	112	176	9,3	13,73	2.223.788
Montego Estate GTi	1.984	112	171	9,8	14,12	2.403.788
Montego 2.0 GTi	1.984	112	176	9,4	13,81	2.310.043
Montego 2.0 DSL	1.984	81	163	5,1	7,63	2.285.389

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

### BMW

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

316 I*	1.786	90	176	9,6	13,89	2.372.183
316 I 4P*	1.786	90	176	9,6	13,89	2.547.183
318 I*	1.786	115	180	7,9	12,64	2.689.919
318 I 4P*	1.786	115	180	7,9	12,64	2.842.918
320 I*	1.991	125	191	9,3	13,75	3.161.014
320 I 4P*	1.991	125	191	9,3	13,75	3.306.011
320 i Cabrio*	1.991	125	191	9,3	13,75	6.474.014

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	Consumo l/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total pta.
--------	-----------------	-------------	------------------	-------------------------	-------------------

320 i Touring*	1.991	125	191	9,3	13,75	3.891.013
325 I*	2.484	171	221	11,5	16,50	4.066.014
325 I 4P*	2.484	171	221	11,5	16,50	4.253.014
325 i Touring*	2.484	171	221	11,5	16,50	5.011.014
325 I X 4P*	2.484	171	210	11,7	16,65	4.923.014
325 I X 4P*	2.484	171	210	11,7	16,65	5.083.014
325 i X Touring*	2.484	171	210	11,7	16,65	5.971.014
325 i Cabrio*	2.484	171	214	11,5	16,50	5.482.013
M 3*	2.302	200	234	10,6	16,06	7.289.203
324 D*	2.443	86	162	8,0	9,59	3.106.106
324 TD*	2.443	115	193	7,0	9,04	3.763.106
324TD Touring*	2.443	115	187	7,0	9,04	4.489.106
520 i (Nuevo)	1.991	125	189	10,2	14,42	4.246.014
520 i E*	1.991	129	200	10,2	14,42	4.715.919
525 I*	2.484	170	223	12,0	15,97	5.274.202
525 I*	2.683	188	177	14,0	17,45	5.874.203
530 I*	3.490	211	235	14,5	17,65	6.273.014
M 5*	3.335	315	250	16,8	20,66	9.847.929
524 TD*	2.443	115	196	9,0	10,14	4.773.107
730 I*	2.986	197	225	15,0	19,31	6.304.204
735 I*	3.420	220	238	15,0	19,31	8.124.204
735 i L*	3.420	220	236	15,0	19,31	8.744.203
750 i L*	4.988	300	240	15,0	19,33	10.774.529
750 i AL*	4.988	300	254	15,0	19,33	12.674.529

**OPCIONES:** EH Control: 320 i, 320 ic, 325 ic, 325 ic, 520 i, 525 i, 530 i, 730 i: 103.571 ptas. **Caja de cambio de relación cerrada:** 325 i, 325 ic, 325 ic, 520 i, 525 i, 530 i: 103.571 ptas. **Diferencial autoblocante 25 %:** Toda la serie 3 excepto 325 ic: 73.602 ptas. **Todas las series 5 y 7:** 78.128 ptas. **ABS:** 316 i, 318 i, 320 i, 520 i, 524 i: 165.415 ptas. **ASC:** 535 i, 735 i, 735 i: 178.029 ptas. 750 i, 520 i: 122.428 ptas. 730 i: 183.688 ptas. **Dirección asistida:** 316 i, 318 i, 320 i, 325 i: 103.957 ptas. **Servotronic:** 520 i, 730 i, 735 i, 735 i L: 37.008 ptas. **Volante deportivo M-Technic:** 320 i, 320 ic, 325 ic, 325 ic, 325 ic, 324 TD, 520 i, 525 i, 530 i, 524 TD: 31.483 ptas. 535 i: 7.453 ptas. **Volante deportivo de piel:** Toda la serie 3, 520 i, 524 TD, 730 i: 25.443 ptas. 735 i, 735 i L, 750 i L: 7.453 ptas. **Control automático del nivel del eje trasero:** 530 i, 535 i: 131.199 ptas. 730 i y 735 i: 125.992 ptas. 520 i y 525 i: 111.633 ptas. **Control electrónico de la suspensión:** M-3: 297.606 ptas. 525 i, 530 i, 535 i, 735 i L, 750 i L: 194.164 ptas. 730 i, 735 i: 309.959 ptas. **Suspensión deportiva:** Toda la serie 5: 11.565 ptas. **Suspensión deportiva M-Technic:** 316 i, 318 i: 41.634 ptas. 320 i: 32.382 ptas. 320 ic, 325 ic, 325 ic, 520 i: 17.605 ptas. **Enganche de remolque:** Toda la serie 3: 94.084 ptas. 320 ic, 325 ic: 79.346 ptas. **Toda la serie 5 y 7:** 98.945 ptas. **Airbag:** M-3: 192.622 ptas. **Toda la serie 3:** 208.683 ptas. **Toda la serie 5 excepto 530 i:** 239.910 ptas. 535 i: 211.467 ptas. **Toda la serie 7 excepto 730 i:** 221.920 ptas. 730 i: 239.910 ptas. **Neumáticos perfil bajo:** 316 i: 27.242 ptas. 520 i, 524 TD: 55.007 ptas. **Neumáticos de perfil bajo y llantas de aleación ligera:** 316 i: 143.278 ptas. 318 i, 320 i, 325 i: 116.036 ptas. 520 i, 524 TD: 194.164 ptas. 525 i: 161.640 ptas. 730 i: 159.469 ptas. **Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación ligera de radios cruzados:** 320 ic: 180.622 ptas. 320 i: 198.425 ptas. 325 ic, 325 ic: 180.622 ptas. M-3: 123.441 ptas. 520 i, 524 TD: 151.860 ptas. 525 i: 217.997 ptas. 530 i: 57.825 ptas. 735 i L: 35.134 ptas. **Neumáticos de perfil bajo y llantas de aleación ligera con antirrobo:** 530 i: 336.551 ptas. **535 i:** 200.075 ptas. 735 i: 237.083 ptas. 750 i: 127.601 ptas. **Neumáticos de perfil superbajo de seguridad con llantas de aleación ligera y antirrobo:** 316 i: 173.732 ptas. 318 i, 320 i, 325 i, 325 ic, 320 ic: 146.490 ptas. **Pintura Metalizada:** 316 i, 318 i, 320 i, 325 i, 325 ic, M-3: 70.161 ptas. 325 ic, 320 ic: 53.199 ptas. **Toda la serie 5:** 89.179 ptas. 730 i, 735 i, 735 i L: 108.069 ptas. **Cierre centralizado:** 316 i: 42.534 ptas.

Ghia, Escort (todas las versiones, excepto GT), Orion CL y Ghia. Sierra (todas las versiones, excepto GT): 42.000 ptas. Mampara protección del conductor: Fiesta Van: 17.000 ptas. Escort Van: 12.000 ptas. Techo solar: Fiesta (todas las versiones, excepto Van, C, Super C): 50.000 ptas. Escort (todas las versiones) y Orion (todas las versiones): 62.000 ptas. Sierra CL, GL (de serie 2.0i Fam.): S: 77.000 ptas. Scorpio: 95.000 ptas. Techo solar apertura eléctrica: Scorpio Ghia: 149.000 ptas. Cinturones de seguridad traseros inercia y centro estático: Fiesta (todas las versiones): 25.000 ptas. Cinturones de seguridad traseros: Scorpio CL, GL y Ghia: 29.000 ptas. Luz antiniebla trasera: Fiesta (todas las versiones, excepto XR 2 y Super Sport): 7.000 ptas. Pintura metalizada Fiesta (todas las versiones): 18.000 ptas. Escort (todas las versiones, excepto Van) 22.000 ptas. Orion (todas las versiones): 22.000 ptas. Sierra (todas las versiones, excepto Cosworth): 41.000 ptas. Scorpio CL, GL y Ghia: 61.000 ptas. Sistema antibloqueo de frenos: Escort XR 3i, Cabrio, Country y Orion (todas las versiones): 94.000 ptas. Frenos ABS: Sierra (todas las versiones, excepto Cosworth): 293.000 ptas. Asientos delanteros Recaro: Escort RS: 24.000 ptas. Elevavolante eléctrico: Escort XR 3i y RS: 51.000 ptas. Elevavolante eléctrico trasero: Scorpio CL: 59.000 ptas. Deshielo parabrisas: Escort Ghia, RS, XR 3i y Cabrio, Orion Ghia: 25.000 ptas. Espejos remotos termoeléctricos: Escort Ghia, RS, XR 3i y Cabrio, Orion Ghia: 21.000 ptas. Antena en luneta térmica: Escort Ghia, XR 3i y Country y Orion Ghia: 9.000 ptas. Cerradura centralizada: Escort XR 3i y RS: 22.000 ptas. Llantas de aleación: 14" x 6": Escort XR 3i y Cabrio XR3i: 59.000 ptas. Llantas de aleación: Orion Ghia 1.6i: 59.000 ptas. Llantas de aleación: 5, 5" x 14", Sierra XR4 x 4: 73.000 ptas. Lavafaros: Sierra Ghia, 4 x 4 Fam., S y XR4 x 4: 28.000 ptas. Asiento conductor regulable en altura: Sierra CL, GT, GTi y GL: 10.000 ptas. Amortiguador trasero autoajustable: Sierra GL Fam. (de serie 4 x 4 Fam.): 34.000 ptas. Ajuste altura manual asiento conductor: Scorpio CL: 18.000 ptas. Ajuste eléctrico asiento del pasajero: Scorpio Ghia: 65.000 ptas. Faros delanteros antiniebla: Scorpio CL y GL: 34.000 ptas. Alarma antirrobo: Scorpio CL, GL, Ghia: 24.000 ptas. Retrovisor derecho e izquierdo eléctrico antirrobo: Scorpio GL: 30.000 ptas. Dirección asistida: Scorpio CL, GL, 2.0i y Efi: 108.000 ptas. Diferencial autobloqueante: Scorpio Ghia: 95.000 ptas. Mando de radio compartimento trasero: Scorpio GL y Ghia: 62.000 ptas. Malla retención equipaje: Scorpio Ghia: 18.000 ptas. Ordenador de consumo: GL, Ghia: 59.000 ptas. Control de velocidad de crucero: Scorpio CL, Ghia: 86.000 ptas. Tapicería de cuero: Scorpio Ghia: 388.000 ptas.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Includes models like Honda Accord EX, CRX, etc.

HONDA

Honda Automóviles España, S.A. Tel.: (93) 370 80 07. Honda Accord EX, Honda Accord Aut., CRX, Honda Accord 2.0i, Honda Prelude EX\*, Honda Prelude EXA\*, Honda Accord 2.0i 16.

INNOCENTI

Autobarajas, S.A. Tel.: (91) 742 37 12. 999 SE, 999 SL, 999 INSE Aut., Turbo De Timoso, 999 DGE.

ISUZU

General Motors España, S.A. Tel.: (91) 597 30 00. Trooper 3 p. DLX, Trooper 5 p. DLX.

JAGUAR

C. de Salamanca, Tel.: (91) 253 34 00. XJ6 3.6, XJ6 3.8, Daimler 3.5, Sovereign 3.6, Sovereign V12, XJS V12, XJS V12 Cabrio.

LADA

Lada Iberica, S.A. Tel.: (91) 803 42 44. VAZ 210A, VAZ 2105.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Includes Samara (2108), VAZ 2107, Niva TT\*.

OPCIONES: 71.574 ptas. Juego de molas: 3.875 ptas. Tapón de gasolina con llave: 1.350 ptas. Volante deportivo: 8.800 ptas. Juego de alfombras: 1.500 ptas. Precio con IVA incluido.

LANCIA

Fiat Auto España, S.A. Tel.: (91) 259 82 00. Y-10 Fire\*, Y-10 LX IE, Y-10 GTi, Delta 1.3, Delta 1.6 IE\*, Delta HF Turbo IE\*, Delta Integrale 16V, Prisma 1.5 LX\*, Prisma Veneto, Prisma Symbol\*, Prisma Turbo Diesel\*, Thema 2.0 IE\*, Thema 2.0 IE 16V, Thema 2.0 IE Turbo, Thema IE Turbo 16V, Thema 8.32, Thema Turbo Diesel\*.

OPCIONES: Asiento posterior partido: Y 10 Fila, Y 10 Fire: 18.600 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., Prisma Symbol, Prisma Turbo Diesel: 19.950 ptas. Thema 2.0 i.e., Thema i.e., Thema Turbo Diesel, Thema 6V, Thema Turbo i.e., SW: 49.277 ptas. Techo abrible: Y-10 Fila, Y-10 Fire: 43.890 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., HF Turbo i.e., Integrale, Prisma 1.5 LX, Symbol/Turbo Diesel: 69.160 ptas. Techo abrible eléctrico: Thema 2.0 i.e., Turbo DS SW: 133.000 ptas. Cinturones de seguridad posterior: Y-10 Fire: 18.088 ptas. Check Control, Vacuómetro, Cuarenta revoluciones y manómetro de aceite: Y-10 Fire: 43.890 ptas. Pintura metalizada: Y-10 Fire: 18.620 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., HF Turbo i.e., Integrale: 35.112 ptas. Prisma Turbo: 36.309 ptas. Thema 2.0 i.e., Turbo, Turbo Diesel, Thema 6V, Turbo i.e., SW, Turbo DS SW: 39.900 ptas. Aire acondicionado: Delta 1.600 i.e.: 176.590 ptas. Prisma Symbol: 159.600 ptas. Servodirección: Delta 1.600 i.e., Prisma Symbol: 59.850 ptas. Ruedas de aleación: Delta 1.600 i.e., Turbo i.e.: 65.370 ptas. Prisma Symbol Turbo Diesel: 49.875 ptas. Trip Master y Check Control: Delta 1.600 i.e.: 38.750 ptas. Cortina Parasol y Apoyacabezas posterior con neumáticos de perfil bajo: Thema 2.0 i.e., Turbo Diesel, Turbo DS SW: 87.780 ptas. Asiento anterior con mando eléctrico y calefacción: Thema i.e., Turbo: 73.150 ptas. Climatizador automático: Thema i.e., Turbo, Turbo Diesel, Thema 6V, Turbo i.e., SW, Turbo DS, SW: 292.600 ptas. Tapicería de Cuero: Thema i.e., Turbo, Thema 6V: 305.900 ptas. Techo abrible eléctrico: Thema 8.32: 133.000 ptas. Red: Thema Turbo i.e., SW, Turbo DS SW: 42.427 ptas. Bandoje portabojetos: Thema Turbo i.e., SW, Thema Turbo DS SW: 29.280 ptas. Calefacción Automática: Thema Turbo i.e., SW: 39.767 ptas. Precio con IVA incluido.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Includes Delta 1.600 i.e., Prisma Symbol, Prisma Turbo Diesel, Delta 1.600 i.e., Prisma Symbol Turbo Diesel, etc.

LOTUS

Tayre, Tel.: (91) 259 94 63. Lotus Esprit, Lotus Esprit HC, Lotus Esprit Turb.

OPCIONES: Aire acondicionado: excel: 325.000 ptas. Sprit HC, Sprit Turbo: 350.000 ptas. Preinstalación de radio: Excel: 75.000 ptas. Sprit HC, Sprit Turbo: 90.000 ptas. Tapicería de piel integral: Excel: 500.000 ptas. Sprit HC, Sprit Turbo: 400.000 ptas. Tapicería de piel y paño: Excel: 275.000 ptas. Pintura metalizada: Excel: 175.000 ptas., Sprit HC, Sprit Turbo: 200.000 ptas. Pintura perlada: Excel: 275.000 ptas., Sprit HC, Sprit Turbo: 300.000 ptas. Precio con IVA incluido.

MASERATI

Autobarajas, S.A. Tel.: (91) 563 60 01. 225\*, 225 ES, 425 4P\*, 222 i, 422 i, Spider, 430 i, Karif, Royale.

OPCIONES: Tapicería de piel: 425: 250.000 ptas. 220/222: 265.000 ptas. 420/422, 430 y 228: 285.000 ptas. Pintura Metalizada: 2.500 ptas. SE, 2.500 EX, Spider y Karif: 160.000 ptas. 425: 165.000 ptas. 220/222: 160.000 ptas. 420/422, 430: 188.000 ptas. 228: 195.000 ptas. Dirección asistida: 2.500 SE, 220/222: 285.000 ptas. Espejo retrovisor derecho: 220/222, 420/422: 20.000 ptas. Techo Corredizo eléctrico: 420/422: 260.000 ptas. Precio con IVA incluido.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Includes Mazda RX-7\*, Mazda 626 2.0i SP\*, Mazda 626 2.0i 16V\*, Mazda 626 Coupé, Mazda 323 4WD\*, Mazda 929 3.0.

Tecnitrade, Tel.: (91) 262 42 35. Mazda RX-7\*, Mazda 626 2.0i SP\*, Mazda 626 2.0i 16V\*, Mazda 626 Coupé, Mazda 323 4WD\*, Mazda 929 3.0.

OPCIONES: Aire acondicionado: RX7: 248.720 ptas. 626 2.0 GTi hatchback: 196.000 ptas. 626 coupé 2.0i 16V: 228.480 ptas.

MERCEDES BENZ

Mercedes Benz España, S.A. Tel.: (91) 431 94 00.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Includes 190, 190 E, 190 E 2.3\*, 190 E 2.6\*, 190 E 2.0 16\*, 190 D\*, 190 D 2.5\*, 190 DT 2.5, 200 E, 200 T, 200 TE, 200 D, 200 T Diesel, 230 E\*, 230 TE, 230CE, 250 D\*, 250 Turbodiesel, 250 T, 260 E, 260 E 4 Matic, 260 SE, 300 CE, 300 E\*, 300 TE, 300 TE 4 Matic, 300 SE, 300 SEL, 300 SL, 300 E 4 Matic, 300 D\*, 300 D 4 Matic, 300 Turbodiesel, 300 T Turbodiesel, 420 SE, 420 SEL, 420 SEC, 420 SL, 500 SE, 500 SEL, 500 SEC, 500 SL, 560 SE, 560 SEL, 240 GD W 460, 230 GE W 460, 300 GD W 460, 280 GE W 460.

OPCIONES: Pintura metalizada: 190 D 2.5, 190 D 2.5 Turbo, 190, 190E, 190E 2.3, 190E 2.6: 142.310 ptas. 200, 200E, 230E, 260E, 300E, 260E 4 Matic, 300E 4 Matic, 230CE, 300 CE, 420 SEC, 500 SEC, 300 SL, 420 SL, 200 D, 250D Turbo, 300D, 300D Turbo, 300D 4 Matic, 300D Turbo 4 Matic: 163.723 ptas. 260SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE/SEL, 500SE, 500 SEL: 195.610 ptas. Tapizado en cuero artificial: 190D, 190D 2.5, 190D 2.5 Turbo, 190, 190E, 190E 2.3, 190E 2.6: 62.510 ptas. 200, 200E, 230E, 300E, 260E 4 Matic, 300E 4 Matic, 200D, 250D Turbo, 300D, 300D Turbo, 300D 4 Matic, 300D Turbo 4 Matic, 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420SE/SEL, 500SE, 500SEL: 33.383 ptas. Tapizado en cuero natural: 190D, 190D 2.5, 190D 2.5 Turbo, 190, 190E, 190E 2.3, 190E 2.6, 190E 2.5 16, 200D, 230E, 260E, 300E, 200D, 250D, 300D, 300D Turbo, 300D 4 Matic, 300D Turbo 4 Matic, 300D Turbo 4 Matic, 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE/SEL, 500 SE, 500 SEL: 319.200 ptas. 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE/SEL, 500 SE, 500 SEL: 369.740 ptas. 230 CE, 300CE: 319.200 ptas., 420 SEC, 500 SEC: 160.930 ptas., 300 SL, 420 SL, 500 SEL: 227.420 ptas. Tapizado en terciopelo: 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE/SEL, 500 SE: 252.700 ptas. Diferencial Autobloqueante: ASD: 190D, 190D 2.5, 190, 190E, 190E 2.3, 190E 2.6, 200, 200E, 230E, 260E, 300E, 230 CE, 300 CE, 300 CE, 200D, 250D, 250D Turbo, 300D, 300D Turbo, 260 SE, 300SE, 300 SEL: 207.879 ptas. Indicador de la temperatura exterior: 190D, 190D 2.5 Turbo, 190, 190E, 190E 2.3, 190E 2.6, 190E 2.5 16, 200, 200E, 230E, 260E, 300E, 260E 4 Matic, 300E 4 Matic, 230 CE, 300CE, 300SL, 420 SL, 500SL, 200D, 250D, 250D Turbo, 300D, 300D Turbo, 300D 4 Matic, 300D Turbo 4 Matic: 27.132 ptas.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Includes Volvo 740 GLE, Volvo 740 G, Volvo 740 G Turbo, Volvo 740 G Turbo Diesel, Volvo 740 G Turbo Diesel 24V.

Volvo 740 GLE, Volvo 740 G, Volvo 740 G Turbo, Volvo 740 G Turbo Diesel, Volvo 740 G Turbo Diesel 24V.

MITSUBISHI

ICA, Tel.: (91) 401 76 62. Galant GTi 16V, Montero corto Inter\*, Montero corto + equip.\*, Montero largo Inter\*.

OPCIONES: Pintura metalizada: Montero Corto 2.5 Turbo Diesel y Montero Largo 2.5 Turbo Diesel: 56.000 ptas. Precio con IVA incluido.

MORGAN

Tayre S.A. Tel.: (91) 259 94 63. 4/4-1800 Ford 2A, 4/4-1800 Ford 4A, Plus 8.

OPCIONES: Asientos reclinables: Plus 8 Inyección: 65.000 ptas. Barra portaingeniería: 4/4 1.600 Ford 2 asientos, 4/4 Ford 1.600 4 asientos, Plus 8 Inyección: 11.200 ptas. Carrocería y aletas en aluminio: 157.200 ptas. Color especial: En todos los modelos: 24.000 ptas. Capota en color: En todos los modelos: 42.800 ptas. Funda rueda de repuesto: En todos los modelos: 18.000 ptas. Reposeacabones: En todos los modelos: 42.500 ptas. Pintura en dos tonos: En todos los modelos: 86.000 ptas. Precio con IVA incluido.

NISSAN

Nissan Motor Ibérica, S.A. Tel.: (93) 335 54 48. Sunny GTi 16V, Bluebird SLX 2.0 S\*, Bluebird SLX 2.0 D\*, Bluebird Turbo 4P AA, Bluebird Turbo 4P AA, 300 ZX\*, Patrol Cervo 4 Cil. D., Patrol Corto 4 Cil. TD., Patrol Wagon 4 Cil. TD., Patrol Top Line Corto TD., Patrol Top Line Lr. TD., Patrol Top Line Gas. Cort., Patrol King-Cab., Vanette 5 Pizzas\*, Vanette 6 Pizzas\*, Vanette Coach\*.

OPCIONES: Barra antivuelco completa: Corto techo bajo: 70.437 ptas. Cadenas para nieve: Todos: 6.050 ptas. Cabrestante: 3.600Kg. a 24 V. Todos: 172.350 ptas. Portaequipajes completo: Corto techo bajo: 37.609 ptas. Juego de faros antiniebla: Todos: 4.990 ptas. Portasticks: Todos: 2.953 ptas. Protector de Carter: Todos: 14.361 ptas. Inclínometro: Todos: 4.780 ptas. Juego desbloqueo automático 2 ruedas: 53.370 ptas. Aire acondicionado: 12V: Todos: 162.500 ptas. 24V: 150.000 ptas. Antirrobo rueda de repuesto sin gancho: Todos: 4.800 ptas. Refille frontal con cuatro faros larga distancia: Todos: 34.500 ptas. Protector de Carter: Vanette: Todas: 3.055 ptas. Portaequipajes largo blanco: Todas Vanette: 44.867 ptas. Enganche de remolque: Todas las Vanette: 11.855 ptas. Antirrobo rueda de repuesto: Todas las Vanette: 5.746 ptas. Techo solar: Todas: 17.439 ptas. Aire acondicionado: Vanette Gasolina: 195.000 ptas. Precio con IVA incluido.

OPEL

General Motors España, S.A. Tel.: (91) 597 30 00. Corsa 3P City 1.0\*, Corsa 3P Swig 1.0\*, Corsa 3P Swig 1.3\*, Corsa 3P Swig 1.2\*, Corsa 3P Swig 1.2\*, Corsa 3P Swig 1.2\*, Corsa 3P GL 1.2\*, Corsa Joy, Corsa D. Algolán, Corsa 3P GL 1.2, Corsa 3P GL 1.3, Corsa 3P Swig 1.0, Corsa 3P Swig 1.5 TD., Corsa 3P Swig 1.5 TD., Corsa 3P Swig 1.5 TD., Kadett 3P 1.6 GT, Kadett 3P 2.0i GSi\*.

OPCIONES: Barra antivuelco completa: Corto techo bajo: 70.437 ptas. Cadenas para nieve: Todos: 6.050 ptas. Cabrestante: 3.600Kg. a 24 V. Todos: 172.350 ptas. Portaequipajes completo: Corto techo bajo: 37.609 ptas. Juego de faros antiniebla: Todos: 4.990 ptas. Portasticks: Todos: 2.953 ptas. Protector de Carter: Todos: 14.361 ptas. Inclínometro: Todos: 4.780 ptas. Juego desbloqueo automático 2 ruedas: 53.370 ptas. Aire acondicionado: 12V: Todos: 162.500 ptas. 24V: 150.000 ptas. Antirrobo rueda de repuesto sin gancho: Todos: 4.800 ptas. Refille frontal con cuatro faros larga distancia: Todos: 34.500 ptas. Protector de Carter: Vanette: Todas: 3.055 ptas. Portaequipajes largo blanco: Todas Vanette: 44.867 ptas. Enganche de remolque: Todas las Vanette: 11.855 ptas. Antirrobo rueda de repuesto: Todas las Vanette: 5.746 ptas. Techo solar: Todas: 17.439 ptas. Aire acondicionado: Vanette Gasolina: 195.000 ptas. Precio con IVA incluido.

Table with 5 columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, Consumo, Precio total. Includes Kadett 3P GSi 16V\*, Kadett 4P 1.3 LS, Kadett 4P 1.6 LS, Kadett 4P 1.6 GL, Kadett 4P 1.6i GT\*, Kadett 4P 1.7D LS, Kadett 4P TD LS, Kadett 5P 1.3 City\*, Kadett 5P 1.3 LS\*, Kadett 5P 1.6 GL\*, Kadett 5P 2.0i GSi\*, Kadett 5P Diesel City\*, Kadett 5P Diesel LS\*, Kadett 5P TD LS, Kadett Cabrio, Kadett Cabrio GSi\*, Kadett Caravan 1.6, Kadett Caravan Diesel, Kadett Caravan TD, Vectra 4P GL 1.6, Vectra 4P GL 1.8, Vectra 4P GLS 2.0, Vectra 4P GLS 2.0, Vectra 4P CD 2.0, Vectra 5P CD 2.0, Vectra 4P GT, Vectra 5P GT, Vectra 2.000, Vectra 4P GL 1.7 D, Vectra 4P GL 1.7 D, Vectra 4x4, Omega 2.0i\*, Omega 2.0i CD\*, Omega 3.0i, Omega Turbo Diesel, Omega TD CD\*, Omega Caravan TD, Senator 3.0, Senator 3.0 CD, Senator CD 3.0 Autom.

OPCIONES: Pintura brillante: Corsa City, Swin, GL, GT, GSi: 7.935 ptas. Kadett IS, GL, GT, Cabrio, Caravan: 11.768 ptas. Kadett 4 puertas: LS, GL: 8.930 ptas. Vectra todos los modelos: 12.000 ptas. Omega OM, CD: 12.515 ptas. Pintura metalizada: Corsa Swin, GL, GT, GSi: 17.128 ptas. Kadett 4 puertas LS, GL: 22.784 ptas. Pintura Mica bicapa: Vectra todos los modelos: 42.000 ptas. Pintura metalizada bicapa: Katt LS, GL, GT, GSi, Cabrio, Caravan: 36.052 ptas. Omega OM, CD: 64.111, Senator SE: 98.000 ptas. Vectra todos los modelos: 42.000 ptas. Elevavolante eléctrico delantero: Corsa Swin, GT, GSi: 28.110 ptas. Kadett, LS, GT, GSi, Caravan: 54.562 ptas. Kadett 4 puertas LS: 58.448 ptas. Omega OM: 69.770 ptas. Vectra GL, GSi, GT: 58.000 ptas. Cerradura centralizada (3p): Corsa Swin, GT: 12.946 ptas. Cerradura centralizada (4 o 5p): Corsa Swin, GT: 15.781 ptas. Vectra GL: 40.000 ptas. Techo transparente y deslizable: Kadett LS, GL, GT, GSi, Caravan: 63.840 ptas. Techo solar deslizable manual: Vectra todos los modelos: 75.000 ptas. Techo solar eléctrico: Omega OM, CD: 145.255 ptas. Sensor SE, CD: 175.000 PTAS. Vectra todos los modelos: 100.000 ptas. Techo solar manual: Omega OM, CD: 85.213 ptas. Sensor SE, GT: 92.000 ptas. Neumáticos 165/65R 14-78T (sólo con motor 1.3 S): Corsa GT: 2.962 ptas. Llantas de aleación: Corsa GT: 37.699 ptas. Vectra GSi, GL, GT: 73.000 ptas. Llantas de aleación ligera: Omega OM, CD: 85.842 ptas. Sensor SE: 120.000 ptas. Porta cassettes: Corsa Swin, GL, GT: 2.893 ptas., Kadett LS, GT, GSi, Caravan: 3.622 ptas. Omega OM, MC: 4.209 ptas., Senator SE: 6.000 ptas. Cuarenta revoluciones: Corsa Swin: 8.396 ptas. Consoi Central: Corsa Swin: 2.365 ptas. Retrovisores eléctricos y térmicos: Kadett GL, GSi: 18.728 ptas., Vectra GL, GSi, 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: 35.020 ptas. Vectra todos los modelos: 30.000 ptas. Dirección asistida: Kadett LS, GL, GT, GSi, Cabrio, Caravan: 78.394 ptas. Vectra GL: 36.000 ptas. Cinturones traseros inercia: Kadett LS, GL, GT, GSi, Caravan: 25.000 ptas. Vectra todos los modelos: 25.000 ptas. Cinturones traseros: Omega OM, CD: 25.508 ptas. Sensor SE: 28.000 ptas. Asiento conductor regulable en altura: Kadett LS, Caravan: 8.512 ptas. Portaequipajes en techo: Kadett IS, GL, GT, GSi, Caravan: 63.840 ptas. ABS: Omega OM, CD: 277.816 ptas. Vectra GSi, GL, GT: 2.000: 200.000 ptas. Elevavolante eléctrico trasero: Omega OM: 65.576 ptas. Sensor SE: 65.576 ptas. Vectra CD: 2.000: 52.000 ptas. Elevavolante eléctrico delantero y traseros: Omega OM: 135.348 ptas. Vectra GL, GSi, GT: 110.000 ptas. Volante de 4 radios: Omega OM, CD: 33.841 ptas. Diferencial Autobloqueante: Senator SE, CD: 87.780 ptas. Control electrónico suspensión: Omega CD: 120.000 ptas. Faros antiniebla delanteros: Omega CD: 23.750 ptas. Asiento pasajero calentable: Omega CD: 23.750 ptas. Batería 66Ah: Vectra todos los modelos: 8.000 ptas. Batería 66A: Omega OM, CD: 4.209 ptas. Limpifaros: Sensor SE: 61.000 ptas. Controlador de velocidad: Senator SE, CD: 76.460 ptas. Aire acondicionado: Omega GSi, CD, GT, 2000: 205.000 ptas. Check control: Vectra GT: 12.000 ptas. Lunas tintadas: Vectra GL, GSi: 22.000 ptas. Precio con IVA incluido.

OPCIONES: Barra antivuelco completa: Corto techo bajo: 70.437 ptas. Cadenas para nieve: Todos: 6.050 ptas. Cabrestante: 3.600Kg. a 24 V. Todos: 172.350 ptas. Portaequipajes completo: Corto techo bajo: 37.609 ptas. Juego de faros antiniebla: Todos: 4.990 ptas. Portasticks: Todos: 2.953 ptas. Protector de Carter: Todos: 14.361 ptas. Inclínometro: Todos: 4.780 ptas. Juego desbloqueo automático 2 ruedas: 53.370 ptas. Aire acondicionado: 12V: Todos: 162.500 ptas. 24V: 150.000 ptas. Antirrobo rueda de repuesto sin gancho: Todos: 4.800 ptas. Refille frontal con cuatro faros larga distancia: Todos: 34.500 ptas. Protector de Carter: Vanette: Todas: 3.055 ptas. Portaequipajes largo blanco: Todas Vanette: 44.867 ptas. Enganche de remolque: Todas las Vanette: 11.855 ptas. Antirrobo rueda de repuesto: Todas las Vanette: 5.746 ptas. Techo solar: Todas: 17.439 ptas. Aire acondicionado: Vanette Gasolina: 195.000 ptas. Precio con IVA incluido.

OPCIONES: Barra antivuelco completa: Corto techo bajo: 70.437 ptas. Cadenas para nieve: Todos: 6.050 ptas. Cabrestante: 3.600Kg. a 24 V. Todos: 172.350 ptas. Portaequipajes completo: Corto techo bajo: 37.609 ptas. Juego de faros antiniebla: Todos: 4.990 ptas. Portasticks: Todos: 2.953 ptas. Protector de Carter: Todos: 14.361 ptas. Inclínometro: Todos: 4.780 ptas. Juego desbloqueo automático 2 ruedas: 53.370 ptas. Aire acondicionado: 12V: Todos: 162.500 ptas. 24V: 150.000 ptas. Antirrobo rueda de repuesto sin gancho: Todos: 4.800 ptas. Refille frontal con cuatro faros larga distancia: Todos: 34.500 ptas. Protector de Carter: Vanette: Todas: 3.055 ptas. Portaequipajes largo blanco: Todas Vanette: 44.867 ptas. Enganche de remolque: Todas las Vanette: 11.855 ptas. Antirrobo rueda de repuesto: Todas las Vanette: 5.746 ptas. Techo solar: Todas: 17.439 ptas. Aire acondicionado: Vanette Gasolina: 195.000 ptas. Precio con IVA incluido.

OPCIONES: Barra antivuelco completa: Corto techo bajo: 70.437 ptas. Cadenas para nieve: Todos: 6.050 ptas. Cabrestante: 3.600Kg. a 24 V. Todos: 172.350 ptas. Portaequipajes completo: Corto techo bajo: 37.609 ptas. Juego de faros antiniebla: Todos: 4.990 ptas. Portasticks: Todos: 2.953 ptas. Protector de Carter: Todos: 14.361 ptas. Inclínometro: Todos: 4.780 ptas. Juego desbloqueo automático 2 ruedas: 53.370 ptas. Aire acondicionado: 12V: Todos: 162.500 ptas. 24V: 150.000 ptas. Antirrobo rueda de repuesto sin gancho: Todos: 4.800 ptas. Refille frontal con cuatro faros larga distancia: Todos: 34.500 ptas. Protector de Carter: Vanette: Todas: 3.055 ptas. Portaequipajes largo blanco: Todas Vanette: 44.867 ptas. Enganche de remolque: Todas las Vanette: 11.855 ptas. Antirrobo rueda de repuesto: Todas las Vanette: 5.746 ptas. Techo solar: Todas: 17.439 ptas. Aire acondicionado: Vanette Gasolina: 195.000 ptas. Precio con IVA incluido.

OPCIONES: Barra antivuelco completa: Corto techo bajo: 70.437 ptas. Cadenas para nieve: Todos: 6.050 ptas. Cabrestante: 3.600Kg. a 24 V. Todos: 172.350 ptas. Portaequipajes completo: Corto techo bajo: 37.609 ptas. Juego de faros antiniebla: Todos: 4.990 ptas. Portasticks: Todos: 2.953 ptas. Protector de Carter: Todos: 14.361 ptas. Inclínometro: Todos: 4.780 ptas. Juego desbloqueo automático 2 ruedas: 53.370 ptas. Aire acondicionado: 12V: Todos: 162.500 ptas. 24V: 150.000 ptas. Antirrobo rueda de repuesto sin gancho: Todos: 4.800 ptas. Refille frontal con cuatro faros larga distancia: Todos: 34.500 ptas. Protector de Carter: Vanette: Todas: 3.055 ptas. Portaequipajes largo blanco: Todas Vanette: 44.867 ptas. Enganche de remolque: Todas las Vanette: 11.855 ptas. Antirrobo rueda de repuesto: Todas las Vanette: 5.746 ptas. Techo solar: Todas: 17.439 ptas. Aire acondicionado: Vanette Gasolina: 195.000 ptas. Precio con IVA incluido.

OPCIONES: Barra antivuelco completa: Corto techo bajo: 70.437 ptas. Cadenas para nieve: Todos: 6.050 ptas. Cabrestante: 3.600Kg. a 24 V. Todos: 172.350 ptas. Portaequipajes completo: Corto techo bajo: 37.609 ptas. Juego de faros antiniebla: Todos: 4.990 ptas. Portasticks: Todos: 2.953 ptas. Protector de Carter: Todos: 14.361 ptas. Inclínometro: Todos: 4.780 ptas. Juego desbloqueo automático 2 ruedas: 53.370 ptas. Aire acondicionado: 12V: Todos: 162.500 ptas. 24V: 150.000 ptas. Antirrobo rueda de repuesto sin gancho: Todos: 4.800 ptas. Refille frontal con cuatro faros larga distancia: Todos: 34.500 ptas. Protector de Carter: Vanette: Todas: 3.055 ptas. Portaequipajes largo blanco: Todas Vanette: 44.867 ptas. Enganche de remolque: Todas las Vanette: 11.855 ptas. Antirrobo rueda de repuesto: Todas las Vanette: 5.746 ptas. Techo solar: Todas: 17.439 ptas. Aire acondicionado: Vanette Gasolina: 195.000 ptas. Precio con IVA incluido.

OPCIONES: Barra antivuelco completa: Corto techo bajo: 70.437 ptas. Cadenas para nieve: Todos: 6.050 ptas. Cabrestante: 3.600Kg. a 24 V. Todos: 172.350 ptas. Portaequipajes completo: Corto techo bajo: 37.609 ptas. Juego de faros antiniebla: Todos: 4.990 ptas. Port

# Mercado

PRECIOS

## PEUGEOT

Automóviles Peugeot Talbot, S.A. Tel.: (91) 347 20 00.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
205 XL*	1.118	55	146	7,0	11,16	1.163.674
205 GL 4V*	1.118	66	146	7,0	10,55	1.210.705
205 GR*	1.204	63	150	8,0	11,54	1.348.943
205 XR*	1.294	65	154	8,2	11,70	1.393.943
205 SR*	1.294	65	154	8,2	11,70	1.451.143
205 GT*	1.390	85	178	8,9	13,41	1.624.993
205 Autom.ª	1.530	80	159	8,1	11,80	1.535.762
205 Rally*	1.294	103	190	8,5	12,63	1.488.193
205 GTX*	1.592	94	172	9,3	12,92	1.585.562
205 GTI 1.9*	1.906	130	201	9,0	13,49	1.814.163
205 XAD*	1.769	60	156	6,6	8,12	1.410.724
205 XLD*	1.769	60	156	6,6	8,12	1.406.974
205 XRD*	1.769	60	156	6,6	8,12	1.575.574
205 GLD*	1.769	60	156	6,6	8,12	1.485.274
205 GRD*	1.769	60	156	6,6	8,12	1.539.875
205 SRD*	1.769	60	156	6,6	8,12	1.632.674
205 Green	1.294	65	154	8,2	11,70	1.474.443
205 Cabrio CJ	1.380	70	174	7,8	11,79	2.012.075
205 Cabrio GT	1.580	115	190	8,0	12,70	2.632.392
309 GL Profi*	1.294	65	154	8,2	11,43	1.487.244
309 Autom.ª	1.580	60	155	8,1	10,51	1.628.293
309 GR*	1.442	83	173	8,3	11,89	1.585.562
309 SR*	1.592	94	179	8,8	12,52	1.803.862
309 GT*	1.905	105	191	8,3	12,13	1.915.862
309 GTX	1.905	105	190	8,3	12,77	1.941.993
309 GT*	1.905	130	199	9,1	13,24	2.183.657
309 GLD*	1.905	65	162	6,4	8,18	1.690.574
309 SRD*	1.905	65	162	6,4	8,18	2.013.875
309 Green	1.442	83	173	8,3	11,89	1.597.392
405 GL*	1.592	92	176	9,0	13,49	1.976.553
405 GR*	1.905	110	185	8,9	13,41	2.141.793
405 GR 4x4	1.905	110	186	8,9	13,41	2.712.093
405 GR Break	1.905	110	185	8,9	13,41	2.281.593
405 GRD Break	1.769	90	160	6,2	9,25	2.051.893
405 SRI Autom.ª	1.905	125	198	10,2	14,33	2.676.588
405 SRI*	1.905	125	198	10,2	14,52	2.511.088
405 Mi 16*	1.905	160	219	9,9	14,61	3.198.088
405 GLD	1.905	70	174	5,8	8,01	2.108.274
405 GRD*	1.769	90	160	6,2	9,25	2.418.793
405 SRD*	1.769	90	160	6,2	9,25	2.702.793
505 GL*	1.971	108	173	9,8	14,12	2.217.686
505 GT*	2.165	130	180	11,0	15,56	3.168.490
505 GT Autom.ª	2.165	130	180	11,0	15,56	3.374.490
505 GLD 5V	2.498	76	160	8,6	9,84	2.528.795
505 GTD Inter A.A.*	2.498	95	167	8,9	10,02	3.394.595
505 GTD Inter Autom.ª	2.498	110	176	9,0	10,22	3.599.995
505 GRD Fam.*	2.498	76	146	8,6	9,84	3.207.496

**OPCIONES:** Pintura metalizada: 205 XR, GR, SR, GT, GTX, Automático, GTI, GRD, 3rd. ser. Cabrio: 18.000 ptas. Peugeot 309, Automático, GTX, GL Profi, GR, SR, GT, GTD, SRD: 22.000 ptas. Peugeot 405 GL, SRI, Mi, 16: 34.100 ptas. Peugeot 505 GL, SR, GTI Automático: 47.500 ptas. **Llantas de aleación ligeras:** 205 GT: 33.000 ptas. Peugeot 309 SR, GLD: 50.360 ptas. 309 GT: 61.850 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 GRD Familiar: 163.600 ptas. **Dirección asistida:** 205 Automático, XRD, SRD, Cabrio GTI y Peugeot 309 Automático, GLD: 69.800 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 correas eléctricas:** 205 Cabrio CL: 35.000 ptas. **Dirección asistida + aire acondicionado:** 205 XRD, SRD: 195.400 ptas. Peugeot 309 Automático: 198.550 ptas. **Tapicería cuero:** 405 Mi 16: 240.000 ptas. **Techo corredizo:** 405 Mi 16 y 405 Mi 16 ABS: 201.200 ptas. **Precio con IVA incluido.**

## POLONEZ

Diasa. Tel.: (93) 325 74 35.

Polonez 1500	1.441	75	163	8,5	12,40	1.904.040
--------------	-------	----	-----	-----	-------	-----------

## PORSCHE

Porsche España. Tel.: (91) 459 15 61.

944 Coupé	2.581	165	220	11,3	16,57	5.868.202
944 Coupé A	2.881	165	220	11,3	16,57	6.277.003
944 S2	2.999	211	240	12,4	17,17	7.068.514
944 S2 Cabrio	2.999	211	240	12,4	17,17	8.548.114
944 Turbo	2.479	250	256	12,6	17,55	8.150.129
911 Carrera Coupé*	3.164	231	242	13,2	17,98	8.136.503
911 Carrera Targa*	3.164	231	242	13,2	17,98	9.562.103
911 Speedster*	3.164	231	242	13,2	18,00	10.027.909
911 Carrera Cabrio*	3.164	231	238	13,2	17,98	10.213.903
911 Carrera 4	3.600	250	260	11,3	16,58	12.634.720
911 Carrera 25 Anik	3.164	231	242	13,2	18,00	10.520.029

## OPCIONES:

**Pintura metalizada:** 944 Coupé, Coupé automático: 119.700 ptas. S2 Coupé, S2 Cabrio, 944 Turbo: 143.840 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: 179.550 ptas. S2 Coupé: 151.620 ptas. **Paragolpes absorbentes delanteros y traseros:** 944 Coupé y Coupé Automático: 103.740 ptas. S2: 85.120 ptas. **Todo los 911:** 65.170 ptas. **Diferencial autoblocante:** 944 Coupé, S2 Coupé, S2 Cabrio: 155.810 ptas. 911 Carrera Coupé, 25 Aniversario, Carrera Targa, Speedster, Cabrio: 171.570 ptas. **Aire acondicionado automático:** 944 Coupé, Coupé Automático, S2 Coupé, S2 Cabrio: 324.520 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: 288.810 ptas. **Capita con sistema eléctrico:** 214.130 ptas. **Amortiguadores deportivos:** 944 Coupé, Automático, S2 Coupé: 57.190 ptas. 911 Carrera Cabrio, Coupé, Automático, Speedster, Targa: 61.180 ptas. **Asientos en cuero delantero y trasero:** 944 Coupé, Automático, S2 Coupé, Turbo: 393.680 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. **Turbolook:** Speedster y Carrera Targa: 2.605.470 ptas. Carrera Cabrio y Carrera Coupé: 3.528.490 ptas. **Precio con IVA incluido.**

## RANGE ROVER

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

Range Rover EFI*	3.932	165	170	14,7	18,59	3.007.454
Range Rover SE	3.932	165	170	15,5	19,80	3.094.024
Range Rover TD*	3.353	106	162	13,3	12,51	3.695.540

## RENAULT

Fasa Renault. Tel.: (91) 766 19 00.

R4*	1.108	38	125	6,7	8,94	810.713
R4 TL*	1.108	38	125	6,7	9,94	907.713
R-5 Blue Jeans 3P	1.108	48	142	7,4	10,41	1.039.739
R-5 Blue Jeans 5P	1.108	48	142	7,4	10,41	1.109.739
R-5 Fiva	1.108	48	143	6,3	9,59	1.029.739
R-5 TL 3P*	1.237	55	148	7,8	11,48	1.117.249
R-5 TL 5P*	1.237	55	148	7,8	10,71	1.174.739
R-5 GTL 3P*	1.397	60	180	7,3	10,72	1.236.118
R-5 GTL 5P*	1.397	60	180	7,3	10,72	1.321.098
R-5 GTS 3P*	1.397	72	162	7,3	10,99	1.381.118
R-5 GTS 5P*	1.397	72	162	7,3	10,99	1.431.118
R-5 Automático	1.397	72	155	8,1	11,52	1.466.118
R-5 GTX*	1.721	90	181	7,9	11,50	1.493.837
R-5 Baccara	1.397	72	162	7,3	10,99	1.706.118
R-5 Baccara GTX	1.721	90	181	7,9	11,50	1.708.838
R-5 GT Turbo	1.397	120	200	8,5	12,69	1.733.838
R-5 GT Turbo Coupé	1.397	120	200	9,1	13,18	1.838.837
R-5 TD 3P	1.595	65	148	6,7	8,18	1.317.249
R-5 TD 5P	1.595	65	148	6,7	8,18	1.427.249
R-5 GTD 3P*	1.595	65	148	6,7	7,77	1.491.118
R-19 TR	1.397	60	153	6,7	10,25	1.489.469
R-19 GTS*	1.390	80	173	6,9	11,26	1.573.318
R-19 TSE*	1.390	80	176	6,9	11,26	1.678.319
R-19 GTX*	1.721	90	178	8,3	12,37	1.663.319
R-19 TXE*	1.721	90	178	8,3	12,77	1.803.319
R-19 GTD	1.570	65	160	7,2	8,65	1.706.800
R-19 Charnade GTS	1.390	80	176	7,8	11,97	1.573.318
R-19 Charnade TSE	1.390	80	176	7,8	11,97	1.578.319
R-19 Charnade GTX	1.721	90	178	8,3	12,37	1.663.319
R-19 Charnade TXE	1.721	90	178	8,3	12,77	1.803.319
R-19 Charnade GTD	1.570	65	160	7,2	8,65	1.706.800
R-21 TS	1.721	90	185	7,8	12,37	1.871.668
R-21 GTS*	1.721	90	182	7,8	11,28	2.004.468
R-21 Autom.ª A.A.	1.935	120	194	9,2	13,56	2.637.763
R-21 TI ABS A.A.	1.935	120	194	9,2	13,56	2.372.763
R-21 TXE ABS A.A.	1.935	120	194	9,2	13,56	2.457.763
R-21 Turbo ABS A.A.	1.935	175	227	11,2	15,55	3.492.763
R-21 GTX Manager	1.721	90	182	7,8	11,78	2.042.819
R-21 GTX Manager	1.935	120	194	9,2	13,56	2.212.763
R-21 GTX Manager	1.935	120	194	9,2	13,56	2.457.763
R-21 GTD Manager	2.068	67	157	9,0	9,90	2.203.949
R-21 GTD*	2.068	67	157	9,0	9,90	2.263.950
R-21 TD*	2.068	88	176	9,0	9,91	2.541.689
R-21 Nevada GTS*	1.721	90	169	8,3	12,18	2.215.476

**OPCIONES:** Pintura metalizada: 944 Coupé, Coupé automático: 119.700 ptas. S2 Coupé, S2 Cabrio, 944 Turbo: 143.840 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: 179.550 ptas. S2 Coupé: 151.620 ptas. **Paragolpes absorbentes delanteros y traseros:** 944 Coupé y Coupé Automático: 103.740 ptas. S2: 85.120 ptas. **Todo los 911:** 65.170 ptas. **Diferencial autoblocante:** 944 Coupé, S2 Coupé, S2 Cabrio: 155.810 ptas. 911 Carrera Coupé, 25 Aniversario, Carrera Targa, Speedster, Cabrio: 171.570 ptas. **Aire acondicionado automático:** 944 Coupé, Coupé Automático, S2 Coupé, S2 Cabrio: 324.520 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: 288.810 ptas. **Capita con sistema eléctrico:** 214.130 ptas. **Amortiguadores deportivos:** 944 Coupé, Automático, S2 Coupé: 57.190 ptas. 911 Carrera Cabrio, Coupé, Automático, Speedster, Targa: 61.180 ptas. **Asientos en cuero delantero y trasero:** 944 Coupé, Automático, S2 Coupé, Turbo: 393.680 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. **Turbolook:** Speedster y Carrera Targa: 2.605.470 ptas. Carrera Cabrio y Carrera Coupé: 3.528.490 ptas. **Precio con IVA incluido.**

## ROLLS ROYCE/BENTLEY

Carlos de Salamanca. Tel.: (91) 253 34 00.

RR Silver Spirit*	6.750	162	175	21,8	18.153.330
Bentley Eight	6.750	162	175	20,9	18.705.330

## ROVER

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

Rover 216 S*	1.598	83	162	7,9	12,21	1.688.788
Rover 216 Spirit	1.598	83	162	7,9	12,21	1.768.788
Rover 216 S Plus	1.598	83	162	7,9	12,21	1.742.788
Rover 216 BE EFI	1.598	102	174	8,7	12,84	1.983.788
Rover 216 Vitesse*	1.598	102	174	8,7	12,84	2.193.788
Rover 820 Si	1.994	140	203	9,5	14,52	3.478.108
Rover 820 Si A.A.*	1.994	140	203	9,5	14,52	3.729.208
Rover 827 Sterling*	2.675	177	219	10,4	15,09	5.611.014
Rover 827 Ster. Aut.*	2.675	177	215	11,4	16,88	5.716.013
Rover 827 Vitesse	2.675	177	215	10,4	15,09	5.256.014

# 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
Alfasud	1100	980	880	795	—	—	—	—
Alfasud 1.3	1300	1200	1020	950	830	—	—	—
Alfasud 1.6	1500	1400	1220	1150	1030	—	—	—
Alfasud 1.8	1700	1600	1420	1350	1230	—	—	—
Alfasud 2.0	1900	1800	1620	1550	1430	—	—	—
Alfasud 2.5	2100	2000	1820	1750	1630	—	—	—
Alfasud 2.8	2300	2200	2020	1950	1830	—	—	—
Alfasud 3.0	2500	2400	2220	2150	2030	—	—	—
Alfasud 3.5	2700	2600	2420	2350	2230	—	—	—
Alfasud 4.0	2900	2800	2620	2550	2430	—	—	—
Alfasud 4.5	3100	3000	2820	2750	2630	—	—	—
Alfasud 5.0	3300	3200	3020	2950	2830	—	—	—

### AUDI

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
80 CC	1100	1000	900	810	720	—	—	—
90 CC	1200	1100	1000	910	820	—	—	—
100 CC	1300	1200	1100	1010	920	—	—	—
120 CC	1500	1400	1300	1210	1120	—	—	—
160 CC	1800	1700	1600	1510	1420	—	—	—
200 CC	2100	2000	1900	1810	1720	—	—	—
250 CC	2400	2300	2200	2110	2020	—	—	—
300 CC	2700	2600	2500	2410	2320	—	—	—
350 CC	3000	2900	2800	2710	2620	—	—	—
400 CC	3300	3200	3100	3010	2920	—	—	—

### AUSTIN-ROVER

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Metro 1.0	730	700	680	660	640	—	—	—
Metro 1.3	830	800	780	760	740	—	—	—
Metro 1.6	930	900	880	860	840	—	—	—
Metro 1.8	1030	1000	980	960	940	—	—	—
Metro 2.0	1130	1100	1080	1060	1040	—	—	—
Metro 2.5	1230	1200	1180	1160	1140	—	—	—
Metro 3.0	1330	1300	1280	1260	1240	—	—	—
Metro 3.5	1430	1400	1380	1360	1340	—	—	—
Metro 4.0	1530	1500	1480	1460	1440	—	—	—
Metro 4.5	1630	1600	1580	1560	1540	—	—	—

### BMW

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
316	1650	1570	1490	1410	1330	—	—	—
318	1750	1670	1590	1510	1430	—	—	—
320	1850	1770	1690	1610	1530	—	—	—
324	1950	1870	1790	1710	1630	—	—	—
325	2050	1970	1890	1810	1730	—	—	—
326	2150	2070	2000	1920	1840	—	—	—
327	2250	2170	2100	2020	1940	—	—	—
328	2350	2270	2200	2120	2040	—	—	—
329	2450	2370	2300	2220	2140	—	—	—
330	2550	2470	2400	2320	2240	—	—	—

### CITROEN

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
2 CV	450	400	345	315	285	255	225	200
Dynas 6	450	400	345	315	285	255	225	200
Lexia 4	450	400	345	315	285	255	225	200
LNA	450	400	345	315	285	255	225	200
LNA 1.6	450	400	345	315	285	255	225	200
LNA 1.8	450	400	345	315	285	255	225	200
LNA 2.0	450	400	345	315	285	255	225	200
LNA 2.5	450	400	345	315	285	255	225	200
LNA 3.0	450	400	345	315	285	255	225	200
LNA 3.5	450	400	345	315	285	255	225	200

### FERRARI

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
308 GT	880	850	820	790	760	—	—	—
308 GTS	980	950	920	890	860	—	—	—
308 GTB	1080	1050	1020	990	960	—	—	—
308 GTE	1180	1150	1120	1090	1060	—	—	—
308 GTD	1280	1250	1220	1190	1160	—	—	—
308 GTL	1380	1350	1320	1290	1260	—	—	—
308 GTM	1480	1450	1420	1390	1360	—	—	—
308 GTN	1580	1550	1520	1490	1460	—	—	—
308 GTM	1680	1650	1620	1590	1560	—	—	—
308 GTN	1780	1750	1720	1690	1660	—	—	—

### FORD

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Fiesta 1.1	680	650	620	590	560	—	—	—
Fiesta 1.3	780	750	720	690	660	—	—	—
Fiesta 1.6	880	850	820	790	760	—	—	—
Fiesta 1.8	980	950	920	890	860	—	—	—
Fiesta 2.0	1080	1050	1020	990	960	—	—	—
Fiesta 2.3	1180	1150	1120	1090	1060	—	—	—
Fiesta 2.8	1280	1250	1220	1190	1160	—	—	—
Fiesta 3.0	1380	1350	1320	1290	1260	—	—	—
Fiesta 3.5	1480	1450	1420	1390	1360	—	—	—
Fiesta 4.0	1580	1550	1520	1490	1460	—	—	—

## ganvam

### FIAT

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Uno 45	740	710	680	650	620	—	—	—
Uno 60	840	810	780	750	720	—	—	—
Uno 85	940	910	880	850	820	—	—	—
Uno 110	1040	1010	980	950	920	—	—	—
Uno 135	1140	1110	1080	1050	1020	—	—	—
Uno 160	1240	1210	1180	1150	1120	—	—	—
Uno 185	1340	1310	1280	1250	1220	—	—	—
Uno 210	1440	1410	1380	1350	1320	—	—	—
Uno 235	1540	1510	1480	1450	1420	—	—	—
Uno 260	1640	1610	1580	1550	1520	—	—	—

### FORD

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Ford Fiesta 1.1	680	650	620	590	560	—	—	—
Ford Fiesta 1.3	780	750	720	690	660	—	—	—
Ford Fiesta 1.6	880	850	820	790	760	—	—	—
Ford Fiesta 1.8	980	950	920	890	860	—	—	—
Ford Fiesta 2.0	1080	1050	1020	990	960	—	—	—
Ford Fiesta 2.3	1180	1150	1120	1090	1060	—	—	—
Ford Fiesta 2.8	1280	1250	1220	1190	1160	—	—	—
Ford Fiesta 3.0	1380	1350	1320	1290	1260	—	—	—
Ford Fiesta 3.5	1480	1450	1420	1390	1360	—	—	—
Ford Fiesta 4.0	1580	1550	1520	1490	1460	—	—	—

### PEUGEOT

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
205 XL	745	715	685	655	625	—	—	—
205 XR	845	815	785	755	725	—	—	—
205 XR	945	915	885	855	825	—	—	—
205 XR	1045	1015	985	955	925	—	—	—
205 XR	1145	1115	1085	1055	1025	—	—	—
205 XR	1245	1215	1185	1155	1125	—	—	—
205 XR	1345	1315	1285	1255	1225	—	—	—
205 XR	1445	1415	1385	1355	1325	—	—	—
205 XR	1545	1515	1485	1455	1425	—	—	—
205 XR	1645	1615	1585	1555	1525	—	—	—

### PEUGEOT

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
205 XL	745	715	685	655	625	—	—	—
205 XR	845	815	785	755	725	—	—	—
205 XR	945	915	885	855	825	—	—	—
205 XR	1045	1015	985	955	925	—	—	—
205 XR	1145	1115	1085	1055	1025	—	—	—
205 XR	1245	1215	1185	1155	1125	—	—	—
205 XR	1345	1315	1285	1255	1225	—	—	—
205 XR	1445	1415	1385	1355	1325	—	—	—
205 XR	1545	1515	1485	1455	1425	—	—	—
205 XR	1645	1615	1585	1555	1525	—	—	—

### PEUGEOT

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
205 XL	745	715	685	655	625	—	—	—
205 XR	845	815	785	755	725	—	—	—
205 XR	945	915	885	855	825	—	—	—
205 XR	1045	1015	985	955	925	—	—	—
205 XR	1145	1115	1085	1055	1025	—	—	—
205 XR	1245	1215	1185	1155	1125	—	—	—
205 XR	1345	1315	1285	1255	1225	—	—	—
205 XR	1445	1415	1385	1355	1325	—	—	—
205 XR	1545	1515	1485	1455	1425	—	—	—
205 XR	1645	1615	1585	1555	1525	—	—	—

### SEAT

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Superior	690	660	630	600	570	—	—	—
Superior	790	760	730	700	670	—	—	—
Superior	890	860	830	800	770	—	—	—
Superior	990	960	930	900	870	—	—	—
Superior	1090	1060	1030	1000	970	—	—	—
Superior	1190	1160	1130	1100	1070	—	—	—
Superior	1290	1260	1230	1200	1170	—	—	—
Superior	1390	1360	1330	1300	1270</			

# 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	Cilindrada c.c.	Precio total Plus.	Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Plus.	Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Plus.	Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Plus.
<b>APRILIA</b>			<b>GARELLI</b>			<b>KTM</b>			<b>RIEJU</b>		
AF-1 Hestica	124	594.900	Titan Metic	49	119.348	80 Mini	78,7	358.500*	Sprint N	49,6	106.944
Tuning Wind	124	698.900	Titan Bimatic	49	134.521	80 Super Mini	78,7	378.500*	Sprint A/E	49,6	128.566
Red Rose	124	644.900	Titan Bimatic ES	49	147.072	80 MX	78,7	407.300*	RV 50 B	49,9	108.400
<b>BENELLI</b>			<b>HARLEY-DAVIDSON</b>			<b>LAMBRETTA</b>			<b>SUZUKI</b>		
125 S	124,8	248.119	XLH Sportster 888	883	1.180.447	200	198	345.200	Mlad PA	48	112.900
300 6/VT	300	812.750	XLH Sportster 883 Hugge	883	1.232.080	LAVERDA			Mlad PAD	48	115.900
300 6/NT	300	1.004.587	XLH Sportster 1.200	1.199	1.413.901	MECATECNO			Mlad EL	48	139.900
<b>BETA</b>			<b>HONDA</b>			<b>MERLIN</b>			<b>URAL</b>		
TH-3 50	49	159.900*	PXR 50	49	157.900	DG-2T*	47,6	187.800	Ural Base	645	580.750
TH-34 50	49	170.800*	SH 75	74	229.900	DG-2T E1*	47,6	207.200	Ural Extra	645	628.750
TH-34	74	589.500*	SH 75	74	240.000	DG-7 125	124,6	324.800	<b>VESPA</b>		
<b>BIMOTA</b>			<b>HONDA</b>			<b>MORINI</b>			<b>YAMAHA</b>		
100 1 Strada	74,8	2.351.000	SH 75	74	240.000	KJ 125	124	238.950	Yamy	49	125.122
100 1-E	74,8	2.464.412	SH 75	74	240.000	Kangaro 350	344,1	619.742	DT-80	72,9	255.100
100 1-E	1.180	2.919.200	SH 75	74	240.000	Excibur 350	344,1	605.159	DT-90 LC	72	340.100
<b>BMW</b>			<b>HONDA</b>			<b>MOTO GUZZI</b>					
R-65	650	1.016.223	SH 75	74	240.000	V-65 e	643,4	912.734	DT-90	72,9	331.100
R-80	748	1.115.223	SH 75	74	240.000	V-65 TT/NTX	643,4	998.690	TZR 80	72	340.100
R-80 GS	748	1.170.223	SH 75	74	240.000	V-65 Lario	643,4	935.049	TZR 90	124	505.100
R-80 RT	748	1.336.223	SH 75	74	240.000	V-65 Florida	643,4	994.424	TZR 125	124	425.100
R-100 GS	987	1.135.223	SH 75	74	240.000	V-65 Florida e/extra	643,4	994.424	RD 125 LC/C	123	425.100
K-75 T	740	1.235.223	SH 75	74	240.000	V-75	743	1.013.993	DT 125 LC	123	440.350
K-75 C	740	1.256.724	SH 75	74	240.000	V-75	743	1.013.993	SR 125	124	335.100
K-75 S Especial	740	1.380.223	SH 75	74	240.000	V-75	743	1.013.993	SR 250	249	430.100
K-100	987	1.485.223	SH 75	74	240.000	V-75	743	1.013.993	SR 250 E	249	447.100
K-100 RS	987	1.788.099	SH 75	74	240.000	V-75	743	1.013.993	RD 350 LC/C	347	714.100
K-100 RS Style	987	1.805.223	SH 75	74	240.000	V-75	743	1.013.993	XT 350	347	613.000
K-100 RT	987	1.780.223	SH 75	74	240.000	V-75	743	1.013.993	XS 400	389	700.100
K-100 LT	987	1.835.223	SH 75	74	240.000	V-75	743	1.013.993	SRX 600	608	785.000
<b>CAGIVA</b>			<b>HONDA</b>			<b>MONTESA</b>					
Als azoro 350	349	643.563	SH 75	74	240.000	Cota 125	124,6	334.370	XJ 600	599	938.000
Alett Electra 125	123,1	336.233	SH 75	74	240.000	Cota 304*	237,5	348.440	XT 600	595	788.000
Blues 125	124,6	470.725	SH 75	74	240.000	DG 3.50 PLUS E-1*	346,8	457.520	XT 600 Tenere	595	930.000
Cochi 80	124,6	470.585	SH 75	74	240.000	DG 3.50 PLUS E-1 mat.	346,8	553.255	FZ 750	749	1.514.000
Cruiser 125	343,2	712.500	SH 75	74	240.000	DG 3.50 '88 Lejeune*	346,8	506.120	FZ 1000	989	1.833.000
Elefant 350	748	1.192.237	SH 75	74	240.000	DG 3.50 '88 Lejeune mat.	346,8	619.760	FJ 1200	1.188	1.738.000
Elefant 350	748	1.192.237	SH 75	74	240.000	DG 3.50 Cresta	346,8	504.734			
Elefant 350	748	1.192.237	SH 75	74	240.000	Nomade 500 4T	452	848.205			
Freddie C 12 125,85	124,6	578.422	SH 75	74	240.000						
T 4 550 E	342	635.740	SH 75	74	240.000						
T 4 500 E	349	770.070	SH 75	74	240.000						
T 4 500 E	342	635.740	SH 75	74	240.000						
Tomoso 125	124,6	635.360	SH 75	74	240.000						
<b>DERBI</b>			<b>HONDA</b>			<b>MONTESA</b>					
Variant California	49,7	99.970	SH 75	74	240.000	Cota 125	124,6	334.370			
Variant SLX America	49,7	109.560	SH 75	74	240.000	Cota 304*	237,5	348.440			
Variant Start	49,9	112.875	SH 75	74	240.000	Cota 307*	237,5	380.400			
Variant Start C/I	49,9	119.975	SH 75	74	240.000	Cota 307*	237,5	380.400			
Variant Sport	49,9	113.975	SH 75	74	240.000	Cota 335*	327,5	472.290			
Variant Sport C/I	49,9	121.975	SH 75	74	240.000	Cota 335*	327,5	472.290			
Start 49 DS C/I	49,9	161.950	SH 75	74	240.000	Cota 335*	327,5	472.290			
Start 49 DS C/I	49,9	161.950	SH 75	74	240.000	Cota 335*	327,5	472.290			
Start 49 World Cham.	49,7	131.975	SH 75	74	240.000	Cota 335*	327,5	472.290			
Yumbo HD-2 TT	49,7	149.975	SH 75	74	240.000	Cota 335*	327,5	472.290			
Yumbo FDS TT	49,7	149.975	SH 75	74	240.000	Cota 335*	327,5	472.290			
Coppa FDX Turismo	49,7	154.975	SH 75	74	240.000	Cota 335*	327,5	472.290			
<b>DUCATI</b>			<b>HONDA</b>			<b>MONTESA</b>					
Indiana 250	349	675.670	SH 75	74	240.000	Cota 125	124,6	334.370			
Indiana 650	650	902.100	SH 75	74	240.000	Cota 304*	237,5	348.440			
Paso 750	748,1	1.202.585	SH 75	74	240.000	Cota 307*	237,5	380.400			
Paso 950	950	1.384.130	SH 75	74	240.000	Cota 307*	237,5	380.400			
750 Sport	748	1.230.548	SH 75	74	240.000	Cota 307*	237,5	380.400			
<b>FANTIC</b>			<b>HONDA</b>			<b>MONTESA</b>					
Tender 10 50	49	139.900	SH 75	74	240.000	Cota 125	124,6	334.370			
Koala 75	74	378.900	SH 75	74	240.000	Cota 304*	237,5	348.440			
Oasis 75	74	348.500*	SH 75	74	240.000	Cota 307*	237,5	380.400			
<b>GAC</b>			<b>HONDA</b>			<b>MONTESA</b>					
Cady	49,9	82.900	SH 75	74	240.000	Cota 125	124,6	334.370			
Cady LJA	49,9	89.800	SH 75	74	240.000	Cota 304*	237,5	348.440			
Cady	49,9	85.950	SH 75	74	240.000	Cota 307*	237,5	380.400			
Cady II	49,9	105.500	SH 75	74	240.000	Cota 307*	237,5	380.400			
AV-80	49,9	94.300	SH 75	74	240.000	Cota 307*	237,5	380.400			
SP 95-R	49,9	96.200	SH 75	74	240.000	Cota 307*	237,5	380.400			
D-85 Cross	49,9	114.900	SH 75	74	240.000	Cota 307*	237,5	380.400			
D-85 E	49,9	106.500	SH 75	74	240.000	Cota 307*	237,5	380.400			
<b>KAWASAKI</b>			<b>HONDA</b>			<b>MONTESA</b>					
Z-400 F-2	399	689.000	SH 75	74	240.000	Cota 125	124,6	334.370			
KLR 650 Tegal	648	894.000	SH 75	74	240.000	Cota 304*	237,5	348.440			

## FOGONAZO PELIGROSO

El pasado día 12 de septiembre, sobre las 19 horas, en las proximidades del kilómetro 100 de la autopista de peaje Villalba-Adanero, fui fotografiado de frente por la Guardia Civil de Tráfico, en el momento en que efectuaba un adelantamiento por el carril de la izquierda en dirección a Adanero.

El vehículo del radar se encontraba estacionado en el seto central de la autopista, entre las dos calzadas y semiculto por un arbusto. La sorpresa de encontrarme un coche frente al mío y el fogonazo de la fotografía me hicieron creer que se me venía un vehículo encima procedente de la calzada contraria. Por este motivo realicé una maniobra extraña, con el consiguiente riesgo para mí y para el otro coche al que estaba efectuando el adelantamiento.

José Jiménez Arqués (Madrid)

## OPEL TORCIDO

DESDE la compra de mi vehículo —Opel Vectra— el pasado mes de diciembre de 1988, observé un problema de vibraciones en el volante. Después de varias revisiones, me comunican en el concesionario Taysler (Opel), de Murcia, que dicho problema es debido al equilibrado de ruedas. El jefe de Posventa me informa, tras arduas conversaciones, que cambiará las mismas. Mi primera sorpresa fue cuando al recoger el coche me informan que solamente han equilibrado las ruedas.

Ofreciendo un voto de confianza, pues siempre pensé que trataba con técnicos en la materia, y un fallo

lo puede tener cualquiera, me llevo el coche y después de probarlo el coche sigue igual. Me pongo en contacto con la central de General Motors en Madrid y le explico mi problema; envían un especialista del fabricante de ruedas «Good-Year». Este señor lo revisa y asegura que el problema que tiene el vehículo no es de las ruedas, que, según él cree, lo que tiene es un problema de la dirección.

Lo vuelvo a llevar a la Casa Taysler, y después de diez horas en el taller me dicen que han vuelto a equilibrar las ruedas.

Ante la poca profesionalidad y el poco interés mostrado por la mencionada casa, recurro a varios talleres particulares, coincidiendo los mismos en que el coche tiene un problema de fabricación y que quizá la única manera de darle solución es cambiarlo, dado que el coche dispone de una garantía de un año.

Recurro como último recurso a mi Asociación de Consumidores, explicándoles cuál es mi situación. Tomamos nota y me dicen que me avisarán. El tiempo transcurre y al tener noticias vuelvo y compruebo que se han marchado de vacaciones, sin darme noticias al respecto.

Otra vez vuelvo a la carga y trato de ponerme en contacto en Madrid con algún responsable de taller que pueda poner fin a esta odisea. Llamo, no sé las veces, escribo y al fin doy con un amable señor que se encarga de enviar un inspector, que efectúa una revisión al coche y me informa que ya recibiré una carta. Y en ello estoy. En Madrid nadie sabe nada.

M.ª Teresa Maldonado (Murcia)

## PEUGEOT CALIENTE

HACE un año y medio aproximadamente compré un Peugeot 205 GT, nuevo, y a las pocas semanas el coche se calaba y calentaba en exceso. Llevé el vehículo al concesionario donde lo compré y me dijeron que estaba bajo el ralentí y

# Agenda

**Del 3 al 9 de octubre**

**TELEVISION**

- El próximo sábado día 7 dentro del programa **Estadio-2** y el domingo día 8 en **Domingo Deporte** se transmitirá la prueba correspondiente al **Campeonato del Mundo de Sport Prototipos** desde los Estados Unidos.
- El domingo día 8, en el espacio **Domingo Deporte** de la segunda cadena de TVE, se ofrecerá la prueba de **Fórmula 3.000** que se celebra en el circuito austriaco de Zolder.

**AUTOMOVILISMO**

- Entre los días 8 y 14 de octubre tendrá lugar el **Rally de San Remo** que es puntuable para el **Mundial de Rallyes**.
- El día 8 se disputará la **Copa San Froilán**, perteneciente a la **Copa de España de Rallyes**.
- También este día 8 tendrán lugar en el madrileño circuito del Jarama las pruebas correspondientes al **Campeonato Europeo de camiones**, la **Eurocup** y las copas **R-5 iniciación y turbo**.
- El próximo día 8 del presente mes se celebrará el **Raid Cataluña**, prueba puntuable para la **Copa de España de Raids**.

que el calentamiento no tenía importancia.

Al poco tiempo el coche



se calentaba excesivamente y se terminaba calando. Le volví a llevar y, esta vez, me dijeron que el problema era la puesta a punto. A los 15 días estaba otra vez igual y me dijeron que el problema era del carburador que se ensuciaba.

Después de llevar el coche 6 o 8 veces, pues se hacía imposible circular con él, y denunciado el caso a la Oficina Municipal del Consumidor, me cambiaron el carburador, pero después de esto el coche estaba igual o peor: calándose va a tirones y produce extraños ruidos entre otras cosas.

Cuando lo volví a llevar me dicen que no saben de dónde viene el problema y avisan a una persona del Departamento Comercial de Peugeot, la cual opina que el problema es de segmentos, y me los cambiaron (en un coche con menos de 20.000 km). El vehículo sigue igual que al principio, además de hacer el ruido de un tractor, excesivo calenta-

miento, los tirones, etc... Sólo pido que se haga justicia y no parará hasta conseguirlo, si tienen que cambiar el motor que lo hagan, pues el coche está mal desde el primer día.

Jesús Marcos Herreras (Valladolid)

## OJO CON EL FUEGO

RESULTA que en la zona de Valencia donde resido, entre la N-340 y la A-7, carreteras que en algunos puntos son hasta paralelas, se asiste a un fenómeno curioso: los señores empleados o «técnicos» del MOPU, seguramente por ser más económico, o porque emplean menos mano de obra, para limpiar los márgenes o arneses de dichas vías, primero les echan herbicidas, y cuando las hierbas están secas, tienen la feliz idea de prender fuego.

Pregunto yo: ¿se trata simplemente de un delito ecológico, con el consiguiente peligro para los conductores, puesto que las llamas en algunos casos son bastante altas y están justo en la misma orilla de la carretera, o simplemente es la imprudencia de unos cuantos empleados lo que origina este lamentable y peligroso hecho?

J. M. Blasco Benifairo (Valencia)



Si algo no lo remedia no se va a poder decir que el coche propio alcanza los «tropecientos» por hora. El Gobierno cesado por la disolución del Parlamento había preparado una normativa contra la apología de la velocidad en medios publicitarios e informativos. Y todo parece indicar que en la próxima legislatura saldrá adelante.

## CONSUMO NO QUIERE VELOCIDAD

# SI CORRES NO CONDUZCAS

**S**E veía venir. Desde hace algún tiempo la polémica se había avivado y ahora ha alcanzado su punto más caliente: la Administración, y concretamente un organismo, el Instituto Nacional de Consumo, que dirige el controvertido César Braña, no quiere ni oír hablar de nada

que suponga lo que ellos llaman «apología de la velocidad». Es decir, toda aquella información que diga en algún momento que un determinado vehículo alcanza tal o cual velocidad.

El instrumento en esta ocasión ha sido la Unión de Consumidores de España que recientemente presentó un



El caso es que los responsables de la Unión de Consumidores hicieron llegar al Instituto Nacional de Consumo un amplio informe recogiendo sus ideas sobre el tema, así como una relación de las empresas fabricantes de automóviles que utilizan en sus mensajes publicitarios alusiones directas a la velocidad de sus modelos, sin las advertencias necesarias respecto a los límites establecidos tanto por el citado Código de la Circulación como por la legislación de defensa de consumidores y usuarios. El mismo informe fue pasado a título informativo a la Dirección General de Tráfico.

El resultado de todo este proceso ha sido la elaboración por el INC de un proyecto de Orden Ministerial por el que se intenta prohibir que los contenidos de algunos mensajes tanto publicitarios como informativos hagan referencia implícita al tema de la velocidad, con la amenaza de acudir a los Tribunales y basándose de forma radical en el texto del artículo 312 del Código de Circulación, de reciente aprobación.

El incumplimiento de esa normativa supone para el INC una infracción grave en materia de defensa de los consumidores y usuarios, según lo establecido por la Ley General de Defensa, y atenta contra la Ley de Publicidad, que define como publicidad ilícita aquella que infringe las normas, en este caso el Código de la Circulación.

procedimiento judicial contra el contenido de algunos spots publicitarios. Para la Unión, esos anuncios incitan al consumidor «a infringir el Código de la Circulación». Concretamente, en un dossier elaborado por esa institución se recogen una serie de ejemplos que van desde el «Tú eres de los que pisan fuerte» al «¿Ha visto usted un tanque a doscientos kilómetros por hora?».

Para Adolfo Varela, responsable del área de transporte y turismo de la citada Unión de Consumidores, «la incitación a la velocidad de algunos contenidos publicitarios no es la causante última de los accidentes de circulación. Habría que hablar también del estado

de las carreteras y de la falta de educación vial. Sin embargo, esos anuncios creemos que tienen una importante cuota de responsabilidad en la siniestralidad de nuestras carreteras». Varela, en comentarios a MOTOR 16, se refería también al impacto que la publicidad tiene especialmente en el segmento de los conductores más jóvenes, más fácilmente influenciados, en su opinión. Para la UCE, la adecuación de nuestra red viaria y la mejora de la educación de los usuarios son objetivos muy a largo plazo y de ahí que se considere mejor adoptar a corto plazo una política de no incitación en materia de velocidad.

Según la Unión de Consumidores, «la incitación a la velocidad de algunos mensajes publicitarios es causa de accidentes de circulación».



## ¿PUBLICIDAD O ENGAÑO?

**L**OS problemas para la publicidad del automóvil no vienen sólo de la apología de la velocidad. Reciente está en nuestro país la normativa sobre las ofertas de financiación de las marcas, que ha levantado más de una ampolla. Y eso sin hablar de la polémica suscitada por el ministro de Economía, Carlos Solchaga, sobre lo que cuesta un coche y una hamburguesa.

Ahora se ha sabido que la filial belga de Renault ha sido condenada por

una campaña publicitaria calificada de «engañoso y denigrante» por el Tribunal de Comercio de Bruselas. En esa campaña se afirmaba que el precio de un billete de ida y vuelta de tranvía o autobús en Bruselas, 70 francos belgas (unas doscientas pesetas) equivalía al alquiler por un día de un Renault 5.

Según la sentencia del Tribunal, este mensaje publicitario esconde una trampa. El magistrado aceptó los argumentos de la Empresa de Transportes Públicos de Bruselas según los cuales este tipo de billete sólo supone entre un 6 y un 7 por ciento de los in-

gresos de la compañía. Teniendo en cuenta las ventajas de tarjetas y abonos, el precio medio por viaje es, en realidad, de 15 francos.

Por el contrario, la empresa bruselese ha explicado que el coste del alquiler de ese R-5 anunciado en la publicidad por 70 francos se convierte en realidad en 143 francos para el periodo global de alquiler, ya que en los años siguientes se incrementaría el precio.

Esta publicidad se insertó en una revista de la que la propia Renault se encargó de distribuir 270.000 ejemplares entre concesionarios y clientes.

La disolución del Parlamento y la convocatoria de elecciones anticipadas parece haber frenado la aprobación de esa Orden por parte del Ministerio de Sanidad y Consumo. En principio una normativa con ese rango no tiene por qué pasar por las Cámaras para ser refrendada. Pero se considera que éste no es el momento apropiado para sacar adelante una normativa que puede crear rechazo en sectores de tanto peso específico como el de la fabricación de automóviles y el de la publicidad, y ello sin contar con la postura que pueda adoptar la opinión pública ante un tema que se ha exagerado en demasía.

Desde hace tiempo las espadas están en alto entre los estamentos implica-

Anuncios multinacionales que no se ven en España  
Los poderes públicos consideran menor de edad al usuario español



Se puede dar el caso de que se considere apología de velocidad excesiva el que una revista especializada, como MOTOR 16, anuncie en titulares la velocidad punta de un vehículo probado.

dos. En la Dirección General de Tráfico se guarda ahora silencio aunque es conocida su postura a favor de refrenar las informaciones relativas a la velocidad. Como se recordará, ese organismo ya impidió la emisión en Televisión Española de determinados spots publicitarios del automóvil (ver MOTOR 16, núm. 240). La DGT, gracias a su presencia en la Comisión de Consulta y Verificación de Publicidad, que controla todos los spots que emite TVE y que pueden afectar por sus contenidos los derechos de los consumidores, consiguió eliminar o censurar determinados anuncios.

Entonces, y ahora, la voz en contra de los sectores implicados no se ha dejado de escuchar. Para los publicitarios, no es de recibo que un anuncio de un producto multinacional, cuyo mensaje también es multinacional, sea aceptado en Italia, por poner un ejemplo próximo a nosotros, y no se pueda lanzar en España. Además, y dado el complejo mundo de este sector, las campañas se deben contratar con bastante antelación y, llegado el momento, el spot es rechazado por su contenido, con el consiguiente perjuicio económico.

Similar actitud mantiene la patronal del sector de automoción, ANFAC. Un portavoz de esa institución consultado por esta revista afirmó que «la publicidad que realizan los fabricantes de coches cumple y está plenamente de acuerdo con lo dispuesto en la legislación vigente, sin que quepa deducir de ella incitación alguna al incumplimiento de las normas». Para la misma fuente, «se trata de una cuestión de opiniones personales y datos subjetivos. Las campañas más denunciadas han sido precisamente las que tienen alcance europeo. De ahí que parezca que el consumidor español es un ciudadano de segundo orden al que hay que tutelar para que no sufra ningún daño. Además, no hay cifras objetivas que demuestren la relación de la publicidad o su incidencia directa sobre la mayor presencia de accidentes en nuestra red viaria».

Curiosamente se destaca que desde que Televisión Española dejó de emitir anuncios de los denominados «agresivos», la siniestralidad vial no ha dejado de crecer, y ahí está el balance del pasado verano, el más trágico de la historia. En este sentido se hace hincapié en que los fabricantes han centrado

más su actuación en las ofertas financieras que en otra cosa, y en el sector no se entiende que se vuelva ahora al «dichoso asunto de la apología de la velocidad».

En los mismos medios no dejan de hacerse cruces cuando se piensa que esa restrictiva normativa pueda entrar en vigor algún día. Es regla común dentro de la internacionalización del mercado del automóvil citar la velocidad que puede alcanzar un coche, al igual que enumerar otras prestaciones, ya que todos estos datos determinan las características que definen a un vehículo. Por eso, no se entiende la posibilidad de que con nuestro país plenamente integrado en la Europa Comunitaria y con el Mercado Único en marcha, se prohíba la emisión de determinados mensajes publicitarios comunes a todos sus miembros. Se comenta, que cualquier denuncia presentada ante el Tribunal de la Competencia de Bruselas daría como resultado «dejar fuera de juego a la legislación española».

De momento, se ha abierto un «impasse» político. El sector de automoción no quiere manifestarse sobre la adopción de medidas de respuesta, mientras que el de publicidad ha manifestado su rechazo negándose a participar en una Comisión de Control creada la pasada semana por el Instituto Nacional de Consumo. La Comisión pretende convertirse en un foro que permita crear mecanismos de autocontrol en materia publicitaria, estableciendo un código ético y resolviendo litigios entre las partes. Para los publicitarios, esa Comisión aparece como un instrumento único en manos del INC, sin posibilidad de debate.

Lourdes Bravo y Raúl R. Sáez

## EL CODIGO ACECHA

La elaboración de la normativa que se quiere imponer al sector publicitario por parte del Instituto Nacional del Consumo se basa en el contenido del artículo 312 del Código de la Circulación, que entró en vigor a raíz de la publicación de un Real Decreto de fecha 1 de octubre de 1987, en el que se recogen una serie de disposiciones sobre informaciones referentes a los vehículos de motor, a raíz de la promulgación de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios.

En el primer apartado del citado artículo se dice taxativamente que «no se ofrecerán en su argumentación escrita o verbal, en sus elementos sonoros o en sus imágenes, incitación alguna a la velocidad excesiva, la conducción temeraria, a situaciones de

peligro o a cualquier otra circunstancia que suponga una infracción al Código de la Circulación.»

En otro momento se señala que «de acuerdo con lo dispuesto en los artículos 3.2 y 13.1 apartado f) de la Ley 26/84 de 19 de julio (la citada Ley de Defensa de los Consumidores) la información a los usuarios deberá incluir recomendaciones o advertencias de los riesgos previsibles. Y en todo caso deberá advertir de los riesgos de superar los límites de velocidad esta-

blecidos. Estas advertencias se incluirán en las instrucciones de uso y circulación de los vehículos o en cuanta información se ofrezca a los consumidores en los términos que se establecen en el desarrollo de esta norma. El incumplimiento de las normas anteriores se considerará infracción grave en materia de defensa de los consumidores, sancionándose de acuerdo a lo establecido en el artículo 36 de esa Ley, según Decreto 1945/83 de 22 de junio». Más claro, agua.

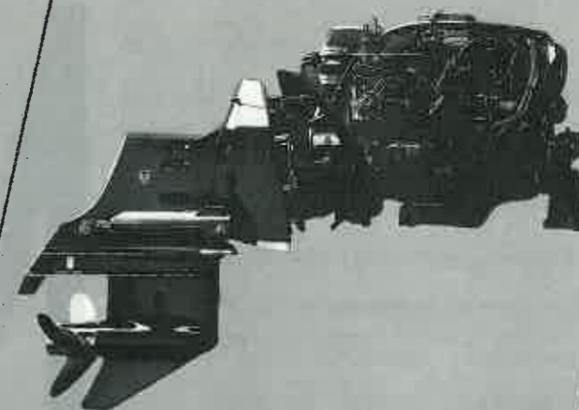
El sector publicitario piensa que con el Mercado Único no se podrán discriminar spots de automóviles que se admiten en otros países de la Comunidad Europea.



# EXCLUSIVAS MOTORMASO

EVINRUDEE® Fuera bordas

OMC Cobra™ Dentro Fuera bordas



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

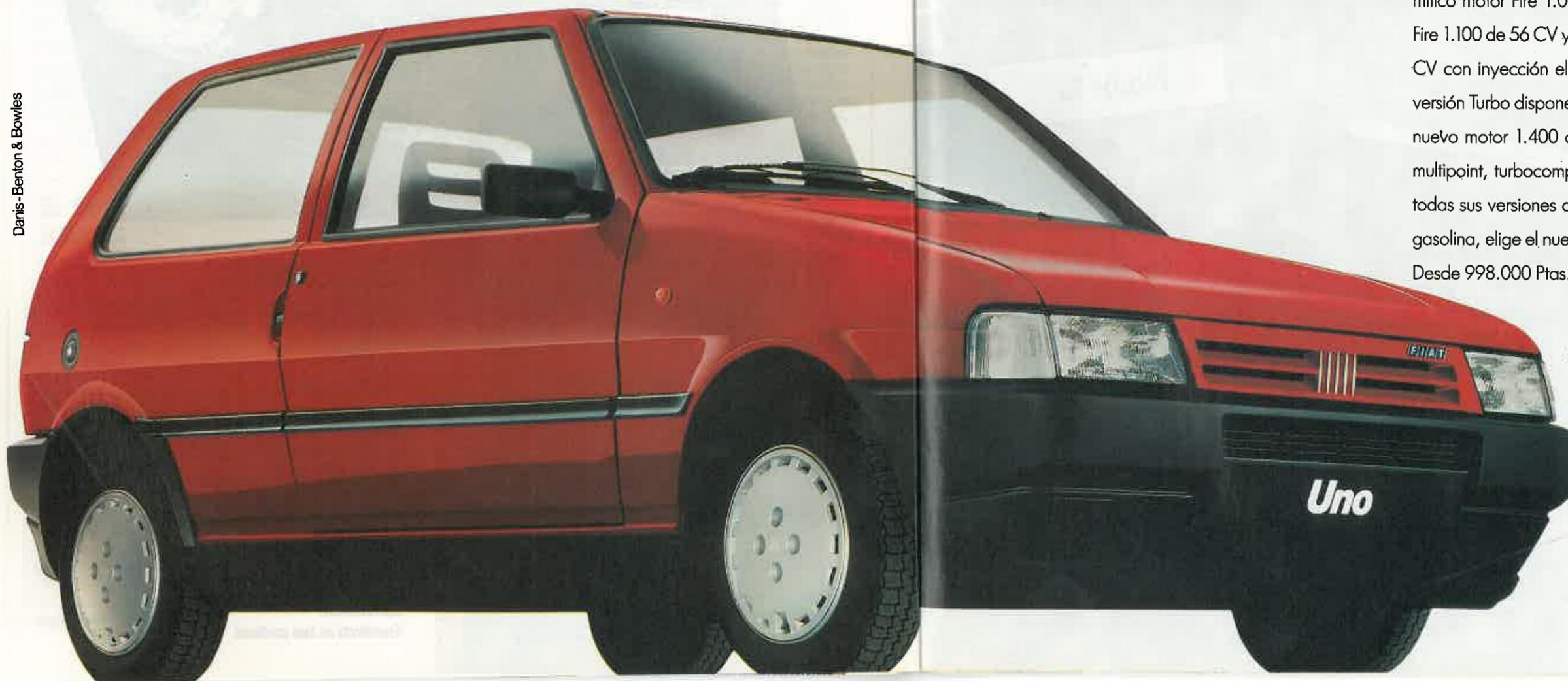
Autovía de Castelfelers Km. 9  
Cruce Ctra. de Viladecans  
Apartado 53  
08830 SANT BOI - BARCELONA

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

*Uno, che passione!*

# Nuevo Fiat Uno. La pasión de tu vida.

Ahora ya no podrás resistirte a su encanto, su personalidad, su diseño. Ahora, desde el primer momento, despertará en ti una atracción tan fuerte que se convertirá en tu mayor pasión. La pasión por el nuevo Uno. Inconfundible, preparado para dominar la nueva década, el nuevo Uno te llevará donde tú quieras, por cualquier carretera, con perfecta seguridad, venciendo el viento más silenciosamente y reduciendo los consumos con su nuevo CX de 0,30, récord en su categoría. Te sorprenderá cómo su interior, totalmente renovado, es todavía más amplio, para que estés más cómodo y te puedas mover a tus anchas. Y ahora también el Uno viene con nuevos motores, porque además del mítico motor Fire 1.000, dispone de un motor Fire 1.100 de 56 CV y de un motor 1.400 de 72 CV con inyección electrónica single point. La versión Turbo dispone ahora de 118 CV con un nuevo motor 1.400 con inyección electrónica multipoint, turbocompresor e intercooler. Entre todas sus versiones de 3 y 5 puertas, diesel o gasolina, elige el nuevo Uno que más te vaya. Desde 998.000 Ptas.



**FIAT**  
TECNOLOGIA LIDER

*Uno*

A FONDO

OPEL VECTRA 2000 16V

# PODERES OCULTOS



El Vectra 2000 16 válvulas esconde tras una discreta carrocería las novedades suficientes como para destacar dentro de un segmento no excesivamente reñido pero sí animado. A partir de estos momentos, el conductor amante de las prestaciones tiene una opción más en lo más alto de la gama Vectra.



LOS grandes atascos que nos toca padecer estos últimos años, las limitaciones de velocidad, el estado de las carreteras o la poca red de autopistas con que contamos en España, no parece que desilusionen mucho a los compradores de vehículos de altas prestaciones. Una clientela sedienta de modelos potentes con los que adelantar sin sobresaltos, transportar a

la familia sin eternizarse en la carretera y además con los suficientes sistemas de seguridad como para conducir con tranquilidad. Para este tipo de personas, las marcas diseñan vehículos espaciosos y dotados de mecánicas de carácter deportivo.

Opel necesitaba cubrir una vacante en su gama Vectra. Precisamente le faltaba ofrecer, a este nivel, una versión

deportivo-familiar. Y lo ha solucionado, montando el motor de dos litros y culata de 16 válvulas ya utilizado en los GSi, en un Vectra retocado. Un Vectra de tres volúmenes con líneas más agresivas y en el que se han realizado algunos ajustes para responder sin flaqueza al aumento de potencia. Un vehículo familiar, amplio, con cuatro puertas, un disfraz de coche tranquilo con po-

deres ocultos que sorprenderán a más de un despistado en la carretera.

Ahora con el Vectra 2000 16V en Opel están preparados para hacer frente a Citroën o Peugeot, marcas que cuentan con modelos de idénticas características dentro del segmento.

No cabe duda que el producto es atractivo a los ojos del posible comprador pero para ver si en la práctica el

Vectra 16V responde como parece hemos realizado esta prueba a fondo.

### MECANICA \*\*\*\*\*

El Vectra más potente utiliza el mismo propulsor del Kadett GSi 16V. Un motor que destaca por su capacidad de recuperación desde bajo régimen. Pero también un motor con un consumo

**VIRTUDES**

- Motor progresivo
- Línea atractiva
- Relación prestaciones/consumo

**DEFECTOS**

- Pérdidas de motricidad
- Ventilación pobre
- Tacto de frenos

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

muy razonable aunque se le exprima al máximo. Todo esto se debe en buena parte al sistema de alimentación y encendido. En este caso al igual que en el Kadett, del trabajo se ocupa un sistema digital Bosch Motronic muy evolucionado que combina la regulación del encendido y la cantidad de gasolina aportada por los inyectores. Además efectúa otros controles adicionales, con lo que consigue el máximo rendimiento y un bajo consumo.

Las relaciones se han alargado un poco en el último Vectra respecto a las utilizadas en el Kadett, pero la respuesta al acelerador sigue mostrándose brillante en cualquier marcha. Mientras que la aguja se mantiene por debajo de las 2.500 vueltas, el motor responde sin protestar y mucho mejor que otros modelos dotados de culata de 16 válvulas. A partir de este régimen el coche acelera con alegría, siempre con una reserva de fuerza importante, hasta el corte de inyección, justo cuando comienza la zona roja que señala las 7.000 vueltas. Bastante antes de alcanzar esa cifra, la



El motor rinde 156 caballos  
Es el mismo que monta el Kadett GSi 16V

barrera de los 200 kilómetros por hora, ya se ha rebasado sin dificultad, cosa normal para un modelo con 156 caballos. La aceleración es progresiva, sin brusquedades, y las relaciones están perfectamente adaptadas a la fuerza del motor, sin caídas excesivas de régimen en los cambios. Aunque la palanca, eso sí, hay que manejarla con decisión ya que los recorridos son largos y ligeramente duros.

El ruido del motor es otro punto a tener en cuenta. Quizá bonito y agradable para algunos, demasiado ruidoso para otros. A nuestro parecer acorde más en otros tipos de vehículos menos familiares.

En recorridos urbanos, la conducción del Vectra 2000 es una delicia, y su buen escalonamiento de marchas nos permite una agilidad excepcional sin tener que andar cambiando constantemente.

Para de alguna manera asegurar una

**DATOS DE COMPRA**

Importador: General Motors España, Paseo de la Castellana 31, 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. Garantía: Un año, sin límite de kilometraje. Red de post-venta: 242 puntos de asistencia técnica en toda España.

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR.** Disposición: Delantero transversal. N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.998 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 5. Árbol de levas: Doble, en cabeza. N.º de válvulas/cilindro: 4. Alimentación: Inyección electrónica. Compresión: 10,5 a 1. Tipo de carburante: Gasolina Super. Potencia máxima: 156 CV a 6.000 rpm. Par máximo: 20,7 mkg a 4.800 rpm.

**TRANSMISION.** Tracción: Delantera. Caja de cambios: Manual, de cinco marchas. Vel. a 1.000 rpm: 1.ª, 8,9 km/h; 2.ª, 14,7 km/h; 3.ª, 21,4 km/h. Vel. a 1.000 rpm: 4.ª, 28,2 km/h; 5.ª, 35,8 km/h. Embrague: Monodisco en seco.

**DIRECCION.** Tipo: Cremallera asistida. Vueltas de volante: 3,43. Diámetro de giro (m): 10,2 m.

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

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

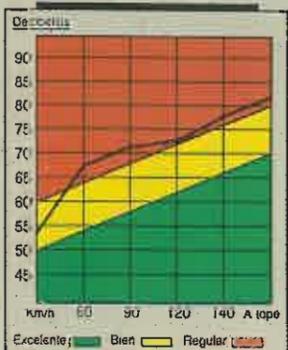
**RUEDAS.** Llantas: Aleación 6J x 15 pulgadas. Neumáticos: 205/55 VR 15.

**PESOS Y CAPACIDADES.** Peso en orden de marcha: 1.184 kg. Capacidad depósito: 61 l.

**PRESTACIONES**

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	
Km/h	216
<b>ACELERACION (seg)</b>	
400 m salida parada	16,2
1.000 m salida parada	29,6
De 0 a 100 km/h	8,6
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 4.ª	18,6
400 m desde 40 km/h en 5.ª	20,7
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	33,5
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	38,5
De 80 a 120 km/h en 4.ª	9,5
De 80 a 120 km/h en 5.ª	14,3

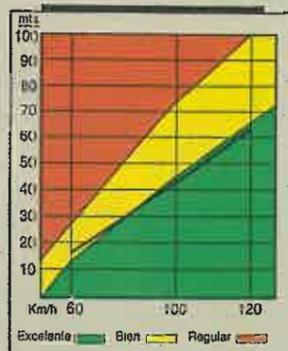
**SONORIDAD**



Al ralentí: 54,5. A 60 km/h: 68,5. A 90 km/h: 71,8. A 120 km/h: 73,0. A 140 km/h: 77,1. A tope: 82,9.

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

**FRENOS**



**DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)**

A 60 km/h: 17,7. A 100 km/h: 44,9. A 120 km/h: 64,3.

**CONSUMO**

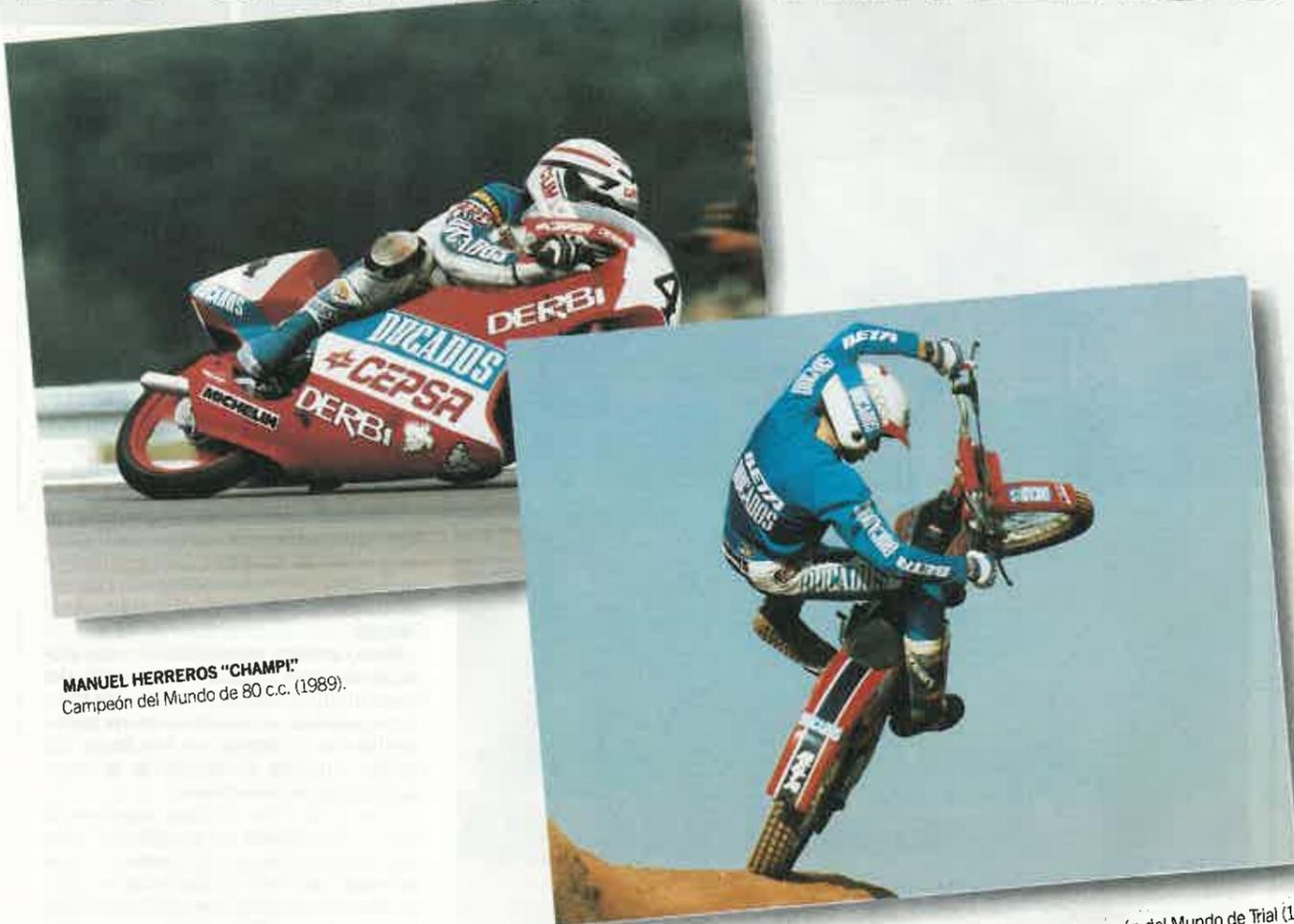
<b>CIUDAD</b>	<b>l/100 km</b>
A 26 km/h de promedio	10,4
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	6,0
En conducción rápida	13,2
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	8,0
A 140 km/h de cruceo	9,2
A 180 km/h de cruceo	13,5
<b>OTROS VALORES</b>	
Consumo medio ponderado	8,8
Capacidad depósito comb.	61
Autonomía media	643

**EQUIPAMIENTO**

Cuentarrevoluciones	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión aceite	NO
Reloj	SI
Ordenador de viaje	OP
Testigo reserva carburante	SI
Testigo desgaste past. de freno	SI
Antibloqueo de frenos	SI
Faros antiniebla	SI
Piloto trasero antiniebla	SI
Aire acondicionado	OP
Volante regulable	OP
Asiento regulable en altura	SI
Retrovisor mando distancia (iz/der.)	S/S
Apoyacabezas (del/tras)	S/S
Elevalunas eléctricos (del/tras)	S/OP
Cierre centralizado	SI
Tapón carburante con cerradura	SI
Llantas de aleación	SI
Pre-equipos de radio	SI
Asiento posterior divisible	SI
Cinturones de seguridad tras.	OP

Opciones. Pintura metalizada: 43.000 ptas. Aire acondicionado: 211.000 ptas. Computadora de a bordo: 41.000 ptas. Volante ajustable en altura: 31.000 ptas. Elevalunas eléctricos traseros: 54.000 ptas. Cinturones traseros: 26.000 ptas. Techo solar eléctrico: 103.000 ptas. Techo solar manual: 77.000 ptas. Precios con IVA incluido.

# LOS DOS ULTIMOS EN SER LOS PRIMEROS



MANUEL HERREROS "CHAMPI"  
Campeón del Mundo de 80 c.c. (1989).

JORDI TARRES. Campeón del Mundo de Trial (1989).

# DUCADOS

EL SABOR DEL TRIUNFO

JORGE MARTINEZ "ASPAR"  
4 Campeonatos del Mundo.  
1 Subcampeonato del Mundo.  
5 Campeonatos de España.

MANUEL HERREROS "CHAMPI"  
1 Campeonato del Mundo.  
2 Subcampeonatos del Mundo.  
1 Campeonato de España.

JORDI TARRES  
1 Campeonato del Mundo.  
1 Subcampeonato del Mundo.  
2 Campeonatos de España.

ANGEL NIETO  
4 Campeonatos del Mundo.

ANDRES SANCHEZ MARIN  
3 Campeonatos de España.

JOSE M.º GONZALEZ RABA  
1 Subcampeonato de Europa.

SITO PONS  
4.º Puesto Campeonato Mundial  
250 c.c. (1984).

PALMARES. DUCADOS TEAM  
11 Campeonatos del Mundo.  
7 Subcampeonatos del Mundo.  
1 Campeonato de Europa.  
1 Subcampeonato de Europa.  
14 Campeonatos de España

JUAN GARRIGA  
1 Subcampeonato del Mundo.  
1 Campeonato de España.

ALBERTO PUIG  
1 Campeonato de España.

CARLOS CARDUS  
1 Campeonato de Europa.  
1 Campeonato de España.

ALEX CRIVILLE  
1 Subcampeonato del Mundo.



En curvas de amplio radio el Vectra 2000 se comporta a la perfección. En curvas más cerradas la potencia se transmite con más dificultad.



La línea del Vectra más potente no se ha modificado mucho. La aerodinámica se ha mejorado con un juego de spoilers discreto.

frenada eficiente a un modelo de altas prestaciones como el último Vectra, se han complementado los discos que equipa en las cuatro ruedas, con un sistema antibloqueo ABS Bosch de serie. El coche frena muy bien pero hay que pisar el pedal con fuerza en un recorrido de éste algo extraño, con un principio demasiado blando y un final excesivamente duro que nos hace dudar por unos momentos de que realmente el coche vaya a parar. La verdad es que finalmente no sólo se detiene donde queremos, sino que además contamos con la ayuda inestimable del antibloqueo

para situaciones complicadas en asfalto resbaladizo.

**COMPORTAMIENTO ★★★**

De varias formas se ha intentado que en el Vectra 2000 los 156 caballos se transmitan al suelo sin problemas y de forma coherente. Entre otras modificaciones se ha aumentado el tamaño de las barras estabilizadoras para disminuir el balanceo. Se han instalado amortiguadores de gas en todas las ruedas que dan una mayor firmeza a la suspensión sin llegar a incomodar a los

ocupantes y, por último y como novedad más importante, se ha modificado la suspensión trasera y se ha utilizado un sistema de ruedas independientes tomando como base el utilizado en el Omega.

Esto también ha conducido a los técnicos de Opel a variar la situación del depósito de combustible, ahora de plástico moldeado e instalado en un hueco totalmente protegido en los bajos del coche. También el tamaño de los neumáticos se ha aumentado.

Con todo ello estamos seguros de que se ha ganado en estabilidad, una estabilidad ya de por sí buena en otras versiones del Vectra. De hecho en curvas largas con buen piso, el Vectra 2000 pasa sin inmutarse a unas velocidades impresionantes. Pero las pérdidas de motricidad a la hora de acelerar fuerte en curvas cerradas, se siguen presentando. El morro tira hacia el exterior de la curva y sólo dejando de dar gas y jugando con el volante la situación se normaliza. Esta tendencia puede resultar incómoda al que realmente desee exprimir las posibilidades del coche, en unos límites ya fuera de lo común.

No olvidemos que este modelo está preparado para circular por cualquier carretera, por virada que sea, a un ritmo alegre sin ofrecer el más mínimo problema.

La dirección asistida, que se encuentra incluida en el equipamiento de serie, tiene la sensibilidad justa y además resulta bastante directa. Esto se refleja en un comportamiento más nervioso del coche a alta velocidad.

El cuadro es sencillo. El volante tiene un tacto agradable y puede ser regulable en altura opcionalmente. Los asientos son cómodos y sujetan muy bien el cuerpo.



**CARROCERIA ★★★★★**

El atractivo del Vectra es innegable. Sus líneas suaves y recogidas engañan pues la amplitud interior es mayor de lo que parece. La versión más potente guarda un aspecto tan discreto como las demás, gracias a un conjunto de piezas aerodinámicas bien realizado, una rejilla delantera muy atractiva y unas llantas, ya vistas en otros modelos, que armonizan bien con el conjunto. El buen trabajo realizado en este sentido, se pone de manifiesto cuando circulamos a alta velocidad, con una total ausencia de ruidos aerodinámicos. En el interior, las novedades se centran en un mayor uso de materiales de calidad, como la madera o la pana. Tanto el suelo del habitáculo, el del maletero así como la bandeja trasera, van cubiertos de moqueta, con la intención de ofrecer un espacio más agradable a los ocupantes. Los asientos son muy cómodos e impiden que el cuerpo baile más de la cuenta en carreteras viradas, sujetándole a la perfección. Además el del con-



ductor es regulable en altura y también cuenta con regulación de la zona lumbar, muy útil para viajes largos, carreteras bacheadas, etcétera. Como opción también se puede disponer de volante regulable en altura con lo que es prácticamente imposible no encontrar la postura adecuada. Los asientos tra-

seros son también cómodos y amplios y se puede abatir por partes el respaldo. A este sistema no se le saca provecho hasta que se tiene que llevar un objeto más largo de la cuenta con dos de las plazas traseras ocupadas.

El tablero es sencillo y acertado. Los huecos portaobjetos abundan y el diseño es bueno, así como la calidad de los materiales. El cuero, por ejemplo, cubre en este modelo el pomo de la palanca de cambios así como el volante. Este tiene un tamaño que permite una buena postura, aunque sigue resultando incómodo que el claxon se encuentre en el centro.

El equipamiento es bastante completo ya que de serie disponemos de elevalunas eléctricos, cierre centralizado, faros regulables desde el habitáculo, etcétera, pero se echa de menos una información algo más completa referente a los órganos mecánicos, ya que sólo dispone de un reloj de temperatura de agua y un cuentarrevoluciones. Eso sí, el check control es de serie.

La aireación interior es algo pobre y siempre hay que recurrir al ventilador,



La habitabilidad es excelente y el maletero, el mejor de su segmento.



El escape, al igual que en el Kadett, es de doble salida rectangular. La suspensión trasera es ahora independiente, derivada del Omega

a no ser que se disponga del aire acondicionado, que se ofrece por 211.000 pesetas. La inversión es recomendable pues el coche es bastante caluroso.

El maletero es de los más grandes de su categoría y permite transportar gran cantidad de equipaje, aunque la altura al suelo es un obstáculo a la hora de cargarlo.

El Vectra 2000 lleva empotrados en el spoiler delantero dos faros halógenos de niebla, muy protegidos al situarse en un nivel posterior al paragolpes. Por su parte los faros, de diseño moderno y aerodinámico, se pueden regular eléctricamente en altura.

### FRENTE A SUS RIVALES

El último Vectra se las tiene que ver en el mercado nacional con tres com-

**Motor 16** No estamos ante un Vectra como los demás, aunque su discreto aspecto disimule bien un fuerte carácter. Tampoco estamos ante un dieciséis válvulas mas, la capacidad de recuperación, el buen aprovechamiento del motor en alta y el consumo muy razonable lo sitúan en una posición privilegiada dentro de su segmento. Apurando al máximo, el coche no asimila bien la enorme potencia de este motor, pero lo que sí es cierto es que circulando a velocidades razonables el Vectra 2000 está preparado para afrontar cualquier situación. Estamos, pues, ante una opción atractiva por la que no tendremos que pagar muy caro.

petidores ya conocidos como son el Citroën BX GTi 16V, el Peugeot 405 Mi16 y el Alfa 75 Twin-Spark.

Los dos primeros son tracción delantera, utilizan también culata de 16 válvulas y una potencia parecida, mientras que el Alfa se queda algo atrás en cuanto a caballos aunque cuente con un motor potente y elástico. La tracción en este caso es trasera por lo que el comportamiento cambia sustancialmente.

El Vectra lleva las de ganar en varios aspectos, como pueden ser el consumo, la aceleración (en medidas casi inapreciables), el espacio interior o la novedad de su carrocería.

El BX cuenta con un precio muy razonable ya que también ofrece el ABS de serie, además su estabilidad es intachable y su funcionamiento, brillante. Pero su carrocería ya está algo pasada aunque cuenta con portón trasero lo que aumenta en gran medida su capacidad de carga.

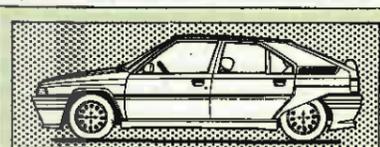
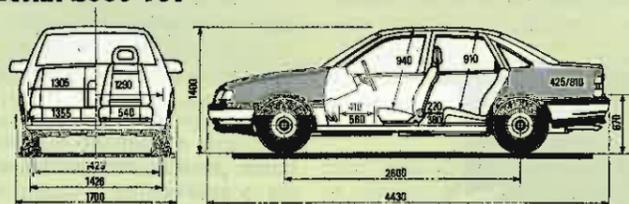
El Alfa defiende su posición con argumentos importantes como el precio, medio millón menos que los demás. Aunque con una potencia inferior, sus prestaciones son brillantes y el consumo relativamente bajo. En su contra, una habitabilidad ligeramente menor, también un maletero más pequeño y un acabado no todo lo perfecto que sería de desear.

Por carácter deportivo olvidándonos de otros aspectos, la opción razonable es el Alfa. Si lo que necesitamos es una berlina familiar cómoda, rápida y de comportamiento intachable serán el BX y el 405 los más recomendables. Mientras que si queremos la línea más moderna unida a una excelente relación prestaciones consumo y la mayor habitabilidad y maletero, nuestro coche es sin ningún género de dudas el Opel Vectra 2000 16V.

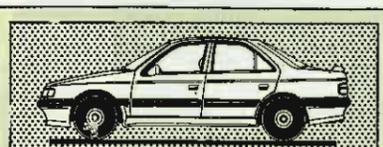
Andrés Mas

Fotos: Alfonso J. Nieto

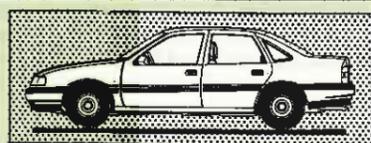
#### OPEL VECTRA 2000 16V



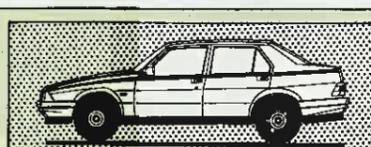
**BX GTi 16V** 3.009.135 plus.  
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.905 c.c. Potencia: 160 CV a 6.500 rpm. Peso: 1.080 kg. Velocidad máxima: 215,3 km/h. Consumo medio ponderado: 9,9 l/100 km. Capacidad del maletero: 384 l.



**405 Mi 16** 3.198.088 plus.  
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.905 c.c. Potencia: 160 CV a 6.500 rpm. Peso: 1.110 kg. Velocidad máxima: 219,6 km/h. Consumo medio ponderado: 9,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 390 l.



**VECTRA 2000 16V** 3.281.014 plus.  
Motor: Delantero transversal. Tracción: Delantera. Cilindrada: 1.998 c.c. Potencia: 156 CV a 6.000 rpm. Peso: 1.184 kg. Velocidad máxima: 216 km/h. Consumo medio ponderado: 8,8 l/100 km. Capacidad del maletero: 425 l.



**75 TWIN SPARK** 2.496.598 plus.  
Motor: Delantero longitudinal. Tracción: Trasera. Cilindrada: 1.962 c.c. Potencia: 148 CV a 5.800 rpm. Peso: 1.120 kg. Velocidad máxima: 198,9 km/h. Consumo medio ponderado: 8,4 l/100 km. Capacidad del maletero: 275 l.

## NUEVO PEUGEOT 309

# COMO TU LO QUIERES



HDM

**PEUGEOT 309**  
ES OTRA HISTORIA



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA



El nuevo Peugeot 309 es un automóvil diseñado para disfrutar de todo lo que siempre has querido.

### NUEVO INTERIOR

Más cómodo y atractivo. Lleno de detalles que conquistan: nueva consola integrada en salpicadero, nuevo volante de dos radios, nuevas tapicerías... Como tú lo quieres.

### NUEVO EXTERIOR

Más elegante y práctico. Nueva rejilla frontal, nuevos pilotos trapezoidales, nuevo limpiaparabrisas trasero, nuevo portón con plano de carga rebajado para un mejor acceso al maletero. Como tú lo quieres.

### NUEVO EQUIPAMIENTO

Ahora más completo gracias a su alarma sonora de luces encendidas, reglaje de retrovisores por cable más suave y preciso, y mandos ergonómicos más accesibles. Como tú lo quieres.

Y lo que nunca cambiará en un Peugeot 309: el placer de conducir un automóvil estable, económico y de grandes prestaciones.

Con versiones Gasolina (hasta 1.905 cc y 130 cv) y Diesel (desde 4,4 litros a los 100 Km/h). Y todo, además, con el confort de un gran equipamiento: desde elevalunas eléctrico y cierre de puertas centralizado, hasta aire acondicionado.

Nuevo Peugeot 309. Como tú lo quieres.



**VIRTUDES**

- Confort
- Capacidad de carga
- Comportamiento general

**DEFECTOS**

- Uso limitado
- Visión lateral muy reducida
- Dirección dura en parado

**PRECIO EN LA CALLE: 1.816.181 ptas.**

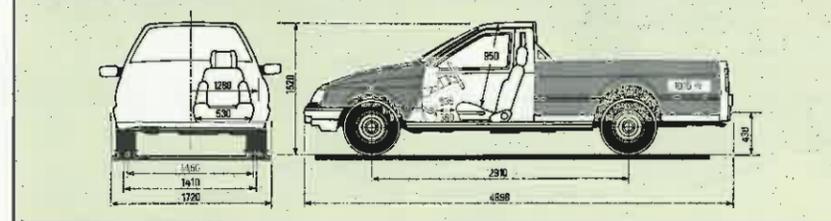


Tiene un ancho montante de la cabina. Esto provoca una visibilidad limitada.

dos es cumplir por carretera como si se tratara de un turismo convencional. Para esto, el P 100 cuenta con la mecánica del Sierra y su comportamiento puede calificarse de muy satisfactorio. Puede decirse que el confort es comparable al de su hermano con forma de berlina. Donde sí se notan más diferencias es a la hora de moverlo, la dura dirección hace cansadas las maniobras en parado y se muestra imprecisa rodando por carretera, pero ello es debido sobre todo a los sobredimensionados neumáticos necesarios para cumplir el cometido de carga.

Estos neumáticos, de un compuesto duro y duradero, también son responsables de cierta deriva trasera que se manifiesta sobre todo en mojado. Salvo esta comprensible circunstancia, puede hablarse de un comportamiento muy noble del conjunto. El eje rígido trasero, con ballestas y cuatro amorti-

**FORD P «PICK-UP»**



# FORD P-100 «PICK-UP»

## SIERRA AGRESTE

Con un mercado prácticamente inexistente en España, los «pick-up» representan una forma muy especial de ver el automóvil. Nacidos en y para el medio rural de los Estados Unidos, conjugan la comodidad de un turismo con la capacidad de carga de una furgoneta descubierta. Ford ha realizado uno de estos híbridos tomando como base al Sierra y dotándolo del motor turbo-diesel de 1,8 litros de cilindrada.

La estilizada delantera del Sierra ha recibido con mucha dignidad su parte «trabajadora». La caja descubierta permite nada menos que una capacidad de carga de 1.010 kilogramos, valor perfectamente acorde con un vehículo industrial de transporte. En el interior del «medio habitáculo» no tenemos, sin embargo, ninguna sensación de estar en una furgoneta. Es exactamente igual al de un Sierra, cómodo, con un elegante salpicadero y unos mandos tan suaves como funcionales.

Las dos plazas no dan para mucho más y tan sólo dispone de un estrecho espacio tras los asientos donde, a lo sumo, podremos alojar un gato mecánico o un maletín. La plataforma, por su parte, es todo lo contrario. Con sus más de dos metros de largo y casi uno y medio de ancho permite cargar por su portón posterior casi todo lo que se

**DATOS DE COMPRA**

Fabricante: Ford España, S. A. Paseo de la Castellana, 135. 28046 Madrid. Tel.: (91) 571 13 86. Garantía: Un año, sin límite de kilometraje.

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR.** Disposición: Delantero longitudinal. N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.753 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 5. Arbol de levas: 1 en cabeza. N.º de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: Bomba inyección con turbo. Compresión: 21,5 a 1. Tipo de carburante: Gasoil. Potencia máxima: 75 CV a 6.200 rpm. Par máximo: 15 mkg a 2.200 rpm.

**TRANSMISION.** Tracción: Trasera. Caja de cambios: Cinco velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 6,56 km/h; 2.ª, 11,20 km/h; 3.ª, 18,59 km/h; 4.ª, 25,66 km/h; 5.ª, 31,29 km/h. Embrague: Monodisco en seco.

**DIRECCION.** Tipo: De cremallera. Vueltas de volante: 4,8. Diámetro de giro: 11,6 m.

**FRENOS.** Sistema: Discos-tambores.

**SUSPENSIONES.** Delantera: Independiente. Trasera: Eje rígido, ballestas y amortiguadores.

**RUEDAS.** Llantas: 14 x 5,5 pulgadas. Neumáticos: 185/14 C 8 PR.

**PESOS Y CAPACIDADES.** Peso en orden de marcha: 1.430 kg. Capacidad depósito: 66 l.

**PRESTACIONES**

**VELOCIDAD MAXIMA**

Km/h ..... 143,90

**ACELERACION (seg.)**

400 m salida parada ..... 20,56

1.000 m salida parada ..... 38,82

De 0 a 100 km/h ..... 18,26

**RECUPERACION**

400 m desde 40 km/h en 4.ª ..... 19,65

400 m desde 40 km/h en 5.ª ..... 21,73

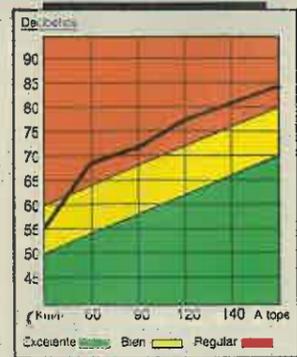
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª ..... 38,12

1.000 m desde 40 km/h en 5.ª ..... 41,50

De 80 a 120 km/h en 4.ª ..... 18,51

De 80 a 120 km/h en 5.ª ..... 21,68

**SONORIDAD**



Al ralentí: 55. A 60 km/h: 68,4. A 90 km/h: 71,3. A 120 km/h: 77,2. A tope: 84,8.

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



La versión California nos da idea de lo que puede hacerse con los «pick-up» Sin embargo, esta preparación de llantas anchas no vendrá a España

guadores, se muestra algo duro y «rebotón» en vacío pero firme y eficaz con carga.

Lo que sí se hubiera agradecido en un vehículo que tarde o temprano rodará por malos caminos sin asfaltar hubiera sido una tracción a las cuatro ruedas, necesaria para salir de algún atolladero de terreno blando. No obstante, esta posibilidad también habría en-

carecido sensiblemente al modelo, que, por otra parte, se ofrece a un precio muy competitivo dentro de un segmento muy restringido.

El propulsor elegido para el P 100 es el Diesel 1.8, que gracias a su turbocompresor rinde 75 caballos y alcanza una velocidad máxima de casi 150 kilómetros por hora, suficientes para mantener los cruceros de un turismo.



Tanto los interiores como el equipo son los del Sierra berlina. El confort de las dos plazas no difiere del de un turismo convencional. La parte trasera está muy bien resuelta. Los grupos ópticos son eficaces y están bien protegidos. El portón permite subir a la caja cualquier tipo de carga.

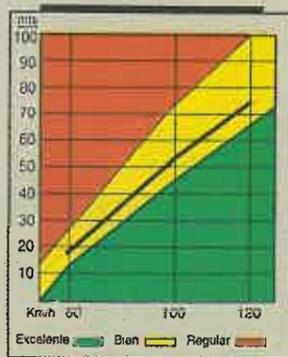
La respuesta es muy agradable y los cambios, con una primera muy corta, ayudan a una conducción relajada. El turbo entra en acción tarde y de forma progresiva, evitando cualquier brusquedad contraria al espíritu de este coche que ofrece ante todo prestaciones variadas y comodidad.

En definitiva, este Ford P100 «Pick-Up» resulta un vehículo muy original en nuestro país que, a pesar de su poca difusión, puede cumplir cometidos muy prácticos en zonas rurales y de población diseminada, donde haya que transportar mercancías a diario y a cierta distancia.

Juan Luis Soto

Fotos: Ramón Rodríguez

### FRENOS



### DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

A 60 km/h: 19,1. A 100 km/h: 53,3. A 120 km/h: 74,8.

### CONSUMO

CIUDAD	l/100 km
Ciudad	8,47
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	7,11
En conducción rápida	12,2
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	10,56
<b>OTROS VALORES</b>	
Consumo medio ponderado	9,58
Autonomía media	680

### EQUIPAMIENTO

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

**Motor 16** Se trata de un automóvil ideado para otras circunstancias y otros menesteres. Pero, no obstante, se ha trasplantado con éxito a otros países de Europa tanto en el aspecto novedad como en el práctico. En España tiene el inconveniente destacable de dejar la carga totalmente «desprotegida» y el de no poder utilizarlo de una forma familiar. Por su precio, que es realmente competitivo, y por sus prestaciones de todo tipo, podría hacer un excelente servicio en muchos de nuestros medios rurales.

Othello  
collection



La audacia hecha reloj.

Con un espesor total de solamente 3,5 mm, este reloj está equipado de un cristal de alta resistencia térmica, de un fondo de caja mineral anticorrosiva, de toda una nueva protección de estanqueidad y de un revestimiento revolucionario de nitruro de titanio.

Esta belleza vanguardista está a disposición en ocho versiones, tanto para señoras como para caballeros.

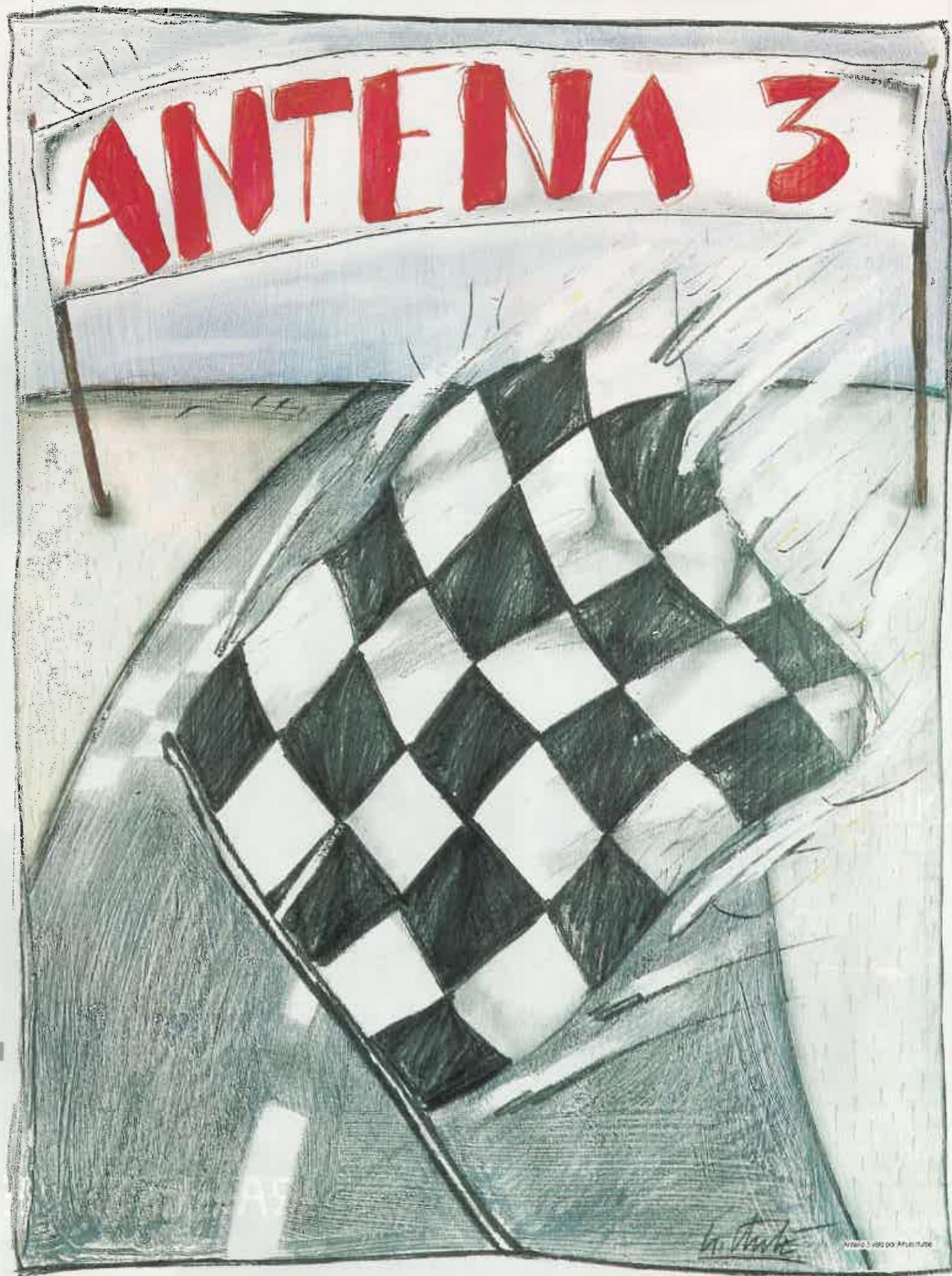
Othello: Una belleza rara.

RW

RAYMOND WEIL

GENEVE

La más bella colección



Preguntas.

Información.

Fórmula 1.

Situación del  
mercado.

Desde la  
competición al  
concesionario.

Domingos a las 9.

Todo sobre  
el motor.

En Antena 3.

# MOTOR EN MARCHA



Antonio Herrera

antena 3



LA RADIO BIEN HECHA

# GRAN AUTO 16

AÑO 1 • NÚM. 16 • OCTUBRE 1989 • 476 PTAS.

EXCLUSIVA  
**GEMBALLA  
TESTAROSSA**

PRIMERA CLASE  
Citroën XM V6  
Gama Lancia Thema

ECONOMIA  
Embajadores del Sol Naciente

## CORAZON DE FERRARI

No se pierda en este número de Gran Auto 16, la prueba exclusiva del GEMBALLA TESTAROSSA, una piel amarilla que esconde un corazón Ferrari. Además, las principales novedades del Salón de Francfort. Disfrute también con el nuevo gran Citroën, el XMV6, y con la gama del LANCIA THEMA. Conozca a los embajadores del Sol Naciente, los representantes de la industria del automóvil japonesa en España. Y reviva el nuevo triunfo de MERCEDES, la estrella de plata, en el mundial de sports prototipos. Todo esto, en el próximo número de GRAN AUTO. La revista de coches... con clase. No la deje pasar.

YA ESTA  
A LA VENTA

## Comprar y vender

MERCEDES 300-E FULL EQUIPE 3.490.000

ESCARABAJOS CABRIOLET PRECIOSOS

AUTOMOVILES ESTRENAR DESCUENTOS ESPECIALES

MERCEDES 230-TE RANCHERA ULTIMO MODELO FULL EQUIPE 3.490.000

RECIBIMOS SEMANALMENTE MERCEDES POR CIERRE ULTIMO MODELO!!

BMW Z1 ENTREGA INMEDIATA 9.490.000

GARANTIA HASTA 18 MESES

**AIA**

**ALEMANA DE AUTOMOCION S.A.**

CASTELLO, 98  
TELEF.: 411 36 29  
MADRID

**!!!LOS PRECIOS MAS EUROPEOS DE MADRID!!!**

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

**SE VENDE**  
PEUGEOT 205 XR,  
M-GF, perfecto es-  
tado, aire acondi-  
cionado, elevalun-  
as eléctrico y  
cierre centraliza-  
do. Tel.: 856 79 37,  
TARDES.

**PARTICULAR VENDE**

**BMW 735 i**

MODELO 1987  
TODOS LOS EXTRAS PERFECTO ESTADO  
Tel.: 4 07 27 00 EXT: 675 MADRID

AUTO-RADIO

**ALPINE  
PIONEER**

CONSULTE NUESTROS PRECIOS  
MONTAJES Y EQUIPOS  
SONIDO 24 HORAS  
SERVICIO TECNICO ESPECIALIZADO

**LUMONTE, S.A.**  
Repuestos Imperio



SABADOS Y DOMINGOS  
de 9 a 14 horas

**GRABACION DE LUNAS  
GRATUITAS A TODOS  
LOS LECTORES DE MOTOR 16**

**PARTICULAR:  
VENDO R-5 GTL**  
Muy buen estado,  
radio, único dueño,  
siempre garaje,  
225.000 ptas. Lla-  
mar tardes, Tel.:  
564 06 82.

**INOCENTI DE  
TOMASO**  
Motor a estrenar,  
radiocassette, llantas  
de aleación. Tel.:  
(91) 556 00 40. Srta.  
Begoña. Horas  
oficina. ¡Gran  
oportunidad!

**PARTICULAR Opel**  
Ascona GT 1.8 Inyec-  
ción, 1985, perfecto.  
1.100.000. Teléf.: (91)  
259 43 23.

**OPEL Senator 3.000,**  
seminuevo. Tel.  
248 08 00/1/2. Pre-  
guntar Sr. Mora o Sr.  
Millán.

**Y**

**YAMOVIL**

COMPRA AUTOMOVILES  
NACIONALES  
Y DE IMPORTACION  
CON MENOS DE 5 AÑOS  
ASOMBRESE DE LO QUE  
PAGAMOS POR SU COCHE

**¡AL CONTADO  
Y AL INSTANTE!**

Tels.: 269 72 74 - 269 70 15 -  
269 71 01

**YAMOVIL:**  
CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68  
METRO OPORTO - MADRID 28019

# EL ESTILO MAS JOVEN DE CORSA.



CORSA  
DON ALGODON 

ABSOLUTAMENTE  
DE MODA

CORSA  
JOY  
*¡Cielos... un Corsa  
descapotable!*



## EN LOS CONCESIONARIOS OFICIALES OPEL DE MADRID, PROVINCIA Y GUADALAJARA

EN MADRID CAPITAL

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

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

**AUTOTODO, S.L.:**

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

**DASAUTO**

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

**MOTORAMA, S.A.**

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

**MOTOR GAS**

Victor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)  
Tel. 458 65 00  
Concha Espina, 20. Tel. 250 15 61  
(Junto al Santiago Bernabéu)  
Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12  
(Bº Salamanca)  
Arturo Soria, 99. Tel. 416 30 62

**MOTOR  
LEYVA, S.A.**

Antonio de Leyva, 68. Tel. 469 79 13

**MOVILAUTO**

Bravo Murillo, 36, 63. (zona Río Rosas)  
Tel. 446 62 50  
Bretón de los Herreros, 44. Tel. 442 66 78

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

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

**REVESA**

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

**ROAUTO, S. A.**

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

EN ALCALA DE HENARES

**AGROGIL, S.A.**

Ctra. Madrid-Barcelona, Km. 32,500  
Tels. 889 45 12 / 48  
Madre de Dios, 4. Tel. 880 09 93  
(enfrente del Parque Municipal)

EN ALCOBENDAS

**GERAR  
MOTOR, S.A.**

Pintor Velázquez, 3  
(paralela al Pº de La Chopera)  
Tels. 653 36 55 / 653 32 43

EN ALCORCON

**TALLERES  
PRIZAN, S.A.**

Ctra. de Extremadura, Km. 13,400  
Tels. 619 04 11 / 612 14 98

EN ARANJUEZ

**CENTRO SUR DE  
AUTOMOVILES, S.A.**

Ctra. de Andalucía, Km. 44,700  
Tels. 891 25 75 / 892 11 26

EN COLMENAR VIEJO

**GERAR, S.A.**

Avda. de la Libertad, 64. Tels. 845 12 71 / 845 05 27

EN LAS ROZAS

**ARAGUAS, S.L.**

Ctra. Las Rozas-El Escorial, Km. 0,100.  
Tel. 639 27 99  
Cirilo Palomo, 16. Tel. 352 31 52  
POZUELO DE ALARCON

EN LEGANES

**SELIAUTO, S.A.**

Ctra. de Plaza Elíptica a Leganés, Km. 3,700  
Tel. 686 18 88

EN MOSTOLES

**AUTOMERCADO  
MOSTOLES, S.A.**

Avda. del Dos de Mayo, 62, bis.  
Tels. 617 04 11 / 617 03 61  
EXPOSICION: Simón Hernández, 55  
(Junto gasolinera) Tel. 646 68 90

EN TORREJON DE ARDOZ

**TURISMOTOR, S.A.**

Avda. Constitución, 136. Tel. 656 47 13  
Ronda de Poniente, 4. Tel. 656 54 04

EN VILLALBA

**VILLALAUTO**

Ctra. de La Coruña, Km. 41,100  
Tels. 850 90 13-63-94.

EN GUADALAJARA

**ALTUSA**

Pol. Ind. EL BALCONCILLO  
Parcela 52. Tel. 22 81 00  
Exposición: Ramón y Cajal, 20. Tel. 22 65 95

Concesionarios Oficiales

**OPEL**   
Mejores por experiencia

## Valderribas Motor S.A.

C/ Valderribas, 75 - Dr. Esquerdo, 108 - Telf.: 561 48 00 - Fax: 561 48 06 - 28007 Madrid

**TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS**

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

**CAR 10**  
 Todo tipo de vehículos nacionales y de importación, nuevos y usados.  
**¡VISITENOS!**  
 C/ Infanta María Teresa, 10  
 Tels. 563 27 28/88  
 Entre P<sup>a</sup> Habana y Serrano

**OPAZO** automoviles  
**IMPORTADORES**  
**GARANTIA TOTAL EN SERVICIOS OFICIALES**  
**BMW MERCEDES**  
 PORSCHE CARRERA 911 PLATA ..... 5.300.000  
 Meléndez Valdés, 18 - Telfs.: 446 73 10-446 74 88 - 28015 Madrid.

**MERCEDES 230 E**, año 86, azul, 30.000 km, aut., A.A., techo, 3.650.000 ptas.  
**SUZUKI SJ 410**, M-GR, rojo, perfecto estado, 18.000 km., 825.000 ptas. Transferido. Garantía, 6 m.  
**BMW 323i**, año 84, A.A., llantas, alarma, 1.600.000 ptas.  
**LANCIA DELTA H.F. Turbo**, año 87, seminuevo, 1.200.000 ptas.  
**LANCIA Thema**, 87, grafito, full equipo, garantía 6 m., 2.300.000 ptas.  
**BMW 628 CSI**, rojo, año 84, 2.300.000 ptas. Facilidades.  
**MERCEDES 300 E**, auto., 86, blanco, 30.000 km, F.E. Facilidades. 4.600.000 ptas.  
**CITROËN AX 11 TRS**, año 83, blanco, 6 m. garantizado, 740.000 ptas. Transferido.  
**BMW 325i**, aire, ABS, eleva- lunas, seminuevo, blanco, 2.750.000 ptas.  
**AUSTIN MAESTRO EFI**, 86, negro, elevallunas, bloqueo, techo, seminuevo, 875.000.  
**RANGE ROVER EFI**, A.A., año 89, seminuevo, 3.700.000 ptas.

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

**MASTER CAR** ¡¡compruebe!! Asegúrese de una gran compra y vea la diferencia de nuestros vehículos seminuevos, revisados, 140 puntos por maestros ingenieros con sus kilómetros reales (demostrables). 91/564 30 65.  
**MASTER CAR** venta y asesoramiento. C/Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas). 91/256 62 22.  
**MASTER CAR** Mercedes serie (201) 190 E, 190 E 16 V, 190 diesel.  
**MASTER CAR** Mercedes (serie 124), 230E, 260 E, 300 E, 200 D, 300 Diesel.  
**MASTER CAR**, Mercedes (serie 126), 280 SE, 300 SE, 380, 420 SE, 500 SE.  
**MASTER CAR**, empresa más recomendada por los servicios oficiales.  
**MASTER CAR**, la mejor garantía del mercado nacional con el mejor servicio post venta.  
**DEPORTIVO** Merce-

des 350 SLC, techo eléctrico, llantas, aire, terciopelo, etc. 2.550.000 ptas. Telf.: 564 30 65.  
**MERCEDES 380 SE**, serie 126, capót sec, totalmente carrozado, full equipo, único, imprescindible verlo. 3.500.000 ptas. total, facilidades. Teléfono: 91/564 30 65, seminuevo, garantía 1 año. Piezas, mano obra, Master Car.  
**MASTER CAR** todos modelos, BMW serie 3, serie 5, serie 6, serie 7.  
**VOLVO 760 GLE**, como nuevo, cuero, todos los extras, antracita. 3.475.000. Garantía 1 año, piezas. Mano obra toda España. Master Car. Telf.: 91/256 62 22.  
**BMW 735 IAL**, cuero, 88, todos los extras, nuevo. 5.900.000. Master Car.  
**MASTER CAR**, todos modelos de ocasión. Audi-Porsche. Telf.: 91/564 30 65. BMW 635 CSI, deportivo, cuero, aire, llantas, todos extras, seminuevo. 2.975.000 ptas. Telf.: 256 62 22. Master Car.  
**RENAULT 5 GTL**, M-DG, verde, M-T, muy bien cuidado, 265.000 extras. Telf.: 676 08 33. 9,30 noche. Manolo.  
**YAMAHA 250 SR**, M-FT, azul, pocos km, cuidada, 250.000. Teléfono: 676 08 33. Manolo, 9,30 noches.  
**CITROËN BX** Athena, año 1988, 1.350.000 pesetas. Pedro. Teléfonos: 666 33 64/255 45 52.  
**LIQUIDACION** parrillas bifaro Alfa 33, Ritmo 205, bajos. Aletines y spoiler Ibiza, llantas Braid, volantes, etc. Noches. Telf.: 455 81 23.  
**PARTICULAR** Golf GTI, 16 válvulas, impecable, 38.000 km. Horas oficina. Telf.: (91) 435 32 52.

91/564 30 65. BMW 635 CSI, deportivo, cuero, aire, llantas, todos extras, seminuevo. 2.975.000 ptas. Telf.: 256 62 22. Master Car.  
**RENAULT 5 GTL**, M-DG, verde, M-T, muy bien cuidado, 265.000 extras. Telf.: 676 08 33. 9,30 noche. Manolo.  
**YAMAHA 250 SR**, M-FT, azul, pocos km, cuidada, 250.000. Teléfono: 676 08 33. Manolo, 9,30 noches.  
**CITROËN BX** Athena, año 1988, 1.350.000 pesetas. Pedro. Teléfonos: 666 33 64/255 45 52.  
**LIQUIDACION** parrillas bifaro Alfa 33, Ritmo 205, bajos. Aletines y spoiler Ibiza, llantas Braid, volantes, etc. Noches. Telf.: 455 81 23.  
**PARTICULAR** Golf GTI, 16 válvulas, impecable, 38.000 km. Horas oficina. Telf.: (91) 435 32 52.

**PARTICULAR** Mitsubishi Montero corto-full equip. Impecable, 22.000 km. Horas de oficina. Telf.: (91) 435 78 03.  
**BMW 320 I**, 4 puertas, muchos extras, año 86, 50.000 km. 2.000.000 de ptas. Telf.: 30 68 24. Valladolid. Sólo noches.  
**VENDO** furgoneta Volkswagen, autorizada vivienda, techo elevable, MU-AJ, 575.000. Telf.: (968) 74 02 09.  
**SUPERCINCO** GT Turbo Copa, año 87, techo, radiocassette, buen estado, 1.250.000 ptas. Telf.: (93) 311 33 48. Noches.  
**VENDO** Peugeot 205 GTI 1900, M-JD, rojo, aire acondicionado. Telfs.: 270 36 14/270 54 28.  
**INSTRUCCIONES** para hallar el consumo y desgaste actual del vehículo. Solicítelas adjuntando 80 pe-

setas para embalaje y envío. Apartado 127. Jaca.  
**VENDO** Opel Corsa TR, radiocassette M-GY. 700.000 ptas. Telf.: 409 29 95.  
**GOLF GTI 16 V**, M-GX blanco, llantas aluminio, kit Zender, faros Hella, 50.000 km. 1.600.000. Telf.: 308 14 33.  
**VENDO** Porsche 944. Todos extras, impecable, pocos km, particular. Telf.: (947) 20 10 84. Horas comercio. Burgos.  
**PORSCHE 944**, asiento eléctrico, equipo de música, techo, año 86, 62.000 km, 3.700.000 ptas. Telf.: 457 05 49.  
**VENDO** descapotable Triumph Spitfire 1500. Todas capotas. Impecable, media día/noches. Telf.: (96) 373 79 53.  
**RENAULT** Super-5, M-HB, 31.000 km, 685.000 ptas. Telf.: 439 05 45.



**RALLYE MANZANARES**  
 Antonio López, 117 - 28026 Madrid - Tel.: 475 47 93 - FAX: 476 90 77  
**ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES PARA VESTIR SU COCHE... EMPECEMOS POR LAS LLANTAS**  
 DISTRIBUIMOS LAS MEJORES MARCAS: RONAL, ZENDER, TARGA, BRAID, BBS  
 EN CADA JUEGO DE LLANTAS, INCLUIMOS VALVULAS, MONTAJE Y EQUILBRADO. GRATIS

**Master Car**  
 AUTOMOVILES IMPORTACION  
 C/ Martínez Izquierdo, 66 (Parque Avenidas). Tels.: (91) 256 62 22 y 564 30 65. C/ Víctor de la Serna, 8-10 (S. Bernabéu). Tel. (91) 563 30 21. Fax: 256 83 82.

**MASTER CAR, ¡¡COMPRUEBE!!**, ASEGURESE DE UNA GRAN COMPRA Y VEA LA DIFERENCIA DE NUESTROS VEHICULOS SEMINUEVOS REVISADOS 140 PUNTOS POR MAESTROS INGENIEROS CON SUS KILOMETROS REALES (DEMOSTRABLES). (91) 564 30 65.

	PRECIO	
	MENSUAL	TOTAL
MERCEDES 300 E, 87, antracita, aire, ABS, llantas, elev. C/C, etc.	75.000	4.350.000
MERCEDES 280, (serie 126), full-equip, mensual	43.000	2.850.000
MERCEDES 230 E, 87, auto., manuales, ABS, aire, techo eléc., llantas, elev., C/C, 4 rep., etc.	67.000	3.650.000
MERCEDES 200 DIESEL 88, ABS, C/C, lunas, varios.	59.000	3.150.000
MERCEDES 190 E, airbag, ABS, salpicadero madera, techo, alarma, llantas, etc.	39.000	2.575.000
MERCEDES 190 D, 87/88, muchos extras, varios	48.000	2.780.000
AUDI 200 T, 85, azul oscuro antracita, climatizado, C/C 4 elev., ABS, llantas, etc.	48.000	2.650.000
BMW 735 IAL, 89, cuero, ABS, servotronic, techo eléct., climatización autom., alarma, elevallunas eléct., C/C, limpia faros	75.000	5.900.000
BMW 735 i, cuero búfalo, 4 asientos eléctricos, climatizado, ABS, llantas, 4 elev. C/C 2 Becker Único en extras	67.000	3.675.000
BMW M-535 i 86, aire, ABS, C/C, llantas, etc.	50.000	2.975.000
BMW 635 CSI, aire, llantas, cuero	60.000	2.975.000
BMW 320 i, 85, muchos extras.	27.000	1.975.000
BMW 730i SE, 88, cuero, todos extras.	100.000	5.500.000
VOLVO 760 GLE, antracita, climatizado, cuero, llantas, 4 elev., calefacción, asientos, C/C, etc., seminuevo	68.000	3.475.000
BMW 730i, modelo 88, cuero, todos EXTRAS	100.000	5.500.000

**OPORTUNIDADES:**  
 Deportivo Mercedes 350 SLC, aire, techo eléctrico, llantas, etc. 2.500.000, 46.000 mensuales  
 R-18 Ranchera GTS, 650.000 ptas. Lancia, aire, A 350.000 ptas Mercedes 280 SE, 1.100.000.  
 R-25 Diesel.  
 AUDI 200 TURBO Quattro 4x4, todos los extras, seminuevo 3.250.000 total. 60.000 mensual.  
 MERCEDES 380 SE (serie 126), seminuevo, capót sec, carrozado AMG, único, totalmente especial, muy deportivo.  
 Todos los extras 88.000 mensual, 3.475.000 total

**ESTRENO GRAN OCASION:**  
 Mercedes 230 E. Totalmente carrozado AMG, único. Todos los extras, motor AMG, nuevo, 10.000 km, 160 CV  
 Semanalmente varias ofertas nuevas con la mejor garantía del mercado nacional. Revisados 140 puntos por maestros ingenieros propios.  
**ABRIMOS SABADOS TARDE**



**AUTOMOVILES ALTO 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

**¡ANUNCIESE 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. Calcule 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 talón bancario a nombre de INREVISIA-MOTOR 16.

**C**ADA 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: \_\_\_\_\_

# DILECENICA S.A.

JEEP CHEROKEE 4x4



**IMPORTADORES**

C/ Huertas de Abajo, s/n.  
Teléf.: 658 13 60  
Paracuellos del Jarama (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 Sras. Mora Echavarría Corpas  
Martínez Peñacoba



**UNA OCASION  
DE AMIGO.**

Estamos donde siempre.

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

**INTERNO, S.A. R.D.S.  
Y SOMMERS**

**VENDO**  
radiocassette  
Blaupunkt modelo  
Toronto. Un año  
de uso. Precio  
interesante. Llamar  
al teléfono (91)  
475 67 38. Noches.

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

## AUTOHAUS MARKL INTERLENC, S.A.

**INTERLENC, S. A.**

EMPRESA HISPANO ALEMANA

OFICINAS

### ALEMANIA

Opladener Strasse, 219  
4019 Monheim  
Tfno.: 07 49 2173 51081  
Tx. 8515941 - Fax: 07 49  
2173 31614

### ESPAÑA

P.º de la Castellana, 268  
28046 Madrid  
Tfno.: 314 0536 - Tx. 27245  
Fax. 314 0331

- Importe su automóvil directamente de Alemania.
- Más de 100 vehículos en STOCK.
- Consulte nuestros precios sin ningún compromiso.
- Aproveche nuestra organización para importar cualquier producto de la RFA, EE.UU o Asia.

## La Boutique del Automóvil Japonés

SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR

TOYOTA CAMRY 2.0 GLI 16V. .... 3.095.000  
TOYOTA LAND CRUISER L J70.  
Trubo D, kit cromados, elevallas eléc. ... 3.375.000  
TOYOTA CELICA 2.0 GT 16V. Full equipo .. 4.089.000  
TOYOTA SUPRA. Full equipo ..... 5.669.000  
STATION WAGON TO. Full equipo ..... 5.800.000  
TOYOTA SUPRA TARGA. Full equipo ..... 5.985.000

Estos precios incluyen matriculación, transporte y pintura metalizada.

**¡¡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.

**1 AÑO  
GARANTIA**

# DILECENICA S.A.

C/ Huertas de Abajo, s/n.  
Teléf.: 658 13 60  
Paracuellos del Jarama (Madrid)

MAHINDRA. DISTRIBUIDORES ZONA CENTRO



- SERVICIO TALLER
- TURBOCOMPRESORES
- KITS MOTOR
- MANTENIMIENTO FLOTAS
- ACCESORIOS



DESDE 1.590.000 + 12 % IVA  
MOTOR PEUGEOT DIESEL

**USA motors** Recambios de Vehículos Americanos

C/ Velázquez, 111, bajo dcha.  
Teléf.: 563 30 55 28006 MADRID

Especialistas en servicio y reparación de cambios automáticos

**ANUNCIESE  
EN  
MOTOR 16  
NORTE**  
Teléfono (94)  
435 77 86

**SERMARE**

TNO. 404 39 05, 326 06 91 Y  
404 73 57  
DIRECCION: GERARDO  
CORDON, N.º 1. 28017 MADRID  
TELEX: 27462 FIVEX-E

Todo tipo de recambios importación  
americanos y japoneses  
Todas las marcas

## Europarts

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



## NUMERO UNO EN ACCESORIOS

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



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

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

# SENCILLAMENTE LA LUNA

Arevalillo le ofrece la luna, cualquier clase de luna: normal, templada, laminada, fumée, blindada... además de techos solares, lunas de autocar y autobús. Para cualquier tipo de vehículo nacional o importado (incluso para modelos clásicos).

Arevalillo distribuye, exclusivamente para Madrid, toda la gama de blindados, láminas de seguridad y de control solar 3M.

Arevalillo le ofrece, sencillamente, la luna porque la tiene.



Oficina y almacén central: Avda. Valladolid, 17. 28008 Madrid. Tel. 542 29 93\* Fax 248 51 36.  
Talleres: Martín de Vargas, 42. Tels. 227 50 73 - 467 33 88. 28005 Madrid. Duque de Sesto, 5. Tels. 275 91 23 - 431 26 27. 28009 Madrid.  
Sierra de Gredos, 3. Tels. 690 96 86 - 690 97 35. Fuenlabrada (Madrid). Benidorm, 26, y Alovera, 7. Tels. 408 57 01 - 408 62 47. 28017 Madrid.

## FIAT Leva, s.a.

### CONCESIONARIO OFICIAL

FIAT LEVA, S.A. Concesionario Oficial  
Su especialista en vehículos industriales

Avda. San Pablo, 47 - Tels.: 672 55 64 - 672 56 95  
COSLADA (Madrid)

### DETECTOR DE RADAR

BEL-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.
- Instalación inmediata al mechero.
- Gastos de envío por correo: 1.000 ptas.
- Prohibido sobre carreteras europeas.
- Tamaño: 11,8 x 8,1 x 2,87 cms. (200 grms).
- Se aceptan pedidos por teléfono: 91-275 45 47.

Distribuidor Bel-Tronics en España:  
Paseo de la Castellana, 40.  
Madrid 28046. Teléfono: 91-275 45 47.

PAGODA 280 SL, clásico, estado concurso, impecable, 110.000 km, nunca averías, dos capotas perfectas, impecable. Teléf.: (91) 262 60 75 y 243 13 49.

TRIUMPH Spitfire 1500, año 81, km 43.000, tres capotas, rojo, Mayte. Teléf.: (93) 318 36 25, noches.

ALEMANIA la información más completa para importar todo tipo de vehículo se la facilitamos por 1.500 ptas. Teléf.: (96) 287 42 80.

VENDO BMW 323i, impecable, y dos Jeeps americanos, también recambios originales. Teléf.: (93) 871 72 20.



Comunidad de Madrid  
INSPECCIÓN TÉCNICA DE VEHICULOS  
Estación ITV de San Sebastián de los Reyes

En Ctra. de Burgos

Abrimos todos los días.

Los domingos, también.

Y por supuesto, los festivos.

Hasta el 31 de diciembre, la Estación ITV de la carretera de Burgos abre diariamente. Para que la inspección de su vehículo sea más cómoda y rápida.

LUNES A VIERNES: de 7 a 20 horas.  
SABADOS: de 8 a 19 horas.  
DOMINGOS Y FESTIVOS: de 10 a 13 horas.

Intórmese: ☎ 652 71 66 - 71 77 - 72 56

Ctra. N-1, km. 23.500 (junto factoría El Aguila). Acceso por desvío de Algete, en km. 23.



Gusta a la Gente que Gusta.



La Emoción de Conducir un Campeón.



Perfecta Armonía.



Más que Potencia y Prestigio.



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

VAGMA



EXPOSICION Y VENTA:

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

TALLERES Y SERVICIOS:

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

AUTOMOVILES

# CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES  
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63

TEL.: 248 62 60, 248 58 60  
Y 241 90 31. MADRID

EMPRESA  
RECOMENDADA

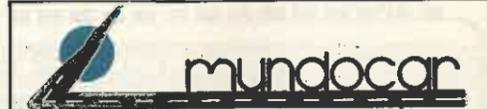
ESTA SEMANA:

Marca y modelo	Año	km	Precio	Marca y modelo	Año	km	Precio
Seat Ronda	85	44.000	575.000	Triumph TR 7	80	74.000	1.100.000
VW Polo Classic	85	45.000	620.000	VW Passat 1.8 CL	85	48.000	1.150.000
Sierra 2.0 IS	87	—	1.550.000	Renault 11 GTD	87	13.000	1.125.000
Ford Fiesta 1.1	87	33.000	725.000	Alfa Romeo 33 1.5 Ti	87	34.000	1.175.000
Renault 21 Nev. TXE	88	—	1.690.000	Ford Orion 1.6 Diesel	88	24.000	1.190.000
Citroën C 15 Club	86	—	925.000	Opel Ascona 1.8 i	86	38.000	1.250.000
Ford Fiesta 1.6 Diesel	88	24.000	795.000	Fiesta XR2	88	—	1.075.000
Opel Corsa 1.5 T. D.	89	—	1.175.000	Escort RST	87	—	1.550.000
Renault Exp. Diesel	87	29.000	875.000	BMW 325	87	—	3.150.000
Citroën BX Caribe	86	30.000	875.000	Ford Orion 1.6 Ghia	87	19.000	1.275.000
R. Super. GT Turbo	86	31.000	890.000	Alfa Romeo 33 1.7 QV	87	29.000	1.290.000
VW Golf GTI	84	78.000	890.000	Opel Kadett GSI 1.8	85	46.000	1.425.000
Ford Escort 1.4	86	37.000	895.000	Citroën BX 19 Fam.	87	27.000	1.450.000
Alfetta CTV 2.0 A.A.	81	58.000	950.000	Suz. Santana S.J. 413	88	—	1.070.000
Ford Esc. 1.6 Ghia	86	35.000	985.000	BMW 316 4 puert.	88	—	1.750.000
Peugeot 205 GLD	87	—	1.100.000	Austin Montego 2.0	88	18.000	1.650.000
Peugeot 205 XRD	88	21.000	1.090.000	Ford Esc. 2.8 i Ghia	85	48.000	1.975.000
Ford Escort Diesel	88	21.000	1.075.000	Ford Sierra 2.0 i Ghia	88	19.000	1.975.000
Fiat Uno Turbo I E	87	26.000	1.100.000	Alfa Romeo 75 Evol.	88	17.000	1.975.000
Citroën BX TRS Atenas 89	—	—	1.450.000				

MAV S.L.

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

- Mercedes 230 E Gris, Extras.
  - BMW 125i. Antracita. Extras.
  - AUDI 100 CD. Turbodiesel. Gris metalizado. Extras.
  - VOLVO 480 SE. Año 87. Antracita. Extras.
- Batalla del Salado, 16.  
Tel.: 230 63 00. 28045 MADRID.



Venta Automóviles Nuevos y de Ocasión Nacionales e Importación. Precios de Fábrica

- Mercedes 420 SE - Año 87 - Todos extras.
  - Mercedes 300 E - Año 87 - Todos extras.
  - Mercedes 280 SEL - M-FH - 1.300.000 ptas.
  - Super Cinco - Año 88 - 725.000 ptas. - impecable.
- Tel.: (91) 248 10 94. Sr. Corral

SAAB 9000

TURBO 16 V  
AÑO 1986  
3.300.000 ptas.  
IMPECABLE  
947-22 60 65

Carvan, S.A. Servicio Oficial

ARGUELLES  
TODA LA GAMA FORD  
Y LAS MEJORES OCASIONES





**AVON**

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

LA TECNOLOGIA MAS AVANZADA DEL MOMENTO

NEUMATICOS MOTOCICLETA



**jacsol**

C/ VALLESPÍR, 189-91  
TELS.: (93) 490 19 26 (6 líneas)  
TELEX: 54318. FAX: 491 02 01  
08014 BARCELONA

**DISTRIBUIDORES:**

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



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)

**BMW 323i**, blanco, año 85, extras 1.8. M. Teléf.: (977) 66 37 92.  
**FIAT UNO 70-S**, color champán. M-GP, 700.000 ptas. Teléf.: 733 04 98. Noches. Juan.

**WOLKSWAGEN** Cabrio 1303, blanco metalizado, capota azul nueva. Precioso e impecable, varios extras. Teléf.: (91) 207 96 74, noches.

**SE** vende BMW M-3, evolution, rojo, pocos km. V-BD. 1 año, extras, techo corredizo, aire acondicionado, equipo estéreo. 6.300.000 ptas. Germán Gómez. Teléf.: (96) 374 69 62, (96) 364 25 09.

**BMW 635 CSI**, año 82, motor con 15.000 km. Full equipo, 2.800.000. Teléf.: 573 48 14.

**VENDO** Porsche 911 SC Carrera, perfecto estado. Teléfono: (971) 51 40 74. Juan. Noches.

**VENDO** Porsche

**ANUNCIENSE EN MOTOR 16 CATALUÑA**  
Teléfono (93) 418 47 79

944-S, rojo, año 87, comprado en Porsche España, aire, asientos cuero, dirección asistida, cierre centralizado, impecable, 5.500.000 ptas. Teléfono: (96) 359 52 99. Noches.

**VENDO** Renault Espace Turbo Diesel DX, aire acondicionado, extras. M-HK. Impecable, 2.500.000. Teléf.: 431 28 85.

**PORSCHE 944** Inyección, particular, año 86, negro, cuero blanco, cambio automático, aire acondicionado, techo, asientos, espejos eléctricos, 45.000 km. 4.400.000 ptas. Teléf.: 715 92 73.



Llantas de aluminio Programa aerodinámico

<b>Puntos de Venta BBS</b>	País Vasco	TORIA AUTOSPORT, S.A. (94) 444 03 41
Madrid	A.I. Accesorios del Automóvil, S.A. (91) 234 07 46	Galicia
Barcelona	TURINI, S.A. (93) 209 67 33	Andalucía
Valencia	STYLAUTO (96) 366 08 61	Riela
		SEMAUTO (987) 41 05 95
		NEUMATICOS TENERIFE (958) 40 00 57
		RGT-MOTOR (941) 20 12 26



IMPORTADOR PARA ESPAÑA **Turport** BARCELONA



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

...RENAULT, OPEL, AUDI VW, PEUGEOT, FIAT, ALFA, LANCIA, etc.

**LOS NUEVOS NEUMATICOS ANCHOS**

IMPORTADOR PARA ESPAÑA

labi export s.a. Vallespir, 189 Barcelona.  
Tel.: (93) 490 19 26 Fax: (93) 491 02 01



PONGA EN FORMA SU VEHICULO CON AERODINAMICA



ALERON KADETT BRAVO-92

**OTRAS NOVEDADES**

- Kit Golf
- Kit Mercedes 190
- Alerón Passat
- Alerón R-19

De venta en los establecimientos del ramo y en los servicios oficiales. C/ Nueva de Porta, 32. 08016 Barcelona. Tel.: (93) 340 74 98. Fax: (93) 349 60 87.



TALONERAS R-19

ACCESORIOS Y RECAMBIOS • TODO EN COMPETICION

**VILARDELL**

BALMES 25 TEL (93) 318 05 89 BARCELONA 08007

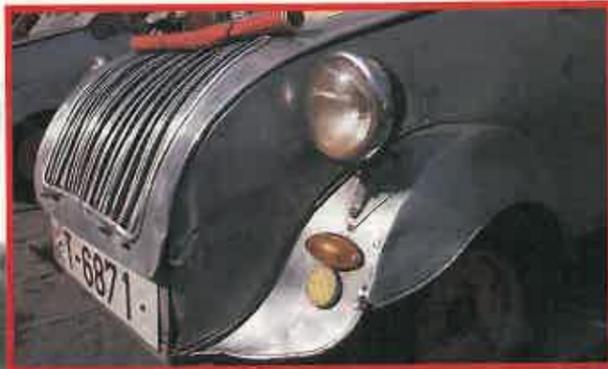
**BMW 323i**, blanco, aire acondicionado, techo, llantas, precioso. Llamar noches. Teléf.: (91) 853 04 67. Eloy 1.500.000 ptas.  
**FORD** Fiesta XR2, negro, impecable, 600.000 ptas. Llamar noches. Teléf.: 91/853 04 67. Eloy.

**JAGUAR X56**, año 79, motor nuevo, 1989, impecable. Teléf.: (91) 556 20 15.  
**VENDO** Jaguar JX6, aire acondicionado, full equipo. 2.500.000. Teléf.: (925) 22 73 17.  
**TRAMITES** actuales para importar vehículos desde el Mercado

Común, conózcalos por sólo 1.800 ptas. Apartado 375 Molina de Segura (30500) (Murcia). Teléf.: (968) 61 21 26, oficina.  
**PARTICULAR** Citroën CX 25 GTI Turbo, 2 año 87, 30.000 km, full como nuevo. Teléfono c/manos li-

bres, aire acondicionado, ABS, radiocassette y equalizador, alarma, mando a distancia 40 m., rojo. 2.650.000 ptas. Teléf.: (91) 534 71 60. Eduardo.  
**TRIUMPH** Acclaim, MU-P, muy buen estado, color plata metal, 1.000.000 ptas. Teléf.:

(968) 55 86 97. Llamar horas oficina.  
**BMW 320i**, 60.000 km, impecable. Teléfono: 535 26 36. Particular, horas comercio.  
**ALFA ROMEO 1.5 TI**, negro, 30.000 km, impecable, M-IG. Teléf.: 275 10 57, particular, horas comercio.



Los microcoches marcaron toda una época de la automoción española, hasta la llegada del sesicientos.

CONCENTRACION EN MANRESA

APRENDICES DE COCHE

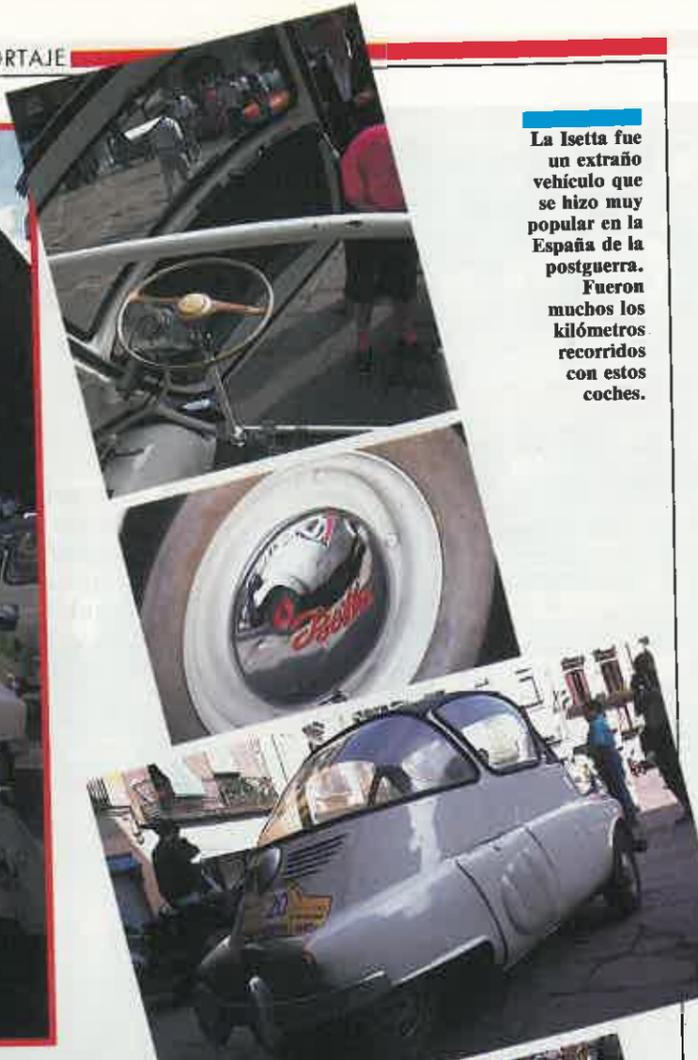
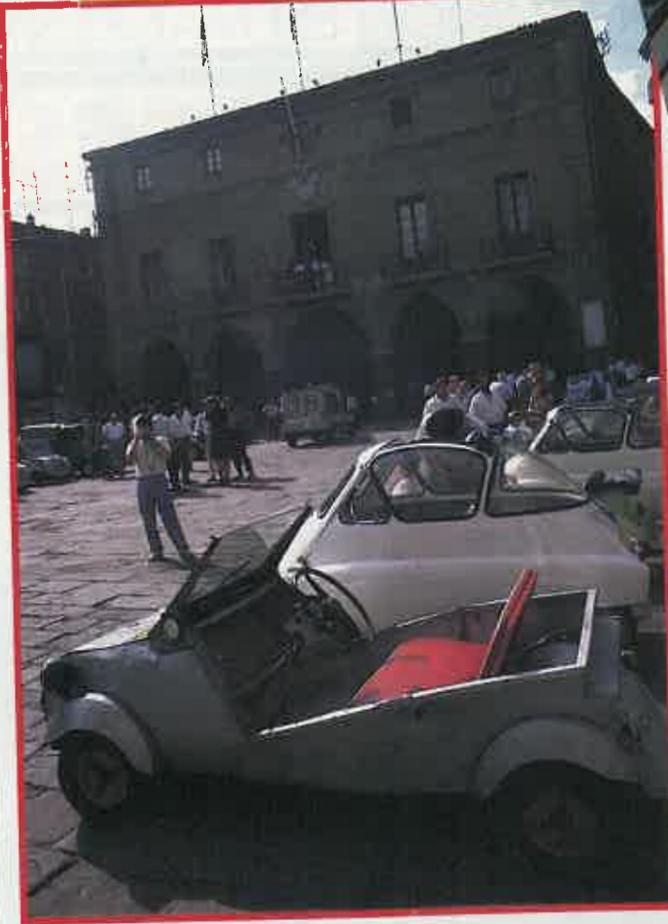
Los pequeños coches que marcaron la difícil época de la posguerra en nuestro país han sido los protagonistas de una inhabitual concentración en la localidad catalana de Manresa.

**S**ON todo un símbolo de la España que comenzaba a levantar cabeza, de la España que pugnaba por dejar de ser el furgón de cola del tren europeo. De una España cuyo grado de motorización se reducía a unos vetustos autos anteriores a la guerra, mil y una veces reparados, y mil y una veces reacondicionados. Tuvieron una vida corta, pues una espada de Damocles llamada «seiscientos» pendía sobre su cabeza.



Y la llegada de este pequeño modelo de la Seat les cortó de raíz el cuello, pues no podían competir con un coche de verdad, ellos que no eran más que eso, aprendices de coche. Pero, con todo, eran encantadores, entrañables, y ahora, treinta años después, lo siguen siendo. Petardeantes la mayoría, renqueantes algunos, humeantes muchos, sus diminutas siluetas eran un adorno corriente en nuestras ciudades. El cine los inmortalizó también, pues eran decorado habitual de nuestras películas, esas películas «españolas» que hoy nos hacen sonreír, pero a cuyas reposiciones televisivas asistimos entre sonrientes y embelesados, más interesados en vernos tal y como éramos hace treinta





La Isetta fue un extraño vehículo que se hizo muy popular en la España de la postguerra. Fueron muchos los kilómetros recorridos con estos coches.

De tamaños muy reducidos exteriormente, en su interior el confort para los ocupantes era algo inexistente. Pero servía para trasladarse, y eso era lo que se buscaba con estos coches.



años que no en un argumento ingenuo que nos sabemos de memoria. Se llamaban Biscuter, PTV, Isetta, Goggomóbil, Lloyd, etc., y motorizaron a muchos españoles, pues todavía no tenían rivales. O sí, pero eran de tres ruedas, ya que se trataba de las Vespa o Lambretta con sidecar. Sus siluetas simpáticas, y con el paso del tiempo inconfundibles, han entrado en la historia del automovilismo español. No es la gloria de los Hispano Suiza, de los Nacional Pescara o aún de los «Pegasines», pero son tan nuestros y tan entrañables como Toni Leblanc y

sus chistes, tan queridos como Pepe Iserbert y sus películas. De ellos, indiscutiblemente el Biscuter fue el rey, un pequeño rey que cuando hoy sale a la calle, como en esta ocasión, levanta toda clase de comentarios admirativos. Todo son virtudes y bondades, mientras que sus defectos son piadosamente ocultados y silenciados. Como muy bien dice el refrán, el tiempo lo cura todo. Su carrocería de aluminio ha sufrido mucho con el paso del tiempo y es de difícil reparación, pero su motor todavía tiene arrestos. Punto y aparte es la carrocería de la

Isetta, entre futurista y surrealista, que todavía hoy es un ejemplo de diseño acertado. Más pretenciosa era la estampa del PTV, ese deportivo liliputiense y grácil que tres animosos socios manresanos lanzaron al mercado. Estas tres fueron las marcas más difundidas y las que predominaban en este primer encuentro de microcoches que en Manresa convocó el Classic Motor Club del Bages. Por unos momentos parecía que el tiempo se hubiese detenido en aquella localidad catalana. Detenido y encogido.

J. L. Aznar

# PANASONIC CQ - G27

## LO ULTIMO EN AUTORRADIOS

Basándose en la última tecnología punta, Panasonic presentó durante Sonimag 89 la nueva gama de Car-Audio, en la que han unido a una alta calidad de sonido, un diseño ergonómico y un precio muy competitivo. En este sentido, Panasonic España, ha manifestado su

nuevo CQ-G27, un autorradio de FM estéreo, onda media y onda corta con cassette auto-reverse y 100 W de potencia (4X25 W) que le permiten ofrecer una alta calidad de sonido. Es también extraíble, antirrobo, pero con la gran ventaja de que la etapa de potencia se queda en el coche, y

lo que el conductor se lleva sólo es el sintonizador y el mecanismo de cassette, por lo que el peso es mucho menor. Otra de las características importantes de este autorradio es el sistema Alphatuner, un control automático de amplitud de banda. En este modelo todo está



pensado para facilitar su manejo por parte del usuario y evitar distracciones durante la conducción. Tiene 30 presintonías de radio (18 FM, 6 Onda media y 6 Onda Corta); sintonización Seek (busca y para) y Scan (busca, para cinco segundos y continúa si no se le indica que pare); memoria de presintonía automática; cassette de búsqueda programada y selector de cintas automático.

El CQ-G27 de Panasonic posee otras interesantes características, tales como el control Fader, que permite hacer el balance de los altavoces no sólo de delante a atrás, sino también de derecha a izquierda, Dolby B y NR que aseguran que los ruidos de la cinta sean imperceptibles. A su vez, tiene entrada frontal para Compact Disc portátil e incorpora el sistema Telephone-mute, por el que cuando suena el teléfono del coche, el volumen baja automáticamente.

Sin duda buenos productos para un reencuentro con el mercado Español.

A.M.

firme decisión de apostar con fuerza por el sonido en el automóvil y conseguir una importante presencia en el mercado nacional, de la misma forma que ya lo ha hecho en todo el mundo.

La gama Car-Audio de Panasonic se caracteriza por una renovación constante de los modelos a nivel de prestaciones pero respetando un precio lo más competitivo posible, tal y como señalan los responsables del producto en España. Esta marca realizará un considerable esfuerzo incluyendo por ejemplo el sistema RDS en los modelos de tipo medio. También se ofrecerán modelos con Compact Disc.

De lo presentado en Sonimag, puede destacarse el

### LA RADIO EN ESPAÑA

	AM (Khz)	FM (Mhz)		AM (Khz)	FM (Mhz)
<b>GRANADA</b>			<b>GUIPUSCOA</b>		
RNE/R-1	774	89.3	RNE/R-1	774	
A-3/IRAMIDE			SER (Radio San Sebastián)	1260	97.2
COPE (Radio Pop de Granada)	1224	88.2	COPE (R. Popul. de S. Sebastián)	1224	88.5
SER (Radio Granada)	1080	95.4	COPE (R. Popul. de Loyola)		99.8
SER (Radio Guadix)		101.8	RADIO EUZKADI- Auconomica		94.5
SER (Radio Motril)		102.0	Independiente (Radio Segura)		89.1
Rueda Rato (Radio Minuto)		92.8	RNE/R-2		90/98.8
Rueda Rato (Radio Genil)		92.0	RNE/R-3		92.1
RNE/R-2		90.4/96.4	RNE/R-4		93.3
RNE/R-3		94.2/94.4	RNE/R-5	1314	
RNE/R-4		103.0			
RNE/R-5	1395		<b>HUELVA</b>		
			RNE/R-1	855	
<b>GUADALAJARA</b>			A-3 COSTA DE LA LUZ		93.1
RNE/R-1	585		COPE (R. Pop. de Huelva)	1224	92.1
SER (Radio SER Guadalajara)		88.6	Rueda Rato (Radio Rocío)		101.2
Rueda Rato (Radio Guadalajara)		94.7	RADIO HUELVA		100.5
RNE/R-2		96.5	RNE/R-2		92.6
RNE/R-3		93.2	RNE/R-3		99.0
RNE/R-4			RNE/R-4		95.2
RNE/R-5			RNE/R-5	1395	

## BANDEJAS CON SONIDO INTEGRAL STEREO

Equipo: 2 WOOFER + 2 MID RANGE + 2 TWEETER + 2 SEPARADORES DE FRECUENCIAS.

Potencia: Hasta 250 W (máx.) por canal.

Aspecto igual al original, sustitución rápida y sencilla sin modificación alguna en su automóvil.

Disponible para: VW GOLF, FIAT UNO, PEUGEOT 205, OPEL CORSA, RENAULT SUPER 5, etc.

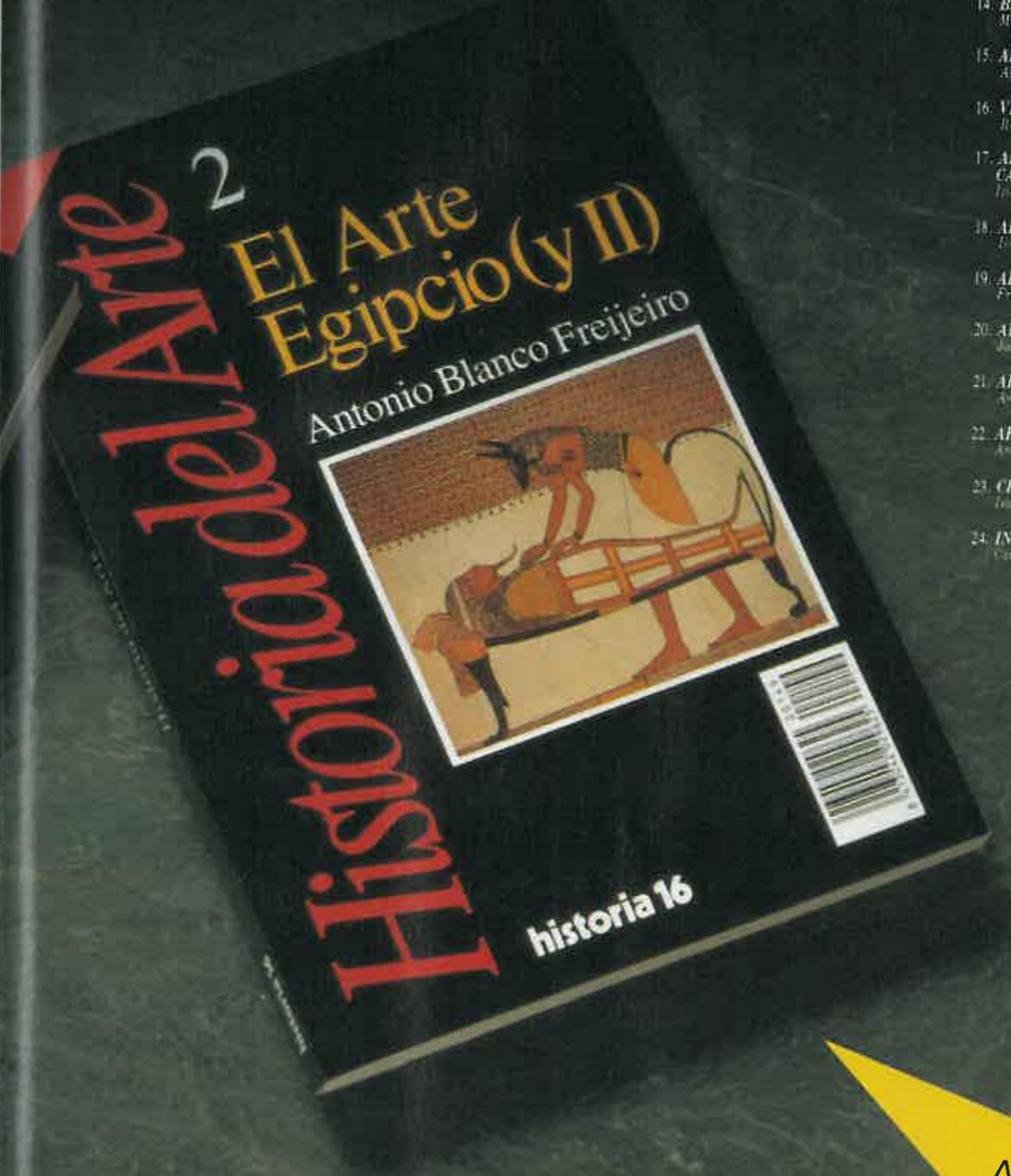
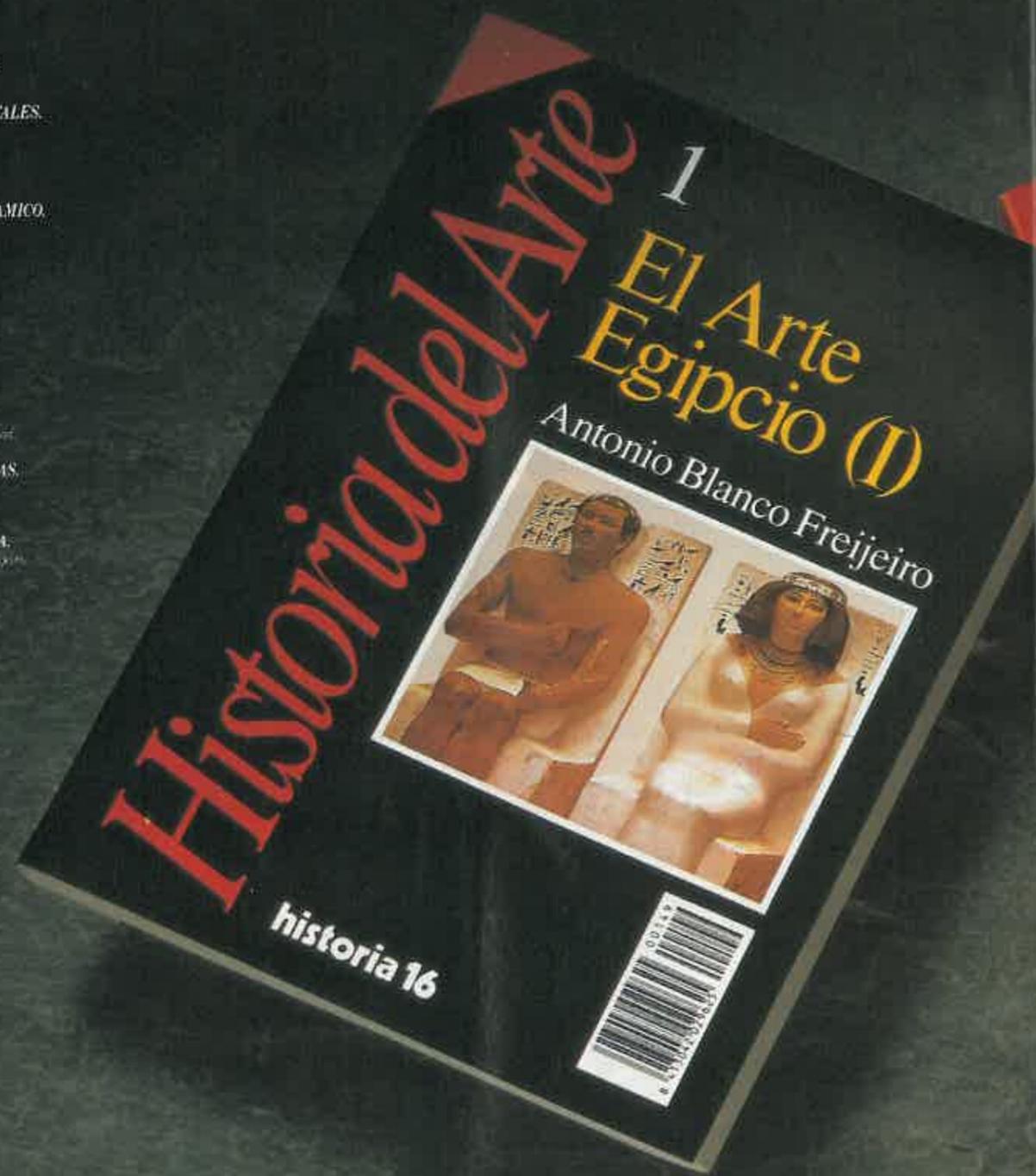


Made by RADIOVOX  
Can Bruixa 30-40 • 08014 BARCELONA (E)  
(Continuación Marqués de Sentmenat)  
Tels. (93) 490 81 40  
Telefax (93) 490 11 16



1. EGIPTO I.  
Antonio Blanco Freijeiro
2. EGIPTO II.  
Antonio Blanco Freijeiro
3. LA EDAD DE PIEDRA.  
Eduardo Ripoll
4. LA EDAD DE LOS METALES.  
M. Cruz Fernández Castro
5. MESOPOTAMIA.  
Esteban Luna Pratolongo
6. ENTORNO MESOPOTAMICO.  
E. Luna y Pratolongo
7. GRECIA I.  
Jaime Sureda Degraña
8. GRECIA II.  
Pablo Leco
9. GRECIA III.  
Miguel Ángel Estora
10. ARTE IBERICO.  
Miguel Bertrán y Lorenzo Alvar
11. ARTE DE LAS ESTEPAS.  
Joaquín Chacón Zúñiga
12. ETRURIA.  
ROMA REPUBLICANA.  
M. A. Barrio y A. Blanco Freijeiro

13. ROMA IMPERIAL.  
Antonio Blanco Freijeiro
14. BIZANCIO.  
Miguel Cortés Arrese
15. ARTE ARABE.  
Alfonso Arce
16. VISIGODO Y PRERROMANICO.  
Román Corzo
17. ARTE EUROPEO DE  
CARLOMAGNO A LOS OTOMES.  
Teresa Balle
18. ARTE ROMANICO.  
Luis Borge
19. ARTE GOTICO I.  
Fernando Egido
20. ARTE GOTICO II.  
Joaquín Barja
21. ARTE PRECOLOMBINO I.  
Antonio Estrella
22. ARTE PRECOLOMBINO II.  
Antonio Estrella
23. CHINA.  
Teresa Cortés
24. INDIA.  
Carmelo Gómez Orovaindie



## EL ARTE DE COLECCIONAR.

De los egipcios a los chinos, de Grecia a la India, el arte nació y fue evolucionando con el hombre y los pueblos. Para conocer a fondo los orígenes del arte, Historia 16 le presenta "Historia del Arte Antiguo y

Medieval". Una rigurosa obra llevada a cabo por los mejores especialistas, bajo la dirección de D. Antonio Blanco Freijeiro, que llega a usted en 24 tomos, cada uno de ellos con un amplio fichero de consulta.

Disfrute todos los meses de un nuevo volumen de 164 páginas llenas de Historia, por sólo 625 pesetas. Una oportunidad única de hacerse con unos títulos sin competencia practicando el arte de coleccionar.

HISTORIA DEL ARTE  
ANTIGUO Y MEDIEVAL

ES UNA PUBLICACIÓN DE QUÉVEDO

A la venta el  
5 de Octubre

SUSCRÍBASE  
A HISTORIA DEL  
ARTE ANTIGUO  
Y MEDIEVAL

Si, deseo suscribirme a la colección  
HISTORIA DEL ARTE ANTIGUO Y  
MEDIEVAL, que consta de 24 volúmenes,  
por un importe total de 12 000 Ptas.  
Cada volumen por sólo 500 Ptas.

La forma de pago que elijo es la siguiente

Talón adjunto a nombre de INFORMACION Y REVISTAS, S. A.  
 Giro postal a INFORMACION Y REVISTAS, S. A. Calle Hermanos García Noblejas, 41  
28037 MADRID

D. \_\_\_\_\_

Dirección \_\_\_\_\_

Localidad \_\_\_\_\_ CP \_\_\_\_\_

Tarifas extranjeras: Europa 13 500 Ptas. Resto Países 15 276 Ptas.

# LLEGAN LAS NUEVAS GENERACIONES DE MOTOCICLETAS

## HONDA SE DESTAPA

**E**l departamento de diseño y desarrollo de una fábrica moderna es quizás uno de los lugares más secretos y mejor guardados que existen. Nadie sin autorización, incluidos la gente de la marca, puede traspasar el umbral de estos verdaderos laboratorios. El espionaje in-

dustrial y la competencia llegan a veces a niveles de novela negra.

Es por ello que cuando una fábrica levanta por algunos instantes el telón de sus intimidades, accedemos a un mundo todavía por hacer, pero que nos desvela materialmente cómo será el posible futuro.

Honda, el gigante japonés, ha dejado entrever algunos de sus más avanzados diseños dentro del complejo mundo de las dos ruedas. Esta anticipación del año 2000 que ya se avecina sirve de muestra para hacernos una idea de las monturas que cabalgarán los viajeros del siglo XXI. Nuevas formas

y conceptos rompen espectacularmente con lo visto durante los casi cien años de evolución de este vehículo, nacido inicialmente para suplir a los fieles equinos y convertirse en símbolo de aventura y libertad.

Pero el aspecto puramente práctico y utilitario de la moto se potencia cada vez más en unas ciudades congestionadas y unas vías de comunicación que empiezan a saturarse gravemente. El transporte individual puede ser la solución lógica al problema urbano. Y las fábricas de motos lo saben.

El mayor avance registrado en la tecnología de la moto es, al igual que en los automóviles de cuatro ruedas, debido a los nuevos materiales y a la cie-



El transporte reducido a su mínima expresión. El ser un práctico ciclomotor no exige de adoptar avanzadas ruedas lenticulares entre otras sofisticaciones técnicas. Los diseñadores de Honda conceden también una especial importancia a la combinación de los colores.



Cortar el aire como un cuchillo. Ese es uno de los objetivos del prototipo CO-29, una máquina superrápida, que destaca por su forma de proyectil y el perfecto carenado de todos los elementos mecánicos.



Todo un alarde de estilo en este prototipo. El chasis cumple las funciones de depósito y carrocería, al tiempo que integra las suspensiones. Es un producto pensado para los más jóvenes que se mueven en las distancias cortas.

trónica informática. Poco se ha inventado de nuevo desde los años treinta en cuanto a estructuras de motor, disposición de cilindros o cigüeñal, etcétera. Los sistemas de suspensión siguen basándose en amortiguadores y horquillas telescópicas perfeccionados y los chasis clásicos han dado paso a rígidas estruc-



Los sempiternos scooters evolucionarán hacia modelos como éste, conocido bajo el nombre de código E1-N, de máxima funcionalidad y perfectamente adaptado al uso urbano. Ya a principios de los años ochenta los japoneses abrieron un nuevo camino con un estilo diferente a la hora de diseñar scooters. Ahora innovan de nuevo.

## NUEVAS HONDA VFR 750 F

### REALIDAD INMEDIATA

El motor VF de cuatro tiempos, desarrollado en sus inicios sobre los circuitos del mundial, consigue su cenit en el modelo de 750 centímetros cúbicos que se comercializará el próximo año. La nueva VFR 750 F ha sido notablemente mejorada respecto a sus antecesoras montando una nueva suspensión monobrazo. También destacan las llantas, similares a las de la deportiva RC 30, y unos frenos de doble pistón potenciados. Destinada al turismo rápido, conserva el agradable tacto de su cuatro cilindros, que rinde una potencia de 100 caballos. Gracias a un doble árbol de levas y a cuatro válvulas por cilindro, se consiguen regímenes de hasta 10.000 revoluciones por minuto. Un contenido peso de 216 kilogramos y el rígido chasis de estructura envolvente garantizan en toda situación un comportamiento que resulta muy ágil en cualquier tipo de curva.



La moto de ocio también incorpora nuevas soluciones de diseño, tanto a nivel ergonómico como de estilo. Las suspensiones de largo recorrido no son un inconveniente para el diseñador y el resultado es de gran fuerza visual. El depósito de combustible está integrado en el chasis.



turas conseguidas con la inestimable ayuda del ordenador. Trásvases tecnológicos desde industrias ajenas como la aeronáutica han permitido asombrosas reducciones en cuanto a las medidas y peso de las piezas mecánicas. El empleo de materiales sintéticos compuestos suplen al acero y la chapa convencionales y los clásicos reglajes de encendido y carburación están confiados a unos

pequeñísimos cerebros electrónicos. Honda está ya por delante de todo esto. Sus diseños van más allá de la funcionalidad y de la aerodinámica. Estructuras uniformes, líneas avanzadas, formas ergonómicas... son el reflejo de lo que será nuestra moto dentro de algunos años.

Juan Luis Soto

**C**uando llega septiembre,  
vuelve a girar el "CARRUSEL".  
*Con todo lo bueno que lleva dentro.*

La dirección de Antonio Martín Valbuena. La animación de

 Pepe Domingo Castaño, *como todos los domingos.*

Y ahora, más. El juicio SOBRE LA MARCHA de Jorge Valdano.

*La retransmisión CASI TOTAL del partido local.* Y ahí no queda todo.

*Todo el fin de semana haciendo deporte.* Desde el "CARRUSEL"

de baloncesto, los sábados por la tarde, al resumen de

"CARRUSEL" y la Cátedra de Valdano, LOS DOMINGOS POR LA NOCHE.

*Todo el deporte de principio a fin,*  todo el fin de semana.

*"CARRUSEL DEPORTIVO". Le damos cien vueltas a todo lo deportivo.*



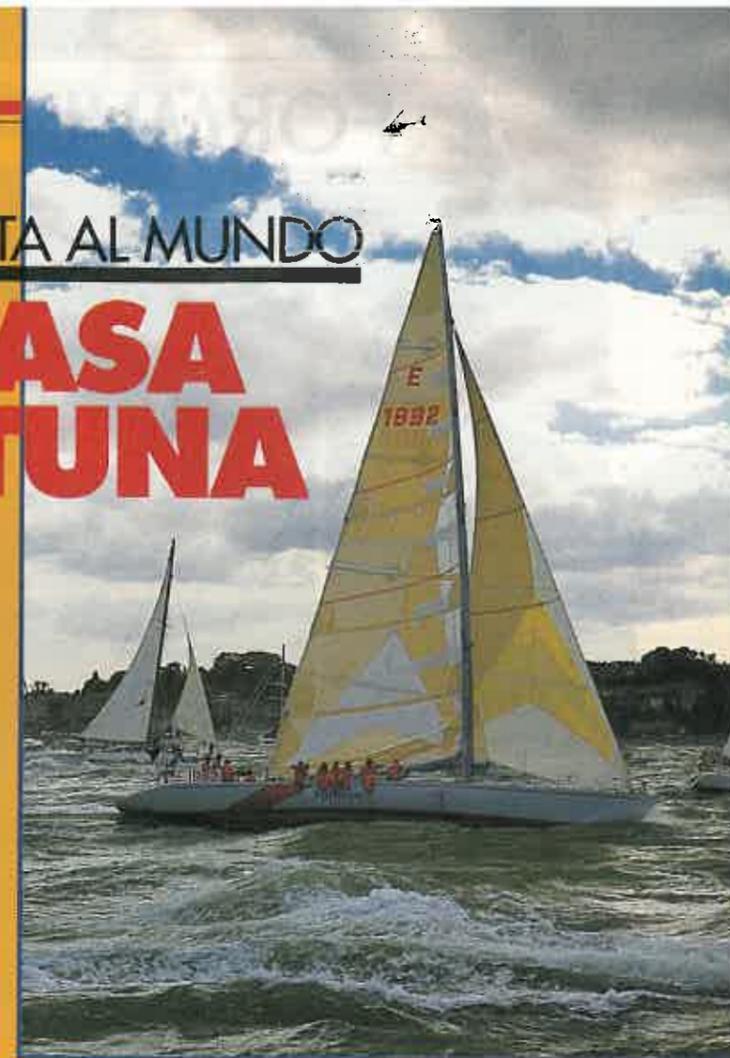
RICARDO PEREZ ASOCIADOS



LA RADIO. PORQUE ESCUCHAR ES DE SABIOS

## REGATA VUELTA AL MUNDO

# ESCASA FORTUNA



**D**ESPUES de veintiseis días de navegación, el primero de los participantes ha alcanzado el puerto uruguayo de Punta del Este. Atrás quedan más de seis mil millas navegadas (alrededor de 11.000 kilómetros) de esta primera etapa de la Regata Vuelta al Mundo.

Los pronósticos se han cumplido, al menos en los referentes a los primeros clasificados; han sido los barcos mejor preparados y de diseño más lógico los que se han impuesto en esta primera etapa. Ya desde la salida en Inglaterra se destacó el neozelandés «Steinlager 2», patroneado por Peter Blake, que ha sido el primer barco en arribar al Río de la Plata, con unas 160 millas de ventaja sobre el suizo «Merit», del ganador en tiempo real de la pasada edición Pierre Fehlmann, que encabeza al primer grupo de perseguidores. Este grupo está formado por el también neozelandés «Fisher & Paykel» y el británico «Rothmans».

Entre estos cuatro barcos, si no surgen imprevistos, se encontrarán los ganadores de esta Vuelta al Mundo, allá por mayo del próximo año.

La sorpresa de esta primera etapa la ha protagonizado el soviético «Fazisi», el barco más raro de toda la flota, que marcha en sexta posición. Hace menos de un mes nadie daba nada por este extraño y alargado barco, que sólo estuvo en situación de navegar el día antes de la salida. Ni sus diseñadores ni su tripulación tienen experiencia en estos barcos ni en este tipo de regata y han pasado todo este tiempo familiarizándose con la embarcación y poniéndola a punto.

De seguir la progresión ahora apuntada, los rusos

pueden dar la sorpresa y auparse a los puestos de honor en las próximas etapas australes, que prometen ser muy duras para las tripulaciones y el material.

El único representante español, no está teniendo demasiada suerte en esta primera etapa.

Una opción táctica de última hora, tomada frente a las costas brasileñas, les ha permitido recortar algo de las 800 millas de ventaja que les sacaba el «Steinlager 2», con lo que el «Fortuna» prácticamente ha perdido toda posibilidad de quedar en los pue-

tos de honor en esta quinta edición de la regata Vuelta al Mundo.

Se calcula que el «Fortuna» arribe al puerto uruguayo, con tres días de retraso sobre los primeros clasificados, distancia ya difícil de enjugar.

Las causas de este retraso se deben fundamentalmente a las dificultades encontradas por el barco español para salir de las calmas ecuatoriales. Justo en esta zona, a la altura de las costas de Venezuela, una tormenta sorprendió al barco español con tan mala suerte que un rayo, que cayó

cerca del barco, inutilizó la estación de radio, el receptor de mapas meteorológicos y los equipos de navegación. Esto impidió a la tripulación española conocer la evolución meteorológica y navegar en demanda del viento.

De todas maneras el «Fortuna Extra Lights» no se encuentra aún a punto y es de esperar que su tripulación pueda recuperar algún puesto en lo que le queda de esta primera etapa y en las siguientes, cuando consigan sacar al barco todas sus posibilidades.

José Luis de la Viña

# FORMULA 1 - JEREZ



Lemmonier & Tremblay

En este circuito se prueban los mejores.  
CIBLE no podía faltar.

**Y** sale con todas las de ganar porque compite en terrenos donde la velocidad no es lo más importante.

Cible no es un motor, claro que no, pero te pone en marcha.

Cible tiene todo lo que necesita la piel del hombre para estar en forma. Desde la tonificante ducha matinal hasta la hidratación y la limpieza en profundidad de la piel pasando por el impecable afeitado diario, Cible está con-



tigo para ganar. Para ganar tiempo al tiempo.

La línea Cible son nueve productos para el cuidado total de la piel masculina, por exigente y difícil que sea. Este es su gran triunfo.

Prueba la muestra que te regala Cible y verás cómo lo agradece tu piel.

Para más información, dirigirse a:  
*Juan Lucas Dianda, farmacéutico.*  
Apdo. de Correos 27334  
08080 Barcelona.

## CIBLE

La línea del éxito.

EN FARMACIAS

Pierre Fabre



## NISSAN COMPETICION



# LA GUARIDA DE LA BESTIA

**D**ESDE la primavera de este año Nissan Motor Ibérica ha trasladado su departamento de competición a un local ajeno a la factoría de la Zona Franca de Barcelona. Ello obedece a varias razones. La primera es una cuestión de espacio, puesto que en la anterior ubicación no se cabía. La segunda, por separar del resto de la fábrica y de la sección de ingeniería, un departamento que acostumbra a romper los esquemas en una factoría. Y finalmente, aunque por ahora no haya sido el caso, para evitar ciertos conflictos laborales: la competición es muy exigente y no tiene piedad: fiestas, horas

de sueño, etc..., una dedicación que no puede pagarse con dinero y que no se contempla en los convenios.

La nueva nave, 500 metros cuadrados de planta rectangular, está situada en la localidad del Prat de Llobregat, a diez

minutos de la fábrica. En ella trabajan dos carroceros cuatro mecánicos, un electricista y un mozo, todos ellos a las órdenes de Manel Juncosa, persona de sobra conocida en los ambientes de competición por su extenso y brillante palmarés, tanto de piloto como de preparador y que en la actualidad oficia además de «copi» de Mikel Prieto. Para completar el organigrama digamos que la competición es responsabilidad de Juan Antonio Jordana como Director y de Tomás Villarroja como Jefe del Area. Lógicamente no podemos olvidar a quienes se sientan en los Patrol, las parejas formadas por Prieto y Juncosa, Porcar y Touriñan y Babler y



Ortiz. A todos ellos hay que añadir que el responsable técnico es el ingeniero Lluís Roger.

Es este un equipo humano sólido y unido, experimentado y capaz, cuyo manager es Paco Crous, hombre curtido en mil batallas deportivas. Este núcleo es complementado cuando la ocasión lo requiere tanto humana como técnicamente por la fábrica, que suministra todo lo necesario.

Estrictamente cabe definir esta instalación como un taller de ensamblaje, pues aquí no se fabrica prácticamente nada. Todo viene de fuera: piezas suministradas por la propia fábrica, por proveedores externos o procedentes del Japón. Normalmente estas piezas son diseñadas por el departamento de ingeniería a través de su sección de diseño de vehículos 4 x 4 según los requerimientos de Lluís Roger y sus hombres. Los proveedores externos realizan las carrocerías o elementos de equipamiento habitual en vehículos de competición. El suministrador japonés es NISMO, Nissan Motorsport, que aporta los motores, cajas de cambio de relación cerrada, carcasa de embrague, muelles y amortiguadores, etc... Estas piezas niponas, pese a ser de la «casa madre», deben ser religiosamente abonadas por la empresa española. A título indicativo digamos que los amortiguadores cuestan unas doscientas mil pesetas unidad. En contrapartida han permitido abandonar la práctica de poner doble amortiguación en cada rueda.

Cuando con Manel Juncosa recorremos los nuevos locales, a la hora de mostrarnos el equipamiento que posee, éste se siente particularmente orgulloso del utillaje de soldadura: «Podemos soldar toda clase de metales y aleaciones,



Con las nuevas suspensiones, de un único amortiguador, se han ganado muchos kilos de peso. Abajo, Manel Juncosa y Lluís Roger, responsables de los aspectos técnicos de los Nissan Patrol que están disputando el Rallye de los Faraones.



podemos hacerlo por puntos, por cordón, etc...».

El día de nuestra visita se estaban ultimando los coches que debían tomar parte en el Rally de los Faraones. Allí estaban los de Porcar y Babler, mientras que el de Prieto estaba fuera, para ser pintado. El Patrol de Porcar estaba prácticamente listo mientras que el de Babler se encontraba con el chasis y motor por un lado y la carrocería por el otro.

Juncosa nos explica que se precisan entre cuatrocientas y quinientas horas de trabajo para montar un coche y dejarlo listo para correr.

Un tema importante es el financiero. Según Jordana el presupuesto anual de su área cabe cifrarlo sobre los doscientos cincuenta millones de pesetas, parte del cual es cubierto por los sponsors al tiempo que se recibe una ayuda por parte del departamento comercial de la central japonesa. Para Jordana la competición es una apasionante actividad: «Da mucha guerra, rompe los esquemas industriales, pero se aprende mucho». Al tiempo, Lluís Roger apunta: «En un raid nos encontramos con problemas que a un usuario no le saldrían jamás». Y es que a nadie escapa la importancia de la competición. Ni a los fabricantes que mejoran y promocionan sus productos, ni a los usuarios que saben reconocer y premiar los esfuerzos de aquellos.

El día de nuestra visita pudimos ver el recién llegado motor de inyección. Con tal dispositivo de alimentación, la potencia ha aumentado diez caballos. Así, se dispone ahora de 285 caballos a 4400 revoluciones, pero lo más importante es el nuevo par motor: 47 mKg a 3200 rpm.



Durante la pasada edición de la Baja Aragón, y a lo largo de todo el campeonato de España de Raids, el equipo Nissan, con Miguel Prieto, Juan Porcar y Jorge Babler, puso de manifiesto el alto grado de eficacia alcanzado.

# SUPER CARS

## GRAN FICHERO DEL MOTOR

En tu kiosko a partir del 6 de octubre

Para saber todo sobre el mundo del motor.

¡A toda marcha! En fichas.

En fichas coleccionables con todo el apasionante mundo del motor.

Motos, prototipos, coches del futuro... Lo más interesante, en prácticas fichas. De fácil consulta. Siempre a mano, en un fichero que recibirás gratis.

Consíguelo de forma sencilla recortando y enviando el cupón adjunto.

Además recibirás todos los atractivos regalos de la colección: fichero, póster, modelos en relieve de coches, pegatinas, y lista actualizada de precios.

### CERTIFICADO DE SUSCRIPCION

Sí, deseo recibir en suscripción la colección GRAN FICHERO DEL MOTOR SUPER CARS de acuerdo con las siguientes condiciones. Recibiré toda la obra, incluidos todos los regalos de promoción, directamente en mi domicilio, en 25 envíos mensuales.

El primer envío contendrá, además de 40 fichas, el fichero, los separadores, el póster, los 4 primeros relieves y el primer adhesivo.

Pagaré en 25 cuotas mensuales de 800 ptas. cada una. De esta manera disfrutaré de un 20% de descuento sobre el precio de venta en quiosco. Todos los precios incluyen IVA.

MODALIDAD DE PAGO  
 CONTRA REEMBOLSO  POR DOMICILIACION BANCARIA  
 (Por favor, complemente la domiciliación bancaria adjunta)

INSTRUCCIONES DE DOMICILIACION BANCARIA  
 A \_\_\_\_\_ de \_\_\_\_\_ de 1989  
 Por favor, carguen a mi cuenta / libreta n.º \_\_\_\_\_ el pago de los recibos que EDITORIAL PLANETA DE AGOSTINI S.A. les presentare a mi nombre, hasta nuevo aviso

DATOS PERSONALES  
 Nombre y apellidos \_\_\_\_\_  
 Domicilio \_\_\_\_\_  
 N.º \_\_\_\_\_ Piso \_\_\_\_\_ Esc \_\_\_\_\_ Cod Postal \_\_\_\_\_  
 Poblacion \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_  
 Edad \_\_\_\_\_ Teléfono \_\_\_\_\_

DATOS DE LA CUENTA  
 Nombre del Titular \_\_\_\_\_  
 Banco / Caja de Ahorros \_\_\_\_\_ Agencia \_\_\_\_\_  
 Direccion \_\_\_\_\_  
 Poblacion \_\_\_\_\_  
 Codigo Postal \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_

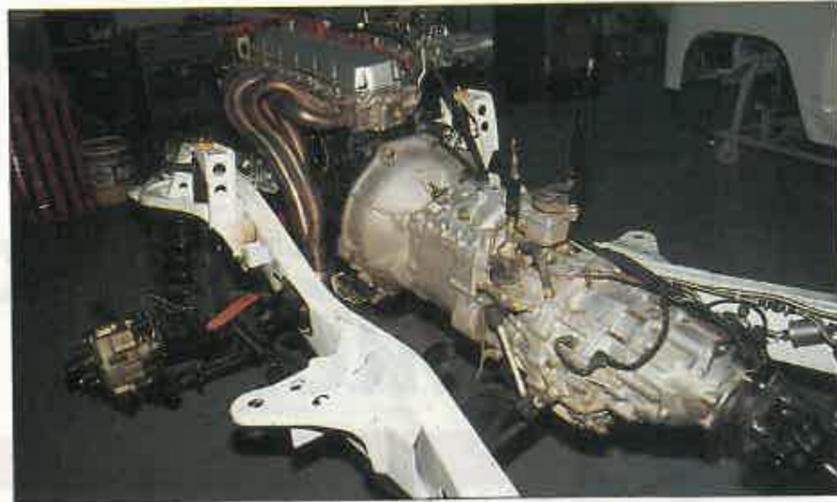
Firma

ME RESERVO EL DERECHO DE CANCELAR ESTA SUSCRIPCION EN EL MOMENTO QUE LO DESEE

Firma del Titular

Recorta y envía tu suscripción a PLANETA AGOSTINI, departamento de suscripciones, C/. Aribau, 185, 1.º - 08021 Barcelona.

Oferta de suscripción con un 20% de descuento para los lectores de Motor 16.



Este motor es ahora mucho más elástico y por ello la conducción en terreno deslizante será más efectiva. Como consecuencia directa, el consumo ha descendido: «Pero todavía no sabemos cuánto, porque este motor no lo hemos puesto en marcha ni una sola vez» nos explican.

Los nuevos Patrol han sido mejorados durante la temporada y uno de los apartados más decisivos es el del peso: «Desde el último Dakar, hemos ganado 200 kilos de peso», nos dice con orgullo Lluís Roger. Esto se ha logrado gracias al empleo de una fibra más ligera, a utilizar un sólo amortiguador por rueda y a que ahora, todo el conjunto de la caja de cambios es de aleación ligera. Sólo este conjunto, representa una reducción de 50 kilos. «Es la batalla del peso, como las señoras», apunta sonriente Tomás Villaroya.

Los hombres del Departamento de Competición de Nissan tienen un cierto resentimiento contra la Federación Internacional y especialmente contra su presidente, el señor Ballestre. Este, con su «donde dije digo digo Diego», reglamentario, ha perjudicado muy seriamente su trabajo: «Nos han complicado terriblemente la existencia y los coches estarían bastante más desarrollados», nos refiere el señor Jordana. «Según el reglamento, en diciembre valía casi todo y trabajamos en esa vía.

La carcasa del cambio es ahora de material ligero, continuando con la política de reducción de peso. El nuevo motor de inyección es 15 caballos más potente que el anterior de carburadores y con más bajos. Ocho mecánicos más los técnicos, componen el equipo humano del Team Nissan.

**S**i la FIA hubiese mantenido los reglamentos, los coches estarían más desarrollados.

En marzo se limitaron a 3600 centímetros cúbicos los prototipos. Tuvimos que comenzar de nuevo; finalmente, en junio, nos dicen que vale lo anterior. Otra vez a desempolvar el viejo proyecto, perdiendo cuatro meses. No debemos olvidar que una fábrica necesita planificar el trabajo, los presupuestos...etcétera.»

Sin ira, pero molesto, Jordana nos está dando su opinión acerca de los que rigen en el automovilismo deportivo y cuyas decisiones parecen haber beneficiado a un constructor cuyo nombre está en boca de todos.

Sin embargo, en Nissan la moral es alta. Roger nos lo resume en pocas palabras, palabras llenas de esperanza: «El Dakar se puede ganar sin tener el coche más rápido y los nuestros, que no son tan sofisticados como otros, son absolutamente fiables. Tenemos una baza que puede ser decisiva.» Y no piensan desaprovecharla. La «bestia» está lista para el ataque.

José Luis Aznar



La aventura amanece en el Lago Baikal.



Todo está preparado para la próxima edición de la aventura más singular del mundo. 1990 va a ser un hito en la historia del Camel Trophy. Por primera vez, aventureros de todo el mundo van a penetrar en una de las zonas de bosques más extensas y desconocidas del planeta, bordeando el lago Baikal en la Rusia Oriental con la única ayuda de su instinto, destreza y espíritu de compañerismo.

Si dispones de 2 semanas libres en Junio de 1990, eres español, tienes carné de conducir y conocimientos de mecánica y de inglés, vente al lago Baikal. Puedes ser uno de los 4 representantes del equipo español en el Camel Trophy '90.

Mádanos tus datos personales, incluyendo profesión y edad y un breve resumen de tus experiencias en viajes de aventura, al Apartado 49.094 de Madrid.

La fecha límite de inscripción es el 15 de Diciembre.

*Apúntate.*



...INFORMATE EN EL APTDO. 49.094 DE MADRID..

APTDO

# SENNA: OREJA Y VUELTA AL RUEDO



En los primeros compases de la carrera, el duelo entre Ayrton Senna y Gerhard Berger fue espectacular. Abajo, a la derecha, Cesare Fiorio y Piero Tusaro comentan su preocupación por Berger. El profesor se limitó a terminar en el tercer lugar y asegurarse un punto más.

*Envío especial*  
**Gigi Corbetta**

**T**ODOS los pronósticos predecían un Gran Premio reñido, lleno de emoción, con una lucha encarnada entre Ferrari y McLaren, de la que probablemente saldría Alain Prost Campeón del Mundo. Sin embargo, las musas del espectáculo se fueron de vacaciones y la carrera resultó «corrientucha», adornada por una dosis de emoción pálida y racionalizada. La falta de estrategia política de Cesare Fiorio a lo largo del Gran Premio de Portugal junto con el accidente de Ayrton Senna y Nigel Mansell ensombrecieron la única victoria sin reparos que Ferrari había logrado sobre McLaren.

Fiorio —director deportivo de Ferrari— estaba acostumbrado a salir bien parado de situaciones parecidas durante los rallies con la diferencia de que en aquellas ocasiones las «cosas» ocurrían de noche y en los bosques; sin embargo, en Estoril todo se desarrolló a plena luz del día y se le vio el plumero. Los graves errores «portugueses» han quitado a Ferrari la pre-



Riccardo Patrese hizo lo que pudo. Aquí le vemos en el momento de ser doblado por Senna.



Excelente la actuación de Jean Alesi a los mandos del Tyrrell 018.

sencia de Mansell en Jerez, y el acoso del Cavallino a McLaren recayó únicamente sobre los hombros del agresivo Gerhard Berger.

A la vista de los resultados logrados por Ferrari en el Hungaroring, todo hacía suponer que también en Jerez la carrera se convertiría en un dominio de Ferrari; por el contrario, Senna demostró desde el comienzo del Gran Premio su indiscutible superioridad. La primera «estocada» la dio el brasileño en la última sesión de entrenamientos cronometrados para la parrilla de salida. Coherente con su estilo y forma de hacer las «cosas», Senna salió a la pista nueve minutos antes de que finalizara la sesión y marcó el tiempo de 1.20.291, aplastando los registros de Berger, Prost y Martini. A su vez, estableció el nuevo récord del circuito que le pertenecía desde 1986 con el tiempo de 1.21.605. A pesar de la bofetada moral recibida por «Magic» Senna, en el box de Ferrari se mantenía la esperanza de poder ver a Berger victorioso y a Prost Campeón del Mundo.

Al igual que en el anterior Gran Premio, Pierluigi Martini reafirmó el buen momento que está viviendo a los mandos del Minardi-Ford M-189. En la primera sesión de entrenamientos cronometrados se situó segundo, detrás de



Alliot reafirmó su buen momento. Con el Lola-Lamborghini terminó sexto

Senna y por delante de Berger y Prost; en la definitiva del sábado al mediodía, Martini logró asegurar su presencia en la segunda fila de la parrilla al lado de Prost y a una sola décima de segundo del profesor. Hay que considerar también el valor de ese primer resultado del piloto de Minardi con una luxación en el pie izquierdo y un agudo dolor en las costillas derechas, consecuencia de una caída sufrida al bajar del camión de su escudería.

Pero Martini no fue la única sorpresa previa a la carrera; también se vio cómo Philippe Alliot, a los mandos de su Lola-Lamborghini, lograba la quinta posición en la parrilla. Pocos instantes antes de tomar la salida, Senna comentó: «No me siento capaz de ganar esta carrera, sin embargo, noto una fuerza sobrenatural que me empuja más allá de mi voluntad.» Últimamente Senna se expresa de forma mística y en su mente lo divino ha desplazado las creencias sobre el poder de la tecnología.

Ver la luz verde del semáforo de salida y tomar la primera posición fue simultáneo para Senna, que precisaba ganar en Jerez y las dos carreras restantes del campeonato para ser Campeón del Mundo y demostrar que su tenacidad puede sobrevaler a la estrate-

### JEREZ EN BREVE

● Como había anunciado **Motor 16** la pasada semana, se ha comunicado oficialmente que **John Barnard** entrará a formar parte de la escudería **Benetton-Ford** a partir de la próxima temporada. El contrato entre Barnard y la Ford tendrá una duración de cinco años, a lo largo de los cuales el técnico inglés dirigirá un centro de alta tecnología que se está construyendo en las cercanías de Witney. También se ha confirmado que **Rory Byrne** seguirá en el equipo.

● Al no haber sido posible reunir al **Tribunal de Apelación Internacional** de la **FIA**, los recursos presentados por el Royal Automobile Club y la Commissione Sportiva Automobilistica Italiana, se ha acordado que el «caso Mansell» será examinado el próximo día 5 de octubre en París. Por el momento, la **FISA** ha aplicado el artículo 152 de su código para excluirle del Gran Premio de España. Por otra parte, **Jean Marie Balestre** —presidente de la **FISA**— ha enviado una carta a los jueces que juzgarán a Mansell, comunicándoles la convocatoria del próximo día 5 y, a la vez, ha ex-

presado en ella que él votará en contra del piloto británico. Este último detalle se ha considerado como un conato de coacción totalmente improcedente.

● Durante la primera sesión de entrenamientos cronometrados, **Ayrton Senna** fue multado con veinte mil dólares por no haber parado al estar expuesta la bandera roja, debida al accidente de Gregor Foitek. **Senna** alegó no haber visto la bandera, descuido tan habitual últimamente, que la **FISA** ensayó un nuevo sistema de señalización para sustituirla, que consiste en un cartel, negro por supuesto, pero con el número del coche escrito en grande en la parte posterior.

● En memoria al desaparecido **Comandatore Enzo Ferrari**, se ha dado

su nombre a una curva del circuito de Jerez, cerca de la cual se ha inaugurado un monumento. En el acto de inauguración estuvieron presentes **Gerhard Berger** y el alcalde de Jerez, don **Pedro Pacheco**.

● En el seno de la escudería **Ferrari** ha empezado la fuga de cerebros que seguirán a **John Barnard**. Por el momento, los técnicos que abandonarán Maranello son **Giorgio Ascanelli**, **Arthur Webb**, **Peter Reynard**, **Gordon Kimball** y también el actual jefe de mecánicos **Juan Viladelprat**.

● La sesión de preclasificación empezó con un retraso de diecisiete minutos sobre el horario previsto, fallo que ha costado a la organización del Gran Premio una posible multa de cuarenta mil dólares. Todo fue causado por el piloto del helicóptero de salvamento que, al no haber inspeccionado con antelación la zona de aterrizaje en el circuito, se negó a despegar con los primeros albos del amanecer y llegó con un considerable retraso. Todavía no está claro quién será el encargado de pagar la multa impuesta por la **FISA**.



# RALLY 89

TOUR DE CORSE



video racing

A PARTIR DEL 1.000 TODOS LOS TITULOS DE VIDEO RACING SERAN AL PRECIO DE 3.995 P.V.P.



video racing

- G.P. HOLANDA-BELGICA 3.995
- G.P. FRANCIA-INGLATERRA 3.995
- RESUMEN MUNDIAL RALLY-89 3.995
- R. TOUR DE CORSE-ACROPOLES 3.995
- MUNDIAL DE MOTO-CROSS-89 3.995
- BOFETADAS 5 3.995
- SUECIA-MONTECARLO-89 3.995
- PORTUGAL SAFARI-89 3.995
- G.P. JAPON-AUSTRALIA-89 3.995
- G.P. USA-ESPAÑA-89 3.995
- G.P. AUSTRIA-YUGOSLAVIA-89 3.995
- G.P. ITALIA-ALEMANIA-89 3.995

SISTEMA ■ VHS ■ BETA

NOMBRE: .....

APELLIDOS: .....

DOMICILIO: .....

POBLACION: .....

PROVINCIA: .....

TELEF.: .....

ENVIAR A: VIDEO RACING APARTADO 2119

28080 MADRID

TELEF.: (91) 475 05 53. FAX: 457 06 00

ni, después de marcar el mejor tiempo en la vuelta decimocuarta, se había salido de la pista al final de la recta de tribunas.

Las ansias de repetir la hazaña de Estoril y el acoso de Pirro hicieron perder los estribos a Martini, que dio un trompo y, al no poder engranar la marcha atrás, se quedó hundido en la gravilla.

Todavía no se había llegado al ecuador de la carrera cuando en la parte posterior del coche de Berger empezó a notarse un humo azul, señal de que algo no funcionaba en el sistema de lubricación. En el sistema de telemetría, en boxes, se vio que paulatinamente bajaba el nivel del lubricante en el motor de Berger. Al mismo tiempo, el rendimiento del propulsor perdía facultades y Senna se iba alejando irremediablemente. La causa del problema de Berger fue un conducto exterior del aceite, en el que se había producido un poro por cuyo orificio salía el lubricante. A partir de este momento, la carrera perdió todo el interés, ya que Senna rodaba hacia la victoria incontestada, Berger hacía filigranas para terminar y Prost se paseaba sin más problemas. Al respecto, el profesor comentó: «Desde el principio vi que era absolutamente imposible seguir a Senna y Berger, más tarde aparecieron problemas en el cambio de mi coche y decidí terminar el Gran Premio conduciendo como un taxista. Quería hacer un tercer puesto y lo he logrado. Estoy contento.»

A pesar de la aparente marcha indiscutible de Senna hacia la victoria, también se vio afectado por problemas mecánicos en el cambio y en los frenos, en los últimos compases de la carrera. «Cuando me di cuenta de que la tercera y la quinta velocidad no engranaban —dijo posteriormente Senna— y que también los frenos habían perdido toda su efectividad, me esforzaba en mantener la calma y notaba que una fuerza sobrenatural me empujaba hacia la victoria, a pesar de los problemas y del gran cansancio que me afligían.»

A diez vueltas del final, Berger vio cómo le indicaban que aminorara la



Momentos antes de que ocurriera el accidente entre Mauricio Gugelmin y Luis Pérez-Sala. Fue una lastima.



Traje corto y belleza femenina. El toque folklórico del Gran Premio

Senna no pudo disimular su gran satisfacción. Todavía opta al título

marcha al máximo. En la telemetría se veía que ya no quedaba lubricante en el motor y posteriormente se comprobó que no hubiese podido dar ni siquiera media vuelta más al circuito.

La excelente actuación de Pirro po-

## PUDO TERMINAR SEPTIMO

Luis Pérez-Sala puso todo de su parte para que el Gran Premio de España fuera su mejor carrera de la temporada. A su vez, el equipo Minardi había puesto a su disposición los medios necesarios para que eso se realizara y Luis cruzara la meta entre los primeros siete clasificados. De hecho, en la primera sesión de entrenamientos oficiales, Luis logró situarse en la decimosegunda posición, con la previsión de mejorar la puesta a punto del Minardi M189, y lograr tomar la salida entre los «top ten».

Las conclusiones a que se había llegado para mejorar el equilibrio del monoplaça eran prometedoras, y Luis estaba dichoso; aunque no descartaba una posible complicación mecánica. En la última sesión de clasificación, en el momento de poner en marcha el motor del coche de Luis se partió un muelle de válvula, quitándole la posibilidad de utilizar su monoplaça para la clasificación. Luis tuvo que conformarse en rodar con el «muletto», que no reunía las mismas condiciones de competitividad. En varios

momentos se vio en el rostro de Luis una profunda preocupación, y a pesar de las limitaciones logró clasificarse en el vigésimo lugar. Posteriormente, desarrolló una excelente carrera con una media de 1.29.00, incluso superior a los tiempos de Pierluigi Martini. A partir de la vuelta trigésimo sexta hasta la cuarenta y siete, Sala mantuvo una gran lucha con Mauricio Gugelmin por la novena posición. Al intentar adelantarlo, Luis se apresuró y terminó chocando con él. Sin este inconveniente, y calculando los abandonos, hubiese podido terminar en el séptimo lugar.

joven Jean Alesi volvió a reafirmarse como la más clara promesa en la Fórmula 1. Terminó por ocupar el cuarto lugar, a una vuelta de Senna y a sólo siete segundos de Prost.

Un error de reglaje obligó a Patrese a dos cambios de neumáticos, que favorecieron la regularidad de Alesi. Aunque Michele Alboreto no había logrado preclasificarse, su compañero Philippe Alliot tuvo una actuación de lo más destacado. Por una parte desarrolló una carrera con inteligencia, sacando todo el partido a su Lola-Lamborghini y poniendo de manifiesto el buen trabajo hecho por Michel Tetu y Gerard Ducarouge, así como el nivel de fiabilidad alcanzado por el motor Lamborghini. Incluso al llegar a las últimas vueltas de la carrera, Alliot solicitaba al propulsor con total decisión, cosa que no podían hacer con su Cosworth De Cesaris, Warwick y Palmer, todavía menos Piquet con el frágil Judd.

Cabe decir que éste fue el Gran Premio de los trompos, ya que Martini, Larini, Brundle, Nakajima, Nannini y Pirro incurrieron en ese error; sin embargo, Grouillard, Lehto, Caffi, Cheever, Modena y Boutsen abandonaron por problemas mecánicos y eléctricos en el motor.

El éxito fue saboreado también por la marca Pirelli a lo largo de este Gran Premio que, al igual que en Estoril, vio cómo sus neumáticos estaban al nivel de los Good Year o por encima, en cuanto a clasificación se refiere, y en la carrera aguantaron perfectamente el desgaste, a que está sometido especialmente el neumático delantero izquierdo.

Sin entrar en detalles místicos, religiosos o esotéricos, Senna se perfila como el nuevo Campeón del Mundo: «Esta era la única carrera difícil de ganar —dijo Ayrton al bajarse del podio—. Las dos restantes son fáciles para mí, y sólo una avería mecánica me podrá alejar del título.» En su caso, la falta de modestia no es más que un reflejo de la realidad, y si hay algo mágico en todo esto, no es más que él mismo.



## PARRILLA DE SALIDA

- |   |   |
|---|---|
| 28. G. Berger (Ferrari) 1.20.565          | 1. A. Senna (McLaren-Honda) 1.20.291      |
| 23. P. Martini (Minardi-Ford) 1.21.479    | 2. A. Prost (McLaren-Honda) 1.21.368      |
| 6. R. Patrese (Williams-Renault) 1.21.777 | 30. P. Alliot (Lola-Lamborghini) 1.21.708 |
| 7. M. Brundle (Brabham-Judd) 1.22.133     | 11. N. Piquet (Camel-Lotus) 1.21.922      |
| 20. E. Pirro (Benetton-Ford) 1.22.567     | 4. J. Alesi (Tyrrell-Ford) 1.22.363       |
| 8. S. Modena (Brabham-Judd) 1.22.826      | 17. N. Larini (Osella-Ford) 1.22.620      |
| 19. A. Nannini (Benetton-Ford) 1.23.105   | 3. J. Palmer (Tyrrell-Ford) 1.23.052      |
| 9. D. Warwick (Arrows-Ford) 1.23.222      | 22. A. de Cesaris (BMS Dallara) 1.23.186  |
| 12. S. Nakajima (Lotus-Judd) 1.23.309     | 37. J. Lehto (Onyx-Ford) 1.23.243         |
| 24. L. Sala (Minardi-Ford) 1.23.443       | 16. I. Capelli (March-Judd) 1.23.401      |
| 10. E. Cheever (Arrows-Ford) 1.23.729     | 5. T. Boutsen (Williams-Renault) 1.23.657 |
| 26. O. Grouillard (Ligier-Ford) 1.23.931  | 21. A. Caffi (BMS Dallara) 1.23.763       |
| 15. M. Gugelmin (March-Judd) 1.24.707     | 18. P. Ghinzani (Osella Ford) 1.24.003    |

NO PRECLASIFICADOS. G. Tarquini, 1.24.847. S. Johansson, 1.24.944. R. Moreno, 1.25.074. M. Alboreto, 1.25.646. B. Schneider, 1.25.673. Y. Dalmas, 1.26.131. A. Suzuki, 1.26.609. O. Larrauri, 1.26.803. E. Bertaggia, 1.27.236.

NO CLASIFICADOS. R. Arnoux, 1.25.190. P. H. Raphanel, 1.25.443. G. Foitek, 1.29.226

## CLASIFICACION FINAL

1.º A. Senna (McLaren-Honda), 1:47.48.264. 2.º G. Berger (Ferrari), 27.051. 3.º A. Prost (McLaren-Honda), 53.788. 4.º J. Alesi (Tyrrell-Ford), a 1 vuelta. 5.º R. Patrese (Williams-Renault), 1 v. 6.º P. Alliot (Lola-Lamborghini), 1 v. 7.º A. de Cesaris (BMS Dallara), 1 v. 8.º N. Piquet (Lotus-Judd), 2 v. 9.º D. Warwick (Arrows-Ford), 2 v. 10.º J. Palmer (Tyrrell-Ford), 2 v.

## CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1.º Alain Prost, 76 puntos. 2.º Ayrton Senna, 60 p. 3.º Nigel Mansell, 38 p. 4.º Riccardo Patrese, 30 p. 5.º Thierry Boutsen, 24 p. 6.º Gerhard Berger, 21 p. 7.º Alessandro Nannini, 17 p. 8.º Nelson Piquet, 9 p. 9.º Jean Alesi, 8 p. 10.º Stephane Johansson, Michele Alboreto, Eddie Cheever, Derek Warwick, 6 p. 14.º Johnny Herbert, 5 p. 15.º Andrea de Cesaris, Mauricio Gugelmin, Stefano Modena, Alex Caffi, Pierluigi Martini, 4 p. 20.º Christian Danner, 3 p. 21.º René Arnoux, Martin Brundle, Jonathan Palmer, 2 p. 24.º Gabriele Tarquini, Philippe Alliot, Olivier Grouillard, Luis Pérez-Sala, 1 p.

## CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1.º McLaren-Honda, 141 puntos. 2.º Ferrari, 59 p. 3.º Williams-Renault, 54 p. 4.º Benetton-Ford, 22 p. 5.º Tyrrell-Ford, 16 p. 6.º Arrows-Ford, 12 p. 7.º Lotus-Judd, 9 p. 8.º BMS Dallara-Ford, 8 p. 9.º Onyx-Ford y Brabham-Judd, 6 p. 11.º Minardi-Ford, 5 p. 12.º March-Judd, 4 p. 13.º Rial-Ford, Ligier-Ford, 3 p. 15.º AGS-Ford y Lola-Lamborghini, 1 p.



## RALLYES

LOUBET  
GANO EN CHIPRE

El francés Yves Loubet, al volante de un Lancia Delta Integrale de la escudería Grifone, ha logrado la

victoria en el Rallye de Chipre, última prueba puntuable con máximo coeficiente para el Campeonato de Europa de Rallyes aventajando en sólo 13 segundos a su compañero de equipo, el italiano Fabrizio Tabaton sobre un coche de similares características.

Loubet conocía algunos problemas por la gran polvareda de los primeros tramos y se retrasaba, pero en los últimos Tabaton levantaba el pie para que su compañero lograra terminar el Campeonato como lo había comenzado, con una victoria. La clasificación del Campeonato de Europa ha sido la siguiente: 1.º Loubet (Lancia Delta Integrale), 2.740 puntos; 2.º Droogmans (Ford Sierra Cosworth), 1.940; 3.º Arletti (Lancia Delta Integrale), 1.230; 4.º Tabaton (Lancia Delta Integrale), 970; 5.º Liatti (Lancia Delta Integrale), 920 puntos.

## PRODUCCION

CAMBIOS  
PARA EL 90

La temporada 90 del Campeonato de España de Velocidad va a ser diferente a la actual. Como primer aspecto, la denominación vuelve a ser «Campeonato de España de Velocidad en Circuito». Un segundo aspecto es el retorno de Pérez de Vargas, que sustituye a Hemegildo Baylos. Se pretende dar más interés a un campeonato mermado por las complejidades técnicas.



## Boxes

El Rallye de los Faraones ha comenzado con buen pie para los españoles. Miguel Prieto ha sido tercero, justo detrás de los intocables Peugeot de Vatanen e Ickx. Babbler, Porcar y Serviá se han colocado entre los primeros. En motos, Carlos Mas, con dolencias en una rodilla, se colocó el decimotercero.

En la última reunión de la FISA relacionada con el tema de los raids, Seat realizó una propuesta sobre la ampliación de la reglamentación sobre los vehículos de tipo prototipo de 4 años, y la obligación de que los cambios de la reglamentación sean avisados con 24 meses de antelación.

Estas propuestas fueron apoyadas de manera mayoritaria por los asistentes y muy probablemente sea aprobada en breve.

Los próximos días 6, 7 y 8 de octubre se dispu-

tará en el circuito de Soto del Real la primera Copa Nacional de Karting en sus categorías Iniciación y Cadete. Una interesante iniciativa que cuenta con el apoyo del Ayuntamiento de la localidad madrileña de Soto del Real.

El piloto francés Alain Orelle no participará en el Rallye de Antibes campeonato francés de rallyes para de esta manera dedicarse plenamente a entrenar el San Remo, prueba mundialista en la que deberá luchar por conseguir el título en la Copa del Mundo de grupo N.

Sigala y Grouillard son los dos hombres que luchan por el título de la Europa Cup en la primera temporada que este campeonato se disputa al volante de los Renault 21 Turbo. El italiano Sigala comenzaba muy fuerte el Campeonato, pero Grouillard le sigue aunque con una cierta distancia. En estos momentos la diferencia entre ambos pilotos es de 25 puntos.

El equipo de General Motors Euro Sport no participará de manera oficial en el Rallye San Remo, pero sí lo hará con un potente equipo en el Rallye de Inglaterra,

RAC, que cierra el Campeonato del Mundo. Los pilotos para esta participación serán Sepp Haider y Matts Jonsson, mientras que inscrito por el equipo de Gran Bretaña estará el piloto inglés Malcolm Wilson, que realizara una magnífica carrera en el Rallye de Australia.

Con su victoria en el Raid Mijas, el piloto bilbaíno Agustín Royo es líder destacado del Campeonato Nissan 4 x 4. El triunfo de Royo en esta prueba, unido al abandono de su compañero de equipo Biamonti, le da una importante ventaja en el Campeonato, que lidera con 150 puntos, mientras que su rival, Biamonti, cuenta con 107.

Juan Serdá sigue terminando carreras en su periplo en el británico de Fórmula 3. Sus dos últimas actuaciones se han saldado con sendos octavo y décimo lugares en la categoría. El primero lo realizó en Silverstone, mientras que el segundo fue en Donington bajo una persistente lluvia. Para la temporada 90 es casi seguro que dispute el británico de Fórmula 3.000 siempre a los mandos de un Reynard, con el apoyo de Bel-Ray.

IX SUPERPRESTIGIO  
SOLO-MOTO  
POR FIN  
GARRIGA

Juan Garriga no ha desaprovechado su última oportunidad del año para vencer una carrera. No es el Superprestigio un Gran Premio puntuable para el Campeonato del Mundo, pero no faltaba nadie, incluso había otro piloto además de los habituales. Se trata de John Kocinsky, el prometedor yanqui protegido de Kenny Roberts. Ha sido el mejor de los entrenamientos, pero en la primera de las tres mangas de las que constaba la carrera debió abandonar con el cigüeñal de su Yamaha roto nada más cumplirse el segundo giro. Así las cosas, Carlos Cardús dominaba de principio a fin pese al acoso de Sito Pons, que a pesar de varios intentos no lograba adelantarlo. Garriga había arrancado en la cola, pero lograba ser tercero por delante de Barros, Bradl, Roth, Puig y Amatriain. En la segunda, Kocinsky no dio opción alguna a sus rivales, de los cuales Garriga era segundo tras haber remontado nuevamente por causa de una mala salida. Tercero era Sito y le

seguían Cardús, Puig, Barros y Amatriain. La tercera manga iba a ser decisiva y en ella de nuevo se asistía a una demostración del americano, pero que sólo le servía para el honor dado el fiasco de la primera. Esta vez era nuevamente Garriga el segundo y si había arrancado mejor que en las anteriores, debió luchar con Sito Pons para lograr su objetivo. Esta segunda plaza le daba



Un buen comienzo del Superprestigio. Jordi Pujol se paseó por el circuito

el triunfo final por delante del piloto de Campsa y de Kocinsky, mientras que Cardús era cuarto.

En el octavo de litro Crivillé fue el gran vencedor tras imponerse con autoridad en la primera manga y ser segundo en la segunda, tras un Hans Spaan muy veloz que marcó la vuelta rápida en ambas mangas. Con ello el holandés era segundo de la general por delante de Aspar, que estrenaba en su Derbi una horquilla monobrazo.

El circuito de Calafat estrenaba su nuevo trazado, ahora mide 3,5 kilómetros, lo que le permite obtener la homologación internacional: el próximo año podrá albergar una prueba del Mundial de Superbikes.

Texto y fotos: J. L. Aznar

## CLASIFICACION FINAL

125 c.c.: 1.º A. Crivillé (JJ-Cobas), 27 puntos. 2.º H. Spaan (Honda), 23 puntos. 3.º «Aspar» (Derbi), 20 puntos. 4.º S. Prein (Honda), 17 puntos. 5.º K. Unemoto (Honda), 14 puntos. 6.º E. Gianola (Honda), 11 puntos.

250 c.c.: 1.º J. Garriga (Yamaha), 34 puntos. 2.º S. Pons (Honda), 32 puntos. 3.º J. Kocinsky (Yamaha), 30 puntos. 4.º C. Cardús (Honda), 29 puntos. 5.º A. Barros (Yamaha), 21 puntos. 6.º A. Puig (Yamaha), 15 puntos.



Juan Garriga no desaprovechó su última carrera. El piloto de Yamaha fue el más regular



Crivillé continúa imponiendo su ley en el cuarto de litro. Tan sólo Spaan fue capaz de seguir su ritmo





BALLESTA

ES TU PRIMERA MOTO, ¿VERDAD?



## Crivillé-Aspar, el nuevo duelo en 250



**R**IANSE ustedes de los dimes y diretes de la jet-set. Olvídense de la campaña electoral y céntrense en un tema que es mucho más apasionante. Aquí, en Cataluña, no se habla de otra cosa que de la movida motociclista.

**Sito Pons** regresa de probar la 500 con una sonrisa de oreja a oreja. **Crivillé** rompe con **JJ** con una frivolidad que sólo se explica si tiene ya amarrada una moto oficial. Aspar acaba de deshojar la margarita y sólo tiene claro una cosa, no quiere montar su propia escudería y prefiere ir de contratado millonario. **Cardús** refuerza su equipo y ficha al técnico americano que puso a pun-

to las máquinas de **Spencer**, **Gardner** y **Mamola**. **Torrentegui** se deja querer por **Honda** y **Derbi**, pensando que le están dejando un hueco en 125 que es su gran oportunidad.

Sucedan cosas tan curiosas como que existen un par de campeones mundiales sin moto todavía pero con sponsor asegurado. Nos referimos a los hombres que se verán la próxima temporada las caras en el cuarto de litro. **Crivillé** es el brillante en bruto de **Marlboro España** y **Aspar** lleva a sus espaldas a un tándem que asegura tranquilidad económica: **Cepsa-Ducados**.

Crivillé tiene prisa. Tras ganar en 125, no quiere saborear el título y buscar el doblete. Quiere subirse a la 250

pensando en que antes de **dos años** estará entre los grandes del **medio litro**. Es la decisión de un valiente, de un audaz, de un hombre que confía ciegamente en sus posibilidades. No le preocupa excesivamente el dinero, no le deslumbra la posibilidad de acumular un gran palmarés de victorias. **Quiere ser un auténtico número uno**, y es perfectamente consciente de que con Sito y Garriga luchando con los americanos esta categoría acaparará toda la atención. No quiere perder este tren.

A **Aspar** le sucede algo similar. No le seduce el camino fácil de seguir en Derbi. Quiere subir un peldaño y piensa que en JJ puede lograr un equipo íntegramente español, motos, piloto y patrocinadores, capaz de doblegar al imperio japonés. Esta es su meta.

A todo esto, el pasado fin de semana **Sito** y **Garriga** se despidieron en el ampliado **Calafat** de la categoría que les lanzó al mundo. Ya pueden olvidarse de Cornú, Roth y compañía. Ahora deberán mirarse en el mismo espejo que **Rainey**, **Gardner** y **Schwantz**. No nos negarán que el panorama resulta apasionante. No en vano, España es la primera potencia motociclista del mundo.

No sabemos si el PSOE sacará mayoría absoluta el 29 de octubre ni con quién se casará el Príncipe Felipe, pero lo que sí tenemos muy claro es que nuestros pilotos en 1990 volverán a tener en su mano la llave del éxito.



J. M. CASANOVAS



# ORO LIQUIDO PARA SU MOTOR



rendimiento; reduce el consumo; protege su motor de la oxidación y la corrosión; dura más y permite ampliar los intervalos entre cambios de aceite, funciona a pleno rendimiento a cualquier temperatura, y, en definitiva, ofrece una protección superior y una conservación más duradera.

Repsol Sintético es el lubricante ideal para todo tipo de vehículos, gasolina o diesel.

Repsol Sintético. Oro líquido para su motor. Para llegar muy lejos.

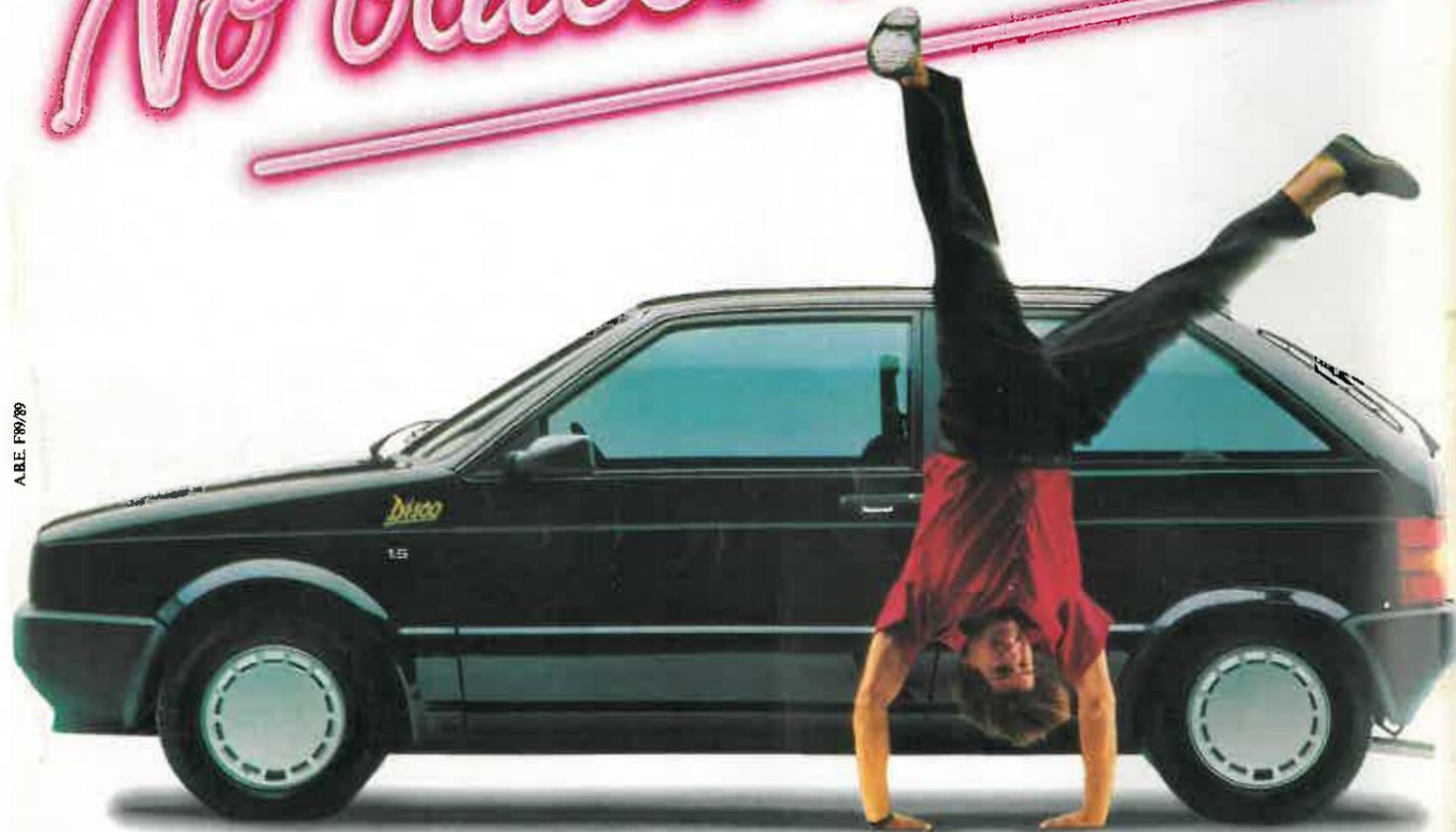
La investigación tecnológica ha dado sus frutos: Repsol Sintético, el lubricante más avanzado para el motor de su vehículo.

Porque Repsol Sintético es la clave de un mayor



NUEVO SEAT IBIZA II DISCO

No bailes con otro



El nuevo IBIZA DISCO es tu pareja ideal. Todo un IBIZA II con un estilo muy personal.

Así es el nuevo IBIZA DISCO: Serie Limitada.

- Marcajes exclusivos. ● Motor System Porsche.
- Suspensión BTN ● Sistema de frenos cruzados.
- Motorizaciones 0.9, 1.2, 1.5 y 1.7 Diesel.
- Hasta 90 CV. ● 3 y 5 puertas. ● Tapicería y acabados interiores exclusivos.

Y todo el equipamiento de un IBIZA II que, además, ahora te cuesta menos.

DESDE **950.000 PTAS.**

Precio final recomendado (IVA y transporte incluidos).

NUEVA GAMA IBIZA DISCO				
Motorizaciones	0.9	1.2	1.5	1.7 Diesel
Potencia	44	63	90	55
Precio final recomendado (*)	950.000	1.070.000	1.160.000	1.160.000

(\*) En versiones 3p., IVA y transporte incluidos. (Península y Baleares)

Y este mes, además, al comprarte un IBIZA te ahorras hasta

**200.000 PTAS.**

Por tu viejo coche te damos la mejor tasación y **90.000 ptas. más.**

Y te ahorras hasta **110.000 ptas. (\*)** si financias tu nuevo SEAT IBIZA con FISEAT a 4 años. ¡No pagas intereses en los últimos 18 meses!

Infórmate ya en tu concesionario SEAT.

EJEMPLO FINANCIACION IBIZA 5p. GLX 1.5 A 4 AÑOS			
Precio final recomendado	1.534.000	Total financiado	2.084.104
Entrada inicial	153.400	T.A.E. (incorpora el ahorro de intereses)	19,85%
Plazos	30 de 42.569	Ahorro	112.608
	18 de 36.313		

(\*) Según versiones.

**SEAT. MAS POR MENOS.**

**SEAT**  
Grupo Volkswagen



PRUEBA DEL VECTRA 2.000 16 VALVULAS

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

7 de octubre de 1989

Núm. 311 • 275 ptas.

LA REVOLUCION FRANCESA

EXCLUSIVA



EL NUEVO PEUGEOT 605 Y SUS RIVALES



**BMW 530 i**

**CITROËN XM**

**OPEL SENATOR**



FOTOS ESPIA

LOS JAGUAR DE LOS 90

