

MERCADO: TODAS LAS OFERTAS MARCA A MARCA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

2 de diciembre de 1989

Núm. 319 • 275 ptas.



JAPON, IDEAS IMPOSIBLES



"ROBIN" SAINZ DE LOS BOSQUES

COMPARATIVA

NUMEROS UNO



OPEL KADETT 1.4 LS • R-19 GTS
FIAT TIPO 1.4 • FORD ESCORT 1.3 CL • PEUGEOT 309 GR



PAG. 78: MOTOS: SALON DE MILAN

Políticos y automóvil

UNA vez más y otra también, los políticos hacen gala de una flagrante falta de imaginación cuando afrontan temas relacionados con el automóvil. La última genialidad ha tenido lugar en la capital de España. Los responsables de IU en el Ayuntamiento de Madrid han sugerido un referéndum en el que los ciudadanos voten la descabellada propuesta que se les ha ocurrido. Por un lado, sugieren que los automovilistas se abstengan de acceder a los siete distritos del centro, la llamada «almendra central», salvo que lo hagan a pie o a través de los servicios públicos. Por otro, limitar la circulación de los automóviles a los días pares o impares, según su número de matrícula.

La idea es tan vieja como desafortunada. En otros tiempos, anteriores detractores del automóvil defendieron tal iniciativa. Fueron los mismos que demostraron su incapacidad para prever el desarrollo del parque automovilístico. Si entonces hubieran adoptado soluciones para que los transportes públicos se dimensionaran de forma suficiente, las calles de Madrid no presentarían el triste panorama actual. Con mayor o menor acierto, las iniciativas tomadas en Madrid, se han trasladado a otras capita-

les de provincia. La última sugerencia es poco razonable cuando el ciudadano se plantea la posibilidad de utilizar otros medios de transporte alternativos y no los encuentra. Las iniciativas de los políticos deben canalizarse en esa dirección. Hace ya más de diez años se empezó a hablar de las estaciones de intercambio a la entrada de las grandes ciudades. Esos aparcamientos disuasorios, bien conectados con los servicios públicos sí pueden animar a los ciudadanos a dejar su coche y subirse en el metro o en el autobús. Pero si no hay alternativas, no se les puede pedir que se olviden del automóvil para desplazarse al centro.

El «pacto por Madrid» debe ser algo positivo y con iniciativa; no restrictivo. Primero hay que solucionar el mal. A continuación, serán los propios conductores quienes valorarán en su justa medida las ventajas de tales soluciones. Lo que no hay que hacer es aplicar el dicho «muerto el perro se acabó la rabia». Afortunadamente, el concejal de tráfico de Madrid, Eduardo Larraz, ha sugerido

potenciar primero los transportes de cercanías y los aparcamientos para intercambios. Ahora, lo que hace falta saber es si esto se va a hacer de verdad.

Alberto Mallo



PENNZOIL PROTECCION LIMITE.



LUBRICANTES PENNZOIL. N.º 1 EN U.S.A.

Las carreras de Dragsters, no sólo son uno de los más llamativos espectáculos de los Estados Unidos, son también un banco de pruebas donde se experimentan grandes avances tecnológicos en mecánica del automóvil, los motores funcionan al máximo rendimiento. Una de las claves en esa lucha es la lubricación. Las altas temperaturas y la enorme fricción a la que se somete a las

máquinas hacen que el aceite sea tan importante como el propio combustible. Por eso la gran mayoría utiliza Pennzoil en las competiciones. Y por eso, la gran mayoría de los automovilistas norteamericanos usan alguna de las variedades de lubricantes Pennzoil en sus motores. A partir de ahora también usted puede hacerlo. Pennzoil se vende ya en España.

SUMARIO

- 6 PUNTO DE MIRA
- 10 FUERA DE SERIE Mazda 929 Spirit
- 13 LO ULTIMO BMW M-3 Sport Evolution
- 16 AL VOLANTE Nissan Skyline GT-R
- 18 Gama Opel 90
- 24 MERCADO Ofertas fin de año
- 26 PRECIO COCHES NUEVOS
- 39 ECONOMIA El MOPU, severo con las obras
- 46 FRENTE A FRENTE Kadett 1.4 LS y sus rivales



- 56 FRENTE A FRENTE Lada Samara y Skoda Favorit
- 66 AL VOLANTE Fiat Uno 70 SX ie
- 72 ACTUALIDAD Trabant: el coche de la fuga
- 99 AUTOSONIDO
- 102 REPORTAJE Concurso Honda
- 107 DEPORTE Rallye de tierra de Madrid
- 112 Rallye del RAC
- 120 A todo gas
- 122 JUAN BALLESTA Y CATALUÑA EXPRESS

Motor 16



INFORMACION Y REVISTAS S.A. Presidente: Juan Tomás de Salas. Director General: José Luis Samaranch. Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Redactor jefe: José María Cernaudo. Redactor jefe gráfico: Gigi Corbetta. Director de arte: Olegario Torralba. Jefes de sección: María Jesús Benoit (Edición), Angel Marco (Magazine), Alfonso J. Nieto (Fotografía), Víctor Piccione (Producto), Raúl Rodríguez (Economía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Andrés Mas, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (París), Daniel Monteverde (Tokio), Giancarlo Perini (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: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Ángel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Subdirectora de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: María 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 Calzina Rosé y María Arnau. Pso. de 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) 49.22.11. Delegado Zona Levante: Manuel Huerta. Barón de Carcer, 48-9º. 46001 Valencia. Tel: (96) 352.26.18. Sección Comprar y Vender: María Jesús Sánchez (Madrid), Loles Peyra (Barcelona). Director Administrativo Financiero en funciones: José Manuel Oter. Gerente en 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. Telefax: 407.24.22. Suscripciones: Pepa Urizarra Valls. Teléfono: 268.04.02-03. Fotocomposición: Galería, S.A. Alfonso Gómez, 42. Madrid 28037. Fotomecánicas: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Impresor: COBRHIL. Crta. Ajalvir a Torrejón, Km. 3,379. Polígono Industrial Comar. Dirección Técnica: José María Herranz. Dirección de Producción: Roberto Parras. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. Madrid 28037. Teléfono: 327.13.38/327.15.67/327.14.53/327.15.25.

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.



Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 275 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extrajeros: Luxemburgo, 118 francos lux., Portugal, 440 escudos, Uruguay, 3.500 pesos.

SERIE 5 DE BMW
CUALQUIER PARECIDO CON NUESTRA SERIE 7
NO ES PURA COINCIDENCIA.



El éxito de nuestra Serie 5, reflejado en los elogios de la crítica especializada, se basa, sobre todo, en ofrecer un perfil muy definido a quienes saben que un automóvil dice tanto de sí mismo como de quien lo posee.

Personas que esperan que su automóvil refleje exactamente lo que

ellos desean. Ni más ni menos.

Que entienden el máximo en confort y seguridad como conquistas irrenunciables.

Que reconocen la superioridad de las grandes berlinas BMW sobre el resto, pero personalmente prefieren verla traducida en otras dimensiones.

El equilibrio perfecto.

En la Serie 5 encuentran la imagen de las grandes berlinas de lujo, pero para estas personas el lujo son sus proporciones.

Y la posibilidad de elegir. Por ejemplo, entre seis motorizaciones de seis cilindros, entre 2 y 3,5 lit.,

que incluyen una versión turbodiesel, y hasta 315 CV. de potencia.

La posibilidad de elección es tan amplia como la gama de precios, en la que el equilibrio es norma.

En cualquiera de las versiones elegidas, la seguridad al más alto nivel: los frenos más eficaces de la cate-

goría, sistemas ABS y ASC (control automático de la estabilidad), carrocería de alta rigidez con amortiguadores bitubo de gas a presión y la fortaleza de su habitáculo envolviéndolo todo.

En definitiva, rasgos que algunos reconocerían en nuestra Serie máxi-

ma pero prefieren disfrutar en nuestra Serie 5.

Las coincidencias, pues, existen. La mayor es que ambas series son BMW.





En voz baja

• El optimismo es la nota dominante en Opel-General Motors. El director general de marketing para el mercado español está convencido de que en los seis primeros meses del 89 han crecido un 10,8 por ciento. Vermeerberger cree que la cifra final de matriculaciones de turismos para el 89 superará 1.100.000 unidades y que el año 90 se saldrá con 1.090.000 unidades.

• Rover ultima ya sus sorpresas para el mercado español; la primera de todas se llama Rover 820 cinco puertas y va a estar disponible desde los primeros días del mes de noviembre. Para primeros de año está prevista la llegada de los Rover 800 de la segunda generación.

• El Código de la Circulación podría reformarse en el capítulo destinado a las dos ruedas y se contempla la posibilidad de segmentar el carné A2 para motocicletas en relación con la cilindrada, inferior o superior, a los cuatrocientos centímetros cúbicos. En países donde ya existe este sistema no se han registrado diferencias notables en el número de accidentes.

GARAJES

CONTRA EL PEAJE URBANO

EL Gremio de Garajes de Barcelona se ha manifestado en contra de las últimas medidas del Ayuntamiento de la Ciudad Condal, medidas que incrementarán las tarifas de los aparcamientos. Según el Gremio estas medidas castigan a los automovilistas más conscientes, los que pagan por

aparcarse bien. El gremio ha propuesto: la potenciación de ayudas para la construcción de aparcamientos, la intervención directa de la Guardia Urbana y la mejora de los transportes colectivos.

SEAT

AMPLIACION DE INVERSIONES

SEAT va a ampliar sus inversiones en los próximos años en unos ciento



veinte mil millones de pesetas, según ha anunciado en Francfort el presidente del Consejo de Dirección de la compañía, Juan Antonio Díaz Alvarez. Una parte de este incremento se destinará a Martorell. A la inversión total de seiscientos cuarenta mil millones prevista hay que añadir más de ciento sesenta mil millones, que se dedicarán a gastos de desarrollo, necesarios para la materialización de la nueva gama de productos de la marca.

GOLF GTI 16V

A TAL SEÑOR...

EN la comparativa publicada en el número 316, prueba en la que enfrentábamos el recién comercializado BMW 318is con el popular Volkswagen Golf GTI 16v omitimos algunos datos en el cuadro de equipamiento, datos referentes al Golf de la importancia de: los asientos delanteros deportivos, con el asiento del con-



ductor regulable en altura, faros antiniebla y computadora de viaje, todos ellos montados en serie.

GENERAL MOTORS

VENTA DE PARTE DE ISUZU

LA multinacional norteamericana General Motors va a vender un 5,4 por ciento de su capital en la firma japonesa Isuzu, venta

DERBI VARIANT

CON ARRANQUE ELECTRICO

DERBI acaba de presentar la última versión de su ciclomotor Variant, acaba de presentar el Variant Start Arranque Eléctrico con puesta en marcha encomendada a un motor de arranque y una batería. El precio del último Variant se mueve en torno a las 150.000 pesetas. El nuevo ciclomotor se caracteriza por el color gris acero de su carrocería, con decoraciones fluorescentes de estilo «hightech», alta tecnología, por su reloj digital, así como por las variaciones en el diseño del guardabarros y en el portaequipajes.



CITROËN XM

COCHE DEL AÑO

LA elección del Coche del Año, realizada mediante la votación de cincuenta y siete periodistas especializados de diecisiete países europeos, ya tiene ganador. Se trata del Citroën XM que, con 390 puntos, se destaca significativamente de su más inmediato seguidor, el espectacular Mercedes SL descapotable, que consiguió 215 puntos. A este lujoso deportivo le ha pisado los talones el nuevo Ford Fies-



ta a tan sólo un punto, con 214. Por detrás de estos tres modelos, que han captado la atención internacional de los votantes, se han clasificado por el siguiente orden el Honda

Accord, Mazda 323, Audi V8, Daihatsu Aplaue, Nissan 200 SX, VW Corrado, Nissan Máxima, Subaru Legacy, Nissan Prairie, Suzuki Swift y Hyundai Sonata. A esta

lista de los inicialmente propuestos para el galardón habría que sumar al Skoda Favorit y Yugo Florida, que no han conseguido ningún punto en la clasificación final.

suiza. Luis Sarda, formado en la Escuela de Bellas Artes madrileña, creó el cartel con un ordenador, representando un prototipo con formas muy esquematizadas.

INDUSTRIA

SIV REFUERZA A FIAT

LA Instalación de la Sociedad Italiana del Vidrio (SIV) en El Ferrol, aprobada la pasada semana, va a suponer una inversión de diecisiete mil quinientos mi-

llones de pesetas, de la cual el Estado español va a subvencionar un 60 por ciento. Esta aprobación supone un reforzamiento de la posición de Fiat en su intento de hacerse con Enasa, ya que es el principal cliente de vidrio para automóviles de SIV.

BARCELONA

QUIMICA Y AUTOMOVIL

EL Colegio Oficial de Químicos de Cataluña junto con la Agrupación de

Químicos de Cataluña y Baleares han organizado el II Congreso de Química del Automóvil en Barcelona. Este congreso tratará de las pinturas, lubricantes y los diferentes fluidos.



Verde y Rojo



Con pleno en todos los sorteos a Repsol por la campaña publicitaria que regala cada día un Nissan Patrol hasta primeros de año. Todos los compradores de una lata de aceite Repsol pueden participar en esta interesante promoción.

Y a gritos al insigne Ayuntamiento madrileño capitaneado por el señor Rodríguez Sahagún, responsables de una idea fastuosa, el «levantamiento» de la plaza de Cristo Rey sin tener en cuenta las necesidades de los hospitales que la rodean. Los gritos de los madrileños se unen a los gritos de los enfer-

mos que claman ante esta falta de previsión.

Y con imágenes tridimensionales a la serie televisiva Hercules Poirot, una de las series estelares de la primera cadena de TVE, por el magnífico tratamiento dado a los automóviles. El investigador «bigotudo» sale rodeado de una colección excepcional de automóviles inolvidables, de automóviles bellísimos restaurados a la perfección.

Al presidente de Seat. Su petición de aplicar barreras infranqueables a los coches japoneses hasta 1999 no parece de recibo cuando todo apunta a una internacionalización del comercio mundial. Es un proteccionismo caduco.

que reducirá su participación de un 40,2 a un 38,2 por ciento. El valor de la venta permitirá al gigante de la automoción mundial mejorar la cuenta de resultados de este año.

LUIS SARDA

TODO UN GENIO

LUIS Sarda, un diseñador español de 28 años de edad, es el responsable del cartel anunciador de la 60 edición del Salón de Ginebra. Su obra, titulada «el auto-móvil» ha merecido las mejores críticas por parte del comité de selección del Salón, un comité que eligió su obra hace casi dos años y que decidió reservarla para un momento tan histórico, para la edición del año 90, sesenta aniversario de la cita automovilística en la ciudad

SAAB EN EL 90

DE NORTE A SUR

LOS acontecimientos se están sucediendo a un ritmo trepidante: Saab está, cada día que pasa, más cerca del grupo Fiat y las últimas declaraciones de Giovanni Agnelli, el número uno de la empresa italiana, confirman esa aproximación. Los rumores más consistentes hablan de unos acuerdos sus-

critos ya entre Saab y Lancia que darán vida a una firma conjunta dedicada a la fabricación de automóviles de turismo; en esos acuerdos sólo estará presente Saab como constructor de coches, no como constructor de camiones, autocares y aviones. El concierto final permitirá sustituir el veterán Saab 900 por un modelo nuevo, por el coche que aparece en el dibujo, creado sobre la base de los Lancia Dedra. La unión hace la fuerza.

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.m/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.





MAZDA 929 SPIRIT

LUJO DE ORIENTE, LUJO DE OCCIDENTE

BAJO un nombre sugerente, Spirit, un nombre repleto de encanto, se esconde un prodigio de lujo diseñado y realizado por los especialistas de Tecnitrade, los importadores de Mazda en nuestro país. Bajo la denominación Spirit se esconde un familiar de gran nivel que no tiene nada que envidiar a los mejores productos alemanes y británicos, monarcas indiscutibles de la madera y el cuero.

Los Mazda Spirit by Tecnitrade que ya están saliendo a la luz, en cantidades mínimas, casi con cuentagotas, son un prodigio de calidad, de confort, coches cuyo precio en el mercado español no baja de los siete millones de pesetas, una cifra alta pero ajustada al valor del conjunto si se tiene en cuenta no sólo el equipamiento original, sino también el despliegue de elementos personalizados, los elementos extras que caracterizan a este oriental recudado en nuestro país, en las proximidades de Madrid.

Las diferencias entre los Spirit y los 929 normales saltan a la vista nada más abrir la puerta y llegan a invadir, incluso, las fosas nasales. En efecto, el cuero trabajado con esmero, curtido con las mejores técnicas tradicionales produce un aroma inconfundible, embriagador, el aroma que ha caracterizado desde siempre a los automóviles más nobles, a los Rolls-Royce o los Ferrari.

Los tapiceros han cuidado cada butaca, cada recubrimiento de las puertas han realizado con mimo; las costuras están disimuladas con esmero, las arrugas han desaparecido por com-

pleto y los tonos se han igualado a la perfección.

El Spirit es un prodigio de calidad y

para sentirlo de una forma física, basta acariciar los listones de madera de nogal que cubren el cuadro de instrumentos o la parte superior de las puertas; es como pasar la mano por una pieza de seda.

Esa elegancia europea, bien hermanada con la técnica nipona, ha llegado incluso al piso del espacio habitable. Las alfom-

brillas clásicas, de plástico, han dejado su lugar a unas de lana pura que acogen a los pasajeros con voluptuosidad.

El 929 más lujoso del mundo ha llamado la atención de los directivos de Mazda. En Japon están valorando la idea de incluir el Spirit dentro de su oferta; La imagen de este modelo tiene la categoría suficiente para competir con los nombres más señeros dentro del mercado del prestigio.

Los especialistas de Tecnitrade, verdaderos enamorados del automóvil, han hecho un trabajo de gran calidad, un trabajo excepcional.

Angel Marco





Peugeot 205 Inimitable como tú.

TU PEUGEOT 205 TE HACE INIMITABLE. COMO TÚ QUIERES SER. Y ES QUE EL PEUGEOT 205 ES UN AUTOMOVIL CON ESTILO PROPIO. INIMITABLE.

CON UN EQUIPAMIENTO QUE SEDUCE POR CONFORT: ELEVALUNAS ELECTRICAS, CIERRE CENTRALIZADO DE PUERTAS E INCLUSO AIRE ACONDICIONADO. INIMITABLE.

CON TODA LA FUERZA E INDEPENDENCIA QUE SIEMPRE HAS DESEADO ALCANZAR: HASTA 130 CV., DESDE 3,9 L. A LOS 100 KM Y MAS DE 1.200 KM SIN REPOSTAR. INIMITABLE. Y UNA GAMA JOVEN Y ATRACTIVA PARA ELEGIR EL QUE MAS SE ACERQUE A TU IMAGEN: GASOLINA O DIESEL.

MANUAL O AUTOMATICO, 3 O 5 PUERTAS, CABRIOLET... HASTA 18 MODELOS DIFERENTES. INIMITABLE COMO TÚ.



PEUGEOT 205
Contigo al fin del mundo.



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados **Esso**

BMW M-3 SPORT EVOLUTION

MAS CABALLOS

TRES años después de la aparición del BMW M-3, se anuncia la producción de una segunda evolución, aún más potente y que se fabricará como serie limitada de 500 unidades.

El pasado año, apareció también una primera evolución, de 500 ejemplares que se agotó en pocos meses. Lo cierto es que el M-3 está constituyendo un éxito comercial que los responsables de la firma bávara no sospechaban y que se traduce en la venta de casi 15.000 unidades desde su aparición.

La producción de estas versiones más potentes, obedece a la homologación a que obligan los diferentes reglamentos deportivos internacionales para poder participar en competiciones. Así, para homologarse en grupo A hay que fabricar 5.000 ejemplares en un año y para homologar algunos órganos mecánicos, hay que fabricar un 10 por ciento, es decir, los 500 ejemplares de cada «evolución».

En este segundo paso, el M-3 recibe un motor de mayor cilindrada, de 2,5 litros, con lo que se iguala a su gran rival, el Mercedes 190 2,5 16V, pero frente a los 204 del coche de la estrella, el M-3 anuncia nada menos que 238 CV con catalizador, 18 más que la anterior evolución y 38 más que el M-3 de serie.

La cilindrada pasa pues de

2.302 centímetros cúbicos a 2.467, gracias a un aumento de la carrera y del diámetro de los pistones. La potencia específica pasa a ser de 95,5 CV/litro, todo un record para motores atmosféricos de serie, lo que permite reducir la relación de compresión que ahora es de 10,2:1 en vez de los 10,5:1 de la versión de serie. El aumento del diámetro ha permitido también un di-

metro mayor de válvulas y entre las modificaciones del motor cabe señalar también un nuevo sistema de refrigeración de los pistones por proyección de aceite y válvulas de escape de sodio para mejorar también la refrigeración.

Además de estas modificaciones en el motor, que han proporcionado el incremento de potencia, el Sport Evolu-



tion añade también una serie de mejoras aerodinámicas. Así, un alerón posterior de mayores dimensiones y de incidencia variable (por medio de tornillos), se combina con un spoiler delantero de diseño nuevo, que provoca un «efecto suelo». La forma específica de este spoiler obliga a que el viento que pasa bajo el coche sea canalizado con ayuda de un deflector aerodinámico, que produce un efecto «Venturi» y por tanto una presión del coche fuera el suelo, aumentando por tanto la adherencia con la velocidad, lo que constituye un efecto aprendido en la práctica de la competición.

Sin diferenciación exterior apreciable, si se ha modificado el habitáculo, que recibe ahora unos asientos tipo «baquet» y un volante de competición, forrado en cuero adherente. Los cinturones de seguridad son rojos.

En cuanto al precio, sólo se ha comunicado que en Alemania costará 85.000 marcos (5.525.000 ptas), lo que significa que difícilmente bajará de los 8 millones en España.



XR2i

LA NUEVA FORMULA

Para los amantes de sensaciones fuertes, ha nacido una nueva fórmula del automovilismo. El XR2i. Fórmula de poder, de superioridad absoluta. La potencia en su máximo exponente, elevada a un motor de inyección electrónica con 1600 cm³ y 110 CV de fuerza. Fuerza que traducida a velocidad punta, supone 192 km/h.

Furia en el asfalto, capaz de pasar de 0 a 100 km/h en 9,8 segundos. Para el XR2i cada curva es un reto. Se adhiere a ellas con ímpetu. Sus llantas de aleación y neumáticos 185/60 HR x 13 le ayudan a no perder un milímetro de estabilidad.

En el interior la suavidad de su volante deportivo, la comodidad de sus asientos envolventes, transmiten pasión a todo aquel que esté al mando.

Porque el XR2i es emoción que pocos han experimentado. La creación de una nueva fórmula.

1.660.000 Ptas.

Precio máximo recomendado, transporte e IVA incluidos.



Equipamiento de serie:

Pre-equipo de radio. Faros antiniebla y de largo alcance. Suspensión deportiva con barra estabilizadora. Llantas de aleación con neumáticos 185/60 HR x 13. Volante deportivo.

Equipamiento opcional:

Techo solar, elevalunas eléctrico, cierre centralizado, radiocassette, antibloqueo de frenos ALB.

Nuevo Fiesta XR2i. Todo un Ford



DURANTE el reciente Salón de Tokio el nuevo Nissan Skyline GT-R estuvo a punto de pasar desapercibido a los periodistas. La sorpresa vino sobre el anillo de pruebas de Toshigi donde la fiera dormida se despertó y reveló su verdadero carácter. Sólo en un Porsche Carrera 2 ó en un Chevrolet Corvette podremos sentir algo igual. Nada en las civilizadas formas del Skyline ni en el cuentakilómetros tarado pudorosamente a 180 kilómetros por hora según las normas japonesas indican que llevamos 280 caballos bajo el capó. Alcanzar 250 kilómetros por hora no es ningún problema para el GT-R, sobre todo por su comportamiento. La tracción es a las cuatro ruedas y éstas son todas direccionales.

Nissan quiere perpetuar la larga sucesión de Skyline que existen desde el año 1957. Para ello ha dado el do de pecho al dotar a este modelo, destinado para el mercado interior japonés, de lo mejorcito de la casa. El motor utilizado ha sido el 2,6 litros de seis cilindros en línea de 24 válvulas en cabeza y dos turbocompresores cerámicos con intercambiador de calor. La versión de carreras para el campeonato de turismos japonés rinde 550 caballos con lo que huelga cualquier comentario sobre las posibilidades del propulsor en cuestión. El resultado son esos

impresionantes 280 caballos que no obstante llegan de una manera tan progresiva y con un par motor tan formidable que desconciertan un tanto en el discreto Skyline coupé de dos puertas (existe también una versión cuatro puertas con tan «solo» 215 caballos).

Una vez descubierto el secreto del GT-R no extraña registrar en el cronómetro 5,5 segundos necesarios para alcanzar desde parado los 100 kilómetros por hora o 13,9 segundos en recorrer los primeros 400 metros. A lo anterior se suma una facilidad de conducción asombrosa. El secreto radica en los sistemas ATTESAE-TS, que controla electrónicamente la tracción a las cuatro ruedas y el Super HICAS que les proporciona el giro óptimo en cada circunstancia.

En el primer caso, un sistema de sensores capta las aceleraciones laterales y reparte hidráulicamente la potencia al eje de las ruedas. El control electrónico está conectado asimismo al sistema antibloqueo de frenos para evitar que influya en las reacciones de la tracción.

En cuanto al sistema direccional Super HICAS, se apoya en un miniordenador para obtener un ángulo de giro que resulta ideal dependiendo de la velocidad y aceleraciones instantáneas. La nobleza del conjunto hace incluso dudar de que vayamos en un cuatro ruedas motrices pues no se experimenta en las curvas ninguna sensación de subviraje, el morro del coche no busca el exterior sino que obedece con gran docilidad la trayectoria marcada. La dirección posee un tacto extremadamente suave gracias a una generosa asistencia hidráulica pero su precisión resulta intachable tanto en curvas cerradas como a alta velocidad.

Instrumentación, tapizados y mandos están cuidadísimos haciendo del Skyline GT-R un coche singular. Singular e inalcanzable pues se fabricarán tan sólo 12.000 unidades destinadas exclusivamente al mercado japonés sin intención por el momento de exportar tal maravilla que perjudicaría notablemente a su hermano de marca, el ZX 300. Como dato anecdótico y soñador, el precio nipón del GT-R es de 4.450.000 pesetas

Hannu Karkainen

NISSAN SKYLYNE GT-R

FIERA CAMUFLADA



FICHA TÉCNICA

NISSAN SKYLINE	
MOTOR	
Disposición	Delantero-longitudinal.
Nº de cilindros	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.568
Diámetro por carrera (mm.)	86,0 X 73,7
Árbol de levas	Doble en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electrónica
Potencia máxima (CV/rpm)	280/6.800
Par máximo (mkg/rpm)	36/4.400
TRANSMISIÓN	
Tracción	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Manual, 5 vel.
FRENOS	
Sistema	Discos con antibloqueo
RUEDAS	
Neumáticos	225/50R16 92V
PESO	
En orden de marcha (Kg.)	1.430
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Velocidad máxima (km/h)	250
Aceleración 0-100 (seg.)	5,5
Consumos	no declarados

Al seis cilindros en línea de 2,6 litros se le ha dotado de dos turbocompresores cerámicos e «intercoolers» consiguiéndose unos impresionantes 280 caballos y un extraordinario par motor.



Los interiores no desmerecen el alarde tecnológico del Skyline GT-R. Poco más se puede pedir a los instrumentos mientras que los acabados son dignos de una berlina de lujo.





GAMA OPEL 90

AÑO NUEVO GAMA NUEVA

dotados de catalizador que utilizarán gasolina sin plomo. Todo ello dentro de la actual dinámica en cuanto a preservar el equilibrio ecológico también en España.

Comenzando por la base de la gama y refiriéndonos en concreto al pequeño Corsa, se ha sustituido el motor de 1,3 litros por uno de mayor cilindrada y par, pero que rinde la misma potencia de 75 caba-

COMO era lógico, la marca Alemana Opel, no ha tardado en reaccionar ante la agresividad comercial de la competencia, y ha puesto en marcha una renovación total de su gama. En este caso los cambios no han sido superficiales sino que se ha llegado más lejos, sustituyendo motorizaciones, aumentando equipamiento y en general revitalizando con una amplia dosis de novedades la ya completa y variada oferta de modelos. Opel además, afronta el año entrante con coches «limpios», modelos



¿Quién ha dicho que el cuerpo humano es una máquina perfecta?

Alguien describió la belleza de las máquinas como igual a la del hombre. Pero la perfección es otra cosa: el hombre no es perfecto... porque no es una máquina.

FESTINA MULTIFUNCTION CRONOGAPHE SPORT.

Características: función cronógrafo 1/100 seg., alarma, calendario, acumulador de tiempo medido en el cronógrafo hasta 12 horas, timer, taquímetro, time memory, 100 metros waterproof.



F
FESTINA



illos. Con el nuevo motor de 1,4 litros que también utilizará el Kadett, se ha pretendido mejorar la respuesta a bajo régimen pues en este caso los 11 mkg de par máximo se consiguen a tan sólo 3.000 revoluciones por minuto. El nuevo motor permite contrarrestar de alguna manera los largos desarrollos que en la marca alemana han decidido seguir utilizando. En consumo, desde luego, están delante, pero convendría saber si es lo que el cliente prefiere.

Para los nuevos Corsa y Kadett 1.4 el fabricante anuncia una velocidad máxima de 170 kilómetros por hora.

También se ha trabajado en un mejor aislamiento de ruidos en las versiones City y Swing del Corsa.

En la gama Kadett, además del nuevo motor se han realizado reajustes que afectan a las versiones GT (acabado deportivo y relaciones acortadas), con una oferta ahora más completa que abarca carrocerías de 3 y 4 puertas con motores de 1,6 y 1,8 litros de cubitaje con inyección. También las versiones menos deportivas con acabado GL, podrán disponer de este último motor.

La gama Kadett ha evolucionado por completo, muestra de ello es que además de



El nuevo motor que montará tanto el Corsa como el Kadett, tiene 1.389 centímetros cúbicos y una potencia de 75 caballos. Las virtudes de esta mecánica, hay que buscarlas en su mayor par, que permite una mejor respuesta a bajas revoluciones.

estas novedades, en el 90 estará disponible un Kadett con caja de cambios automática de tres marchas. Este tipo de cambio, podrá utilizarse acoplado a una motorización de 1.600 centímetros cúbicos, tanto en carrocería de cuatro como de cinco puertas.

Por último, Opel acerca más a los usuarios la posibilidad de conducir un Kadett Cabrio, poniendo en circulación una versión con motor de 82 caballos de potencia, bien equipada y a un precio rebajado en 300.000 pesetas respecto a la actual.

Cabe señalar también, que el Kadett GSi 16V, se comercializará a partir de ahora con la tradicional información analógica de relojes en el cuadro de instrumentos, quedando la digital, disponible en opción. Asimismo, cualquier GSi dispondrá, siempre como posible opción, de relojes analógicos para aquel que lo prefiera.

Los Vectra, y siguiendo así la gama Opel de menor a mayor, cuentan con un equipamiento de serie mejorado y con dos nuevas versiones ampliamente dadas a conocer en

números anteriores. Estas no son otras que las dotadas del motor de 16 válvulas y 150 caballos, una de ellas con tracción total y catalizador.

También Omega y Senator son noticia, gracias a su nueva mecánica de 24 válvulas. O por su nuevo sistema de suspensión trasera multibrazo, que mejora la ya excelente estabilidad de ambos modelos.

Estas dos versiones se comercializan con catalizador aunque siempre quedará la opción de las actuales, que no desaparecen. Al Senator además, se le han introducido algunos cambios en su estética y se ha mejorado su equipamiento, dándole un aire más actual.

Otras novedades atañen a la flota comercial y al segmento del todo terreno, en el que General Motors se introduce de la mano de dos versiones del Isuzu Trooper.

Como ya es habitual el mayor beneficiado de una competencia entre marcas, es el consumidor, que ahora, y de manos de Opel, puede elegir entre una mayor oferta, un equipamiento aumentado y mecánicas puestas al día sin que por ello tenga que desembolsar más dinero.

Andrés Mas

Transforme su habitación en un estadio, en un club de jazz, en un teatro...



...y sólo apretando un botón

Con el Procesador Digital de SONY

Con el Procesador Digital de Sony, usted podrá escuchar un mismo tema como si se encontrara en un gran teatro, al aire libre o en un pequeño club de jazz. Increíble... ¿no?
...Y sólo apretando un botón.

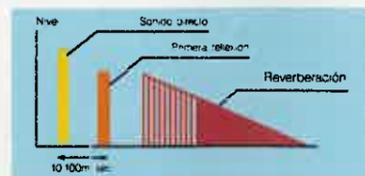
¿Qué es el Procesador Digital?

El DSP o Procesador Digital es un revolucionario componente incorporado en el modelo F-V925 CD de la Serie Feeling, capaz de generar hasta 200 simulaciones de espacios acústicos diferentes para que un mismo tema suene con la ambientación que Ud. desee.

Dispone de tres efectos de cuya combinación se obtienen los diferentes matices de ambientación.

Transforme el escenario de su música con los tres efectos del Procesador Digital

Reverberación: Controlando el tiempo y el nivel de reverberación usted podrá producir la ambientación de una actuación en vivo.



Tres elementos principales del campo de sonido.



F-V701M77

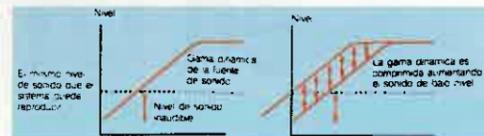


F-V901M77

Ecualizador Paramétrico Digital: Consigue la máxima precisión en la ecualización. Esto se consigue determinando el nivel de tres puntos a lo largo de los 22 segmentos de frecuencia disponible entre 20Hz y 20KHz.



Dinámica: cuando desee escuchar la música a bajo volumen, permite su perfecta audición sin pérdida de matices.



Sonidos que antes eran inaudibles ahora se pueden oír gracias al control de la dinámica.

El revolucionario PROCESADOR DIGITAL de SONY del modelo F-V925 CD de 140+140 vatios de potencia musical, es lo más sofisticado de la Serie Feeling. Pero además SONY presenta otros dos modelos de altas prestaciones:

El F-V901M77 dotado con un amplificador digital de 105 + 105 vatios de potencia musical y Cajas acústicas del tipo APM de 2 vías que le ofrecen una potencia musical admisible de 140 vatios.

Y el F-V701M77 de 90 + 90 vatios de potencia musical cuyas Cajas acústicas de 3 vías tienen también una potencia musical admisible de 140 vatios.

Además, estos 2 modelos de la Serie Feeling cuentan con un reproductor de Compact Disc de octuple frecuencia de muestreo y 18 bits de resolución para que usted disfrute de una pureza de sonido sin precedentes.

La Serie Feeling ha alcanzado la cumbre en tecnología digital.

SONY. El futuro del Audio Digital.

Solicite información llamando gratuitamente al teléfono:

900/37 77 77

SONY
Audio Digital



F-V925 CD

ANIMAR LAS VENTAS

EN los últimos meses del año los fabricantes de automóviles emprenden una desenfadada carrera con el objetivo de alcanzar las cifras de ventas que se fijaron al comienzo del año.

Para conseguir esta meta, las marcas someten a un constante bombardeo a los potenciales compradores. Las ofertas se multiplican y abarcan prácticamente todas las posibilidades. El primer dato que salta a la vista es que esta política es seguida por los fabricantes que tienen un mayor número de modelos situados en los primeros puestos del ranking de ventas, como son Citroën, Ford, Opel, Renault y Seat.

Otros fabricantes, caso de Alfa Romeo, Volkswagen y singularmente Skoda, han entrado en esta dinámica para no perder el tren de los grandes, y a la vez no perder los índices de penetración que habían obtenido en los últimos ejercicios.

Iniciamos este repaso a la actualidad de los fabricantes con Alfa Romeo. La marca italiana no ha profundizado excesivamente en los temas de financiación, pero está llevando a cabo una interesante política de descuentos. En la actualidad, la marca del trébol ofrece un descuento en la compra de las versiones del Alfa 33 que se cifra en 200.000 pesetas.

Citroën centra sus descuentos en tres modelos de su gama, AX, BX y CX. En los AX la rebaja es de 100.000 pesetas, en la serie BX este descuento aumenta hasta las 125.000 pesetas, para concluir con los CX cuyo descuento asciende a 175.000 pesetas. En el caso de los CX hay que hacer una matización, este modelo, que ya ha sido sustituido por los actuales XM, sufrió en los últimos días unas reducciones de precio que llegaron en el caso de las versiones más altas a un millón de pesetas. La única pega de los CX radica en que prácticamente ya no queda una sola unidad en los concesionarios.

Continuando con Citroën, sus ofertas se amplían a la forma de pago en las financiaciones a largo plazo. Así, entregando un 30 por ciento del valor del automóvil en el momento de la compra no se inicia el pago de los recibos hasta abril de 1990.

Por su parte, Ford mantiene las reducciones de precios para los tres modelos que disfrutaban de una mayor aceptación, los Escort, Orion y Sierra. La cantidad a descontar del precio durante la vigencia de esta oferta es de 100.000 pesetas. A esta cantidad en los casos en que se entregue un automóvil destinado al desguace, hay que sumar 50.000 pesetas que es la cantidad mínima que ofrece Ford a los usuarios que

destinen sus vehículos a la chatarra.

El caso de Opel es muy similar al del resto de los fabricantes que realizan estas operaciones. La marca germana inicia sus descuentos con una bajada de 100.000 pesetas en la compra de cualquier versión del Corsa. La compra de los Kadett se beneficia de una oferta de 150.000 pesetas de sobretasación en el usado. Los Vectra y Omega mantienen la oferta de 40.000 pesetas en los vehículos destinados a chatarra.

La marca del león, Peugeot, ofrece en la compra de un 309 gasolina o diesel un descuento en el precio final de 100.000 pesetas.

Renault también materializa sus ofertas en dos modelos, los R-5 y los R-21. En el primero de los casos, los R-5 disponen de una suculenta posibilidad de financiación, sin pagar ningún recibo en los primeros cinco meses, pagando 5.555 pesetas en los siete restantes meses. En el segundo año se pagan 11 cuotas de 13.555 pesetas y una de 47.555 pesetas. El tercer año se aumentan las 11 cuotas a 22.555 pesetas y una de 47.555 pesetas. El resultado final es de un ahorro de 135.000 pesetas en intereses. Además dan 40.000 pesetas como mínimo por el viejo coche. La segunda oferta de que se benefician los usuarios que compren un R-5 y no estén interesados en el supuesto anterior

SERIES LIMITADAS

CADA vez son más los fabricantes que incorporan a sus gamas versiones específicas que se comercializan en series limitadas.

Alfa Romeo cuenta en su gama 33 con el 1.3 Red, un modelo con mayor equipamiento interior y adhesivos laterales. Su precio, IVA, transporte y matrícula incluidos, es de 1.497.000 pesetas. La otra serie limitada que mantiene Alfa Romeo es la del 33 BlueLine 1.5.

De momento los nuevos Citroën AX Image son las únicas versiones de serie limitada que han iniciado su comercialización en estos meses. Los Image incorporan el mismo motor de 1.360 centímetros cúbicos y 60 caballos de potencia que se emplea en las versiones TRS y TZS. El precio de la versión de 3 puertas es de 1.114.640 pesetas y el de la de 5 puertas es de 1.206.982 pesetas.

Ford mantiene los Escort Mark II como serie limitada. Por 1.576.792 pesetas de precio final ofrece la mecánica del Escort Ghia 1.6.

Para festejar sus triunfos en el Mundial de Rallyes, Lancia comercializa dos versiones denominadas World Champion, la 1.3 y la 1.6. Por 1.526.197 y 1.797.918 respectivamente.

En los concesionarios de Opel to-

davía pueden encontrarse algunas unidades del Corsa Joy y del Don Algodón. Sus precios son de 1.316.808 pesetas el Joy y de 1.201.808 pesetas el Don Algodón.

Renault también cuenta en su gama con una serie limitada, los R-5 Saga que se venden con diversas motorizaciones y con la característica general de una terminación completa. El R-5 TL Saga 3 puertas cuesta 1.131.758 pesetas, mientras que el R-5 TL Saga sale por 1.196.759 pesetas.

Rover cuenta con los Metro Red Hot y con los Metro Jet Black. El precio, 1.140.069 pesetas.

es un descuento de 100.000 pesetas. Los R-21 también tienen una rebaja de 150.000 pesetas.

Las ofertas de Seat se centran en el aumento de la tasación del vehículo usado. Si se compra un Marbella, dan 60.000 pesetas como mínimo por el viejo coche. Si el modelo es un Málaga gasolina o diesel son 125.000 pesetas.

Volkswagen únicamente mantiene una oferta, concerniente al Polo Classic. Si se quiere adquirir uno de estos modelos, la marca germana ofrece al comprador un mínimo de 80.000 pesetas por su viejo coche.

Gonzalo Serrano y Javier Solano



ASI ESTA EL MERCADO

MARCA	MODELO	DESCUENTO	OBSERVACIONES
ALFA ROMEO	33	200.000 pesetas	---
ARO	---	---	---
AUDI	---	---	---
BMW	---	---	---
CITROËN	AX BX CX	100.000 pesetas 125.000 pesetas 175.000 pesetas	---
DAIHATSU	---	---	---
FERRARI	---	---	---
FIAT	---	---	---
FORD	ESCORT ORION SIERRA	Todos 100.000 pesetas	Estas 100.000 pesetas son acumulables a la tasación final. Para achatarramiento se destinan 50.000 pesetas.
HONDA	---	---	---
INNOCENTI	---	---	---
ISUZU	---	---	---
JAGUAR	---	---	---
LADA	---	---	---
LANCIA	---	---	---
LOTUS	---	---	---
MASERATI	---	---	Recientemente ha llevado a cabo una rebaja en los precios que en algún modelo ha llegado a 1.000.000 de pesetas.
MAZDA	---	---	---
MERCEDES BENZ	---	---	---
MITSUBISHI	---	---	---
MORGAN	---	---	---
NISSAN	---	---	---
OPEL	CORSA	100.000 pesetas	---

MARCA	MODELO	DESCUENTO	OBSERVACIONES
---	KADETT	---	Sobretasación de 150.000 pesetas acumulables a la valoración final del usado.
---	OMEGA/VECTRA	---	Se mantienen las 40.000 pesetas de prima de achatarramiento.
PEUGEOT	309 gasolina 309 diesel	100.000 pesetas	---
POLONEZ	---	---	---
RENAULT	R-5	---	Hasta mayo de 1990 no se pagan cuotas. Después y hasta que se termina el primer año se pagan 5.555 pesetas. En el segundo año 11 mensualidades de 13.555 y una de 47.555. En el tercer año 11 de 22.555 más las 47.555 hasta completar la financiación a cuatro años. Sobretasación de 100.000 pesetas. Sobretasación de 150.000 pesetas. Estas cantidades no son acumulables a la tasación final.
---	R-21	---	---
ROLLS-ROYCE	---	---	---
ROVER	---	---	---
SAAB	---	---	---
SANTANA	---	---	---
SEAT	MARBELLA MALAGA	---	60.000 pesetas de tasación mínima sea cual sea el estado del vehículo que se deja. 125.000 pesetas, sea cual sea el estado del vehículo que se deja.
SKODA	130 GL	---	La tasación máxima por el coche usado, sea cual sea, es de 200.000 pesetas.
SUBARU	---	---	---
SUZUKI	---	---	---
TOYOTA	---	---	---
UMM	---	---	---
VOLKSWAGEN	POLO CLASSIC	---	Tasación mínima de 80.000 pesetas.
VOLVO	---	---	---

OFERTAS
FIN DE AÑO

COCHES NUEVOS

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

consumo en carretera a 90 y un 10 por 100 del consumo en autopista a 120. Opciones: En la lista de opciones no se incluyen, por falta de espacio, todas las que ofrece cada marca; aunque sí se incluyen las que creemos más interesantes para el usuario. Precio final: En el precio final, incluimos: IVA, transporte, matriculación, tasas municipales y seguro obligatorio.

* Probado MOTOR 16

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Costo/Km., Precio total. Includes Alfa Romeo models like Sprint 1.7 Q.V., Alfa 33 1.3 S, etc.

OPCIONES: Limpiaparabrisas trasero: 33 1.7 Q.V. 10.047 ptas. Anticid: 75 2.0 TS, 75 3.0: 262.642 ptas. Techo corredizo: 75 2.0 TS, 75 3.0 'América': 102.942 ptas. Aire Acondicionado: 33 1.3 S, 33 1.5 TI, 33 1.7 Q.V., 33 1.7 IE, 33 1.5 4X4, 33 1.7 SV: 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. Elevalunas eléctricos delanteros: 33 1.3 S, 33 1.5 TI, 33 1.7 Q.V.: 25.736 ptas. Elevalunas eléctricas traseras: 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. Limpiaparabrisas 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 TI, 33 1.7 IE, 33 1.5 4x4: 66.833 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.: 66.833 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 TS y 164 2.5 TD: 170.000 ptas. ABS: 164 TS y 164 2.5 TD: 280.000 ptas. Faros antiniebla: Toda la gama 164: 20.000 ptas. Lavafaros: Toda la gama 164: 45.000 ptas. Precio con IVA incluido.

de abordo: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 50.377 ptas. Asientos delanteros calentables: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 52.781 ptas. 100 manual/automático, TD, 200 Turbo manual/automático Quattro: 66.428 ptas. Radiador más potente: 80, 90, 90: 28.765 ptas. Spoiler trasero: 80: 93.604 ptas. Dispositivo Lavafaros: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 44.497 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 84.863 ptas. Tempomat: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 77.553 ptas. 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático y TD, Quattro: 77.553 ptas. Llantas de aleación: 80, 90, 90, 20V: 134.444 ptas. Llantas de aleación-A: 100 manual/automático y TD, 100 Avant: 134.447 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: 22.863 ptas. Faros antiniebla: 80: 48.312 ptas. Asientos deportivos FQ Crayon: 80: 92.597 ptas. Tapicería de cuero (asiento deportivo): 80: 575.768 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: 257.810 ptas. Pintura especial: 80: 19.950 ptas. Pintura metalizada: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 79.002 ptas. Climatizador: 90 20V Quattro: 179.241 ptas. Alarma antirrobo: 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 84.227 ptas. Asiento niños: 100 Avant: 135.440 ptas. Regulación de nivel: 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 163.370 ptas. Asientos delanteros deportivos: 100 manual/automático, TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 76.758 ptas. Dispositivo Remolque: 100 manual/automático, TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 160.339 ptas. Regulación alcance faros: 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 22.248 ptas. Saco portaequipes: 100 manual/automático y TD: 37.664 ptas. Precio con IVA incluido.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Costo/Km., Precio total. Includes BMW models like BMW Ibérica, 316 P, etc.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Costo/Km., Precio total. Includes Audi models like Remark, Aro, Audi, Seat/Audi/Volkswagen.

OPCIONES: EH Control: 320 i, 320 ic, 325i, 325 ic, 325 ie, 520i, 525i, 530i, 730i: 103.571 ptas. Caja de cambio de relación ca: 325i, 325ic, 325ix: 89.693 ptas. Diferencial autoblocante 25 %: Toda la serie 3 excepto 325 ic: 73.502 ptas. Todas las series 5 y 7: 78.128 ptas. ABS: 316i, 318i, 320i, 520i, 524td: 185.415 ptas. ASC: 535i, 735i, 735il: 178.029 ptas. 760i, 750il: 122.425 ptas. 730i: 183.686 ptas. Dirección asistida: 316i, 318i, 320i, 325i: 103.957 ptas. Servotronic: 520i, 730i, 735i, 735 il: 37.008 ptas. Volante deportivo M-Technic: 320i, 320 ic, 325i, 325 ic, 325 ie, 324 TD, 520i, 525i, 530i, 524 TD: 31.483 ptas. 535i: 7.453 ptas. Volante deportivo de piel: Toda la serie 3, 520i, 524 TD, 730i: 25.443 ptas. 735i, 735 il, 750i, 750 il: 7.453 ptas. Control automático del nivel del eje trasero: 530i, 535i: 131.199 ptas. 730i y 735 il: 125.092 ptas. 520i y 525i: 111.533 ptas. Control electrónico de la suspensión: M-3: 297.606 ptas. 525i, 530i, 535i, 735 il, 750i, 750 il: 194.164 ptas. 730i, 735i: 309.969 ptas. Suspensión deportiva: Toda la serie 5: 11.565 ptas. Suspensión deportiva M-Technic: 316i, 318i, 520i, 525i: 32.382 ptas. 320ic, 325 ic, 325i, 325 ic: 17.605 ptas. Enganche de remolque: Toda la serie 3: 94.084 ptas. M-3: 325 ic, 325 ie, 324 TD. Toda la serie 5 y 7: 98.945 ptas. Airbag: M-3: 192.822 ptas. Toda la serie 3: 208.663 ptas. Toda la serie 5 excepto 535i: 239.910 ptas. 535i: 214.467 ptas. Toda la serie 7 excepto 730i: 221.920 ptas. 730i: 239.910 ptas. Neumáticos perfil bajo: 316i: 27.242 ptas. 520i, 524 TD: 55.007 ptas. Neumáticos de perfil bajo y llantas de aleación ligera: 316i: 143.278 ptas. 318i, 320i, 325i: 116.036 ptas. 520i, 524 TD: 194.164 ptas. 525i: 161.640 ptas. 730i: 159.469 ptas. Neumáticos de perfil bajo y llantas de aleación ligera de radios cruzados: 320ic: 180.622 ptas. 320i: 198.425. 325i, 325ic: 180.622 ptas. M-3: 123.441 ptas. 520i, 524 TD: 161.860. 525i: 217.997 ptas. 530i: 57.825 ptas. 735il: 35.134 ptas. Neumáticos de perfil bajo y llantas de aleación ligera con antirrobo: 530i: 396.551 ptas. 535i: 200.075 ptas. 735i: 237.083 ptas. 750i: 127.801 ptas. Neumáticos de perfil superbajo de seguridad con llantas de aleación ligera y antirrobo: 316i: 173.732 ptas. 318i, 320i, 325i, 320ic: 146.490 ptas. Pintura Metalizada: 316i, 318i, 320i, 325i, 325ic, M-3: 70.161 ptas. 325ic, 320ic: 63.199 ptas. Toda la serie 5: 89.179 ptas. 730i, 735i 735il: 108.069 ptas. Cierre centralizado: 316i: 42.534 ptas. Cierre centralizado modelos 4 puertas: 316i: 51.795 ptas. Antirrobo con alarma: 316i, 318i, 320i, 320ic: 90.785 ptas. 325i, 325ic, M-3: 64.020 ptas. Toda la serie 5: 49.858 ptas. Antirrobo con alarma modelos 4 puertas: 316i, 318i, 320i: 112.358 ptas. 325i, 325ic: 76.753 ptas. Antirrobo con alarma y mando a distancia: 730i, 735i, 735il, 750i: 86.481 ptas. 750il: 45.232 ptas. Espejo retrovisor eléctrico lado del pasajero: 316i, 318i: 17.805 ptas. Espejos eléctricos con sistema antivaho cerradura puerta de conductor y toberas limpiaparabrisas calentables: 316i, 318i: 34.695 ptas. 320i, 320ic, 325i, 325ic, 520i, 525i, 524TD: 17.091 ptas. Spoilers delantero y trasero: 316i, 318i, 320i, 320ic: 55.612 ptas. 325i, 325ic: 32.382 ptas. Parabrisas con franja verde: Toda la serie 5 y 7: 7.192 ptas. Techo corredizo e inclinable (mecánico): Toda la serie 3: 106.784 ptas. Toda la serie 5: 122.975 ptas. Techo corredizo e inclinable (eléctrico): Toda la serie 3: 144.177 ptas. Toda la serie 5 y 7: 180.368 ptas. Elevalunas eléctrico delantero y trasero: 316i, 318i, 320i: 148.803 ptas. 325i, 325ic, 520i, 524 TD: 64.020 ptas. Cortina retráctil de la luna trasera: Toda la serie 3, 5, 7, excepto el 750 il: 19.661 ptas. Regulación eléctrica asientos delanteros y altura de reposacabezas: 525i, 530i, 535i, 730i, 735i, 735il, 750i: 174.632 ptas. Bolsas de esquís incluye reposabrazos traseros: 316i, 318i, 320i, 325i, 325ic: 25.443 ptas. Toda la serie 5, 7: 17.990 ptas. Asientos deportivos BMW para conductor y pasajero con regulación de altura inclinación y longitud de banqueta: Toda la serie 3, excepto versiones cabrio y M-3: 92.392 ptas. Toda la serie 7, excepto el 750 il: 232.971 ptas. 750il: 56.649 ptas. 525i, 530i, 535i: 275.650 ptas. Soporte lumbar de ajuste eléctrico del conductor y del acompañante por separado: Toda la serie 5, 7: 29.170 ptas. Calefacción asientos delanteros: 535i, 735i, 735il: 47.180 ptas. Todos los demás modelos de la gama: 45.746 ptas. Calefacción asientos traseros: 735il, 750il: 51.400 ptas. Apoyacabezas asientos traseros (manual): Serie 3 y 5, 20.817 ptas. Eléctrico: 730i, 735i, 735il, 750i: 30.070 ptas. Tapicería de cuero: 320i, 325i, 325ic: 203.416 ptas. 320ic, 325ic, M-3: 191.937 ptas. 520i, 525i, 524 TD: 244.921 ptas. 530i, 535i: 207.913 ptas. 730i: 263.425 ptas. 735i, 735il, 750i: 235.669 ptas. Limpia y lavafaros: Serie 3, excepto cabrios: 60.138 ptas. 320ic, 325ic: 52.895 ptas. Serie 5: 56.026 ptas. Serie 7: 48.573 ptas. Faros antiniebla combinados con pilotos traseros: 316i, 318i, 320i, 325i, 520i, 525i, 524 TD: 29.555 ptas. Aire acondicionado: Serie 3: 265.039 ptas. 520i, 525i, 530i, 535i: 223.538 ptas. Control automático de temperatura por regulación electrónica de calefacción y aire acondicionado: 520i, 525i, 530i, 524TD: 414.300 ptas. 535i, 735i, 735il: 434.459 ptas. Control auto mático de velocidad: Todos los modelos excepto 316i y el 318i: 58.211 ptas. Computadora de a bordo segunda generación: 320i, 320ic, 325i, 325ic, 325ix: 65.150 ptas. M-3: 50.886 ptas. Computadora de a bordo de cuarta generación: 520i: 70.386 ptas. 525i, 530i, 730i: 75.928 ptas.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Costo/Km., Precio total. Includes Citroën models like Citroën Hispania, AX 3P 11 RE, etc.

OPCIONES: Pintura metalizada: AX 11 TRE, AX 14 TRS, AX 14 TZS, AX 14 5P, AX 14 TZS 5P, AX 6T, AX 11 TRE 5P, AX 11 TRE 17.097 ptas. BX 14 TRE, BX 17 D, BX 19 D, BX 19 TRD, BX 19 GTI 16V, BX Break 19 TRS, BX Break 19 RD, BX TRD Turbo, BX 16 RS: 36.422 ptas. CX 22 TRS, CX 45 GTI, CX 25 TRD Turbo, CX 25 RD, CX RD Fam. Turbo 2: 45.304 ptas. Preequipo de radio: AX 11 TRE, AX 11 TRE 5P, AX 11 TRE 6P, AX 11 TRE, AX 14 TRS, AX 14 TZS, AX 14 TRS 5P, AX 14 TZS 5P, AX 11 TRE 5P: 10.685 ptas. Lunas tintadas + Cort. AR: BX 14 TRS, BX 17 D, BX 19 D, BX 19TRD: 17.773 ptas. BX 16 TS: 18.217 ptas. Lunas tintadas: BX Break 19 trs, BX Break 19 RD: 33.021 ptas. Neumáticos 155: AX 11TRE, AX 11 TRE 5P, AX 11 TRE 6P: 10.685 ptas. Elevalunas eléctricas + Cierre: AX 14 TRS, AX 14 TRS 5P, AX GT: 26.713 ptas. BX Break 19 RD: 51.793 ptas. Llantas de aleación: AX 14 TRS, 14 TRS 5P: GT: 42.741 ptas. BX Break 19TRTS, BX Break 19 RD, BX TRD Turbo: 60.973 ptas. Aire acondicionado: AX 14 TRS, AX 14 TZS, AX GT: 160.000 ptas. BX 16 TRS Athens, BX 19 TRS Athens, BX 19D, BX 19 TRD, BX 19 GTI, BX 19 GTI 16V, BX Break 19 Rol, BX TRD Turbo, BX 16 RS: 147.872 ptas. Dirección asistida: BX 19D, BX 19 TRD, BX 17 D: 76.339 ptas. BX Break 19 rd: 91.527 ptas. Frenos ABS: BX 19 GTI, BX TRD Turbo: 189.915 ptas. CX 25 GTI, CX 25 TRD Turbo 2, CX RD Fam. Turbo 2: 301.530 ptas. Tablata trasera: BX Break 19 RD: 19.868 ptas. VIP telu: CX 25 GTI, CX TRD Turbo 2: 75.455 ptas. Tapizado de cuero: CX 25 GTI Turbo 2, CX Prestige Turbo 2: 278.878 ptas. Precio con IVA incluido.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Costo/Km., Precio total. Includes Daihatsu and Ferrari models like Nipmotor, Ferrari Import Española.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Costo/Km., Precio total. Includes Fiat models like Fiat Auto España, Uno 45 3P S, etc.

OPCIONES: Pintura metalizada: Fiat Uno (toda la gama excepto el 45, el Fire 3p S), 18.620 ptas. Regata Mare 70 S.85 Automático 100 i.e. S y DS. Weekend 100 i.e. S y DS: 32.250 ptas. Tipo 1400, 1400 DGT, 1600 DGT, 1900 TD DGT: 33.250 ptas. Regata (toda la gama): 42.560 ptas. Asiento posterior partido: Cromata (toda la gama excepto Mare, Weekend 100 i.e. S y Weekend DS): 19.950 ptas. Cromata CHT, 2.0 i.e. TD, Turbo D ABS: 46.550 ptas. Tipo 1400, 1400 DGT, 1600 DGT, 1900 TD DGT: 19.950 ptas. Espejo derecho: Uno 5p, S, 60 S30, DS, 5p: 6.650 ptas. Cinturones de seguridad posteriores: Fiat Uno (toda la gama excepto 45 3p S): 18.088 ptas. Regata Weekend 100 i.e. S y Weekend DS y Tipo (toda la gama, excepto el 1400): 19.950 ptas. Cinturones de seguridad posteriores enrollables: Cromata CHT: 21.280 ptas. Techo abrible: Fiat Uno (toda la gama, excepto 45 S 3p y 45 S: 43.890 ptas. Regata DS, Weekend 100 i.e. S: 69.160 ptas. Tipo 1400, 1400 DGT, 1600 DGT, 90.440 ptas. Cromata (todas las versiones): 133.000 ptas. Llantas de aleación: Uno, 70 5p y 70 S 3p: 49.875 ptas. Regata 100 i.e. S, Weekend 100 i.e. S: 59.850 ptas. Cromata 2.0 i.e. Turbo, 2.0 i.e. Turbo ABS, 2.0 i.e. Turbo Auto Nivelante, 2.0 i.e. Turbo ABS + Autol: 73.150 ptas. Llantas de aleación con neumáticos de perfil bajo: Cromata CHT 2.0 i.e. Turbo Diesel, Turbo Diesel ABS y Turbo D Autonivelante: 86.450 ptas. Alzacristales y blocapuertas: Uno DS 5p: 33.250 ptas. Alzacristales eléctricos posteriores: Cromata CHT 2.0 i.e.: 26.600 ptas. Apoyacabezas posteriores: Regata 70 S.85 Automático 100 i.e. S, DS, Weekend 100 i.e. S, Weekend DS: 13.300 ptas. Servodirección: Regata 100 i.e. S, Weekend 100 i.e. S: 65.170 ptas. Aire acondicionado: incompatible con la servodirección y con el techo abrible. Regata 100 i.e. S: 159.600 ptas. Tipo 1400 DGT, 1600 DGT, 1900 Turbo D DGT: 155.610 ptas. Cromata CHT, 2.0 i.e., 2.0 i.e. Turbo, 2.0 i.e. Turbo ABS, 2.0 i.e. Turbo Autonivelante, 2.0 i.e. Turbo ABS + Autol, Turbo Diesel, Turbo Diesel ABS, Turbo D Autonivelante: 239.400 ptas. Check control: Regata Weekend 100 i.e. S: 35.910 ptas. Lavafaros: Regata Weekend 100 i.e. S, Weekend DS: 21.280 ptas. Cromata 2.0 i.e.: 23.940 ptas. Tipo 1400 DGT, 1600 DGT, 1900 TD DGT: 19.950 ptas. ABS: Tipo 1900 TD DGT: 289.990 ptas. Cromata 2.0 i.e.: 269.990 ptas. Cromata 2.0 i.e.: 252.700 ptas. Autonivelante: Cromata 2.0 i.e.: 199.500 ptas. Climatizador automático: Cromata 2.0 i.e. Turbo, 2.0 i.e. Turbo ABS, 2.0 i.e. Turbo Autonivelante, 2.0 i.e. Turbo ABS + Autol, Turbo Diesel, Turbo D ABS, Turbo D Autonivelante: 292.600 ptas. Asiento del conductor regulable en altura: Tipo 1400 DGT, 1600 DGT y 1900 TD DGT: 9.044 ptas. Precio con IVA incluido.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Costo/Km., Precio total. Includes Ford models like Ford España, Fiesta C 3P 1.1, etc.

Table with columns: MODELO, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Costo/Km., Precio total. Includes Opel models like Opel Corsa, Opel Astra, Opel Vectra.

OPCIONES: Lavalimpia luneta trasera: Fiesta C: 31.000 ptas. Escort CL: 38.000 ptas. Sierra CL y GL (sólo versiones 5 puertas): 28.000 ptas. Transmisión automática: Fiesta CL y CLX: 125.000 ptas. Escort Ghia 1.6 y GL 1.8 D: 174.000 ptas. Orion GT: 174.000 ptas. Sierra CL y GL: 73.000 ptas. Scorpío GL: 176.000 ptas. Radiocassete ESRT 32 P6: Fiesta todas las versiones: 80.000 ptas. Escort CL y GL: 80.000 ptas. Escort XR3i, RS turbo, cabrios y country: 75.000 ptas. Orion CL y Ghia: 77.000 ptas. Sierra CL, GL y GL: 77.000 ptas. Scorpío CL 4x4: 77.000 ptas. Radio EP 326 (incluye código antirrobo): Escort CL y Ghia: 30.000 ptas. Cromata CHT, 2.0 i.e. Turbo, 2.0 i.e. Turbo ABS, 2.0 i.e. Turbo Auto Nivelante, 2.0 i.e. Turbo ABS + Autol, Turbo Diesel, Turbo Diesel ABS, Turbo D Autonivelante: 239.400 ptas. Check control: Regata Weekend 100 i.e. S: 35.910 ptas. Lavafaros: Regata Weekend 100 i.e. S, Weekend DS: 21.280 ptas. Cromata 2.0 i.e.: 23.940 ptas. Tipo 1400 DGT, 1600 DGT, 1900 TD DGT: 19.950 ptas. ABS: Tipo 1900 TD DGT: 289.990 ptas. Cromata 2.0 i.e.: 269.990 ptas. Cromata 2.0 i.e.: 252.700 ptas. Autonivelante: Cromata 2.0 i.e.: 199.500 ptas. Climatizador automático: Cromata 2.0 i.e. Turbo, 2.0 i.e. Turbo ABS, 2.0 i.e. Turbo Autonivelante, 2.0 i.e. Turbo ABS + Autol, Turbo Diesel, Turbo D ABS, Turbo D Autonivelante: 292.600 ptas. Asiento del conductor regulable en altura: Tipo 1400 DGT, 1600 DGT y 1900 TD DGT: 9.044 ptas. Precio con IVA incluido.

Copyright Motor 16. 1989. Prohibida su reproducción

Copyright Motor 16. 1989. Prohibida su reproducción

Mercado

tas CLX S y XR2: 43.000 ptas. Versiones 5 puertas CLX: 46.000 ptas. Escorpi XR3i y RS Turbo: 61.000 ptas. **Equipo Lujo:** Escorpi Ghia: 410.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
HONDA						
Honda Automóviles España, S.A. Tel.: (93) 370 80 07.						
Honda Accord EX	1.955	106	184	9,2	13,19	3.227.188
Honda Accord Aut.	1.955	106	184	9,9	13,71	3.377.192
CRX	1.590	130	212	7,2	11,71	3.027.188
Honda Civic	1.590	130	191	8,1	12,78	2.725.467
Honda Accord 2.0i 16	1.955	137	199	8,5	12,89	3.578.288
Honda Prelude EX*	1.955	150	204	8,5	12,57	3.997.187
Honda Prelude EX Aut.*	1.955	150	180	9,1	13,11	4.150.487

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
INNOCENTI						
Autobarajas, S.A. Tel.: (91) 742 37 12.						
990 SE	993	53	143	7,2	10,39	3.390.350
990 SL	993	53	145	7,2	10,77	3.238.051
990 MSE Aut.	993	53	145	7,4	11,01	3.410.999
Turbo De Tomasa	993	112	162	8,8	12,15	3.335.700
990 DSE	993	37	134	6,7	12,98	3.525.909

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
ISUZU						
General Motors España, S.A. Tel.: (91) 597 30 00.						
Traspor 3.0 DLX	2.771	100	191	8,1	10,34	3.413.300
Traspor 5.0 DLX	2.771	100	191	8,1	10,34	3.714.919

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
JAGUAR						
C.de Salamanca, Tel.: (91) 253 34 00.						
XJ6 3.6	3.590	221	219	14,5	18,96	7.962.629
XJ6 3.6	3.590	224	219	12,4	17,41	7.183.129
Daimler 3.6	3.590	224	217	12,3	16,21	9.046.629
Sovereign 3.6	3.590	224	217	12,4	17,39	7.827.203
XJ 6 4.0	3.590	235	225	13,3	18,74	7.397.651
4.0 Sovereign Aut.*	3.590	235	220	14,4	19,67	8.171.352
Daimler 4.0	3.590	235	220	14,4	19,67	9.451.361
Sovereign V12	5.243	295	230	17,5	21,18	7.905.329
XJ6 V12	5.243	295	241	16,9	20,74	8.674.729
XJ5 V12 Cabrio	5.243	295	230	16,9	20,74	9.977.629

OPCIONES: 3.6 Berlina: 125.000 ptas. **Llantas de aleación:** 3.6 Berlina: 165.000 ptas. **Diferencial autoblocante:** 3.6 Berlina: 46.000 ptas. **Techo corredizo:** 3.6 Berlina, Sovereign V 12 Sálon: 166.317 ptas. **Nivelador de suspensión:** 3.6 Berlina: 120.000 ptas. **Tapicería no standard:** 3.6 Berlina, Sovereign V 12: 90.930 ptas. **XJ5 3.6 Coupé:** 100.300 ptas. **Caja automática:** XJ5 3.6 Coupé: 270.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
LADA						
Lada Ibérica, S.A. Tel.: (91) 803 42 44.						
VAZ 2104	1.294	63	148	7,8	11,24	920.194
VAZ 2105	1.294	63	148	7,8	11,24	863.068
Samara (2108)	1.298	65	150	8,2	11,02	1.006.727
Samara Sp	1.288	65	150	8,2	11,43	1.057.755
VAZ 2107	1.462	77	162	10,8	13,64	993.530
Niva TP*	1.589	78	127	11,5	14,48	1.352.458

OPCIONES: 71.674 ptas. **Juego de molduras:** 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.**

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
LANCIA						
Fiat Auto España, S.A. Tel.: (91) 259 82 00.						
Y-10 Fire*	993	45	148	6,0	10,27	1.104.729
Y-10 LX 1.1	1.108	57	151	6,1	9,77	1.264.378
Y-10 GT 1.3	1.301	78	175	7,2	10,91	1.451.909
Delta 1.3	1.301	78	164	7,2	11,66	1.628.208
Delta World Champion 1.3	1.301	78	164	7,2	11,66	1.526.197
Delta 1.6 IE*	1.595	108	187	8,1	13,98	1.879.059
Delta World Champion 1.6 IE	1.595	108	187	8,1	13,98	1.787.918
Delta HF Turbo IE*	1.585	140	204	9,5	15,57	2.265.854
Delta Integrale 16V*	1.995	200	220	10,6	16,36	4.183.714
Prisma E 2.0*	1.498	80	160	7,8	12,62	1.819.209
Prisma Veneto	1.498	80	160	7,8	12,62	1.833.660
Prisma Symbol*	1.595	108	185	7,8	12,95	2.167.659
Prisma Turbo Diesel*	1.523	80	175	7,8	9,45	2.264.759
Thema 2.0 ie*	1.895	120	195	8,5	13,59	3.437.924
Thema 2.0 ie 16V	1.995	150	205	8,9	13,90	3.670.674
Thema ie Turbo 16V	1.995	185	225	8,4	14,30	5.674.094
Thema 8.32	2.927	215	238	13,3	18,72	7.989.763
Thema Turbo Diesel*	2.445	118	188	7,4	10,46	3.911.639

OPCIONES: Asiento posterior partido: Y 10 Fire, Y 10 Fire: 18.800 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., Prisma Symbol, Prisma Turbo Diesel: 19.950 ptas. Thema 2.0 i.e., Thema i.e., Turbo, Turbo Diesel, Thema 6V, Thema Turbo i.e., SW: 49.427 ptas. **Techo abrible:** Y-10 Fire, 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, Cuentarrevoluciones 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 TD: 36.309 ptas. Thema 2.0 i.e., Turbo, Turbo-Diesel, Thema 6V, Turbo i.e., SW, Turbo DS DW: 39.900 ptas. **Aire acondicionado:** Delta 1.600 i.e.: 175.580 ptas. Prisma Symbol: 159.800 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 + Apoyacabezas posterior:** Prisma 1.5 LX, Turbo Diesel: 33.250 ptas. **Ruedas de aleación 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. **Bandeja portaobjetos:** Thema Turbo i.e., SW, Thema Turbo DS SW: 29.280 ptas. **Calefacción Automática:** Thema Turbo i.e., SW: 39.787 ptas. **Precio con IVA incluido.**

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
LOTUS						
Tayre, Tel.: (91) 259 94 63.						
Lotus Excel	2.172	162	217	11,4	15,31	7.669.787
Lotus Esprit HC	2.172	162	217	11,7	16,12	8.301.109
Lotus Esprit Turb.	2.172	213	245	14,9	19,02	10.036.634

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
MASERATI						
Autobarajas, S.A. Tel.: (91) 563 60 01.						
422	1.996	220	214	11,7	17,47	8.063.624
422	1.996	220	214	11,7	17,47	7.092.767
Spider	1.996	220	214	11,7	17,47	8.050.174
224 V	1.996	245	235	14,7	19,84	8.671.648
222 E	2.790	250	240	14,9	19,76	7.347.316
430	2.790	250	240	14,6	19,76	8.584.019
Spider E	2.790	250	240	14,6	19,76	8.556.488
228*	2.790	250	240	14,6	19,76	9.196.860
Karif*	2.790	295	237	14,9	20,76	9.394.416
Royale	4.930	280	235	13,6	18,97	16.475.482

OPCIONES: Tapicería de piel: 425.250 ptas. 220/222: 265.000 ptas. 420/422, 430 y 228: 285.000 ptas. **Pintura Metalizada:** 2.600 ptas. SE, 2.500 EX, Spider y Karif: 150.000 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.**

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
MAZDA						
Tecnitrada, Tel.: (91) 262 42 35.						
Mazda RX-7*	2.616	150	214	13,7	17,23	4.970.282
Mazda 626 2.0i SP*	1.998	148	191	10,0	14,18	3.810.450
Mazda 626 2.0i 16V*	1.998	148	199	11,0	16,60	3.732.093
Mazda 626 Coupé	1.998	148	209	11,5	15,38	3.911.505
Mazda 323 GT*	1.840	140	198	8,4	14,83	2.875.104
Mazda 323 F*	1.840	140	201	8,4	14,63	2.825.144
Mazda 626 3.0	2.954	190	216	13,0	16,49	5.900.785

OPCIONES: Aire acondicionado: RX7: 248.720 ptas. 626 2.0 GTi hatchback: 196.000 ptas. 626 coupé 2.0i 16V: 229.480 ptas.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
MERCEDES BENZ						
Mercedes Benz España, S.A. Tel.: (91) 431 94 00.						
190	1.997	105	175	8,4	13,01	3.501.884
190 E	1.997	122	198	9,5	13,90	3.730.514
190 E 2.3*	2.298	136	203	7,3	12,27	4.174.734
190 E 2.5*	2.598	166	208	11,5	16,50	4.985.344
190 E 2.5 16*	2.500	204	235	10,8	16,98	7.096.104
190 D*	1.997	72	164	7,3	10,19	3.549.810
190 D 2.5*	2.497	90	177	8,4	9,37	3.992.758
190 T 2.5*	2.497	122	192	8,0	9,45	4.773.234
200	1.997	109	187	9,6	13,88	4.127.300
200 E	1.997	122	195	9,5	13,90	4.389.604
200 T	1.997	109	187	10,2	14,34	4.693.240
200 TE	1.997	122	203	9,8	14,34	4.984.164
200 D	1.997	72	160	7,6	8,97	4.176.451
200 T Diesel	1.997	72	160	7,6	9,2	4.960.350
230 E	2.298	136	202	9,8	14,12	4.559.315
230 CE	2.298	136	203	9,8	14,17	5.142.384
230 CE	2.298	136	180	10,3	14,49	5.836.115
250 D*	2.497	90	178	7,7	9,21	4.593.45
250 Turbodiesel	2.497	126	195	7,7	9,51	5.735.564

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V.máx km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
250 T Diesel	2.497	90	176	7,7	9,26	5.201.139
260 E	2.598	170	209	11,9	15,50	5.345.974
260 E 4 Matic	2.598	170	218	10,1	14,56	6.802.724
260 SE	2.598	188	205	11,9	15,30	6.375.294
300 CE	2.962	188	228	12,1	16,04	6.927.244
300 E*	2.962	190	228	11,2	15,38	5.786.104
300 TE	2.962	190	230	11,2	15,38	6.369.004
300 TE 4 Matic	2.962	190	230	11,2	15,38	7.610.864
300 SE	2.962	188	210	12,1	16,04	6.826.164
300 SEL	2.962	188	210	12,1	16,04	7.339.544
300 SL	2.962	188	210	12,1	16,04	8.279.854
300 E 4 Matic	2.962	190	230	11,2	15,38	7.017.884
300 D*	2.962	109	192	8,6	9,52	5.006.958
300 D 4 Matic	2.962	109	192	8,6	9,52	6.338.828
300 Turbodiesel	2.962	109	192	8,6	10,00	5.802.584
300 T Turbodiesel	2.962	147	196	9,9	10,55	6.666.564
300 T Turbod. 4 Matic	2.962	147	196	9,9	10,55	7.395.404
420 SE	4.196	218	219	13,0	17,85	8.276.190
420 SEL	4.196	218	219	13,2	18,00	8.652.060
420 SEC	4.196	218	219	13,2	18,00	11.033.280
420 SL	4.196	218	219	13,2		

Mercado

Mercado

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
405 SRi Automát.	1.905	125	196	10,2	14,93	2.676.688
405 BRi*	1.905	125	196	10,2	14,52	2.511.088
405 Mi 16*	1.905	160	219	9,8	14,61	3.198.088
405 GL*	1.905	70	174	5,8	8,01	2.108.374
405 GRD*	1.769	90	180	6,2	9,25	2.416.793
405 SRD*	1.769	90	180	6,2	9,25	2.702.793
505 GL*	1.971	109	173	9,8	14,12	2.217.895
505 GT*	2.165	130	180	11,0	15,56	3.168.490
505 GTi Automát.	2.165	130	180	11,0	15,56	3.374.490
505 GLD SV	2.498	76	160	8,8	9,84	2.528.795
505 GTDT Intar A.A.*	2.498	95	167	8,9	10,02	3.394.995
505 GTDT Intar Automát.*	2.498	110	176	8,0	10,22	3.589.995
505 GRD Fern.*	2.498	76	146	8,0	9,94	3.207.496

OPCIONES: Pintura metalizada: 205 XR, GR, SR, GT, GTX, Automático, GTi, GRD, xrd, srd, Cabrio, 18.000 ptas. Peugeot 309, Automático, GTX, GL, Profil, GR, SR, GT, GLD, 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 ligera:** 205 GT: 33.000 ptas. Peugeot 309 SR, GLD: 50.350 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, SRDT: 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 cerraduras 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: 101.200 ptas. **Precio con IVA incluido.**

POLONEZ

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Polonez 1.909	1.905	75	180	8,8	12,45	1.038.348

PORSCHE

Porsche España. Tel.: (91) 459 15 61.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
944 S2	2.999	211	240	12,4	17,79	8.042.714
944 S2 Cabriolet	2.999	211	240	12,4	17,79	9.438.214
944 Turbo*	2.479	250	258	12,8	18,18	9.562.429
911 Carrera 2 Coupé*	3.600	250	280	11,3	17,14	10.705.903
911 Carrera 2 Targa*	3.600	250	280	11,3	17,14	11.224.003
911 Carrera 2 Cabrio*	3.600	250	280	11,3	17,14	12.129.003
911 Carrera 4 Coupé*	3.600	250	280	11,3	17,16	12.634.729
911 Carrera 4 Targa*	3.600	250	280	11,3	17,16	13.166.729
911 Carrera 4 Cabrio*	3.600	250	280	11,3	17,14	14.124.003
928 S 4*	4.957	320	265	15,7	20,83	14.416.829
928 S 4 GT*	4.957	330	275	17,2	21,82	14.416.829

OPCIONES: Volante deportivo en cuero de 365 mm, de 4 radios con centro elevado a 30 mm: 944 S2, 944 S2 Cabrio, 944 Turbo, Carrera 2 Coupé, Carrera 4 Coupé, Carrera 2 Targa, Carrera 4 Targa, Carrera 2 Cabriolet, Carrera 4 Cabriolet, 928 S4 y 928 GT: 11.970 ptas. **Calafateado asiento izquierdo y derecho:** 944 S2 Coupé, 944 S2 Cabriolet, 944 Turbo, 911 Carrera 2 Coupé, Targa y Cabriolet, Carrera 2 Coupé, Targa y Cabriolet, Carrera 4 Coupé, Targa y Cabriolet: 55.800 ptas. **Asiento regulable eléctricamente lado izquierdo y derecho:** 944 S2 Coupé y Cabrio, 944 Turbo, Carrera 2 Coupé, Targa y Cabriolet, Carrera 4 Coupé, Targa y Cabriolet: 55.800 ptas. **Asiento regulable eléctricamente lado izquierdo y derecho:** 944 S2 Coupé y Cabrio, 944 Turbo, Carrera 2 Coupé, Targa y Cabriolet, Carrera 4 Coupé, Targa y Cabriolet: 55.800 ptas. **Paneles de puertas en tela combinados con los asientos:** 944 S2 Coupé y Cabriolet, 944 Turbo y todas las versiones de los carrera 2 y 4: 31.920 ptas. **Respaldo plazas trasera abatible parcialmente:** 944 S2 Coupé y Cabriolet, 944 Turbo: 81.130 ptas. **Asientos delanteros parcialmente en cuero:** 944 S2 Coupé y Cabriolet, 944 Turbo: 114.380 ptas. **Interior en cuero:** 944 S2 Coupé, Cabriolet, 944 Turbo: 557.270 ptas. **Asiento en cuero delantero y trasero:** 944 S2 Coupé y Cabriolet, 944 Turbo: 371.070 ptas. **Asientos totalmente en tela:** 944 S2 Coupé, Cabriolet y 944 Turbo: 41.230 ptas. **Interior en cuero de serie combinado a elegir:** Todos los Carrera 2 y 4: 590.520 ptas. 928 S4 y 928 GT: 801.990 ptas. **Interior en cuero a elegir:** Todos los carrera 2 y 4: 808.640 ptas. 928 S4 y 928 GT: 958.930 ptas. **Capota Tonneau:** 911 Carrera 2 y 4 Cabriolet: 187.530 ptas. **Maletero en sustitución de asientos traseros:** 911 Carrera 2 y 4 Cabriolet: 95.780 ptas. **Memoria de posición de asiento derecho:** 928 S4 y 928 GT: 143.640 ptas. **Aumento de la capacidad de aire acondicionado:** 928 S4 y 928 GT: 231.420 ptas. **Asientos en cuero especial delanteros y traseros:** Todos los Carrera 2 y 4: 61.180 ptas. 928 S4 y 928 GT: 65.120 ptas. **Radio Toronto SQR 46:** 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo, Todos los Carrera 2 y 4 y 928 S4 y 928 GT: 129.010 ptas. **Equipo de alta fidelidad:** 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo: 57.190 ptas. **Sistema amplificador 4x 265:** 944 S2 Coupé, Cabriolet, 944 Turbo, Todos los Carrera 2 y 4: 46.550 ptas. **Radio CD-10:** 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo, Todos los Carrera 2 y 4, 928 S4 y 928 GT: 208.810 ptas. **Pintura Metalizada:** 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo: 147.830 ptas. Todos los

Carrera 2 y 4: 183.540 ptas. 928 S4 y 928 GT: 285.950 ptas. **Pintura exterior especial:** Todos los Carrera 2 y 4: 238.070 ptas. **Pintura exterior a elegir:** Todos los carrera 2 y 4: 331.170 ptas. 928 S4 y 928 GT: 401.660 ptas. **Pintura exterior especial metalizada:** 928 S4 y 928 GT: 285.950 ptas. **Paragolpes amortiguadores de energía delanteros y traseros:** 944 S2 Coupé y Cabriolet, 944 Turbo, Todos los Carrera 2 y 4, 928 S4 y 928 GT: 63.840 ptas. **Bandas laterales protectoras:** 944 S2 Coupé y Cabriolet: 50.540 ptas. **Parabrisas Securiflex:** 944 S2 Coupé y Cabriolet, 944 Turbo, Todos los Carrera 2 y 4, 928 S4 y 928 GT: 89.110 ptas. **Limpiaaparabrisas delantero:** Carrera 2 Coupé y Targa, Carrera 4 Coupé y Targa: 65.510 ptas. **Anagrama Turbo:** 944 Turbo: 10.640 ptas. **Parabrisas tintado con franja oscura superior:** 944 S2 Coupé y Cabriolet, 944 Turbo, Todos los Carrera 2 y 4, 928 S4 y 928 GT: 11.970 ptas. **Techo eléctrico desmontable:** 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo: 215.460 ptas. **Techo eléctrico corredizo (6 y 8 cilindros):** Carrera 2 y 4 Coupé: 277.970 ptas. 928 S4 y 928 GT: 299.250 ptas. **Suspensión deportiva:** 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo: 321.860 ptas. **Diferencial autoblocante (40 %):** 944 S2 y Cabriolet, Todos los carrera 2: 164.920 ptas. **Llantas forjadas en color platino:** 944 S2 Coupé y Cabriolet: 111.970 ptas. **Llantas de aleación forjadas delanteras 7J x 16 con neumáticos 205/55 VR 16 y trasera 8J x 16 con neumáticos 225/50 VR 16:** 944 S2 y Cabriolet: 319.200 ptas. **Llantas forjadas tipo disco:** Todos los Carrera 2 y 4: 246.050 ptas. **Control automático de la velocidad:** 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo, Todos los Carrera 2 y 4: 87.780 ptas. **Amortiguadores deportivos:** 928 S4: 63.840 ptas. **Segundo piloto anti-ble trasero:** 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo: 9.310 ptas.

RANGE ROVER

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Range Rover SE*	3.533	165	170	14,1	10,01	5.937.458
Range Rover SE*	3.533	165	170	15,5	19,91	7.094.023
Range Rover TD*	2.293	116	152	13,3	12,51	3.999.340

OPCIONES: Aire acondicionado: Range TD: 298.800 ptas. **Precio con IVA incluido.**

RENAULT

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
R4*	1.108	38	125	6,7	9,94	810.713
R4 TL*	1.108	38	125	6,7	9,94	907.713
R5 TL Saga 3p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.131.759
R5 TL Saga 5p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 7p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 9p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 11p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 13p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 15p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 17p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 19p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 21p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 23p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 25p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 27p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 29p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 31p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 33p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 35p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 37p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 39p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 41p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 43p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 45p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 47p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 49p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 51p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 53p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 55p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 57p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 59p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 61p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 63p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 65p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 67p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 69p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 71p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 73p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 75p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 77p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 79p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 81p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 83p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 85p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 87p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 89p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 91p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 93p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 95p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 97p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 99p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 101p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 103p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 105p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 107p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 109p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 111p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 113p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 115p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 117p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 119p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 121p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 123p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 125p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 127p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 129p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 131p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 133p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 135p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 137p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 139p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 141p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 143p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 145p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 147p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 149p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 151p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 153p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 155p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 157p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 159p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 161p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 163p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 165p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 167p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.198.759
R5 TL Saga 169p	1.108	48	14			

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	—	—	—	—	520	480	420	380
Alfa 33 1.1	—	—	—	—	630	580	520	470
Alfa 33 1.3	—	—	—	—	980	870	750	—
Alfa 33 1.6	—	—	—	—	940	840	730	—
Alfa 33 1.3 S	1100	1020	—	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 4x4	1300	1200	—	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.6 T.L.	1160	970	880	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 Q.V.	1340	1250	—	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE	1290	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 V6	1360	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8	1230	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8 Turbo	1740	1620	1490	—	—	—	—	—
Alfa 75 2.0	1340	1240	1150	—	—	—	—	—
Alfa 75 2.0 T.S.	1620	1520	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 2.0 T.D.	1540	1410	1270	—	—	—	—	—
Alfa 75 2.5 Q.V.	1960	1860	1430	—	—	—	—	—
Alfa 75 3.0	2100	1960	—	—	—	—	—	—
Alfa 90 2.0	1380	1260	1140	990	—	—	—	—
Alfa 90 2.4 T.D.	1560	1430	1280	1080	—	—	—	—
Alfa 90 2.5	1730	1580	1430	1210	—	—	—	—
Sprint Veloce	—	—	—	—	560	490	400	—
Sprint 1.5	1110	1039	950	830	740	—	—	—
Sprint 1.7 Q.V.	1160	—	—	—	—	—	—	—
G.T.V. 2.0	1370	1270	1180	1039	920	810	700	—
G.T.V. 2.5	1490	1390	1300	1160	1030	900	790	—
Alfaetta G.O.	—	—	—	—	—	—	—	320
Alfaetta T.D.	—	—	—	—	—	—	—	—
Giuletta 1.8	—	—	—	—	610	500	430	—
Giuletta 2.0	—	—	—	—	730	600	500	—
Spider 2.0	1630	1660	1520	1290	1120	950	770	—
Spider 2.0 Q.V.	2090	1800	—	—	—	—	—	—

CITROËN

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
730 I	4700	4400	—	—	—	—	—	—
735 I (nueva)	8100	5700	—	—	—	—	—	—
745 I	—	—	3900	3100	2700	2350	1950	1560
760	—	—	—	4110	3650	3100	2600	2100
828 CS I	—	—	—	—	3290	2850	2400	1940
835 CS I	—	—	—	—	4300	3900	3400	2900
M 635	—	—	—	—	7500	6800	6200	5600

FORD

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Regata 100 S ie	1190	1090	980	—	—	—	—	—
Regata Weekend S ie	1290	1160	1060	—	—	—	—	—
Regata Weekend DS	1290	1160	1060	—	—	—	—	—
Regata Diesel 1.7	—	—	—	—	630	520	—	—
Regata Diesel 1.9	—	—	—	—	710	590	—	—
Regata DS	1110	980	870	—	—	—	—	—
Regata DS Turbo	1100	960	860	—	—	—	—	—
Ryimo Alarh 130 TC	—	—	890	760	620	—	—	—
Argenta 2.0 ie	—	—	—	590	480	380	330	—
Argenta 2.5 D	—	—	—	530	410	350	280	—
Argenta Volux	—	—	—	610	500	400	—	—
Argenta TD	—	—	—	—	550	400	—	—
Crome CHT	1560	1420	1320	—	—	—	—	—
Crome 2.0 ie	1890	1800	1690	—	—	—	—	—
Crome Turbo ie	2300	2140	1990	—	—	—	—	—
Crome TD	2010	1880	1730	—	—	—	—	—
Topo 1.400	1080	—	—	—	—	—	—	—
Topo 1.400 DGT	1160	—	—	—	—	—	—	—
Topo 1.600 DGT	1270	—	—	—	—	—	—	—
Topo TD DGT	1520	—	—	—	—	—	—	—

AUDI

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
80 CL	—	—	—	—	800	720	650	—
80 CD	—	—	—	—	1230	1100	1000	900
80 GTE	—	—	—	—	1310	1180	1060	—
90 Quattro	—	—	—	—	1620	1490	1370	—
90 CD TD	—	—	—	—	1150	1040	930	840
80 E	1850	1760	1500	—	—	—	—	—
90 E 2.2	2120	1960	—	—	—	—	—	—
90 E 2.2 Aut.	2400	2160	—	—	—	—	—	—
90 Quattro	2900	2600	—	—	—	—	—	—
100 CC	1420	1280	1160	1040	930	840	—	—
100 CC Diesel	2200	2140	1970	1770	1510	1350	690	700
100 CC Diesel TD	1800	1600	1350	1210	1090	930	780	690
200 Turbo	3780	3390	3000	2740	2470	1500	1200	960
200 Turbo Aut.	3850	—	—	—	—	—	—	—
200 CD	2520	2780	2340	1920	1590	1430	1120	850
200 Quattro	3950	3600	3000	2700	2430	2180	—	—
Coupe GT	2470	2100	1780	1510	1250	1100	860	—
Coupe Quattro	3240	2910	2490	2110	1790	1520	1290	—

AUSTIN ROVER

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Metro 1.0	—	490	430	400	360	320	—	—
Metro 1.3	—	660	630	530	490	440	400	—
Metro MG 1.3	—	750	720	680	590	510	460	—
Metro Mayfair	—	750	720	680	—	—	—	—
Metro MG Turbo	—	—	—	—	660	580	510	—
Maestro 1.6 Mayfair	—	—	—	—	630	560	—	—
Maestro EFI	1160	1060	920	840	—	—	—	—
Montego Mayfair	1230	1160	960	—	—	—	—	—
Montego EFI 2.0	1340	1280	1150	1020	—	—	—	—
216 SE	1090	1040	880	790	—	—	—	—
216 Vitesse	1300	1240	1020	890	—	—	—	—
2400 Turbo	—	—	—	—	920	830	730	610
2600 S	—	—	—	—	920	830	730	610
3500 S	—	—	—	—	—	—	—	490
3500 Vitesse	—	—	—	—	1230	1100	980	860
Vanden Plas	—	—	—	—	—	—	—	790
Vanden Plas EFI	—	—	—	—	1280	1160	—	—
820 SI	2020	1920	—	—	—	—	—	—
Stirling	2870	2730	—	—	—	—	—	—

BMW

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
315	—	—	—	—	900	800	700	—
318 2	1600	1500	1350	1250	1160	1000	800	700
318 4	1700	1600	1450	1350	1250	1150	950	850
318 4	1900	1700	1550	1400	1250	1150	950	850
320	—	—	—	—	1500	1350	—	—
320 i	2100	1950	1800	1700	1500	1350	—	—
320 i 4	2200	2060	1900	1800	1600	1450	—	—
323 i	—	—	—	—	1800	1650	1500	1050
323 i 4	—	—	—	—	1900	1800	—	—
324 i	—	—	—	—	2050	1800	—	—
324 TD	—	—	—	—	2450	2200	—	—
325 i	—	—	—	—	2800	2600	2400	—
325 i 4	—	—	—	—	2900	2700	2500	—
325 i X	—	—	—	—	3250	3000	—	—
M 3	—	—	—	—	4950	4550	—	—
520 i	—	—	—	—	1850	1650	1450	1250
520 i (nueva)	3000	—	—	—	—	—	—	—
525 i	—	—	—	—	2150	1900	1700	1500
525 i (nueva)	3700	—	—	—	—	—	—	—
528	—	—	—	—	2650	2250	2000	1800
M 535 i	—	—	—	—	3600	3250	2950	—
535 i (nueva)	4900	—	—	—	—	—	—	—
524 TD	—	—	—	—	2350	2175	1950	1800
524 TD (nueva)	3400	—	—	—	—	—	—	—
728	—	—	—	—	2850	2500	2150	1850

FERRARI

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
360 GTC	9800	9000	8000	7000	6000	5000	4000	3000
400 G.T.	7400	7100	6700	6300	5900	5500	5100	4700
512 B 3	—	—	—	—	—	—	—	—
Monza S	7000	6700	6200	5800	5400	5000	4700	4300
Monza Cabrio	7400	7100	6700	6300	5900	5500	5100	4700
Testarola	14000	13000	12000	11000	—	—	—	—

FIAT

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Uno 45 3p	—	—	—	—	460	400	340	—
Uno 55 3p	—	—	—	—	530	460	390	—
Uno 55 5p	—	—	—	—	550	470	390	—
Uno 5 70 3p	—	—	—	—	560	480	410	—
Uno 5 70 5p	—	—	—	—	570	490	420	—
Uno Diesel 3p	—	—	—	—	590	490	—	—
Uno Diesel 5p	—	—	—	—	620	530	—	—
Uno 45 5p	—	—	—	—	640	530	—	—
Uno 45 5p 3p	—	—	—	—	760	690	—	—
Uno 45 5p 5p	—	—	—	—	800	740	—	—
Uno 45 5p 5p 3p	—	—	—	—	850	790	—	—
Uno 60 S 3p	—	—	—	—	870	810	750	—
Uno 70 SL 5p	—	—	—	—	980	920	850	—
Uno 70 SX 3p	—	—	—	—	950	880	—	—
Uno 70 SX 5p	—	—	—	—	980	910	—	—
Uno 85 3p	—	—	—	—	1150	1050	910	—
Uno 85 5p	—	—	—	—	1340	1220	1070	930
Uno 85 5p 3p	—	—	—	—	1170	1050	910	830
Uno 85 5p 5p	—	—	—	—	1170	1050	910	830
Uno 85 5p 5p 3p	—	—	—	—	1210	1150	1000	87

Mercado

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Ibiza del Sol	810	730	670					
Ibiza Street Sp	690	620	565					
Ibiza L 1.2 Sp	790	675	620					
Ibiza GL 1.2 Sp	820	740	670					
Ibiza GLX 1.2 Sp	895	805						
Ibiza GL y Crono 1.5 Sp	840	765	695	625				
Ibiza GLX 1.5 Sp	905	810	745	675				
Ibiza GL 1.5 Sp	885	795						
Ibiza GLX 1.5 Sp	950	855						
Ibiza L y Junior D Sp	790	645	565	475				
Ibiza LD Sp	810	685	590	505				
Ibiza LD Sp	805	685						
Ibiza GLD Sp	845	715						
Ibiza SX Sp	895							
Malaga L 1.2	795							
Malaga GL 1.2	835	710						
Malaga GLX 1.2	925	780						
Malaga L 1.5	870	735	640					
Malaga GL y Biala 1.5	905	775	670	585				
Malaga GLX 1.5	995	845	730	625				
Malaga Inyección	980	810						
Malaga Premier	1090							
Malaga LD	850	720	625	535				
Malaga GLD	890	765	655	565				
131 Mirafiori 1430							205	155
131 Supermirafiori 1430							230	185
131 Supermirafiori 1600							245	200
131 Supermirafiori 2000							330	255
131 Diplomatic							410	315
131 Pan. Supermir. 1430								195
131 Pan. Supermir. 1600							300	225
131 Diesel 5 v							160	100
131 Mirafiori 2500 D							245	180
131 Supermirafiori 2500 D							320	250
131 Pan. Supermir. 2500 D							320	205
132-2.000 Diesel							170	155
132-2.200 Diesel							135	115

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Samba LE			235	230				
Samba LS			340	290	245	215		
Samba GL			370	315	265	230		
Samba S			415	350				
Horizon S	570	465	440	405	315	280	215	
Horizon GL	605	525	475	425	335	280	235	
Horizon GLT			490	435	350	315	270	
Horizon GT	680	595	510	450				
Horizon LD			445	395	315			
Horizon GLD	815	630	485	425	335	280		
Horizon EXD y GTD Aut.	865	605	535	480	380			
150 LS y GL			265	205	160	130		

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
150 GT, GT 5v, y GT2				290	225	180	130	
150 SX y Aut.					235	205	170	
Solara LS				365	330	270	225	
Solara GL				395	360	290	245	
Solara GLS				410	370	305	250	
Solara SX				455	410	325	270	
Solara Escorial Aut.	620	580	535					
Solara Escorial D	715	680	630					

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
244 GL	1600	1560	1340	1200	990	830	650	500
244 GLE					1100	990	810	700
244 GT					1480	1340	1220	950
244 Turbo								
244 GLD	1670	1610	1360	1230	1000	840	650	490
245 GL	1600	1650	1410	1270	1040	880	710	540
245 GL-DE	2030	1760	1510	1350	1110	940	770	570
264 GLE					1220	1070	940	770
265						1150	1000	880
340 GL y GL						750	670	590
343/345 GLS								
340 GLD	1230	1090	960	880	780	670	590	490
340 GLS	1320	1170	1030					
360 GLS	1520	1350	1190	1090				
360 GLT	1580	1390	1210	1110	950	850		
360 GLT/5 p.	1620	1430	1260	1160	1000	890		
380 GL	1670	1490	1300	1200	1020			
480 ES	2210	1920						
740 GL	2120	1860	1600	1500				
740 GLE	2500	2300	2020	1890				
740 Turbo Int.	3120	2780	2430	2240				
740 Turbo Diesel	2910	2570	2280	2090				
740 GLD/6	2390	2110	1860	1710				
745 Turbo Int.	3390	3000	2630	2430				
745 Turbo Diesel	4220	3740	3290	3030	2580			
745 L. Extra Diesel	4410	3920	3430	3180	2700			
780 Turbo Int.	4620	4100	3680	3310	2820			
780	6880	5820						

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Polo Bunny	945	885	820	750				
Polo 40 C			125	145	170			
Polo 3 Oxford			550	470	385			
Polo 40 C y Fox	695	615	570					
Polo 55 C y Fox	730	670	615	555	500			
Polo Fox Diesel	775							

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
Polo Classic C	780	685	630	565				
Polo Classic CL	850	765	705	635				
Polo Classic CL D	895	780						
Polo Coupé Fox	695							
Polo Coupé CL	780							
Polo Coupé GT	860							
Passat 1.8 CL	980	865	800	670	630			
Passat 2.0 GLS	1205	1100						
Passat 1.8 CL D		855	780	660	610			
Passat 1.8 CL D Turbo	1020	930						
Passat Variant 1.8 D			680	660				
Passat Variant 1.8 GLT D			830	770	725			
PassatCL mod. 88	1330							
Passat GL mod. 88	1560							
Passat GL Iny. 112 CV	1615							
Santana LX 1.8		975	880	790	705			
Santana SX 5		1300	1200	1050	960			
Santana GLTD		1080	975	890	800			
Golf CL 75 CV 4p	1300	1210	1120	1040	980	780	680	550
Golf CL 75 CV 2p	1370							
Golf CL 90 CV 4p	1480	1360	1260	1170				
Golf GTI 112 CV 2p	1520	1420	1320	1220	1040	920	790	650
Golf GTI 112 CV 4p	1630							
Golf GTI 16V 2p	1720							
Golf GTI 16V 4p	1800							
Golf CLD 2p	1380	1270	1180	1090	930	820	710	580
Golf CLD 4p	1410	1290	1170	1060	970	790	590	430
Golf GTD 2p	1510	1410	1310	1200	950	800		
Golf GTD 4p	1590	1480	1370	1260	1000	840		
Golf Cabrio GLJ/Quattro	1820	1700	1580	1460	1310	1160	1020	850
Scirocco GT	1370	1300	1210	1120	920	830	680	600
Scirocco GT 16V	1680							
Scirocco GTX	1810	1440	1350	1250	1100	1010	710	640
Jetta GT	1320	1260	1170	1090	900	720		

MODELO	88	87	86	85	84	83	82	81
XJS 4.2				3300	3000	2700	2400	2000
Sovereign 4.2				4500	4100	3600	3400	3000
XJ 12	5000	4500	4100	3600	3400	3000	2200	1800
XJS Coupé V12	5200	4700	4300	4000	3600	3200	2400	2100
XJS 3.6 Cabriolet	4900	4500						
XJS V12 Cabriolet	6200	5500	5000					
XJS 3.6	4700	4400						
3.6 Sovereign Aut.	5100	4800						
Daimler 3.8 Aut.	5900	5400						
900i	1815	1640	1430	1205	890	810		
900 Turbo A.P.C.	2480	2220	2010	1765	1225	940		
900 Turbo 16v	3090	2780	2270	2115				
900 Cabriolet	4510	4060	3710					
9000i 16V	2830	2555	2270					
9000i Turbo 16V	3780	3420	3025					

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.
APRILIA		
AF-1 Replica	134	554.000
Turning Wind	134	554.000
Red Rose	134	544.800

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Plus.
BENELLI		
125 S	124,8	248.118
900 R/VT	900	812.700
900 R/VT	900	1.004.187

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Plus.
BETA		
TR 3 SE	40	169.950*
TR 34 SE	40	278.900*
TR 34	292	669.500*

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Plus.
BIMOTA		
DB 1 Strada	748	2.360.880
DB 1-S	748	2.404.412
VB 5	1.188	2.818.280

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Plus.
BMW		
R-90	748	1.095.000
R-100 RS	987	1.555.000
R-100 RT	987	1.555.000
R-90 GS	748	1.150.000
R-100 GS	987	1.235.000
R-100 GS Paris Dakar	987	1.430.000
K-75	748	1.195.000
K-75 S	748	1.395.000
K-100	987	1.475.000
K-100 RS	987	1.680.000
K-100 RS Baviera	987	1.725.000
K-100 LT	987	1.825.000
K-100 LT (ABS)	987	2.090.000
K-1	987	1.892.000

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Plus.
CAGIVA		
Ala azura 350	348	643.953
Alenti Electra 125	123,1	338.233
Bilans 125	124,6	470.725
Cosmo 80	74	378.278
Cosmo 125	124,6	470.585
Elefant 250	343,2	712.500
Elefant 750	748	1.192.237
Proton C 125,89	124,6	578.422
T 4 350 E	342	635.740
T 4 900 E	498	770.070
Timorco 125	124,6	535.360

Modelo	Cilindrada c.c.	Precio total Plus.
DERBI		
Variant California	48,7	99.970
Variant SLX America	48,7	109.960
Variant Start	49,9	112.675
Variant Start C/I	49	

EL CAMPEON DEL MUNDO
DE PROTOTIPOS.



Mercedes-Benz Campeón del Mundo Sport Prototipos 1989.

EL PROTOTIPO
DEL CAMPEON DEL MUNDO.



Hay muchas formas de entender el éxito. Para Mercedes-Benz no es ganar el Campeonato del Mundo de Sport Prototipos 1989, sino poder ofrecerle día a día la misma fiabilidad mecánica, el bajo consumo y los sistemas electrónicos inteligentes del campeón en sus turismos de serie. Una manera de entender el éxito que nos obliga a ir siempre por delante en la evolución tecnológica. Una carrera en la que siempre saldremos a ganar.

NADIE MAS
CONSTRUYE COCHES ASI



Mercedes-Benz

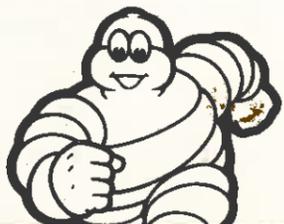


MICHELIN CAMPEÓN DEL MUNDO DE RALLYES 1989

TECNOLOGÍA QUE
MARCA LA DIFERENCIA



Con la victoria de Massimo Biasion en su Lancia Delta Integrale, Michelin consigue su quinto título mundial en los últimos seis años.



MICHELIN

A3 BR04S 2E



La Administración quiere ampliar el periodo de garantía de las nuevas carreteras para evitar su rápido deterioro tras la entrada en servicio. Asimismo se va a extremar el control de calidad de las obras, cuya reparación inmediata supone un gasto suplementario para el contribuyente de unos cincuenta mil millones de pesetas cada año.

EL MOPU, SEVERO CON LAS OBRAS

PROHIBIDO CONSTRUIR MAL

EN cuanto se constituya el nuevo Gobierno, una de las primeras actuaciones del titular de Obras Públicas y Urbanismo va a ser ampliar de dos a cuatro años el periodo de conservación de las carreteras de dominio estatal de nueva construcción para evitar su deterioro inmediato y los posibles fraudes en la entrega final de la obra. Ya en junio último, la Dirección General de Carreteras había duplicado el plazo de garantía de las nuevas vías de uno a dos años, un plazo que de todas formas se considera escaso de acuerdo con lo que se está viendo en las obras ejecutadas.

Esta nueva normativa quiere incluirse desde ya en el contenido de las adjudicaciones con una lógica ampliación del presupuesto inicial que, sin embargo, sería siempre menor que las inversiones que se han detraído en los últimos años para la reparación de las obras. Al mismo tiempo, el MOPU va a exigir a las empresas constructoras lo que se ha convenido en denominar «comodidad final de rodadura», un término muy normal en los países comunitarios, que se efectúa por medio de un sistema electrónico para la regularidad longitudinal de las carreteras. Ahora mismo, en los pliegos de condiciones no existe esta obligación,

lo que provoca a veces una conducción incómoda, con vibraciones y saltos difíciles de controlar, e incluso accidentes de tráfico debido a los bruscos cambios de los distintos firmes viales.

El control de calidad de las obras que está abordando actualmente el Ministerio es calificado por el propio organismo como «garantizado suficientemente». La empresa constructora aporta un cuatro por ciento del costo total de la obra, que se deposita antes de la ejecución y una vez concluido el proyecto. Sin embargo, el propio Ministerio reconoce que durante el año actual ha destinado cerca de cincuenta mil millones de pesetas -nun-

Es Michael Jordan. El mejor jugador de la N.B.A.

The Most Valuable Player. Sus vuelos consiguen

eclipsar a los demás jugadores. Verlo evolucionar

por el aire es todo un espectáculo. Sus zapatillas

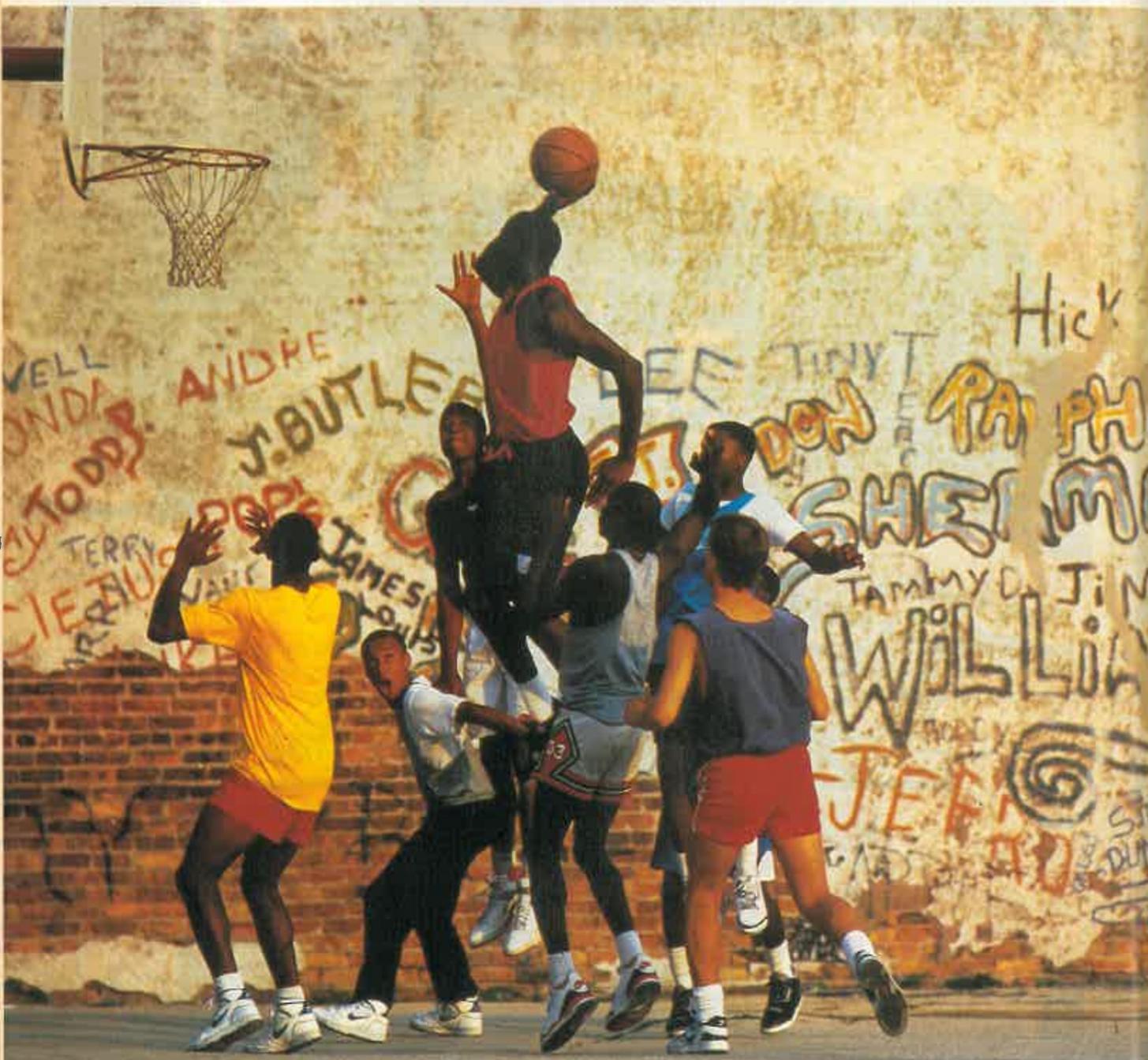
**Y EN LA TIERRA
LOS HOMBRES
DE BUENA
VOLUNTAD.**

pertenecen a la gama Flight de NIKE, ligeras y fle-

xibles, pensadas para un juego ágil y preciso como

el de Jordan. Ahora, tú también puedes volar con

sus mismas zapatillas. La línea AIR FLIGHT de



NIKE está equipada con NIKE-AIR; el mejor sis-

tema de amortiguación que existe. Una cámara de

aire bajo el talón que amortigua el impacto en cada

aterrizaje y otra cámara en la zona delantera para



conseguir el máximo confort al pivotar. Mientras

los demás corren por la cancha "con muy buena vo-

luntad", él vuela. Sin

límites.



Air Flight Junior, Air Flight.

**ESTE CLUB
NO ACEPTA
LÍMITES.**

Porque, en él, sus socios tendrán ventajas y privilegios exclusivos a los que, de otra forma, no se puede acceder. El NIKE SPORT CLUB te acercará al apasionante mundo NIKE. Un club donde podrás obtener artículos especiales de NIKE, así como la máxima información sobre todas nuestras actividades y productos.



Y además,

tendrás la oportunidad

de conocer a los deportistas más

destacados del mundo, viviendo la

espectacularidad del deporte ame-

ricano. Sólo podrás entrar en el

NIKE SPORT CLUB a través de un

AUTHORIZED DEALER, únicos

establecimientos autorizados por el

distribuidor NIKE (Oregón, USA).

Este club no acepta límites. Tú,

tampoco. Infórmate.



ca mejor dicho- a tapar esos parches, cifra que puede verse incrementada en otros diez mil millones en el próximo año.

En las empresas constructoras consultadas por esta revista, la medida que ahora se anuncia no preocupa sobremanera, teniéndose en cuenta que la normativa llevará aparejado un encarecimiento general de las contrataciones. Este aspecto va a suponer una ligera contención del ritmo de obras impuesto por el MOPU en su Plan General de Carreteras ahora en vigor, dado que la intención de los responsables de ese Departamento es reducir la tasa de crecimiento de la construcción de origen público.

En concreto, y a la espera de los cambios que se puedan registrar en el seno del nuevo Gobierno, los técnicos del Ministerio estiman que sería necesaria una etapa no expansiva de la construcción, con la idea de que el Estado encontrara



A partir de ahora, los «parches» no serán admitidos por los responsables del MOPU.

precios mas baratos para sus proyectos. También se señala que durante el año pasado la construcción alcanzó una tasa histórica de crecimiento del diez por ciento, tasa que se podría situar en el ejercicio actual en el doce por ciento. Estos ritmos de crecimiento han provocado fuertes aumentos de los costos, lo que supone un factor añadido que repercute sobre el gasto que ha de afrontar el Estado en sus obras públicas.

Así, los costos de la construcción están subiendo mucho más que los precios de consumo, a causa además de la escasa oferta que atiende la mano de obra especializada. Este escenario se da también en la maquinaria de construcción ya que las empresas establecen duras pugnas de precios para quedarse con los servicios de los parques de maquinaria. El resultado es que el gasto total estimado del Plan General de Carreteras 1984-1991, cifrado inicialmente en un billón de pesetas, se elevará el próximo año a 1,7 billones de pesetas corrientes, una cantidad que representa un aumento nominal de más del 15 por ciento sobre las previsiones iniciales del Ministerio de Obras Públicas.

Esta nueva postura de la Administración española sobre las carreteras puede

de 0 a 100

• **PARALIZADA LA SEGREGACION DE CAMPSA.**- La segregación de Campsa en una compañía logística y otra comercial no se va a producir a medio plazo o, al menos, no tendrá lugar en 1990. De momento, y a excepción de Cepsa, las refinerías privadas y Repsol no desean esa segregación, lo que ya ha provocado tensiones entre los socios de la nueva Campsa. Como se recordará, la previsión era que las refinerías privadas se quedarían como socios solo en logística, mientras que habría un reparto de las estaciones de servicio propiedad de Campsa, siempre en relación a la participación de sus socios en el capital.

• **RENAULT CERRARA BILLANCOURT.**- El forzado recorte de la capacidad de producción de la Regie Renault va a suponer el cierre de la planta de Billancourt, la más característica de la firma gala y la más antigua, ya que fue creada en los años veinte sobre la isla Seguin, en el río Sena, donde Louis Renault se instaló en 1898. El cierre va a afectar a cuatro mil trabajadores,

en su inmensa mayoría inmigrantes. Por otra parte, Fa-



sa Renault continúa ostentando el papel de líder del mercado español ya que al cierre del tercer trimestre del ejercicio actual su cifra de negocios se elevó a 330.000 millones de pesetas, con unos resultados antes de impuestos de 10.238 millones de pesetas.

• **SANTANA, EN LA SENDA DE LAS PERDIDAS.**- Land Rover Santana ha registrado unas pérdidas de 489 millones de pesetas al cierre del tercer trimestre, mientras que en el mismo periodo del año anterior la empresa contabilizó unos beneficios de unos 400 millones. La razón de esta mala marcha se debe a que las ventas en enero-setiembre se han reducido en un 60 por ciento.

• **EBRO KUBOTA INVIERTE FUERTE.**- Ebro Kubota, empresa especializada en la fabricación de tractores, tiene previsto invertir tres mil millones de pesetas de aquí a 1992. De esta cifra, mil millones se destinarán a un programa de reducción de costes y el resto al desarrollo de nuevos productos, especialmente tractores pesados. La empresa, que en 1988 alcanzó una cuota de mercado del 17 por ciento, quiere elevar su capacidad de producción hasta seis mil tractores anuales frente a los cuatro mil actuales.



El Plan General de Carreteras, que preveía una inversión de un billón de pesetas, ha visto dispararse su monto a 1,7 billones por el encarecimiento de los costes.

suponer un cambio radical de la red viaria, según todos los sectores implicados, ya que mejorará la calidad del servicio que ofrecen. En la XVII Semana de la Carretera celebrada hace escasas fechas en Oviedo, el presidente de la Asociación Española de la Carretera, Manuel Velázquez, afirmaba que «un 20 por ciento de la siniestralidad total que se produce en España se podría evitar con

la mejora de la calidad de las carreteras». Mejora que pasa no sólo por su correcta ejecución, sino que estriba en gran parte en su perfecta conservación. En este sentido, los productores españoles de asfalto también se han manifestado recientemente, al denunciar que el gran problema de la red viaria española es la falta de inversiones tanto de la Administración central como de las Comunida-

des Autónomas en la conservación de la misma. Según datos facilitados por la Asociación Española de Refinerías de Petróleo-Productores de Asfalto, el 18 por ciento de la producción nacional de asfalto se destina a conservación frente al 70 por ciento que emplean los países de nuestro entorno.

De acuerdo con los mismos datos, la producción nacional de asfaltos es de 1,7 millones de toneladas anuales, de las que la mitad se consumen aquí y el resto se exporta. España es el mayor exportador de asfalto entre los productores europeos. Ahora bien, el 78 por ciento de la producción nacional se destina a carreteras, cifra que es inferior en un cincuenta por ciento a la media del resto de los países comunitarios productores, tales como Francia, la República Federal de Alemania, Italia y Reino Unido.

Para los productores de asfalto, en los últimos años se ha producido una evolución positiva en lo que a consumo de asfalto para la conservación de carreteras se refiere, aunque se destaca que las partidas presupuestarias dedicadas a éste tema son todavía insuficientes, debido al deficiente estado general de la red nacional y el fuerte incremento del parque automovilístico. Según los datos de estos productores, sería necesaria una inversión de medio billón de pesetas en tres años para adecuar la red viaria. Algo que, tras comprobar la actitud de enfriamiento en la construcción que parece va a adoptar el Ministerio de Obras Públicas, parece harto difícil.

Raúl R. Sáez

ESTA SEMANA

MAS IMPUESTOS A LA GASOLINA

La construcción del Mercado Único europeo está dando más de un quebradero de cabeza a las autoridades españolas y planea, con aspectos que son positivos y negativos, sobre los consumidores. Si todo lo que significa libertad de comercio supone al mismo tiempo ventajas para los ciudadanos, la armonización de legislaciones, sobre todo fiscales, presenta serias dificultades a países como España que, pese a lo que parezca, no tiene una elevada presión fiscal respecto a sus vecinos.

Le ha tocado el turno ahora en los despachos comunitarios a los impuestos especiales que gravan el consumo de tabaco, alcohol y carburantes para automoción. De cara a 1993, la Comisión Europea ha propuesto unos tipos mínimos exigibles y otros deseables a los que habrá que tender en un futuro a medio-corto plazo. Y para evitar que el precio diferente de algunos productos petroleros incida en la menor competitividad de las empresas situadas en países con mayores impuestos, la Comisión trata de establecer un margen de maniobras más rígido.

En los productos petrolíferos será el gasóleo de automoción el que más suba en el conjunto de la CE, y especialmente en España e Italia. Por su parte, Bélgica, Luxemburgo y Portugal serían los que más tendrían que subir el precio de la gasolina, y en menor medida la República Federal de Alemania, Grecia y el Reino Unido. Para nuestro país, en concreto, las 37 pesetas de impuesto especial que forman parte del precio de cada litro de gasolina normal o super, pasarían a 43,80 pesetas, mientras que permanecería inalterable el impuesto de la gasolina sin plomo (también 37 pesetas). En ésta última propuesta se han tenido en cuenta los cada vez más presionantes factores ecológicos exis-



tentes dentro de todo el ámbito comunitario.

La pasada semana Bruselas fue escenario del primer combate dialéctico sobre esta materia, registrándose la oposición de los países del sur comunitario, España, Italia y Grecia, éste último por los gravámenes sobre las bebidas alcohólicas, especialmente el vino. La oposición española, según ha posido saber esta revista, es frontal y radical: en la actual textura, la implantación de gravámenes más altos a tabaco, alcohol y carburantes tendría una repercusión de cálculos imprevisibles en el Índice de Precios al Consumo. Al mismo tiempo se restaría una importante cuota de competitividad a los productos españoles, en un delicado momento de déficit de la balanza comercial. Por el lado «positivo» para la Administración, la recaudación fiscal por este concepto sería mas alta. Hasta aquí la teoría y las dificultades. Pero, ¿cuál es la repercusión para el ciudadano? Obviamente no dependerá de otros factores, pero ya se anuncia que previsiblemente el precio de los productos afectados será superior al actual, o lo que es lo mismo, siete pesetas según todas las cuentas en lo que a los combustibles para el automóvil se refiere.



**16 válvulas
138 CV.
De 0 a 100 Km/h. en 8.5 seg.**

Nuevo Fiat Tipo 16 válvulas. 138 CV.



P.V.P. 1.950.000 PTS.

Las cosas han cambiado y ha sido Fiat quien ha dado el primer paso, quien ha conseguido hacer un deportivo que no va dando saltos, que no hace ruidos, que se conduce con una sola mano y se agarra como una lapa. El nuevo Fiat Tipo 16 válvulas es un deportivo auténticamente confortable. Tiene inyección electrónica, 138 CV., 1.750 c.c. y 4 frenos de disco, los dos delanteros autoventilados capaces de pararlo a 204 Km/h.

con total seguridad. Pero hay algo inevitable en el nuevo Tipo 16 válvulas, su tirón, por eso sus asientos son envolventes, su caja de cambios precisa, su carrocería sumamente robusta y su amortiguación geoméricamente equilibrada. Su equipamiento de serie es sorprendente: dirección asistida, check-panel, cierre centralizado, elevalunas eléctrico, luces antiniebla y llantas de aleación con neumáticos

sobredimensionados. Pero hay más Tipos, más motorizaciones.

Usted decide. Nuevo Fiat Tipo 16 válvulas. Acéptelo deportivamente.

	CV.	Velocidad máxima	Aceleración de 0-100 Km/h.
TIPO 1.800 i.e. 16 v	138	204 Km/h.	8.5 seg.
TIPO 1.400	72	161 Km/h.	13 seg.
TIPO 1.600	83	172 Km/h.	12 seg.
TIPO 1.900 TD	92	175 Km/h.	12 seg.



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

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

FIAT
TECNOLOGIA LIDER

FRENTE A FRENTE

OPEL KADETT 1.4 LS CONTRA SUS RIVALES **CADA VEZ MAS**

La recién llegada gama de Opel para el 90 ha traído un buen número de cambios de los que, en concreto, el Kadett ha sido el más beneficiado. Una de las novedades más interesantes ha sido el nuevo motor de 1,4 litros, que sustituye al anterior de 1.300 centímetros cúbicos. Aquí le comparamos con sus más directos rivales.

DECIDIDAMENTE la fuerte competencia que actualmente existe en la categoría de las berlinas medias de alrededor de cuatro metros está dando sus frutos.

Las marcas ofrecen más y más, renuevan sus productos, los equipan mejor, evolucionan las mecánicas y finalmente ajustan el precio al

máximo. Tanto que por todas estas mejoras no hay que pagar más dinero. Lo que años atrás podía parecer increíble, ahora sucede constantemente y no hay duda de que es el comprador el mayor beneficiado de este fenómeno.

Pues bien, tras la puesta al día del 309 de Peugeot hace escasas semanas y la permanencia del Renault 19

en los primeros lugares de la lista de ventas de nuestro país, la elección se complica para el comprador, ya que ahora ha sido Opel la que, como parte de la gama 90, ha decidido comercializar un Kadett mejorado. Un Kadett que ahora, además de diversas modificaciones de gama, equipa una motorización evolucionada de 1,4 litros que sustituye a la an-

terior de 1.300 centímetros cúbicos.

Frente a él, los compañeros de fatigas habituales: el 19 de Renault, marcado por el éxito desde el primer día, el Tipo de Fiat, que con el paso del tiempo encaja mejor en los gustos de los primeros dudosos, el 309 de Peugeot, al que la marca francesa ha impulsado de nuevo con un toque de ju-



PEUGEOT 309 GR

VIRTUDES

- Prestaciones brillantes
- Comportamiento
- Manejo del cambio

DEFECTOS

- Motor ruidoso
- Dirección dura
- Ventilación mediocre

PRECIO EN LA CALLE:
1.585.562 ptas.

FORD ESCORT 1.3 CL

VIRTUDES

- Buen acabado
- Precio ajustado
- Cambio preciso

DEFECTOS

- Desarrollos largos
- Confort mediocre
- Consumos altos

PRECIO EN LA CALLE:
1.460.480 ptas.

FIAT TIPO 1.4

VIRTUDES

- Comportamiento
- Habitabilidad interior
- Motor silencioso

DEFECTOS

- Dirección lenta y pesada
- Desarrollos largos
- Mandos complicados

PRECIO EN LA CALLE:
1.530.729 ptas.

RENAULT 19 GTS

VIRTUDES

- Terminación
- Motor excelente
- Habitabilidad

DEFECTOS

- Visibilidad trasera
- Dirección lenta
- Ventilación mejorable

PRECIO EN LA CALLE:
1.573.318 ptas.

OPEL KADETT 1.4 LS

VIRTUDES

- Maletero espacioso
- Consumos
- Motor brillante

DEFECTOS

- Desarrollos largos
- Dirección pesada
- Recorrido del cambio

PRECIO EN LA CALLE:
1.495.069 ptas.

DATOS DE COMPRA

OPEL. Importador: General Motors España P.º de la Castellana, 91. 28046 Madrid. Tel.: (91) 597 39 00. Red de postventa: 439 puntos de asistencia en España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. FORD: Fabricante: Ford España, S.A. P.º de la Castellana, 135. 28046 Madrid. Tel.: (91) 571 14 44. Red de postventa: 408 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. FIAT: Importador: Fiat Auto España. P.º de la Habana, 74. 28036 Madrid. Tel.: (91) 259 82 00. Red de postventa: 230 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. PEUGEOT: Fabricante: Peugeot Talbot España. Ctra. de Villaverde km 7,500. 28041 Madrid. Tel.: (91) 347 20 00. Red de postventa: 445 puntos de asistencia en toda España. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. RENAULT: Fabricante: FASA Renault. Avda. de Burgos, 87. 28050 Madrid. Tel.: (91) 766 19 00. Red de postventa: 1.350 puntos de asistencia. Garantía: Un año sin límite de kilómetros.

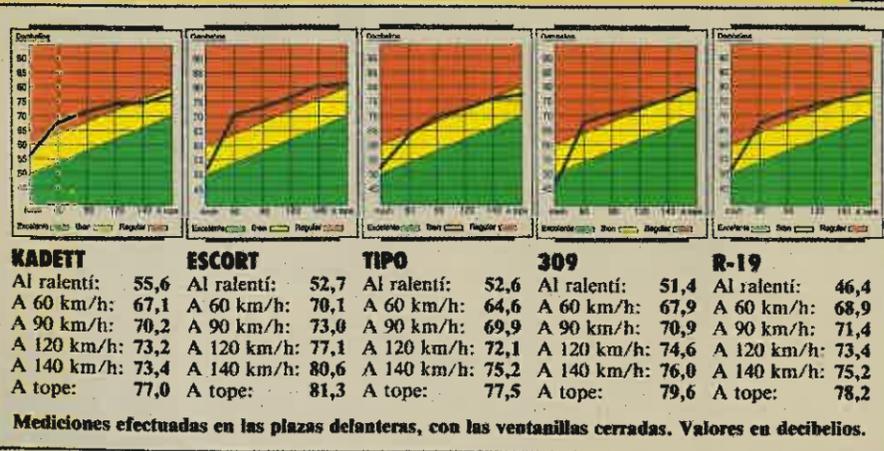
TECNIKA

	KADETT 1.4 LS	ESCORT 1.3 CL	TIPO 1.4	309 GR	R-19 GTS
MOTOR					
Disposición	Del transversal	Del transversal	Del transversal	Del transversal	Del transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.398	1.297	1.372	1.442	1.390
Nº apoyos de cigüeñal	5	5	5	5	5
Árbol de levas	1, en cabeza	1, lateral	1, en cabeza	1, lateral	1, en cabeza
Nº de válvulas/cilindro	2	2	2	2	2
Alimentación	Carburador doble	1 carburador	Carburador doble	Carburador doble	Carburador doble
Compresión	9,4 a 1	9,3 a 1	9,2 a 1	9,5 a 1	9,5 a 1
Tipo de carburante	Super	Súper	Súper	Súper	Súper
Potencia máxima (cv/rpm)	75/5.600	60/5.000	72/6.000	83/5.600	80/5.750
Par máximo (mkg/rpm)	11,0/3.000	10,2/3.000	11,2/3.000	11,9/3.000	11,2/3.500
TRANSMISIÓN					
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 v	Manual, 5 v	Manual, 5 v	Manual, 5 v	Manual, 5 v
Vel. a 1.000 rpm en 1ª/2ª/3ª	7,1/12,9/19,4	8,7/14,4/21,5	8,8/16,0/23,9	7,8/13,7/19,9	6,8/12,4/19,3
Vel. a 1.000 rpm en 4ª/5ª	28,4/35,8	28,9/36,2	26,7/33,2	26,3/33,7	26,3/32,0
Embrague	Mando mecánico	Mando mecánico	Mando mecánico	Mando mecánico	Mando mecánico
DIRECCIÓN					
Tipo	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	4,1	3,5	3,7	3,8	3,9
Dámetro de giro (m)	10,5	10,6	10,7	11,1	11
FRENOS					
Sistema	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor	Disco/tambor
SUSPENSIONES					
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Eje torsional	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
RUEDAS					
Llantas (pulgadas)	Chapa, 5,5 x 13	Chapa, 5 x 13	Chapa, 5 x 14	Chapa, 5 x 13	Chapa, 5 x 13
Neumáticos	155 SR 13	155 SR 13	165/70 SR 14	165/70 SR 13	165/70 RT 13
PESOS Y CAPACIDADES					
Peso en orden de marcha (kg)	875	936	945	890	940
Capacidad depósito (l)	52	48	55	55	55

PRESTACIONES

	KADETT	ESCORT	TIPO	309	R-19
VELOCIDAD MÁXIMA					
Km/h	170,0	149,3	161,1	173,2	176,0
ACELERACION					
400 m salida parada	18,5	19,9	19,4	18,0	18,4
1.000 m salida parada	34,5	37,4	35,6	34,1	34,2
De 0 a 100 km/h	12,5	16,4	14,3	12,6	12,4
RECUPERACION					
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,7	22,6	20,3	18,6	19,7
400 m desde 40 km/h en 5ª	23,6	23,5	22,7	20,2	21,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	38,2	39,9	38,2	35,1	37,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	44,5	45,1	43,8	39,1	41,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	15,5	16,4	15,4	9,9	14,3
De 80 a 120 km/h en 5ª	21,3	28,5	27,6	14,3	19,9

SONORIDAD



ventud y, por último, el Escort de Ford, que espera el relevo como agua de mayo, aunque se defienda dignamente.

En todos ellos fijan sus miradas multitud de personas con muchas cosas en común: necesitan un modelo de alrededor de millón y medio de pesetas, amplio, que consuma lo menos posible y que, por lo menos, pueda, en algún momento de «necesidad», alcanzar una velocidad de crucero razonable sin problemas.

Los cinco superan estas condiciones, pero por supuesto, unos mejor que otros.



El nuevo Kadett da la misma potencia que el anterior. Pero se ha mejorado el empuje a bajas revoluciones, el correvit lo demostró.

El Tipo, como los demás, apuesta por una suspensión cómoda, pero excesivamente blanda.



El Peugeot 309 se ha renovado recientemente, aunque apenas se nota superficialmente.

El Escort tiene la forma más conocida. Los años se notan, aunque aguanta muy dignamente.



El 19 de Renault es otra de las más recientes creaciones. Su carrocería en cuña es muy aerodinámica.

SIN GRANDES CAMBIOS

Ya que se trata de una comparativa en la que toma parte la nueva motorización de Opel, hemos creído conveniente incluir el Renault 19 con motor Energy de 80 caballos y no el que utiliza la versión TR, un motor conocido de todos con menor potencia y algo penalizado en prestaciones y consumos.

Hecha esta salvedad, nos encontramos con que el motor de Opel tiene más cilindrada (1.389 c.c.) pero conserva el mismo número de caballos. Por lo que se ve,

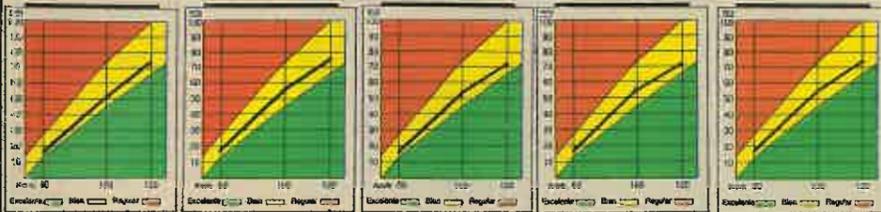
Copa de España de Conductores y Copilotos de Raids.

Los Campeones de Copa.

Prieto y Juncosa -del Team Repsol-Nissan- se han proclamado vencedores de la I Copa de España de Raids como Piloto y Copiloto, respectivamente. Después de 4.000 kms. recorridos, en distintas carreras, al volante de un Nissan Patrol 4x4, Prieto y Juncosa han demostrado que son unos auténticos campeones.



FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO
(en metros)

KADETT	ESCORT	TIPO	309	R-19
A 60 km/h: 16,0	A 60 km/h: 18,2	A 60 km/h: 17,8	A 60 km/h: 17,0	A 60 km/h: 17,1
A 100 km/h: 50,2	A 100 km/h: 55,8	A 100 km/h: 55,6	A 100 km/h: 53,8	A 100 km/h: 54,5
A 120 km/h: 72,2	A 120 km/h: 74,2	A 120 km/h: 73,4	A 120 km/h: 72,4	A 120 km/h: 70,2

CONSUMO

	KADETT	ESCORT	TIPO	309	R-19
CIUDAD					
A 30 km/h de promedio	8,8	11,4	8,1	10,1	8,9
CARRETERA					
A 90 km/h de crucero	5,5	6,1	5,4	5,3	5,5
En conducción rápida	9,8	9,3	10,6	11,1	10,4
AUTOPISTA					
A 120 km/h de crucero	6,7	7,7	7,8	6,7	7,8
A 140 km/h de crucero	7,8	8,8	9,1	7,6	9,3
A 180 km/h de crucero	—	—	—	—	—
OTROS VALORES					
Consumo medio ponderado	7,6	9,4	7,2	8,3	7,8
Capacidad depósito combustible	52	48	55	55	55
Autonomía media	634	460	718	610	650

EQUIPAMIENTO

	KADETT	ESCORT	TIPO	309	R-19
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI	SI	SI
Cuentakilómetros parcial	SI	SI	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI	SI
Manómetro presión aceite	NO	NO	NO	NO	NO
Reloj	SI	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO	NO
Testigo reserva carburante	SI	SI	SI	SI	SI
Testigo freno de mano	SI	SI	SI	SI	SI
Testigo desgaste pastillas de freno	—	—	—	—	SI
Parabrisas laminado	SI	SI	SI	SI	SI
Faros antiniebla	NO	NO	NO	NO	NO
Piloto trasero antiniebla	SI	SI	SI	SI	SI
Aire acondicionado	NO	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	NO	NO	NO	NO
Asiento regulable en altura	NO	NO	NO	NO	NO
Retrovisor mando a distancia	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N
Apoyacabezas del /tras	S/N	S/N	S/N	S/N	S/N
Elevalunas eléctricos del./tras.	OP/N	N/N	N/N	S/N	S/N
Cierre centralizado	OP/N	NO	NO	SI	NO
Luz lectura de mapas	SI	SI	SI	SI	SI
Tapón carburante con cerradura	SI	SI	SI	SI	SI
Llantas aleación	NO	NO	NO	NO	NO
Pre-equipo de radio	SI	SI	SI	SI	SI
Limpia-lava trasero	SI	NO	NO	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	SI	OP	SI	NO
Cinturones seguridad traseros	NO	NO	NO	NO	SI

gares cuando se habla de prestaciones. A pesar de todo, se trata de un motor excelente que se merece los mejores adjetivos.

El 309 es el más potente con sus 83 caballos. Esto se refleja en un mejor rendimiento que además no va



El Renault cuenta con uno de los interiores más aprovechados, con buena terminación.

unido a un consumo demasiado alto. La única pega de este motor (también el de más cilindrada) la encontramos en que es muy ruidoso.

Después del Peugeot es el 19 el más potente, con los 80 caballos del motor Energy. Un motor brillante que sube de vueltas con facilidad, ayudado por unos desarrollos adecuados. Unos desarrollos más bien cortos que sin embargo no penalizan los consumos, gracias sin duda al moderno diseño de la mecánica.

El Tipo es el que menos consume, puesto que en la marca italiana han apostado por una potencia no muy alta para favorecer ese punto. En prestaciones, se sitúa en un lugar intermedio, por lo que el resultado combinado está muy conseguido.



El Kadett 1.4 ofrece ahora más información. Ahora dispone de cuentavuelvas dentro del ya conocido cuadro



Este es el nuevo motor de 1,4 litros. Rinde la misma potencia, con un par mayor



Los asientos del Tipo son muy cómodos. El habitáculo del Fiat es el más espacioso.



La terminación del Ford Escort destaca por su calidad, la mejor de todos.

Sólo nos queda hablar del Escort. Tiene la menor potencia y además unos desarrollos que no le benefician en nada. El problema consiste en que hay que aprovechar en demasiadas ocasiones las marchas más cortas para sacarle juego a esos 60 caballos. Para este modelo, y dentro de esta línea de potencias, sería más adecuado el moderno 1.4, pero la política de Ford en esta versión no cuenta con él, sino con el producido en nuestro país, ello les permite jugar con un buen margen y ofrecer el mejor precio.

El modelo que mejor se comporta en cualquier circunstancia es el 309. Es una característica habitual de la marca del león, una estabilidad impresionante salvaguardando siempre la comodidad para los pasajeros.

Tras el Peugeot, a todos «se les ve el plumero» en su condición de familiares ante

Copa de España de Conductores de Vehículos Todo Terreno Diesel.

El Primero de su Clase.

Un Todo Terreno Diesel, un Nissan Patrol 4x4, ha sido conducido a la victoria por Ramón Vila.

Después de 4.000 kms., recorridos, en distintas carreras, al volante de un Nissan Patrol 4x4 Diesel, Vila y Roqueta han demostrado ser los primeros de su clase.

R.Vila





El Peugeot 309 cambió sus interiores en la última puesta al día. Los pasajeros de atrás cuentan con el mayor espacio.

todo cómodos. Las suspensiones, en general, permiten tanto al conductor como a los pasajeros viajar con comodidad siempre que no se afronten carreteras repletas de curvas a un ritmo alto. En ese caso, la comodidad a la que aludíamos se convierte en un balanceo bastante incómodo. Y es que se supone que el usuario de un vehículo familiar, con poca, por no decir ninguna, pretensión deportiva, no va a ir de carreras por el mundo.

Manteniendo esta mentalidad, podemos ahorrarnos muchas «broncas» de los pasajeros.

Frenar cualquiera de estos modelos cargados con toda la familia y su equipaje se le ha encomendado a unos discos delanteros y a tambores traseros, esta combinación es utilizada por los cinco. Pero hay diferencias, las que marca el Kadett, que supera a todos con cifras interesantes. Después, el 309, seguido por los demás, fre-

nan en distancias razonables.

El cambio se maneja con facilidad y precisión en los cinco modelos, pero si tuviésemos que matizar, nos habrían gustado unos menores

recorridos en el Kadett y en el Escort, ya que la 5.^a se va demasiado lejos. También hubiésemos preferido un menor ruido al cambiar en la caja del Tipo y del 309.

HABITABILIDAD ANTE TODO

Por su reciente lanzamiento, Tipo y 19 destacan del resto en carrocería. Los demás modelos son perfectamente válidos pero también demasiado conocidos.

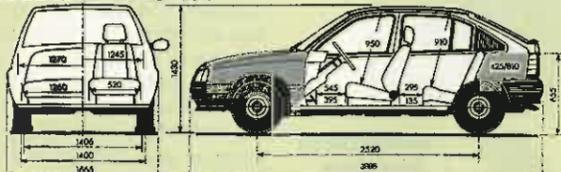


El Ford ocupa los primeros lugares en espacio con el asiento abatido.

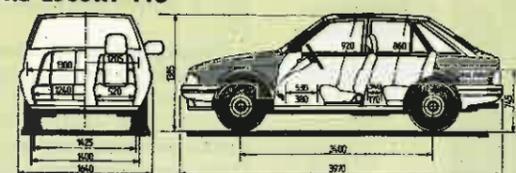


El Kadett tiene la mayor capacidad de maletero normal.

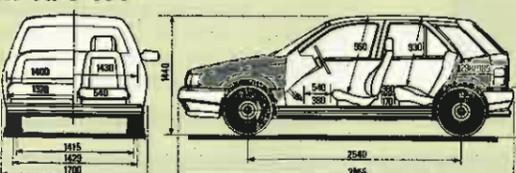
OPEL KADETT LS 1.4



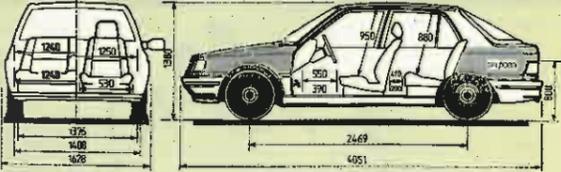
FORD ESCORT 1.3



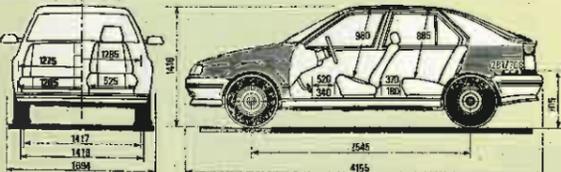
FIAT TIPO 1.4



PEUGEOT 309



RENAULT 19



EL TOQUE FINAL

La mayoría de los fabricantes ofrecen sobretasaciones a la hora de valorar el usado. Este toque final puede decidir la venta del nuevo. Fiat ofrece una bonificación de 80 a 100.000 pesetas, dependiendo del concesionario, al comprar un Tipo.

Peugeot también alcanza las 100.000 pesetas en su bonificación para el 309.

Ford llega hasta las 150.000 pesetas en la compra de sus Escort.

Renault, siempre como en el caso de Fiat, dependiendo del concesionario, sobretasa en 100.000 pesetas el usado que se entregue a cambio de un 19.

Opel también alcanza la cifra más alta de 150.000 pesetas en la compra de un Kadett.

El público busca lo más moderno, aunque no sea lo mejor. Y desde luego no va muy desencaminado, aunque algunos diseños aguanten sin inmutarse el paso de los años.

Los nuevos modelos cuentan con un mejor aprovechamiento del interior y también con una imagen renovada, más en línea con las tendencias actuales.

Tanto en el Renault como en el Fiat, se percibe un aire distinto en sus interiores, bastante más agradables y mejor terminados que en sus antecesores. El Peugeot, sin embargo, se ha puesto al día no hace mucho y también queda patente su intención de mejorar un aspecto algo descuidado hasta ahora. En Opel no han tenido que pensárselo mucho, el diseño de su habitáculo es perfectamente válido para aguantar más tiempo. Y por último el Ford es una demostración



Los cinco modelos componen la oferta de berlinas de cuatro metros. Todos rondan el millón y medio de pesetas y tienen cinco puertas.

de cómo se deben hacer las cosas. Acabado impecable, materiales agradables, en definitiva, el mejor en este apartado.

Es difícil valorar desde aquí un aspecto como el de la comodidad. Pero si estamos capacitados para destacar qué habitáculo es más amplio, cuál más acogedor, así como el más completo y el mejor terminado.

El maletero del Kadett, con los asientos sin abatir, admite mayor volumen de

carga que ninguno de sus compañeros. En cambio, con toda la superficie de carga disponible (asientos abatidos), es el 309 el más capaz. Pero es el Tipo el que cuenta con un habitáculo más espacioso, no en vano es el más ancho.

Podríamos decir que globalmente, incluyendo maletero, el Tipo es el modelo más equilibrado en este aspecto, seguido del Kadett y el 309. El 19 se mantiene en una situación intermedia, y

el Escort no destaca en ningún apartado, aunque tampoco es especialmente mucho más pequeño.

Sólo dos marcas nos ofrecen la posibilidad de elegir entre dos versiones más o menos equipadas, éstas son FIAT y Renault.

El Fiat cuenta con un modelo más equipado llamado DGT, 125.000 pesetas más caro. El Renault da a elegir con esta motorización dos posibilidades, GTS y TSE, con 100.000 pesetas de diferencia entre ambas.

Nosotros, para nuestra prueba, hemos considerado las más económicas.

En general no hay ninguna que destaque más que la otra, y si habría que comentar las pocas posibilidades que existen de disponer de múltiples extras a los que se puede acceder a través de otros modelos superiores.

Andrés Mas

Fotos: J. Antonio Díaz

Motor 16

Si lo que más le interesa al cliente es el buen andar, unido a un comportamiento excelente, su modelo es el 309, aunque cuesta y gasta más.

Estos problemas no se le presentan al Tipo, con la mejor cifra de consumo. También es el que globalmente más espacio habitable ofrece.

El 19 no destaca en ningún apartado, aunque cuenta con un interior muy amplio, una terminación excepcional y el motor más brillante tras el Peugeot.

El Kadett se ha beneficiado de un motor mejorado sin pagar más por ello. Consume poquísimo y podría andar mejor de lo que ya lo hace, si no fuera por los largos desarrollos. Tiene, además, un precio muy razonable.

Por último, el Escort es el menos potente, también es el que más consume. Pero juega dos cartas muy importantes; el precio, ya que es el más barato, y la terminación supercuidada.

BALANCE FINAL

	KADETT	ESCORT	TIPO	309	R-19
Velocidad máxima	3.0 ****	5.0 **	4.0 ***	2.0 ****	1.0 *****
Aceleraciones	3.0 ****	5.0 **	4.0 ***	1.0 *****	2.0 ****
Recuperaciones	4.0 **	5.0 **	3.0 **	1.0 *****	2.0 ****
Consumo	2.0 *****	5.0 **	1.0 *****	4.0 ***	3.0 ****
Transmisión	4.0 **	5.0 **	2.0 ****	3.0 ****	1.0 *****
Caja de cambios	4.0 ****	1.0 *****	3.0 ****	5.0 ****	2.0 ****
Frenos	5.0 ***	1.0 *****	4.0 ***	2.0 ****	3.0 ****
Dirección	4.0 **	3.0 **	5.0 ***	1.0 *****	2.0 ****
Comportamiento	2.0 ****	5.0 ****	4.0 ***	1.0 *****	3.0 ****
Aptitudes urbanas	2.0 ****	5.0 ****	4.0 ****	1.0 *****	3.0 ****
Autonomía	3.0 ****	5.0 ****	1.0 *****	4.0 ***	2.0 ****
Habitabilidad	2.0 ****	5.0 ****	1.0 *****	3.0 ****	4.0 ****
Maletero	1.0 ****	5.0 ****	2.0 ****	4.0 ****	3.0 ****
Sonoridad	2.0 ****	5.0 ****	1.0 *****	4.0 ****	3.0 ****
Valor-precio	2.0 ****	4.0 ***	3.0 ****	5.0 ****	1.0 *****

***** Excelente. **** Bueno. *** Normal. ** Regular. * Malo.

Copa de España de Raids. Copa de España de Marcas.

El Mejor en Todos los Terrenos.

4.000 kms., en diversas carreras, a lo largo de la accidentada geografía española, han puesto una vez más a prueba el poder, la capacidad de respuesta y la fiabilidad del Nissan Patrol 4x4.

Ganando la Copa de España de Marcas, ha demostrado que es el mejor vehículo en todos los terrenos.

En Todos los Terrenos.
NISSAN PATROL 4x4



D I S E Ñ O

GRUNDIG

M A D E B Y

G R U N D I G

Expóngalo en su automóvil

Máquina de coleccionistas.

Tecnología High End con personalidad propia.

Diseñada y firmada por un nombre mítico, F.A. Porsche. Un chasis de diseño revolucionario con todos los avances posibles en un autorradio de elite.

Sistema HAD. Un nuevo concepto de recepción que permite una perfecta separación entre emisoras muy próximas. Óptima recepción de las emisiones más débiles. Y la corrección de las señales perturbadas para conseguir una excelente escucha.

Radio Data System. El sistema de información más sofisticado que existe en la actualidad. A través del cual podrá recibir todos los datos sobre las emisoras FM que sintonice. Consiguiendo la mejor calidad de emisión en cada zona por la que transite. Y obteniendo información sobre el estado del tráfico, a partir del momento en que se emita este servicio.

Speed Control Volume. Que regula el volumen en función de la velocidad del automóvil.

Y un revolucionario Doble Sistema de Seguridad. Mediante código numérico secreto y un panel de mandos extraíble que le permite llevarse el autorradio sin sacarlo del coche.

Para que los 4 x 40 vatios de potencia de pico, el HAD, el RDS, el SCV y la firma de F.A. Porsche sólo resulten irresistibles para usted. Durante mucho tiempo.



FRENTE A FRENTE

LADA SAMARA CONTRA SKODA FAVORIT

ROTO EL MURO



COMPARADOS
MOTOR 16

LADA SAMARA
VIRTUDES
● Precio interesante
● Fiabilidad mecánica
● Amplitud interior
DEFECTOS
● Acabado mejorable
● Cambio muy impreciso
● Dirección excesivamente dura
PRECIO EN LA CALLE:
1.067.708 ptas.

SKODA FAVORIT
VIRTUDES
● Robustez mecánica
● Amplitud interior
● Consumos ajustados
DEFECTOS
● Desarrollos muy largos
● Escaso confort
● Ventanillas no totalmente descendentes
PRECIO EN LA CALLE:
1.002.350 ptas.

La apertura hacia los modos de vida de occidente por parte de los países del este de Europa proporciona no pocos contrastes entre modos de vida, formas de pensar, hábitos de comportamiento e incluso diseño industrial.

NOS encontramos en esta ocasión con dos coches fabricados en el Este por lo que, afortunadamente, no hay que hacer comparaciones con otros coches europeos, aunque es inevitable hacer constantes referencias a los patrones que estamos habituados a manejar. Por un lado, el Lada Samara. La denominación Lada la utilizan los responsables de la firma rusa Shiguli para de-

nominar los coches destinados a la exportación. La mayoría de los ciudadanos soviéticos desconocen incluso este nombre. Los Lada heredan la tecnología Fiat, que fue quien construyó hace cerca de 20 años la factoría de Togliatti; aunque paulatinamente van incorporando algo de tecnología propia, siguen con su dependencia italiana, sobre todo para el suministro de componentes.

En cuanto a Skoda, se trata de una

de las más veteranas marcas europeas, ubicada en Bolestav, en Checoslovaquia, que inició su actividad a inicios de siglo como una de las instalaciones industriales más importantes del Imperio Austro-Húngaro. A lo largo de las dos últimas décadas ha tenido la responsabilidad de iniciar la motorización checa, con una producción algo inferior a las 200.000 unidades anuales.

Una y otra marca se han visto en la

ineludible obligación de modernizar sus productos para competir en los mercados occidentales con productos tecnológicamente más avanzados, ya que, con anterioridad, Lada y Skoda sólo ofrecían precio. Eso ya no es así. Embarcados en una estrategia muy ambiciosa, ambas marcas contactaron con diseñadores occidentales para poner en el mercado coches robustos, de líneas atractivas, fiables y susceptibles de ser

fabricados y mantenidos en cualquier país del mundo, desde los altamente industrializados a los satélites del Comcon. Giugiaro (Lada) y Bertone (Skoda) dieron forma a estos dos coches que ahora analizamos.

MECANICA

Aunque los dos coches utilizan una mecánica relativamente similar, con 4

DATOS DE COMPRA

LADA: Lada Iberica, S.A., Avda. de la Industria, s/n, 28760 Tres Cantos, Madrid. Teléfono: 803 42 44. Red de postventa: 44 puntos en toda España. Garantía: un año sin límite de kilómetros. SKODA: Montabán, S.A., c/ Alberto Aguilera, 13, 28015 Madrid. Teléfono: 248 89 77. Red de postventa: 86 puntos en toda España. Garantía: un año sin límite de kilómetros.

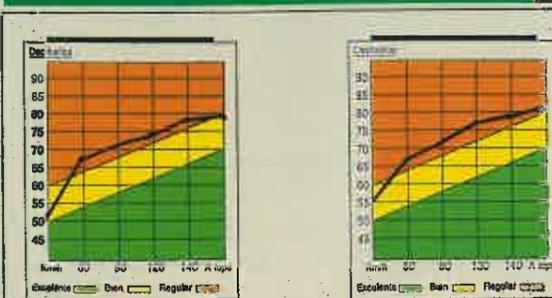
FICHA TÉCNICA

	SKODA FAVORIT	LADA SAMARA
MOTOR		
Disposición	Del. transversal	Del. transversal
N.º de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.289	1.288
N.º apoyos de cigüeñal	3	5
Árbol de levas	Lateral	En cabeza
N.º de válvulas/cilindro	2	2
Alimentación	Carburador doble	Carburador doble
Compresión	9,7 a 1	9,6 a 1
Tipo de carburante	97 octanos	97 octanos
Potencia máxima (cv/rpm)	63/5.000	65/5.600
Par máximo (mkg/rpm)	10,2/3.000	9,6/3.600
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel.	Manual, 5 vel.
Vel. 1.000 rpm 1.ª/2.ª/3.ª (km/h)	8,1/13,9/21,1	7,0/13,1/18,9
Vel. 1.000 rpm 4.ª/5.ª (km/h)	28,8/37,2	27,2/32,7
Embrague	Mando mecán.	Mando mecán.
DIRECCIÓN		
Tipo	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,7	3,8
Diámetro de giro (m)	11,3	11,0
FRENOS		
Sistema (d/t)	Disco/tambor	Disco/tambor
SUSPENSIÓNES		
Delantera	Indep McPherson	Independiente
Trasera	Braz, barra de tors.	Semirrigida
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Chapa	Chapa
Neumáticos	165/70 R 13	165/70 SR 13
PESOS Y CAPACIDADES		
Peso en orden de marcha (kg)	840	906
Capacidad depósito (l)	47	43

PRESTACIONES

	SKODA FAVORIT	LADA SAMARA
VELOCIDAD MÁXIMA		
Km/h	147,5	149,4
ACELERACIÓN		
400 m salida parada	19,2	19,6
1.000 m salida parada	36,3	36,8
De 0 a 100 km/h	14,1	15,3
RECUPERACIÓN		
400 m desde 40 km/h en 4.ª	20,2	21,3
400 m desde 40 km/h en 5.ª	22,5	23,2
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	38,8	40,9
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	43,5	44,9
De 80 a 120 km/h en 4.ª	18,3	20,7
De 80 a 120 km/h en 5.ª	—	32,6

SONORIDAD

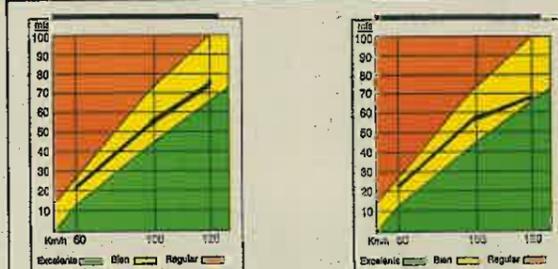


SKODA. Al ralenti: 52,8. A 60 km/h: 68,8. A 90 km/h: 71,5. A 120 km/h: 74,8. A 140 km/h: 77,9. A tope: —.

LADA. Al ralenti: 55,4. A 60 km/h: 67,5. A 90 km/h: 71,6. A 120 km/h: 76,4. A 140 km/h: 78,8. A tope: 79,9.

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

FRENOS



DISTANCIA DE FRENADO (en metros)

SKODA: A 60 km/h: 21,4. A 100 km/h: 59,0. A 120 km/h: 67,4.

LADA: A 60 km/h: 20,2. A 100 km/h: 56,9. A 120 km/h: 78,5.

CONSUMO

	l/100 km	
	SKODA	LADA
CIUDAD		
A km/h de promedio	8,9	8,5
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	5,8	5,9
En conducción rápida	10,2	11,2
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	9,3	9,6
A 140 km/h de cruceo	10,7	11,3
OTROS VALORES		
Consumo medio ponderado	8,0	7,8
Capacidad depósito comb. (l)	47	43
Autonomía media (km)	535	500

EQUIPAMIENTO

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

cilindros en línea y 1.300 centímetros cúbicos, hay casi un abismo entre ambos. El Lada es un motor de origen Fiat, moderno, de cinco apoyos de cigüeñal y árbol de levas en cabeza, mandado por correa dentada y un carburador Solex de doble cuerpo invertido. Una configuración que podría utilizar cualquier coche de su categoría en occidente. Un motor muy cuadrado (más diámetro que carrera de pistón), que sube bien de vueltas y responde razonablemente a las solicitudes del conductor. Es imprescindible mencionar que el departamento de desarrollo de Porsche es el autor de la remodelación de este motor, como lo fue del Seat «System Porsche», aunque para el Lada no ha permitido que se utilizase su nombre en la tapa de balancines.

En cuanto al Skoda, la cosa cambia. Bastante trabajo han tenido con cambiar todo el sistema de transmisión para este nuevo coche y, por ahora, el motor del Favorit es el mismo que utilizaban en los 120/130 de tracción trasera, cambiando simplemente el carburador Jikov por un Pieburg de doble cuerpo para adaptarlo a su ubicación transversal. Es un robusto y fiable motor, pero de diseño anticuado, con sólo tres apoyos de cigüeñal y árbol de levas lateral, accionado por cadena. No es especialmente elástico y resulta bastante ruidoso, aunque es muy económico en gasto de combustible cuando no se pisa el acelerador.

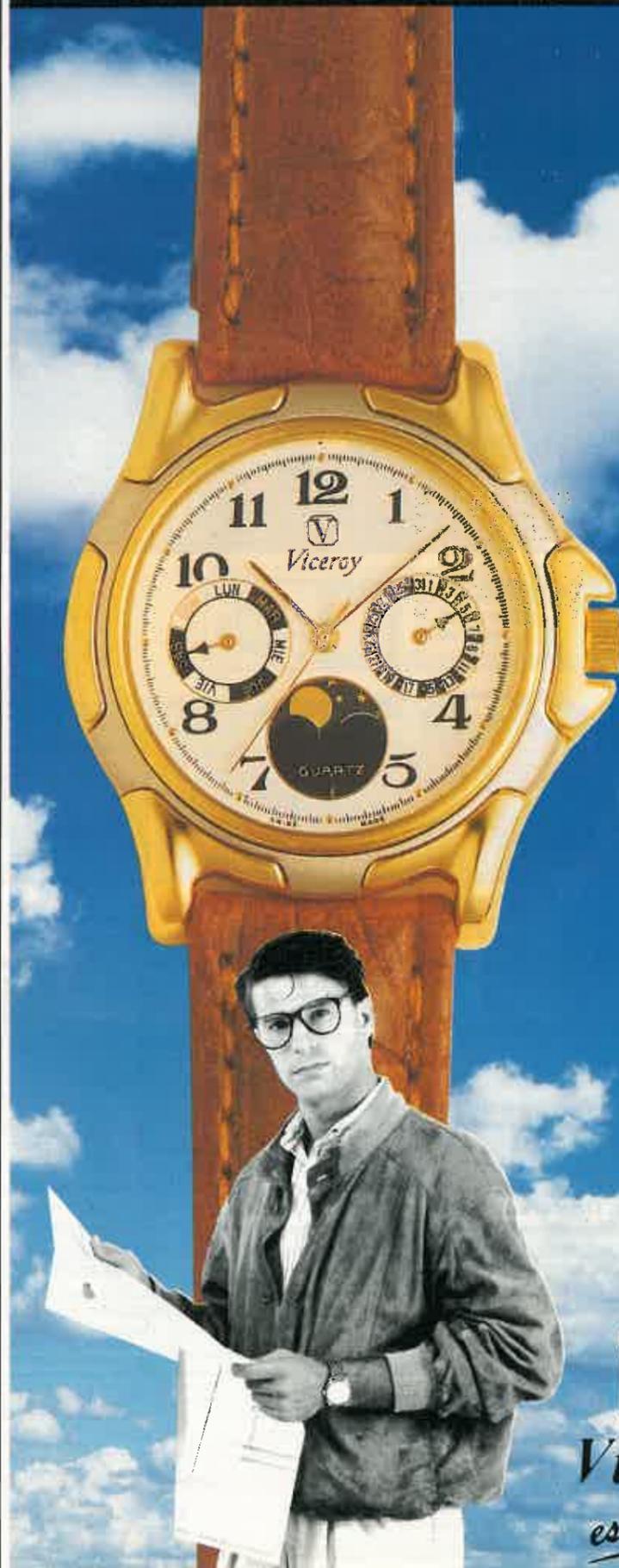
Los dos coches del Este marcan un importante hito, ya que son los primeros tracción delantera de sus marcas y eso, aunque no todo el mundo lo admita, supone un enorme esfuerzo técnico, con diseños de transmisiones y suspensiones totalmente nuevos.

El cambio mayor lo ha llevado a cabo Skoda, ya que sus anteriores modelos eran de motor y tracción posteriores. Para el Favorit han contado con la colaboración de Steyr-Puch, posiblemente la firma más capacitada para este trabajo, y lo cierto es que el resultado es bueno. El Favorit pisa el suelo muy bien, sin pérdidas de tracción (tampoco serían explicables con tan escasa potencia) y no aparecen ruidos de transmisión. La tracción llega 20 años tarde, pero al menos llega con calidad.

Aunque el Samara también estrena tracción, el cambio ha sido menor, ya que cuenta con la experiencia del Niva, el conocimiento adquirido en la colaboración con Fiat y, en todo caso, con la disposición anterior del motor de sus coches. El resultado es similar al del Skoda.

En ambos casos la caja de cambios es bastante mediocre. En el Skoda porque su manejo es muy duro y sus desarrollos exageradamente largos. Hasta el punto que la velocidad máxima se alcanza en 4.ª y que no pueden darse cifras de recuperación 80-120 porque se tardan muchos minutos en llegar a 120 en 5.ª si no se apuran las marchas.

Pero peor es el resultado en el Sama-



VICEROY



Viceroy es tu hora



El Lada Samara ha sido diseñado por Giugiaro, al igual que el Ibiza. Un diseño honesto sin ninguna innovación

Del lápiz de Nuccio Bertone ha salido el nuevo Skoda. La denominación Favorit, en honor de un modelo anterior

ra. La imprecisión es de tal naturaleza, que es facilísimo meter la marcha atrás en vez de la 1.^a, hecho que les ha ocurrido en algunas ocasiones a las tres o cuatro personas que han conducido este coche en nuestro ensayo.

En ambos casos, los frenos bien, provistos de servofreno. En el Skoda algo duro el pedal y en el Samara se quedan algo escasos cuando se rueda por encima de 120 km/h.

Durísimas. Las direcciones, para camioneros. Defecto este más acusado en el Lada. Es posible que ya cada día seamos más sensibles a los esfuerzos sobre la dirección, ante la abundancia de servos, pero lo cierto es que las mujeres tendrán dificultades en los estacionamientos.

COMPORTAMIENTO

Olvidémonos de establecer comparaciones entre cualquiera de estos coches y sus equivalentes occidentales. Aunque los dos son válidos desde un punto

de vista estricto, no son ninguna maravilla. El Lada es ligeramente más seco de reacciones mientras que el tren delantero del Favorit tiene tendencia a «flotar» y a escaparse por la tangente. No son, en absoluto, coches para ser

Motor 16 *Por muy poco más de un millón de pesetas, al usuario español se le ofrece la posibilidad de adquirir uno de los coches del Este europeo que más se han transformado, el Lada Samara o el Skoda Favorit. Ambos, para competir en los mercados occidentales, han recurrido a diseñadores italianos y se han pasado a la tracción delantera, pero siguen siendo coches un tanto rústicos y que no es fácil que admitan comparación con sus homónimos occidentales. Eso sí, siguen manteniendo sus proverbiales virtudes de fiabilidad mecánica y robustez.*

conducidos con veleidades deportivas ni a someterse de buen grado a apoyos fuertes en las curvas. Hay que conducirlos como los toreros, con eso de «parar, mandar y templar».

Ninguno de los dos llega a los 150 km/h. Al menos, en condiciones honestas de medición, porque con los desarrollos tan largos, con ligera pendiente o viento de cola, superan sin problemas esta cifra. Y lo cierto es que, aunque suficiente, no es este un valor para presumir. Tampoco sus diseñadores pretenden prestaciones de primer orden. Sus bazas son la robustez, la fiabilidad mecánica y el precio y, por ello, no se han cortado a la hora de aligerar ni han hecho grandes esfuerzos por reducir el coeficiente aerodinámico, que siempre reduce la habitabilidad.

CARROCERIA

Pese al lápiz de Bertone y Giugiaro, lo cierto es que no se trata de diseños depurados. Da la impresión de que los

Nissan Trade: Toneladas de sentido práctico.

Suya, moviendo un solo dedo.

Todo en las Nissan Trade es sobresaliente, pero ahora algunas tienen Matrícula de Honor. Para ganar una Nissan Trade completamente gratis, sólo tiene que dirigirse a su concesionario Nissan más próximo y participar en el juego «Matrículas de Honor».

Allí le entregarán una tarjeta con una Nissan Trade impresa. Rasque la matrícula y descubrirá un número. Compárelo con la matrícula de la furgoneta Nissan Trade expuesta

en el concesionario. Si coinciden: «Matrícula de Honor». Acaba de ganar una Nissan Trade gama 90.

Además, sólo por entrar en el concesionario Nissan y participar en este juego, usted tiene un obsequio asegurado.

- 21 modelos.
- Desde 1.778.560,- (IVA incluido).
- Las mejores condiciones de financiación.
- 800 puntos de servicio.
- Promoción válida hasta el 31.12.89.

- FIMOTOR
- FIMOTOR LEASING
- NISSAN ASSISTANCE
- NISSAN CREDIT



FRENTE A FRENTE



La instrumentación del Lada es muy poco precisa
El cuadro excesivamente sobrio

Sobriedad y funcionalidad en el cuadro del Skoda
Instrumentación justa y sencilla



Los asientos del Samara ofrecen escasa sujeción lateral
El interior es bastante espacioso

Poco confortables los asientos del Skoda Favorit
El diseño bastante antiguo

dos genios italianos han trabajado con muchos condicionamientos o por debajo de sus honorarios. De todas maneras, tanto el Samara como el Favorit son posiblemente los productos más honestos de cuantos coches «extraños» circulan por las carreteras europeas. Por citar algunos ejemplos, ni Dacia, Anadol, Polonez, Zastava, Olcit o Tatra pueden competir con estos dos coches, que, sin duda, se sitúan un escalón por encima de esta jerarquía de coches del Este que buscan en el Oeste divisas para equilibrar su balanza de pagos.

Pero sigue habiendo aspectos que llama

man la atención. Por ejemplo, el confort o la postura de conducción o, simplemente, la precisión de los relojes e indicadores, que a menudo vuelven loco al conductor con las oscilaciones de las agujas. O el manajo de llaves que tiene que utilizar el usuario de un Samara (al menos tres). Son aspectos en los que aún se encuentran muy por debajo del nivel medio de los coches fabricados en Europa Occidental.

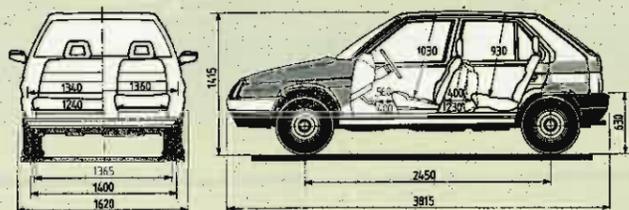
No hay un reproche que hacer, porque todo funciona y funciona bien, pero es que no se ha inventado aún un aparato para medir calidad, que sigue siendo un concepto imposible de cuan-

tificar y que en estos coches baja bastante.

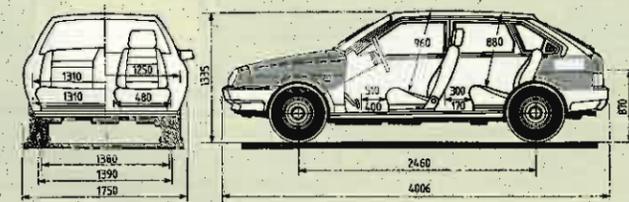
Los precios son competitivos, pero siempre en valores absolutos, porque por un millón de pesetas, que es más o menos lo que cuesta cualquiera de ellos, no hay mucho donde elegir, pero por sólo 200.000 encontramos ya coches con la misma capacidad de carga y calidad muy superior. Estas 200.000 pesetas no suponen gran diferencia en una financiación y, además, se recuperan por una menor depreciación, aspecto que tampoco debe ser olvidado.

José María Cernuda

SKODA FAVORIT



LADA SAMARA

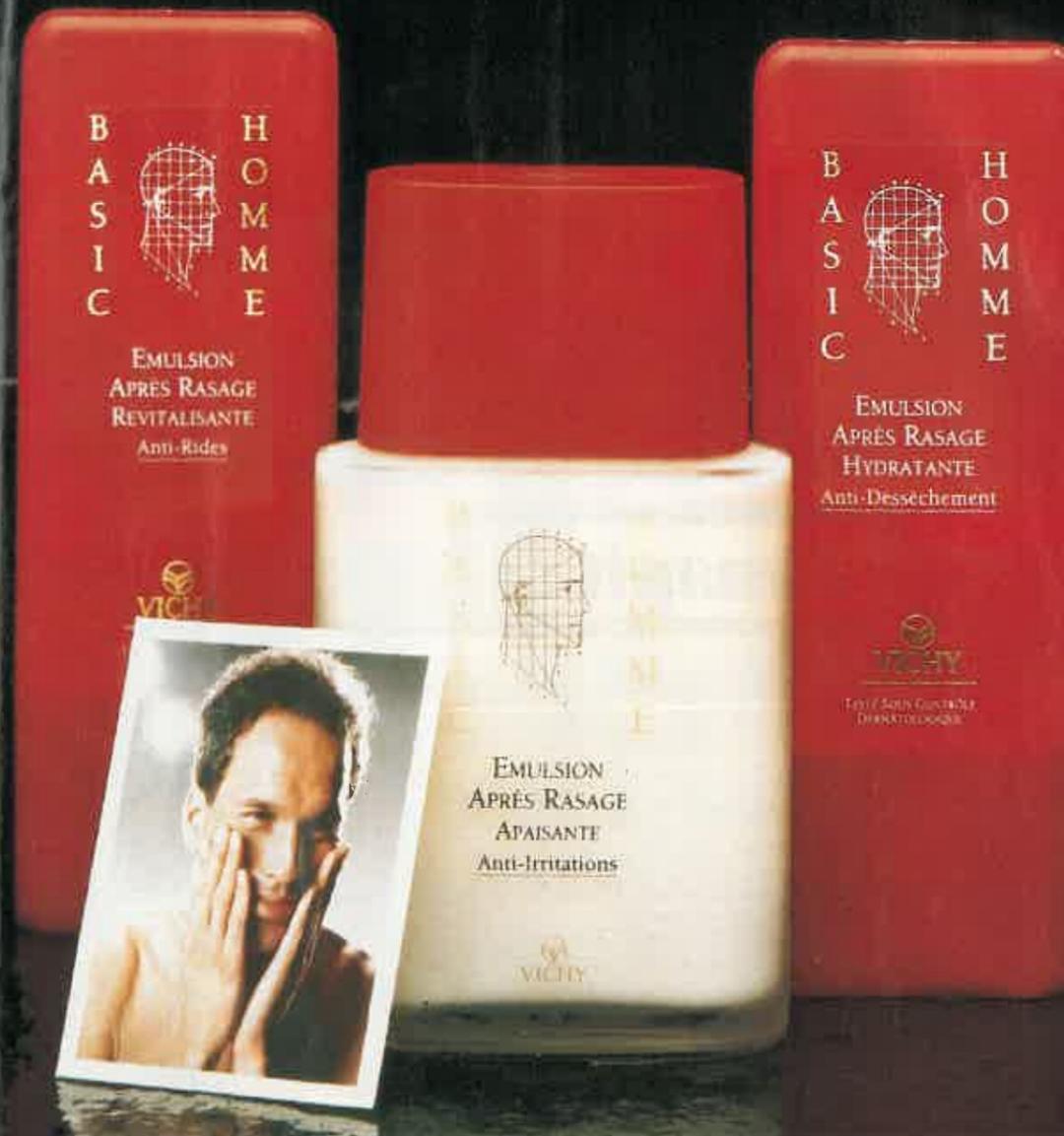


BALANCE FINAL

	LADA	SKODA
Velocidad máxima	1.***	1.***
Aceleraciones	2.***	1.***
Recuperaciones	1.***	2.**
Consumo	1.***	2.***
Transmisión	2.**	1.***
Caja de cambios	2.**	1.***
Frenos	1.***	1.***
Dirección	2.**	1.***
Comportamiento	1.***	2.**
Aptitudes urbanas	1.***	1.***
Autonomía	2.***	1.***
Habitabilidad	1.***	1.***
Maletero	1.***	1.***
Confort	1.***	2.**
Posición conductor	1.***	2.**
Sonoridad	1.***	1.***
Equipamiento	1.***	2.***
Valor-precio	1.***	1.***

***** Excelente. **** Bueno. *** Normal
** Regular. * Malo.

PORQUE AHORA TU PIEL NECESITA MAS CUIDADOS



BALSAMO SUAVIZANTE

EMULSION HIDRATANTE

EMULSION ANTIARRUGAS

Aprovechando el afeitado de todas las mañanas, puedes hacer algo más por tu piel. Cuidarla. Mantenerla hidratada. Prevenir las arrugas. Utilizando sencillamente el Bálsamo Suavizante, la Emulsión Hidratante o la Emulsión Antiarrugas de Basic Homme después de cada afeitado. Ahora, con la línea Basic Homme puedes mejorar tu cuidado personal sin un gesto de más.

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



1800 instalaciones a su servicio.
Su Renault con Renault Financiación.
RENAULT recomienda lubricantes ELF



*¿Es que tiene algo de malo que,
por una vez, sólo por una vez,
pienses en ti?*



Imagínate que te lo compras.

Imagínate en el nuevo Renault 21 cinco puertas. Con un diseño tan... tan así... tan deportivo. Y dentro, tú. Delante de un tablero que te recordará un verdadero simulador de vuelo. Recostado en un asiento con reglaje lumbar y reposacabezas regulables.

Aislado del exterior por el aire acondicionado de serie, elijas la versión que elijas. Y con la seguridad extra del ABS en el TXE, el GTX ABS y el Turbo DX.

¿Y por qué no?

A ver por qué... Elige tu versión entre cuatro niveles de potencia (de 74 a 120 CV). Y en cuanto la veas, se lo dices.

Qué te apuestas a que, antes de que termines, ella te contesta:

— Cómpratelo.

**Nuevo Renault 21
5 Puertas**

Amate a ti mismo.

LENTAS



VIRTUDES

- Prestaciones y frenos
- Consumos
- Facilidad de manejo

DEFECTOS

- Precisión de cambio mejorable
- Tirones a bajo régimen
- Calidad de acabado

PRECIO EN LA CALLE:
3 puertas: 1.394.719 ptas.
5 puertas: 1.445.259 ptas.



DATOS DE COMPRA

Importador: Fiat Auto España, S. A. Paseo de la Habana, 78, 28036 Madrid. Garantía: Un año, sin límite de kilometraje. Red de postventa: 230 puntos de asistencia en toda España.

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Disposición: Delantero transversal. N.º de cilindros: 4, en línea. Cilindrada: 1.372 c.c. N.º apoyos de cigüeñal: 5. Arbol de levas: En cabeza. N.º de válvulas/cilindro: 2. Alimentación: Inyección electrónica monopunto. Compresión: 9,2 a 1. Tipo de carburante: Súper. Potencia máxima: 72 cv a 6.000 rpm. Par máximo: 11 mkg a 3.250 rpm.

TRANSMISION. Tracción: Delanteras. Caja de cambios: Manual, 5 velocidades. Velocidad a 1.000 rpm: 1.ª, 6,8 km/h; 2.ª, 13,0 km/h; 3.ª, 19,9 km/h. Velocidad a 1.000 rpm: 4.ª, 27,4 km/h; 5.ª, 32,1 km/h.

DIRECCION. Tipo: De cremallera. Vueltas de volante: 4,0. Diámetro de giro: 9,4 m.

FRENOS. Sistema: Discos delante/tambores detrás, con servo.

SUSPENSIONES. Delanteras: Independiente. Trasera: Independiente.

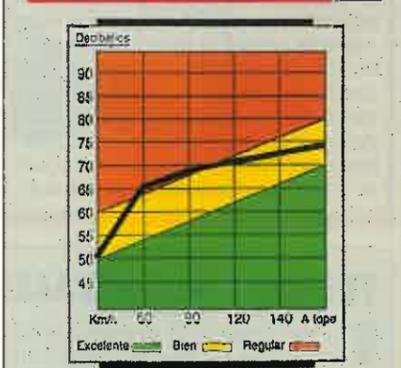
RUEDAS. Llantas: 4,5x13 pulgadas. Neumáticos: 165/65 R 13.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 830 kg. Capacidad depósito: 42 l.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	162,9
ACELERACION	
400 m salida parada	19,0
1.000 m salida parada	35,7
De 0 a 100 km/h	13,7
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4.ª	20,4
400 m desde 40 km/h en 5.ª	21,6
1.000 m desde 40 km/h en 4.ª	38,0
1.000 m desde 40 km/h en 5.ª	40,9
De 80 a 120 km/h en 4.ª	14,3
De 80 a 120 km/h en 5.ª	18,9

SONORIDAD



Al ralentí: 51,0. A 60 km/h: 66,7. A 90 km/h: 68,4. A 120 km/h: 70,5. A 140 km/h: 72,5. A tope: 74,3.

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

FIAT UNO 70 SX ie

ASI DA GUSTO

El último Fiat Uno 70 SX entra en el mercado español con argumentos de primera clase, argumentos tales como: la manejabilidad del conjunto, la energía de la mecánica, los consumos recortados y la competitividad de sus precios, con valores que se quedan en algo menos de un millón cuatrocientas mil pesetas para la versión tres puertas y poco más de 1.440.000 pesetas para la versión cinco puertas. Tales datos son más que suficientes para devolver al primer plano de la actualidad a un utilitario espacioso, bien equipado, que no exige el menor esfuerzo a la persona sentada ante sus mandos, un coche que se mueve con la misma soltura en ciudad y en carretera, que puede manejarse en plan

casi deportivo gracias a un comportamiento excepcional, unos frenos de primera y una dirección muy precisa, o conducirse en plan relajado gracias a la energía desplegada por su motor en

todo momento, por el bajo nivel sonoro del conjunto y por el confort del espacio habitable.

La diferencia fundamental entre el Uno 70 SX ie más joven y el 70 SX más

Los cambios externos del Uno 70 SX saltan a la vista. La aerodinámica del conjunto ha mejorado ligeramente



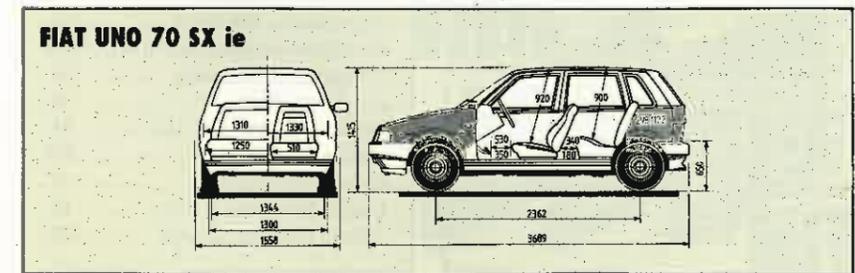
veterano está recogida en esas dos letras suplementarias, identificativo de la inyección electrónica adaptada al motor, una inyección monopunto que dosifica el carburante con mucha más precisión que cualquier carburador. El motor de los 70 SX más jóvenes ha ganado en cilindrada, en potencia, en fuerza a bajo régimen y, sobre todo, en suavidad de funcionamiento.

Los 72 caballos mecánicos entran en escena de forma muy ordenada y tiran con energía en todo momento, desde que el cuatro cilindros funciona casi al ralentí hasta cuando gira a todo trapo,

a seis mil revoluciones por minuto. El motor Fiat no produce vibraciones y trabaja de forma silenciosa.

La presencia de la inyección electrónica monopunto plantea, sin embargo, ciertos problemas cuando el coche rueda muy despacio, en primera o segunda, cuando se mueve al «tran-tran» en medio de cualquier congestión. En tales circunstancias se perciben ciertos traqueteos, ciertos tirones molestos que deben disimularse a base de embrague.

El cambio del último Uno 70 es diferente del utilizado por los modelos de la primera generación, pero admite to-





El cuadro de mandos se lee muy bien
Los instrumentos se manejan con facilidad

avía muchas mejoras: el manejo de la palanca sigue siendo poco agradable, ya que al pasar de una marcha a otra se notan ciertos chasquidos en la palanca de la mano, y el conjunto no tiene demasiada precisión.

El estilo de la transmisión es bastante alegre y sintoniza bien con el carácter enérgico del motor. Las aceleraciones son brillantes, sin llegar a la categoría de explosivas, mientras las recuperaciones son casi fulgurantes y sacan de apuros no sólo en el tráfico urbano, sino también en adelantamientos de carretera.

Los frenos del 70 SX ie impresionan por su eficacia. Son potentes y resisten los esfuerzos más duros sin rechistar. El pedal tiene buen tacto y permite dosificar la frenada con toda precisión.

El comportamiento, de una nobleza



Asientos delanteros de primera
Buena forma y gran apoyo lateral

excepcional, sigue siendo uno de los argumentos más llamativos del utilitario italiano. El Uno se agarra a la carretera con fuerza, casi con desesperación, y no muestra vicios raros. Cuando se rueda a todo ritmo se nota cierta pereza del morro a la entrada de las curvas más cerradas, defecto que se soluciona de inmediato al levantar el pie del acelerador. Las inclinaciones laterales de la carrocería son llamativas y asustan un poco a los pasajeros, pero no encierran el menor peligro.

Los asientos delanteros hacen gala de una forma muy anatómica, son cómodos y recogen bien el cuerpo por los flancos. El cuadro de instrumentos se lee con facilidad y los mandos se accionan sin problema.

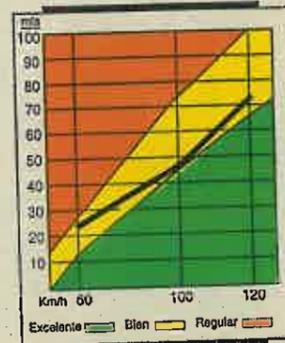
Angel Marco

FRENTE A SUS RIVALES

EL Fiat Uno SX ie se mueve en una categoría repleta de ofertas interesantes. Citroën AX 14 TZS, Ford Fiesta 1.4 Ghia, Opel Corsa 1.3 GL, Renault 5 GTS y Seat Ibiza 1.5 GLX se mueven en la misma órbita. El Corsa, el Fiesta y el AX ofrecen los precios más recortados, pero su equipamiento no es tan completo como el

equipamiento montado por el Uno, el R-5 y el propio Ibiza. El último modelo italiano se sitúa en los puestos de cabeza en todo lo referente a comportamiento y a frenos; es, también, uno de los más espaciosos de la oferta. Su calidad de acabado no está, sin embargo, a la altura mostrada por los Renault y los Ford.

FRENOS



DISTANCIAS DE FRENADO (en metros)

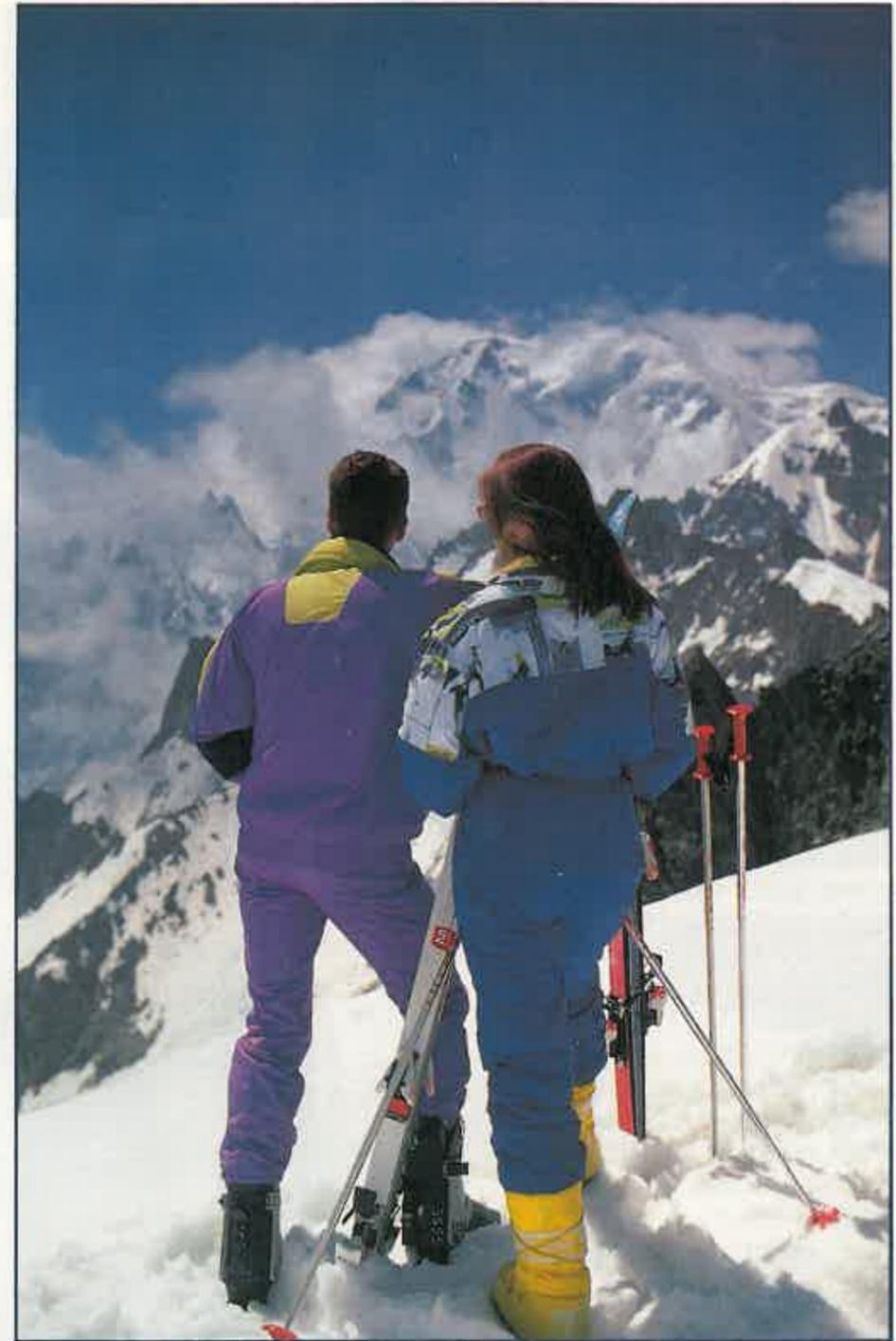
A 60 km/h: 22,2. A 100 km/h: 48,1.
A 120 km/h: 71,8.

CONSUMO

Ciudad	l/100 km
A 31,6 km/h de promedio ..	7,4
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	5,6
En conducción rápida	10,7
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,9
A 140 km/h de cruceo	9,0
OTROS VALORES	
Consumo medio ponderado	6,9
Capacidad depósito comb. ...	42
Autonomía media	550

EQUIPAMIENTO

Cuentarrevoluciones	SI
Cuentakilómetros parcial	SI
Termómetro de agua	SI
Manómetro presión de aceite	NO
Reloj	SI
Ordenador de viaje	NO
Testigo reserva carburante	SI
Testigo de freno de mano	SI
Testigo desgaste past. de freno	SI
Parabrisas laminado	SI
Faros antiniebla	SI
Piloto antiniebla trasero	SI
Aire acondicionado	NO
Volante regulable	NO
Asiento regulable en altura	NO
Retrovisor regulable	SI
Apoyacabezas delanteros	SI
Elevalunas eléctricos (del./tras.)	S/S
Cerraduras centralizadas	SI
Luz lectura mapas	SI
Tapón carburante con llave	SI
Llantas aleación	NO
Preequipo de radio	SI
Limpia-lava luneta trasero	SI
Asiento posterior divisible	OP



VIVIR
MITO
MITO

MANO DURA



Handycam SP5

La videocámara más resistente del mundo

La Handycam SP5 abre un nuevo camino en la utilización de las videocámaras. Un camino que hasta ahora nadie más ha podido recorrer. Entre golpes y polvo. Viento y oleaje. Hielo y nieve.

Con prestaciones tan sobresalientes como su Obturador Digital de velocidad variable de hasta 1/4.000 de segundo que le va a permitir dominar el movimiento y la velocidad de las imágenes con absoluta claridad y nitidez. Un zoom de 6 aumentos con macro para captar mejor cualquier objeto. O la posibilidad de realizar hasta 2 Sobreimpresiones distintas sobre sus escenas preferidas.

La SP5 desafía todos los terrenos. Una videocámara especialmente diseñada para grabar escenas inolvidables llenas de riesgo y emoción.

En su próxima aventura tenga mano dura. Tenga a mano una SP5 y... ¡Duro con ella!

Solicite catálogo llamando gratuitamente al Teléfono:

900-388888

Video 8
SONY[®]
UN MUNDO APASIONANTE

TRABANT, EL COCHE DE LA LIBERTAD

FUGA EN DOS TIEMPOS

La ironía de la historia vuelve a manifestarse una vez más. Un coche, si se le puede llamar así, fabricado en un país, ídem, europeo desde 1957, un coche que no conocía nadie en Occidente, ha saltado de pronto a las pantallas de millones de televisores del mundo.

sentir la necesidad de poseer uno de estos trastos, gracias al cual alguna familia compatriota suya ya no es «del otro lado». La cotización del Trabi no es fija, ni se expresa sólo en DDR Mark: está subiendo sin cesar en Deutschmark de los de Bonn, en la mejor tradición capitalista.

En todo el mundo es imposible encontrar algo más obsoleto. Hasta el Lada ruso está ahora recién diseñado en Turín, y monta un motor concebido por Porsche. El Trabant no, ¿para qué?, su producción de los próximos quince años ya está vendida de antemano. Ese es el plazo medio de entrega a los miembros

Ese automóvil abarrotado de personas y enseres, petardeante, que envuelve con su humareda azul a los resignados guardianes-carceleros de las fronteras del estado más gris del mundo, se ha hecho famoso por ser el vehículo de la libertad, el medio para pasar el Telón de Acero.

Sin embargo el Trabi, apelativo cariñoso para el único coche del mundo al que se puede llamar popular en el sentido político de la palabra, es hoy un coche simpático. Gracias a su motor y a sus cuatro ruedas, decenas de miles de alemanes vuelven a serlo, así, a secas. Incluso los «yuppies» de Stuttgart, Hannover y Francfort están empezando a



Los maleteros minúsculos de los Trabant han servido de alojamiento para aquellos alemanes orientales que han decidido cruzar la frontera.



de las masas trabajadoras de la DDR que hayan conseguido ahorrar -las ventas a plazos no existen allí- diez mil marcos DDR o, lo que es lo mismo, dos años de sueldo íntegro. Y todo para poseer lo que aquí se consideraría un motocarro con cuatro ruedas.

Pero lo malo no es que el coche sea



Pequeños, petardeantes, con una nube de humo azulado a sus espaldas, los Trabant son ejemplares de otro tiempo con el encanto de las antiguallas. El muro ha perdido todo su estilo desafiante cuando los Trabi cargados de personas y enseres han roto sus puertas.



un lamentable residuo industrial, lo malo es que los pobres alemanes de Jena o Leipzig no tienen otra opción. Porque el Wartburg, su hermano «de lujo» (su motor de dos tiempos hace el mismo ruido, pero tiene tres cilindros y despide la mitad más de humo) es todavía más inalcanzable.

Falta poco para que la fábrica estatal IFA de Zwickau comience a montar en

carismático como el Escarabajo de Volkswagen, por desgracia no fue así. El tiempo ha cambiado el signo del Auto Union más pequeño de la historia.

Al acabar la contienda bélica las fábricas de Auto Union quedaron del lado aliado y la de Zwickau en zona soviética, lo que propició que ambas volvieran a ejercer su actividad partiendo del mismo vehículo; DKW lo lanzó bajo el

sus Trabant los motores de cuatro tiempos Volkswagen comprados a los vecinos federales, lo que multiplicará el precio del coche por dos.

Mientras tanto, y desde hace 32 años, el Trabi tiene un motor de dos cilindros y dos tiempos diseñado en 1939 para un modelo que Auto Union pensaba lanzar en 1940. La guerra paralizó el proyecto.

Aquel modelo económico, bien pensado para su tiempo, tuvo que dormir el sueño de los justos durante cinco años larguísimo. Los ánimos no estaban para vehículos populares, para turismo de masas, todo lo contrario, sólo se pensaba en máquinas de destrucción.

El Auto Union iba a ser un coche tan



nombre de F9 mientras que IFA lo llamó Trabant.

El DKW F9 y el Trabant llevaban el mismo motor, despedían el mismo humo azul del aceite de mezcla quemado y hacían el mismo ruido de las palomitas de maíz; ¿se acuerdan de las veteranísimas furgonetas DKW hechas en Vitoria?

Hoy el DKW F9 se ha convertido en Audi, en una gama de automóviles con motores de cuatro, cinco u ocho cilindros, inyección electrónica, carrocería galvanizada, velocidad superior a los doscientos por hora y un prestigio de marca que ya hace sombra a los Merce-

Los yuppies de Stuttgart y Francfort sienten ya la necesidad de poseer uno de estos trastos

des. Al otro lado... sigue el Trabant, igual que antes, con sus cuatro velocidades con mando al volante, su «look» caduco, sus cien kilómetros por hora de velocidad máxima, sus 594,5 centímetros cúbicos y sus ridículos 26 caballos de potencia, con un consumo de más de ocho litros a los cien kilómetros, eso sí, de cualquier gasolina porque en el bloque del Este no se puede elegir.

Su instrumentación ofrece una infor-



TODO UN VETERANO

La fábrica de Zwickau se lanzó en 1948 a la producción de un modelo DKW de antes de la guerra, bautizado IFA F8, y después Zwickau P70 cuando se le dotó, en 1950, de una nueva carrocería realizada en plástico. En 1959, y tras una nueva remodelación, el coche tomó el nombre de Trabant (antigua palabra alemana que significa

«alabardero», pero también en sentido familiar «chico», «zagal» y en sentido despectivo «esbirro» o «secuaz»). Desde entonces no ha sufrido, prácticamente, modificaciones importantes. La producción de Trabant en el año 1988 alcanzó la cifra de 145.000 unidades, casi todas vendidas en los países del Este.



mación tan escasa y poco fiable como el «Neues Deutschland», diario oficial del Partido. Lo cierto es que el Trabant no deja de tener alguna virtud como robustez, economía de mantenimiento, consu-

mo a parte, y simplicidad absoluta. Por no tener, no tiene ni bomba de gasolina, porque el depósito está en el mismo vano del motor y cae por gravedad, pero en caso de choque frontal no dará tiem-

po a los bomberos para apagar el coche, ya que su carrocería es de plástico.

Los alemanes del Este que viajan encogidos en sus minúsculos Trabant -si han esperado quince años para tener el primero, su vida no es lo suficientemente larga para cambiarlo por uno nuevo-, a menudo instalan en ellos accesorios anacrónicos como alerones, baterías de faros tipo rallye o tapacubos que imitan llantas de aleación, elementos que les ayudan a hacerse la ilusión de poseer un coche de verdad.

Con el fenómeno de la invasión de la República Federal por miles de Trabis, las autoridades de Bonn han acordado una dispensa de cumplimiento de las normas sobre contaminación para estos coches que constituyen la mayor parte de la propiedad de estos nuevos ciudadanos libres para comenzar una vida nueva en Occidente.

Con la ley en la mano, las ITV alemanas podrían tirar inmediatamente a la basura a todos esos sucedáneos de coche nada más pasar la frontera. Pero como dice Friedrich Zimmermann, Ministro Federal de Transportes: «No deberíamos autorizar su circulación porque infringen ampliamente nuestras normas sobre emisión de humos y ruidos, pero estos compatriotas vienen aquí a partir de cero: hacer una excepción con ellos es una exigencia humanitaria».

Rafael Lombar

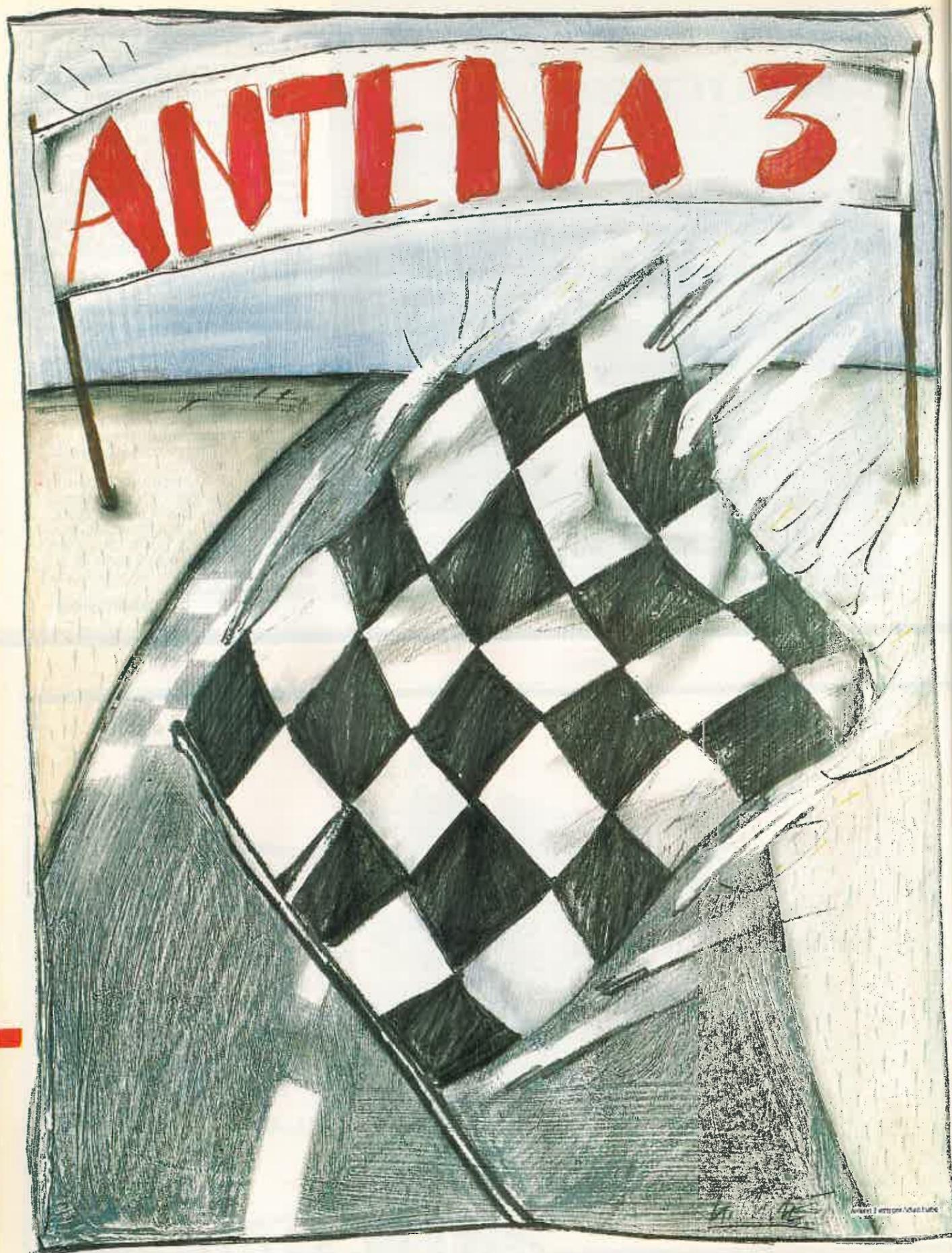


Tira todo por la borda.
Enrólate con Cutty Sark.



CUTTY SARK
SCOTS WHISKY





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 Herrero

antena 3



LA RADIO BIEN HECHA

SALON DE LA MOTO DE MILAN

MUCHA GENTE
Y POCAS MOTO

Es decepcionante ver como el Salón de la Moto de Milán ha pasado a ocupar un lugar de segunda categoría respecto a otros. Lo que antaño fue el centro de reunión de todos los fabricantes, que acudían a Milán por estas fechas para exhibir sus últimos productos, se ha quedado en una repetición de lo que ya se ha visto en el de Tokio. Más triste todavía es comprobar en él la decadencia de las marcas italianas frente al poderío de los colosos nipones. A pesar de eso, una muchedumbre de aficionados a las dos ruedas se avanzaron, como viene siendo costumbre, sobre las modestas novedades de la industria italiana, que en la mayoría de los casos consistían en ciclomotores,

motos de pequeña cilindrada o elaboraciones de modelos ya existentes.

La gran atracción del Salón la polarizó Bimota que, además de ser la máxima expresión de la artesanía aplicada a la moto, se reafirmó como el fabricante de más prestigio mundial.

Como es de suponer, no faltó el derroche de estética característico de los diseñadores italianos, que en esta edición del Salón de Milán se vio reflejada en la gama presentada por Aprilia.

Además de un gran número de bicicletas extremadamente sofisticadas que acapararon la atención del Salón, se exhibió un sinnúmero de accesorios relacionados directamente con la moto y con la indumentaria de los motoristas.



PURA SANGRE DOMESTICADA

Ducati ha conservado inmutada su gama alta en cuanto al concepto general de los modelos. La única modificación se ha introducido en la 851 Desmo que ha pasado de ser puramente deportiva y monoplaça a tener un asiento adicional que el fabricante denomina uno más uno. En realidad se trata de un arreglo simbólico para alcanzar un mayor número de ventas

sin haber variado la línea estética de la 851.

En el sector del todo terreno, Cagiva se presentó con la nueva Elephant 906 que mantiene inalterado su aspecto estético; sin embargo, la cilindrada del motor ha pasado a ser de casi un litro, con lo que ha entrado a formar parte de las grandes trail, últimamente de moda en todo el mundo.

LAS REINAS

Por primera vez en su historia, Bimota ha presentado una moto biplaza, decorada en color azul y equipada con motor Yamaha 311E de seiscientos centímetros cúbicos de cilindrada. Para ella se anuncia una velocidad punta de doscientos cuarenta kilómetros por hora. Ha sido bautizada con el nombre de Bellaria y su parte ciclística tiene una arquitectura muy similar a las demás Bimota. En el sector del litro de cilindrada, la casa de Rimini acaparó la atención con los nuevos modelos YB8 y Tratará. Ambos tienen los mismos componentes ciclísticos con algunas variaciones en la parte estética, mientras que los motores son diferentes. La YB8 está equipada con el motor Yamaha 361M alimentado con carburadores y con la válvula Exup en el escape. Sin embargo, la Tratará, que lleva el nombre de un reptil australiano, tiene el propulsor de la antigua Yamaha FZR al que se ha incorporado la alimentación por inyección Weber Marelli. Las prestaciones de ambas motos son similares, alcanzan una velocidad superior a los doscientos cincuenta kilómetros por hora, aunque la YB8 es algo superior en cuanto a la potencia. Por el momento, en nuestro país se importará únicamente el modelo YB8 a un precio aproximado a los tres millones trescientos mil pesetas.





GUZZI DE CARRERAS.

La gran novedad de Guzzi fue la 1.000 Daytona, una superdeportiva nacida de las carreras que el Doctor John ha disputado con ella en los Estados Unidos de América.

La 1.000 Daytona tiene cuatro válvulas por cilindro, árbol de levas en cabeza, alimentación por inyección y una parte ciclística totalmente diferente. Está prevista su fabricación en una serie limitada que se pondrá a la venta en la próxima primavera.

Otra novedad de Guzzi fue la Quota 1.000, una super trail con motor de un litro de cilindrada y la suspensión trasera monoamortiguador central.



VANGUARDIA A TOPE

La espectacularidad de los chasis en U, ha encontrado aplicación también en los ciclomotores. El nuevo Gilera 50 Bullit ostenta un bastidor inverosímil jamás utilizado anteriormente.

El toque futurista lo dio Gilera también con la CX, un prototipo de lo que serán las motos en

los años venideros. En este modelo se ha pretendido derrochar toda la tecnología aplicable a una moto de pequeña cilindrada; buena prueba de ello es la suspensión monobrazo en ambas ruedas y el empleo de la fibra de carbono en las llantas, así como en parte del chasis.

COMO LA MODA

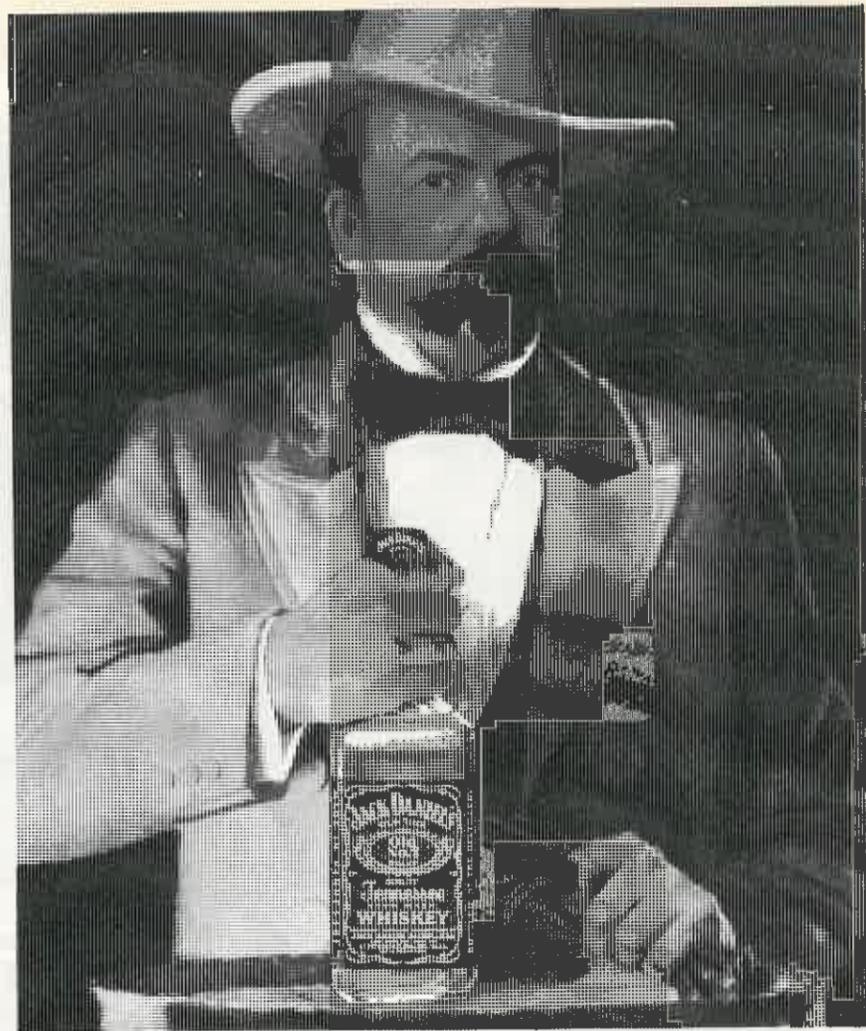
COMO LA FIESTA

Es Racer el regalo.

Tiempo de moda. El diseño marcando cada segundo de tu vida.
 Tiempo de fiesta. Detalles sofisticados alrededor de tu piel.
 Tiempo de deporte. Precisión en los instantes más vivos.
Es RACER el estilo.

RACER
 JAPAN
 GARANTIA MUNDIAL

COMO EL DEPORTE



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

En 1866, JACK DANIEL creó el primer whiskey de Tennessee para saborear sorbo a sorbo.

Y después sucedió algo verdaderamente curioso: durante 122 años nadie hizo nada por mejorarlo. El whiskey Jack Daniel's que usted adquiere hoy tiene el mismo paladar inconfundible que el que Mr. Jack destiló entonces. Eso significa que está hecho con agua del mismo manantial y suavizado filtrándolo a través de carbón, gota a gota. Esta es la forma en que ustedes lo han preferido durante 122 años. Por eso, lo prometemos, seguiremos sin planear ninguna mejora.



Importador y distribuidor exclusivo: Comercial Rovirosa, S.A. Pau Claris, 110-BARCELONA

JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY



LA BELLEZA COMO NORMA

Con la Pegaso 600, Aprilia ha logrado adjudicarse la trail más llamativa del mercado. Su nivel de acabado es superlativo y la parte mecánica es de todo respeto. Todo ello se ve enriquecido por una línea estética de lo más acertado, pero no por eso se ha descuidado el aspecto ciclístico que reúne

todas las características para poder rivalizar con los modelos japoneses.

Sin variar apenas la parte mecánica, se ha rejuvenecido la Red Rosc que en esta versión resulta de lo más atractiva. En ella se ha reflejado el estilo más americano.

EL CABALLO DE TARRES

La Beta Zero es el resultado de las experiencias adquiridas a lo largo del Campeonato del Mundo que Jordi Tarrés ha disputado con una moto similar. Cabe decir que la Zero es el modelo de trial más logrado del momento tanto por su concepto general como por la tecnología que encierra. El chasis es buena prueba de ello, y además cumple la función de depósito del combustible con el fin de bajar al máximo el centro de gravedad. Como es de suponer, su precio es alto.



COMO UN TREN

Honda no se ha querido quedar atrás en el sector de las super trail, y ha potenciado la Africa Twin elevando su cilindrada a setecientos cincuenta centímetros cúbicos. Los demás retoques están relacionados con la parte estética, además de presentar varias modificaciones en el chasis. El motor desarrolla 61 caballos de potencia a 7.500 revoluciones por minuto. Según el fabricante, la nueva Africa Twin puede alcanzar una velocidad cercana a los 180 kilómetros por hora.

AIRES DE RENOVACION

Después de haber pasado un difícil momento económico, Laverda ha vuelto a resurgir hasta tal extremo que se habla de nuevo del proyecto V6. La casa de Breganze ha presentado una gama totalmente nueva, en la que resalta la «El Cid» como trail de gran cilindrada. A un nivel inferior y destinadas al gran turismo, están las Hidalgo y la Toledo, dos Custom de media y pequeña cilindrada. Como nota deportiva estaba la Navarro 125 que figura en la foto.



Cuando 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 juico 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.*



LA RADIACIÓN QUE ESCUCHAR ES DE SABIOS

HOY PUEDE GANAR

1.000.000 PTS.

CON DIARIO 16



Aunque el sábado no le haya tocado la lotería, hoy puede ser millonario con ese mismo décimo.

Ahora todos los números no premiados en el sorteo de la Lotería Nacional entran en un nuevo sorteo. En el sorteo que **Diario 16** celebra de lunes a viernes y donde usted puede ganar 1.000.000 de pesetas.

Cada día, **Diario 16** publica una serie de números. Si usted posee un décimo de la lotería Nacional con uno de esos números puede ganar 1.000.000 de pesetas. No tire sus décimos no premiados, pueden traerle suerte.

Diario 16
Cada día más cerca.



Comprar y vender

LUMONTE, S.A.

PLAZA LEGAZPI, 9
TELEF.: 228 44 00



28045
MADRID

SENCOR ALPINE
FUJITSU TEN

PIONEER
AIWA Philips Car

GRUNDIG

MOD 3070 52.584 PTAS.
OFERTA ESPECIAL: 25.000 PTAS.

ELKRON

INSTALADOR CAR ALARM
SERVICIO OFICIAL

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

ANUNCIENSE EN

MOTOR 16

MADRID

Teléfono: (91)
268 00 69

FORD SCORT XR3

M-EX, Perfecto estado,
elevadas, cierre centra-
lizado, techo solar, spo-
iler delantero, alarones,
alarma, muy cuidado.
Tel.: (91) 776 58 83,
(91) 407 27 00. Ext.
689. Horas oficina.

PARTICULAR VENDE

OPEL KADETT GSi
Negro, 45.000
kms. Radio. Alar-
ma. Perfecto esta-
do. Año 85.
1.100.000 ptas.
(91) 754 35 14. En-
rique.

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

SENCILLAMENTE LA LUNA

Arevalillo Hnos. 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.

INUEVA OFERTA!

Nuestros Deflectores
Ahora
4.500 ptas.
(instalación
e IVA incluidos)

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. Fuentelabrada (Madrid). Benidorm, 26, y Alava, 7. Tels. 408 57 01 - 408 62 47. 28017 Madrid.

EL ESTILO MAS JOVEN DE CORSA.



CORSA
DON ALGODON 

ABSOLUTAMENTE
DE MODA



100.000 PTAS.
MENOS

CORSA
JOY
¡Cielos... un Corsa
descapotable!



*Excepto Corsa Van, descuento: 84.210 ptas. y Corsa JACA.

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. 574 78 04-573 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

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

**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 Caídos)

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 34 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.: 563 43 00 - Fax: 563 48 06 - 28007 Madrid

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

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

CARLO
 Todo tipo de vehículos nacionales y de importación, nuevos y usados.
¡VISITENOS!
 C/ Infanta María Teresa, 10
 Tels. 563 27 28/88
 Entre Pº Habana y Serrano

Carvan, S.A. Servicio Oficial
TODA LA GAMA FORD
Y LAS MEJORES OCASIONES



ALFA Romeo Spider, rojo, año 86, 6 m garantía, 2.200.000 ptas
BMW 325i, blanco, año 86, 6 m garantía, full equipo, 2.700.000 ptas
BMW 628 CSI, rojo, año 83, full equipo, 6 m garan-

tía, 2.500.000 pesetas
CITROËN AX 11 RE, año 89, 6 m garantía, transferido, 740.000 ptas
OPEL Corsa City, año 88, 6 m garantía, blanco, 625.000 ptas
PORSCHE 924, año 79,

azul met, 3 m garantía, 1.450.000 ptas
SEAT Marbella, año 88, negro, 6 m garantía, transferido, 580.000 ptas
TRIUMPH TR7, año 80, azul, 6 m garantía, 1.000.000 ptas

LANCIA Thema, 86, grafito, full equipo, 6 m garantía, 2.300.000 ptas
RANGE Rover EFI, A A, 89, seminuevo, 3.700.000 ptas
MERCEDES 250 D, nuevo, azul, 12 m garantía, full equipo, 5.000.000 ptas

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

GOLF GTI

Año 86
Llantas Pioneer
1.500.000 ptas.
Tel.: 577 26 35

PARTICULAR vende R-12 Familiar blanco, M-AB. Tel.: 218 59 04.

CITROËN 65-X2, M-DH, buen estado. Tel.: 676 08 33. Manolo. 145.000 ptas.

VENDO Renault-5 GTL, verde metalizado, M-DN. Tel.: 729 26 49.

PARTICULAR Ford Escorpio 2400i A.A., pintura metálica, 32.000 km, impecable. Tel.: 457 40 17.

VENDO recambios Seat 850 Spider. Motor, cristales, carrocería. Tel.: (942) 66 08 18.

VENDO BMW 323i,

año 83, blanco, aire, techo, llantas. Perfecto. 1.500.000. Tel.: (91) 416 94 26. Eloy. Noches, 853 04 67.

VENDO Fiesta XR2, año 83, negro, impecable, 600.000. Eloy. Tel.: 416 94 26. Noches, 853 04 67.

VENDO AX GT, preparado, SMC, 1.300.000. Puntero en la copa. Tel.: (91) 416 94 26. Eloy. Noches, 853 04 67.

TAUNUS, año 55, excelente estado. Tel.: (964) 66 74 16. Señor Antonio.

¡ATENCIÓN chapistas! Peugeot 205 y Fiesta 89 siniestrados, vendo para reparar. Tel.: (964) 66 74 16. Señor Antonio.

PARTICULAR vendo Sierra Cosworth, M-HF, blanco, 1 año de garantía, impecable, 2.500.000 pesetas. Teléfonos.: 643 41 22/463 58 27.

Tardes, Alfredo o señorita M.ª Jesús.

BMW M-G, impecable, 1985, todos extras, 286 cv, precio 4.350.000 ptas. Tel.: (952) 38 99 82.

PARTICULAR vendo Ford Escort RS Turbo, blanco, 1988, todos extras, Blaupunkt, impecable, 30.000 km, 1.550.000. Tel.: (964) 91 21 78.

PARTICULAR Citroën BX 19 GTI, impecable, garaje, radio, M-HW, 11.000 km, toda prueba. Tel.: 259 51 24. Mañanas/tardes.

AUSTIN MG Montego Turbo vendo por traslado. M-IC, 55.000 km, perfecto estado. 1.600.000. Tel.: (93) 210 43 04. Noches.

VENDO Renault 21 TXE blanco, dos años, garaje, 40.000 km, llantas, elevallas, cierre distancia centralizado, fundas asiento medidas, precioso, radiocassette.

PARTICULAR vende Audi-200 Turbo Full, M-HC, impecable. Tel.: 326 54 60.

PARTICULAR actuales para importar vehículos desde el Mercado Común. Conózcalos por sólo 1.800 ptas. Apartado 375 Molina de Segura (30500) (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26.

KART 100 c.c., birel sirio, 180.000 ptas. Tel.: (93) 692 18 24.

PARTICULAR vende Mercedes 280 CE, gris oscuro metálico, 55.000 km, 1985, 20 extras, toda prueba. Horas oficina. Susana. Teléfono: (958) 63 11 70.

PARTICULAR Citroën CX 25 GTI Turbo 2, año 87, 30.000 km, aire acondicionado, ABS, radiocassette y equalizador, alarma, mando distancia 40 m, rojo, 2.650.000 ptas. Tel.: (91) 534 71 60. Eduardo.

SURTIDOR gasolina antiguo completo, buen estado, compra. Tel.: (927) 22 45 00. Oficina. Don Alfonso.

COMPRAMOS todos Ferraris, Lamborghini, Maseratis y varios deportivos. Tel.: 07 3361 076080 y 07 3361 411683.

PARTICULAR vende, cambia Mercedes 450 SLC, año 81, seminuevo. Tel.: (985) 25 76 98.

CORRADO G-60, full equipo, tapicería piel. Tel.: (93) 212 72 12.

PORSCHE 944 Turbo, abril 89, full equip. Tel.: (93) 418 66 66.

SI CONDUCE

Y QUIERE DISMINUIR EL RIESGO DE ACCIDENTE LAS PROXIMAS NAVIDADES, SOLICITE AHORA SU

CALENDARIO BIORITMICO PERSONAL ©

INFORMACION: Laboratorios J + C
 Apdo. 61.276. MADRID 28080
 Tel.: 91 1 660 05 07

RALLYE MANZANARES
 Antonio López, 117 - 28026 Madrid - Tels.: (91) 475 47 93 - Fax: (91) 476 90 77
«ACCESORIOS PARA EL AUTOMOVIL»
 Alzacristales y cierres centralizados. Juegos originales equipados con motores Bosch y accesorios. Un modelo para cada vehículo.
 Alarmas vía radio. Con accionamiento a cierres y alzacristales, sirena de alta potencia y módulo ultrasonidos Electro Life - Patrol Line.



Master Car

MERCEDES 190 E
 • 122 cv, nuevo mod
 • Muchos extras
 • 2.300.000 total
 • 47.478 mensual

BMW 635 CSI
 • 218 cv, último mod
 • Aire cuero, etc
 • 2.750.000 total
 • 46.847 mes

BMW 525i
 • Nuevo modelo 89
 • Clima, ABS, cuero, etc
 • 170 cv, 65.000 mes
 • 4.500.000 total

AUDI 200 TURBO
 • 200 cv, nuevo modelo
 • Todos los extras
 • 4.400.000 total
 • 37.478 mes

GARANTIA TOTAL POR ESCRITO EN SERVICIOS OFICIALES HASTA 24 MESES EN PIEZAS Y MANO DE OBRA.

• BMW 728i, todos extras, nuevo, 2.400.000.
 • BMW 320i, muchos extras, nuevo mod., 1.800.000.
 • BMW 735i, único en extras, imprescindible verlo, 3.650.000.
 • AUDI 200 Turbo Quattro 4x4, nuevo mod., full, 2.850.000.
 • MERCEDES 190 E 16v, 190 diesel, 200 diesel, 230 E, 260 E, 300 SE, 500 SE, 560 SEL, varios Jaguar.

SOMOS EXIGENTES PORQUE USTED ES NUESTRA PUBLICIDAD

STOK 130 VEHICULOS
 91/256 62 22
 91/256 83 82
 91/563 30 21

EXPOSICION Y VENTA C/VICTOR DE LA SERNA, 8-10
 C/MARTINEZ IZQUIERDO, 66

USA motors Recambios de Vehículos Americanos
TALLERES PROPIOS
 C/ Velázquez, 111, bajo dcha.
 Teléf.: 563 30 55 28006 MADRID
 Especialistas en servicio y reparación de cambios automáticos

ANUNCIASE EN MOTOR 16 LEVANTE
 Teléfono: 91-268 00 69

IMPORTADORES
GARANTIA TOTAL EN SERVICIOS OFICIALES
BMW
MERCEDES
MERCEDES 560 SEL.
FULL EQUIPE 7.300.000
 Meléndez Valdés, 18 - Telfs.: 446 73 10-446 74 88 - 28015 Madrid.

AUTOMOVILES TEO

NO COMPRE UN AUTOMOVIL DE IMPORTACION SIN ANTES VISITARNOS

200 AUTOMOVILES SEMINUEVOS

12 MESES DE GARANTIA POR ESCRITO, PIEZAS Y MANO DE OBRA Y SE PUEDE PASAR EN SERVICIOS OFICIALES

MATRICULAS BLANCAS DEFINITIVAS

POLIGONO IND. AIMAYR C-3 SAN MARTIN DE LA VEGA MADRID
 Tels.: 691 30 47/691 34 47/691 56 86



¡ANUNCIASE HOY!

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

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

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de **Motor 16**

Nombre y apellidos _____
 Domicilio _____
 Teléfono _____
 Firma _____

AUTOHAUS MARKL
INTERLENC, S.A.

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.

ANUNCIENSE EN
MOTOR 16
NORTE
Teléfono (94)
435 77 86

AX GT
Muy rápido. Pole en el Jarama. Carrocería nueva. 96 CV. Entrego después de última carrera (18-11-89). Urge vender. Ramón Alvarez, (91) 413 02 75. (Dejar mensaje.)

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.
Ventas País Vasco: AYALA
(943) 27 54 28 - San Sebastián.

VENDO despiece Peugeot 205 GTX accidentado. Interesados llamar tl.: 958/82 13 21. Horas comidas. Preguntar Francisco Javier.

VENDO Golf desca-potable 88. 1.950.000 pts. Metalizado. Tel.: 534 95 89.

Común. Conózcalos por sólo 1.800 pts. Apartado 375, Molina de Segura (30500) Murcia. Tel.: (968) 61 21 26. Oficina.

MERCEDES 190 16 Valvulas. Preparación Oettinger. 220 cv. Aire acondicionado. Color gris grafito metalizado. Cierre centralizado, ventanas y espejos eléctricos, llantas, radiocassette. 49.000 km. Impecable matrícula, M-GN. Finales 1985. Tel.: 435 06 89. Pablo.

VENDO 2 asientos Recaro modelo CSE Memory y otro CT nuevos a estrenar. Precio excepcional. Sr. Josep. Tel. 207 35 14.

VENDO Ford Sierra 2.0 i Ghia. M-HP. A.A. C. stereo. Garaje permanente. P.V.P. 1.860.000. 48.000 km. Tel.: 247 87 03. En horas de oficina.

PORSCHE Carrera Cabrio Turbolook. 32.000 km. Impactante. Estado óptimo. Información fines semana. 91/734 68 50.

VENDO karts 100 c.c. Ocasión y accesorios. Teléfono: 93/692 98 24.

SE vende Opel Kadett GSI GE-V muy buen estado. Muchos extras. 1.325.000. Llamar después 23 h. 972/67 27 14.

TOYOTA Land Cruiser un año. Pocos km. Nuevo. Precio: 2.650.000. Llamar 9-5. Señor Constant. 521 28 57.

MERCEDES 190 E B-JZ. Aire. Techo. Perfecto. Tel.: 93/653 24 12.

DESCAPOTABLE inglés Austin-Healey Sprite MK-IV. Ruedas de radios. Tres capotas. Perfecto. Apto para uso diario. Tel.: 93/213 14 48. Noches. P.V.P. 1.450.000 pts.

PORSCHE 914 Targa 2000 l versión USA. Año 1976. Como nuevo. Todo original. Siempre garaje. Único. 1.200.000. Tel.: 96/326 68 17.

VENDO BMW M-3 1 año. Full equip. Como nuevo. Tel.: 96/240 05 90.

Vendo Volkswagen Golf GTI 16v. Aire acondicionado. 22.000 kilometros. Febrero del 89. Carlos Fernández. 564 16 14.

CITROËN II LIGERO
1952
PINTURA Y TAPICERIA NUEVA
MOTOR 50KMS.A TODA PRUEBA
MATRICULADO EN FRANCIA
VISIBLE EN MADRID. 1.250.000 PTAS
07-33-53-051175 (FRANCIA)

R 18 GTS 5v. B-EH. 85.000 km. Super cuidado. 485.000 pts. Siempre garaje. Tel.: 339 12 44 noches.

VENDO Ford Sierra XR4 4x4. 3 años. ABS. Dirección asistida. 2.800 c.c. Extras. 1.800.000 pts. Tel.: 250 30 44.

VENDO Peugeot 205 GTI 1.9. 2 años. Pocos kilómetros. Kit spoiler y alerones. Tel.: 96/240 05 90.

SE vende Golf GTI año 82. Spoilers. Llantas. Metalizado. perfecto estado. Oferta 725.000 pts. Tel.: 93/375 51 11.

FIAT
Leva, s.a.

CONCESIONARIO OFICIAL
FIAT LEVA, S.A. Concesionario Oficial
Avda. San Pablo, 47 - Tels.: 672 55 64 - 672 56 95
COSLADA (Madrid)

Gusta a la Gente que Gusta.



La Emoción de Conducir un Campeón.



Perfecta Armonía.



Más que Potencia y Prestigio.



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

VAGMA



LA DIFERENCIA DE VER EN LANCIA

EXPOSICION Y VENTA:

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

TALLERES Y SERVICIOS:

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

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63
TEL.: 248 62 60, 248 58 60
Y 241 90 31. MADRID

EMPRESA RECOMENDADA

ESTA SEMANA:

Marca y modelo	Año	km	Precio	Marca y modelo	Año	km	Precio
Seat Fura	84	54.000	375.000	Renault 11 TSE	88	17.000	1.075.000
Seat Panda Movida	87	24.000	540.000	Opel Senator 3.0 E. F. E.	88	85.000	1.100.000
Seat Marbella GLX	87	15.000	660.000	Ford Fiesta 1.4 CTX Oct.	89	1.200	1.125.000
Renault Supercinco TL 5p.	86	28.000	740.000	Alfa Romeo 33 1.5 TI	88	20.000	1.150.000
Renault Supercinco C	88	10.000	745.000	Volkswagen Passat 1.8 GL	85	38.000	1.150.000
Peugeot 205 GR	85	33.000	745.000	Seat Ibiza 1.5 SXI	85	21.000	1.150.000
Renault Supercinco GTI	87	25.000	795.000	Renault 11 TXE	87	24.000	1.150.000
Ford Fiesta 1.1	89	3.000	795.000	Opel Corsa 1.5 Turbo Diesel	88	14.000	1.175.000
Alfa Romeo GTV 2.0 A.A.	82	53.000	850.000	Suzuki Samurai 413	88	17.000	1.175.000
Seat Ibiza 1.5 GL	87	23.000	860.000	Renault 11 GTX A.A.	88	18.000	1.175.000
R. Supercinco TL 5p. F.E.	89	15.000	860.000	Opel Kadett GSI	85	34.000	1.220.000
Citroën BX	87	26.000	875.000	Volkswagen Golf CL	88	26.000	1.225.000
Citroën C-15 Club	89	6.000	880.000	Ford Orion 1.6 Ghia I. RS	87	23.000	1.310.000
Ford Fiesta XR2	85	34.000	930.000	Renault 21 GTD	87	40.000	1.450.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	88	24.000	940.000	Citroën BX 1.8 TRD F. E.	87	26.000	1.450.000
Citroën AX 11 TRE 5p.	89	10.000	955.000	Ford Escort RS Turbo ABS	87	25.000	1.450.000
Peugeot 205 GT	86	40.000	990.000	Ford Escort XR3i A.A.	87	25.000	1.475.000
Seat Ibiza 1.5 GL A.A.	87	23.000	1.040.000	Alfa Romeo 75 2.0 A.A.	87	31.000	1.475.000
R. Supercinco GT Turbo	87	32.000	1.050.000	Renault 21 Nevada TXE	88	9.000	1.580.000
Ford Escort 1.6 Ghia	87	29.000	1.070.000	Alfa Romeo 75 Evoluzione	88	18.000	1.775.000

Suque!
Para importación de coches alemanes un SOCIO y VENDEDOR. Interesados escriban en Inglés o alemán. Fa. RODAU. FAX: 07/49/899032059. ALEMANIA.

Su coche deseado. Nosotros se lo importamos a España. Mercedes 190 E, 86. 50.000 km, techo, met., ABS, como nuevo. 2.350.000 pts. ALEMANIA. FAX: 07/49/899032059.

PERSONALIZAMOS SU COCHE

INSTALAMOS RADIO-CASSETTES, FAROS AUXILIARES, KITS AERODINAMICOS, TECHOS, PARRILLAS.

- Volantes y llantas MOMO (Distribuidores)
- Techos solares
- Kits de transformación
- Alerones
- Rejillas
- Faros auxiliares
- Interiores de madera
- Tapizados en piel
- Venta e instalación de teléfonos para coche.
- Distribuidor de ALKATEL y AMPER

Distribuidores exclusivos para Madrid de estrellas oculares para automóviles Mercedes.

GARANTIZAMOS NUESTROS TRABAJOS

RAYS, S.A.

C/ Elvira, 8. Tel.: 409 69 04. 28028 MADRID
FAX: 409 73 53



CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las
precios marcas y modelos
- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. Mora Echavarría Corpus
Martínez Peñacoba



UNA OCASION
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

MERCEDES 300 Diesel. Azul claro metalizado, extras. Muy cuidado. 1.100.000 ptas. (91) 217 32 81.
BMW 635 CSI Equipo completo. Estado absolutamente impecable. 2.650.000. (91) 217 32 81.
MERCEDES 190E

M-KM. Gris metalizado, aire, llantas, cierres, cristales, Pioneer 5090, techo eléctrico... etc. Impecable. 2.250.000. (91) 217 32 81.
MERCEDES 300 D 1983, 88 cv. Blanco. En garaje. Pintura original. Mecánica perfecta.

STUTTGART MOTOR
PORSCHE
CARRERA 911
60.000 km (libro servicio). Muchos extras. Negro metalizado, llantas turbo. Perfecto estado. Telf.: 521 93 64.

SE VENDE
Lamborghini
Inora Urraco
P.250
Como nuevo
Precio 5.200.000
Teléfonos (952)
22 27 16, horas oficina.

fecta. Extras. Precio: 1.550.000 ptas. (91) 217 32 81.
MERCEDES 190 E Full. 1984. Gris met. 3 m. 2.350.000. Intercar. 91/217 32 81.
MERCEDES 190 E Full. 1986. Metalizado. 3 m. 2.550.000. Intercar. 91/217 32 81.
MERCEDES 300 D A.A. 1984. Negro. 3 m. 1.750.000. Intercar. 91/217 32 81.
MERCEDES 300 D Ext. 1983. Blanco. 3 m. 1.550.000. Intercar. 91/217 32 81.
MERCEDES 300 D Ext. 1979. Metalizado. 3 m. 1.100.000.



Abrimos todos los días.
Los domingos, también.

Y por supuesto, los festivos.

Hasta el 31 de diciembre, cuatro Estaciones ITV de la Comunidad de Madrid abren diariamente. Para evitar las colas de los últimos días. Para que la inspección de su vehículo sea más cómoda y rápida.

El horario de apertura en domingos y festivos es de 9 de la mañana a 1 de la tarde, en las Estaciones ITV de:

COSLADA: Ctra. N-I, km. 15,400
Tels. 672 80 48 y 672 87 90

LAS ROZAS: Ctra. N-VI, km. 20,400
Tels. 637 71 61 y 637 72 44.

TRES CANTOS: Ctra. Colmenar (C-607)
acceso por km. 23
Tels. 803 11 93 y 803 21 93

S. SEBASTIAN DE LOS REYES:
Ctra. N-I, km. 23,500 (acceso por desvío de Algeta, en km. 23)
Tels. 652 71 77 y 652 72 56

Intercar. 1982. Metalizado. 3 m. 2.650.000. Intercar. 91/217 32 81.
MERCEDES 300 D A.A. 1978. Gris met. 3 m. 1.050.000. Intercar. 91/217 32 81.
MERCEDES 350 SLC Aut. 1975. Gris met. 2.450.000. Intercar. 91/217 32 81.
BMW 635 CSI Full. 1982. Metalizado. 3 m. 2.650.000. Intercar. 91/217 32 81.
BMW 520i Extras. 1982. Verde met. 3 m. 1.050.000. Intercar. 91/217 32 81.
SEAT Ibiza 1.5 GLX. 1986. Metalizado. 3 m. 675.000. Intercar. 91/217 32 81.

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

DITECNICA S.A.

JEEP CHEROKEE 4x4



IMPORTADORES

C/ Huertas de Abajo, 47
Teléf.: 658 13 60
Paracuellos del Jarama (Madrid)



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



ALICANTE
VALENCIA
BALEARES
MADRID-NORTE
MADRID-SUR
SALAMANCA
BILBAO
GUIPUZCOA

EUROPARTS
ESCARTIL S.A.
AUTOSCRATCH
RAISA
LAMINAUTO
PROTECFILM
SUNORTE
TECSE

Tel. 96-588 71 54
Tel. 96-374 62 61
Tel. 971-46 80 00
Tel. 91-850 77 82
Tel. 91-617 03 16
Tel. 923-22 70 54
Tel. 94-476 17 58
Tel. 943-28 10 11

NUMERO UNO EN ACCESORIOS

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



ASTURIAS
DELEGACION SUR
CORDOBA
GALICIA-LEON
BARCELONA
BURGOS
VITORIA

GUALSAN
GRAELX
EXPOMOVIL
SEMAUTO S.A.
DUOS AUTOMOVIL
SPORT AUTO
SERVIAUTO

Tel. 985-28 39 00
Tel. 958-28 59 05
Tel. 957-41 09 06
Tel. 987-41 05 95
Tel. 93-424 34 11
Tel. 947-21 46 16
Tel. 945-13 12 41

BMW 520i verde metalizado, llantas, cristales. Muy buen estado. 1.050.000. (91) 217 32 81.
INTERCAR Continental, S.L. C.I.F. B-46567798. Gerente: Belarmino Alvarez Pérez. C/ San Lucía-no, 16. 9.º D. 28041.

Madrid. Tel.: 217 32 81.
BMW 325i 2P. Blanco/ M-HK. ABS. 87. Radiocassette digital stereo. Lunas verdes. Alarma ultrasónica. 2.600.000. Impecable. Particular. 91/841 88 16.
PORSCHE 944 rojo.

Asientos, techo y espejos eléctricos. Llantas. Radiocassette. Cierre centralizado. 43.000 km. Impecable. Finales 1986. Tel.: 435 06 44.
CORVETTES último modelo. Importadores exclusivos. J&R. 91/276 38 50.

TALLER ELECTROMECHANICO MECANICA EN GENERAL TALLERES PORTALEGRE

Benito Prieto, 14
(Detrás Metro Opañal)
Teléf. 2 60 83 12

Carabanchel Bajo
28012 MADRID

DITECNICA 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

BMW Z1 ¡ENTREGA INMEDIATA! DESDE 8.500.000 PTAS.

GARANTIA HASTA 18 MESES

BMW 535i 1989 FULL EQUIPO 5.700.000 PTAS.

COMPARE NUESTROS PRECIOS ¡SALDRA AHORRANDO!!

ESCARABAJOS CABRIOLET ¡¡¡INCREDIBLES!!

MERCEDES 300 CE FULL EQUIPO 1988 5.990.000 PTAS.

MERCEDES 300 SEC FULL EQUIPO 5.290.000 PTAS.

AAA

CASTELLO, 98
TELEF.: 411 36 29 MADRID

¡¡¡LOS PRECIOS MAS EUROPEOS DE MADRID!!!

ALFA Romeo 33 QV 105 cv. Aire. Llantas. Cierre. Elevalunas. 57.000 km. Grafito metalizado. Radiocassette. Comidas. 91/207 84 122. 875.000 ptas.

MERCEDES 500 SEC 50.000 km. Impecable. Todos los extras. Vendo o cambio por coche inferior. Tel.: 96/155 10 24.

URGE vender Scorpio 2.9 Ghia Automático. 61.000 km. Año 87. Blanco. Perfecto estado. Extras. 2.550.000 pts. Tel.: 373 45 17.

LADA Niva 4x4. 1.200.000. Ganado

concurso todavía en concesionario. 91/638 08 12.

FURA Crono B-FY. Perfecto. Muy cuidado. 420.000 pts. Tel.: 93/258 21 08. Oficina. Arturo.

BMW 535i Nov/85. Seminuevo. ABS. Pionner. Ruedas. Techo. Asientos. Seguro t/r. Varios extras. 2.850.000. Tel.: 956/65 23 78 60 50 00.

COSWORTH vende particular, color gris, año 86, impecable, extras, 70.000 km. Tel.: (985) 26 07 39. Horas oficina.

BMW M-3 vendo, a

RENAULT-12 FAMILIAR

M-AB, blanco.
Tel.: 218 59 04.

matricular, color grafito metalizado, 39.000 km, extras. Tel.: (985) 25 76 98.

OLDSMOBILE diesel, full equipo, impecable, cuidadísimo. Tel.: (985) 25 76 98.

CAMBIO BMW G35 CSI por coche inferior, extras (o vendo).

2.100.000. Tel.: (947) 26 04 98. Tardes.

PARTICULAR vende Volkswagen Escarabajo 1300, impecable. Teléfono: (943) 83 43 29.

PARTICULAR Alfa 33 1.7 O.V., año 1987, 33.000 km, enganche autorizado, 1.350.000. Tel.: (918) 24 41 07. Mañanas.

PARTICULAR Montego MG-Turbo, gasolina, 31.000 km, julio 87, metalizado, techo, aire asistido, impecable, garaje, todo riesgo. 1.500.000 ptas. Teléfono: (91) 733 58 04. Horas oficina.

IBIZA Junior 1.2, año 87, M-HY, 60.000 kilómetros, 700.000 pesetas (negociables). Tel.: 763 20 79.

YAMAHA SR 125, impecable, siempre garaje, toda prueba, 199.000. Tel.: (91) 227 92 12.

COLECCIONISTA vende Chevrolet, modelo 58, todo completo piezas originales, único. 1.800.000. Tel.: (93) 373 84 06.

LANCIA HPE 2000, urge, 550.000. Tel.: (976) 27 98 50.

NIVA, junio 87, 50.000 km, toda prueba, 700.000. Tel.: 228 48 73. Noches.

TRES PICOS

Philips Car Stereo

NUEVO TELEFONO MOVIL PARA COCHE CON TECNOLOGIA PHILIPS

NO ESPERE MAS SE LO INSTALAMOS EN EL DIA

VENTA Y MONTAJE EN:
C/ JOSE MARIA DE PEREDA, 42
28017 MADRID
TELEFONO: 408 32 41

AVON

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

LA TECNOLOGIA MAS AVANZADA DEL MOMENTO

NEUMATICOS MOTOCICLETA

jacso!

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		

PARTICULAR VENDE LOTUS SPRINT TURBO

Modelo 86, verde metalizado, tapizado piel. Único en extras. Impecable.
Tel.: 93/825 00 97.

JEEP
TEL. (93) 871.72.20

Wild Life

RECAMBIOS ORIGINALES IMPORTACION VEHICULOS

PARTICULAR Volkswagen Passat CL 1.8, M-GK, junio 85, blanco, aire acondicionado, impecable, siempre garaje, 850.000 ptas. Tel.: 759 76 95.

ALFA 75 3.0, marzo 88, 30.000 km. Tel.: (958) 26 20 45.

ALFA 75 T.S., 148 cv, siempre garaje, full equip 8/87, nuevo, 35.000 km, M-IB, 1.650.000 ptas. Tel.: (91) 314 59 96.

PARTICULAR vende Mercedes 280 CE, gris oscuro metálico, 55.000 km, 1985, 20 extras, toda prueba.

Llamar horas oficina. Tel.: (958) 63 11 70. Señorita Susana.

CORVETTES último modelo. Importadores exclusivos J & R. Tel.: (91) 276 38 50.

VENDO Peugeot 205 GTI 1.9, 2 años, pocos kilómetros, kit spoiler y alerones. Tel.: 96/240 05 90.

VENDO karts 100 c.c., ocasión y accesorios. Tel.: 93/692 98 24.

VENDO despiece Peugeot 205 GTX, accidentado, interesados llamar telf.: 958/82 13 21, horas comidas, preguntar Francisco Javier.

CONSEJO A LOS ESQUIADORES SIN SPIKES-SPIDER

La nieve es muy divertida. Excepto si la encontramos en la carretera durante el viaje. Puedes hacer 2 cosas: Reservar un viaje a una playa tropical, o llevar SPIKES-SPIDER en el coche.

¿Más información? Esta temporada el nuevo modelo ofrece aún más clavos y hemos ampliado el programa de distribución.

SPIKES-SPIDER. COMO SI NO HUBIERA NIEVE

LLAMANOS o escribe a **TURISPORT, S.A.**
Pérez Galdós, 40 08012 Barcelona.
Tél.(93) 237 83 24*

NOTICIAS DE EMPRESA

IVECO ABRE SUS PUERTAS

SE han celebrado recientemente en el madrileño Hipódromo de la Zarzuela las jornadas de puertas abiertas que Iveco España había organizado para presentar su gama de vehículos industriales pesados a los profesionales del transporte



de la Comunidad de Madrid y público en general. A estas jornadas se sumaron también todos los concesionarios de esta firma en Madrid, Auto-Quer Vehículos Industriales, S.A., Industrial

de Vehículos, S.A. (Invesa), y General de Vehículos Industriales, S.A. (Gevisa).

VOLVO EN KENIA

VOLVO ha firmado un pedido, por un importe de unos 50 millones de coronas suecas, para la entrega de cien chasis de autobuses Volvo B7 para Nyayo Bus Services en Kenia. La financiación se realizará en Bélgica y todo el carrozado se hará en Kenia. La primera entrega de chasis está prevista para enero de 1990 y las siguientes entregas se irán haciendo gradualmente hasta junio-julio del mismo año.

LOTUS Y RELOJES JAGUAR

CON la reciente adquisición de la marca Relojes Jaguar por parte de Lo-



tus, S.A., y Festina, S.A., este grupo se convierte en el grupo relojero privado más importante de Europa. Con la incorporación de Jaguar al grupo, se cubre en el mercado el segmento de relojes-joya de gran prestigio. El diseño, por el que se apuesta de forma importante, confiere a los relojes, a la vez que una concepción agresiva, el más elegante aspecto.

PREMIOS ISLA VIOLIN

EL acreditado restaurador Lucio recibió el primer trofeo que el restaurante Isla Violín, de Santa Pola, ha creado para distinguir a personalidades del arte, la empresa y la cultura. El trofeo,

un galeón de plata, fue entregado a Lucio Blázquez por su destacada labor gastronómica y social al frente del restaurante Casa Lucio, de Madrid, que desde su fundación ha acogido a las figuras más representativas de la vida española.

CUETARA CON EL HOCKEY

LA selección española de hockey sobre patines, dirigida por Carlos Trullols, ha conseguido la Copa del Mundo. Ocho de los jugadores integrantes de esta selección pertenecen al Equipo Olímpico patrocinado por Galletas Cuétara hasta las próximas Olimpiadas de Barcelona.



SU BUEN AMIGO DE TODA CONFIANZA Y DE...

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

LOS NUEVOS NEUMATICOS ANCHOS

IMPORTADOR PARA ESPAÑA

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



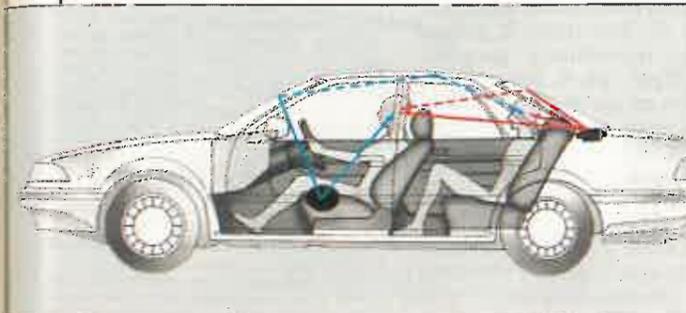
FUJITSU - TEN

ROMPIENDO MOLDES

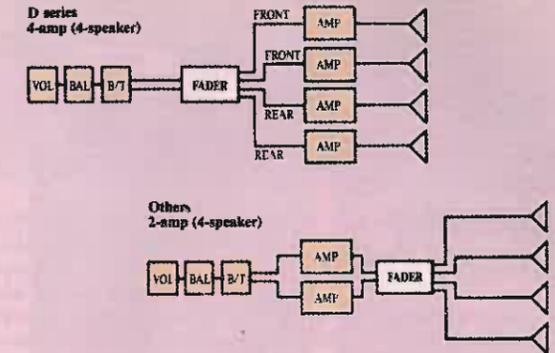
MUSICOM S.A. distribuidor en España de los productos Fujitsu-Ten, comercializa desde hace unos meses una nueva gama tanto de radiocassettes como de altavoces para coche. Los nuevos aparatos reúnen todas las condiciones para destacar en

amplificadores cuando disponen de cuatro altavoces, la marca japonesa reparte la potencia de cuatro amplificadores entre esos cuatro bafles, consiguiendo así una mejor calidad de audición.

Mientras que los D10 y D11 rinden 10 Watios, los



Con el sistema de Fujitsu, la potencia se reparte entre los cuatro altavoces, de manera que el sonido llega sin problemas a los ocupantes.



El nuevo sistema combinado de amplificadores y altavoces, consigue un sonido puro y sin distorsiones.

modelos D12 alcanzan los 20W. Todos ellos cuentan con pantalla de cristal líquido para visualizar cualquier función y de múltiples prestaciones a un nivel medio alto.

Por su parte, la nueva serie de altavoces SG, abarcan un amplio espectro de potencias que van desde los 45 a los 200 Watios.

A.M.

LA RADIO EN ESPAÑA

	AM (Khz)	FM (Mhz)		AM (Khz)	FM (Mhz)
MADRID			RNE/R-2 (Navacerrada) (Torrespaña)		98.8 95.5
RNE/R-1	585	104.9	RNE/R-3 (Navacerrada) (Torrespaña)		95.8 93.2
SER (Radio Madrid)	810		RNE/R-4		88.2/92.5
«Los 40 Principales»		93.9	RNE/R-5	657	
Ser (Radio Mostoles)		102.3			
Radio Conazón			MURCIA		
Radio Callao		91.7	RNE/R-1	855	
Radio 16		91.6	SER (Radio Cartagena)	1602	102.3
A-3 Madrid		104.3	SER (Radio Murcia)	1179	91.3
A-3 Alcalá de Henares		103.1	SER (Radio Lorca)		95.3
A-3 Pola		94.4	SER (Radio Yecla)		93.6
COPE (Radio Pop de Madrid)	999		COPE (R.Pop de Murcia)	1224	89.1
CRI (R. Intercontinental)	918		COPE (R.Pop de Lúrica)	1134	97.5
Radio Vímio		95.1	COPE (Radio Mar Menor)		100.6
Onda Madrid		101.3	Rueda Rato (Radio Luz)		92.9
Indep (Radio Estudio)		89.6	RNE/R-2		94.5/98.2
Indep (Radio Oeste Pozuelo)		100.6	RNE/R-3		96.0/97.5
Indep (Radio Punto)		89.9	RNE/R-4		92.1
Rueda Rato (Radio Alcalá de Henares)		97.6	RNE/R-5	1107	
Rueda Rato (R. Cristal de Madrid)		98.0			
Rueda Rato (Radio Getate)		101.8			



el complejo mercado del autorradio. Buena terminación, características interesantes y precio razonable.

Refiriéndonos a los radiocassettes, circulan en el mercado seis modelos parecidos con una característica inusual. La nueva serie D de Fujitsu, se destaca por el sistema de amplificadores que utiliza. Mientras que habitualmente otros aparatos utilizan dos

El eslabón final

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

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

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



RADIOVOX

Can Bruixa 30-40 • 08014 BARCELONA (E)
Tels. (93) 490 81 40 • Telefax (93) 490 11 16





WARTBURG PROBLEMÁTICO

SOY propietaria de un Wartburg 353 W modelo Berlina que adquirí en Madrid el día 29 de abril de 1986. Si no recuerdo mal, mis quebraderos de cabeza comenzaron a los pocos días de comprarlo, con la bomba de gasolina y las continuas visitas al taller en el que no sabían lo que le sucedía al coche. En esos primeros momentos el automóvil hacía continuos ruidos cada vez que se intentaba meter la marcha atrás, velocidad que tan sólo entraba cuando se pisaba dos o tres veces el embrague. Con el motor frío arrancaba fatal y se calaba continuamente.

Al mismo tiempo que le sucedían estos problemas mecánicos, el Wartburg comenzaba a dar problemas de cerraban ya que el seguro funcionaba mal, se rompían los limpiaparabrisas y dejaron de funcionar los antinieblas y los intermitentes.

Cuando el coche cumplió los tres meses y con sólo 5.000 kilómetros recorridos se produjo la primera avería fuerte quemándose la junta de la culata. Tuve que recurrir a ADA para que me remolcase el coche hasta el servicio técnico.

En noviembre de ese mismo año vuelven a reproducirse los problemas de la bomba de la gasolina y se incrementa el ruido de la caja de cambio. Dos meses después el coche se calienta continuamente y nadie sabe por qué.

En mayo del año siguiente le empieza a fallar el em-

brague y en junio se rompe definitivamente, llegando a un acuerdo con el taller para pagar la mano de obra, aunque esta cantidad tenía que haber entrado en la garantía, ya que yo avisé antes de que ésta finalizase.

A partir de este momento los problemas se sucedieron y cuando no se calentaba tenía otros problemas, que volvieron a causar la rotura de la junta de culata por sobrecalentamiento. Unos días después se rompió el motor de arranque. Todo han sido problemas con este coche y en la casa no se han responsabilizado de estas roturas que después de tres años se saldan con un balance de tres juntas de culata, dos embragues y una rectificación del motor, y todo esto en un automóvil que únicamente ha recorrido 30.000 kilómetros.

A todo esto cada vez que el coche se ha averiado he tenido problemas con el taller, ya que no tienen sitio donde meterlo y hasta que te avisan tienes que pagar un garaje donde guardarlo, así como la correspondiente grúa para trasladarlo. Todo esto con el perjuicio que me ocasiona el no disponer de mi vehículo.

Maribel Sanjuán
(Madrid)



POLEMICO SENNA

CON respecto a la reciente suspensión aplicada por la Federación Internacional de Automovilismo al piloto brasileño Ayrton Senna, me gustaría recordar algunos datos de la reciente historia de este deporte. En el año 1971, saltándose el reglamento existente, el piloto francés Jean-Pierre Beltoise empujó su coche sin combustible en el circuito de Buenos Aires. El corredor galo atravesó en dos ocasiones la pista con su monoplaza sin importarle el peligro que representaba para sus colegas. En la tercera ocasión en que Beltoise realizaba esta arriesgada maniobra, el piloto de Ferrari Ignazio Giunti chocó con él, falleciendo en el acto. ¿Cuántos meses estuvo suspendido Beltoise a causa de este accidente? La respuesta es sencilla, ninguno.

En 1975, en un improvisado circuito en la ciudad de Barcelona, Fittipaldi rehusaba participar aduciendo que el circuito carecía de los requisitos mínimos de seguridad. Debido a la presión que sobre él ejerció el presidente de la Federación Internacional, el Sr. Balestre, el piloto brasileño tuvo que alinear su vehículo en la parrilla de salida. Fittipaldi dio una vuelta y se retiró. Por este comportamiento se le sancionó con tres carreras, perdiendo un título que en esos momentos tenía al alcance de la mano. Hay que recordar que durante la carrera fallecieron tres espectadores a causa de un accidente.

Ahora, vemos que el piloto con más futuro en la Fórmula 1 puede ser suspendido por «conducción peligrosa».

HONDA CBR 600

NOTA: Debido a un error, en la prueba de la Honda CBR 600 publicada en el número 317 se incluyó la ficha técnica de la Yamaha FZR 600 en lugar de la correspondiente a la moto probada. A continuación damos la ficha técnica real de la Honda CBR 600.

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Cuatro cilindros en línea. Cuatro tiempos. Refrigeración por agua. Cuatro válvulas por cilindro. Distribución por doble árbol de levas. Diámetro por carrera: 63 x 48 milímetros. Cilindrada total: 598 centímetros cúbicos. Relación de compresión: 11,3 a 1. Potencia máxima: 93 caballos a 11.000 rpm. Par máximo: 6,4 mkg a 9.500 rpm.

ALIMENTACION: Cuatro carburadores Keihin CV de 32,5 milímetros a depresión. Encendido electrónico, batería de 12 V 12 Ah.

TRANSMISION: Primaria por engranajes. Secundaria por cadena. Cambio de seis velocidades. Embrague multidisco mando por cable.

BASTIDOR: Chasis tipo diamante en acero, motor suspendido. Basculante en tubo de acero de sección rectangular. Horquilla delantera de 37 mm de diámetro y 130 mm de recorrido. Suspensión trasera sistema Pro-Link con 110 mm de recorrido y regulable. Freno delantero: Doble disco de 276 mm y pinzas de doble pistón. Freno trasero: Disco de 220 milímetros por pinza con doble pistón. Llanta delantera: 2,50 x 17". Llanta trasera: 3,50 x 17". Neumáticos: Dunlop Japan Tubeless 110/70 17 y 130/80 17.

DIMENSIONES: Longitud total: 2.130 mm. Anchura máxima: 685 mm. Altura máxima: 1.160 mm. Altura mínima al suelo: 135 mm. Altura del sillín: 750 mm. Distancia entre ejes: 1.410 mm. Capacidad del depósito: 16,5 litros. Peso en seco: 184 kg.

PRESTACIONES

VELOCIDAD
Velocidad máxima 229
Máxima con dos personas 214
Aceleración de 0 a 400 m (seg) 11,9

CONSUMO

CIUDAD 6,1
CARRERA 8,6
Conducción deportiva 8,6
AUTOPISTA
Velocidad máxima 9,5

VIRTUDES

Suspensiones eficaces
Frenos potentes
Motor muy progresivo

DEFECTOS

Carenado poco eficaz
Cambio ruidoso
Falta de empuje a 7.000 rev.

PRECIO EN LA CALLE:
1.219.000 ptas. con IVA

FICHA DEL COMPRADOR:
IMPORTADOR: Montesa Honda, S.A. Santa Cruz de Calafell 21-35 (Barcelona) Teléfono: (93) 377 10 00

¿Cuántas víctimas ha causado este piloto? Ninguna. Pero no se podía esperar otra reacción de la FISA. Al final las constantes victorias de Senna estaban trayendo la monotonía a la Fórmula 1 lo que no debe de sentar muy bien al señor Balestre.

Al final, el que siempre pierde es el deporte y es que cuando hay en juego algo más que el honor, ya se sabe.

Antonio Matoso
(Madrid)



PROBLEMAS FORD

CON fecha 30 de noviembre del pasado año, compré en el concesionario oficial Ford-Vertiz de Irún un vehículo Ford Sierra RS Cosworth.

El Sierra me comenzó a fallar desde el día 14 de este año y desde entonces no se ha podido solucionar el problema. La primera vez que esto sucedió fue en un viaje camino de Sevilla; cuando llegamos a esta ciudad nos acercamos a Ferri-Móvil, donde nos dijeron que el fallo era debido a que la goma por la que entraba la gasolina era demasiado larga y que había que cortarla, operación que realizaron antes de ponernos nuevamente en marcha en dirección a Irún.

Cuando circulábamos cerca de Bailén, tuvimos que volver a parar ya que el coche daba continuos tirones. Afortunadamente hay un concesionario de Ford en este pueblo en el que nos atendieron. En este servicio nos dijeron que las bujías que nos habían puesto en Ferri-Móvil no eran las que utiliza el Sierra Cosworth.

Ante esta situación no nos

quedó más remedio que cambiar de nuevo las bujías, a pesar de lo cual el coche seguía fallando, y se paraba constantemente.

Una vez en Irún, fuimos al concesionario donde habíamos comprado el vehículo, para que lo revisasen, aquí nos cambiaron una pieza del motor, previo permiso solicitado a Ford España.

Nosotros nos pusimos en camino hacia Valencia, y antes de llegar el coche se volvió a parar. Después de

dos horas de espera pudimos arrancar y llegar a la ciudad. Inmediatamente nos dirigimos a Ford España para hacer la correspondiente reclamación. En Ford nos dijeron que la reclamación había que efectuarla en la central de Ford en Madrid, al Sr. John Tomé. Ante la imposibilidad de podernos llevar el coche tuvimos que dejarlo en el concesionario Valencia Motor, donde estubo cerca de dos meses sin que me pudieran solucionar el problema, primero me dijeron que fallaba el motor y después que los retrasos se debían a que faltaban unas piezas para poder solucionar el problema de la inyección. Lo único que yo sé es que el tiempo ha pasado y el coche no funciona bien.

Después de todo esto, como comprenderán, el coche a mí ya no me da ninguna confianza y, lo que es peor, he podido comprobar que la falja de interés por mi problema por parte del concesionario en el que adquirí el coche y por parte de la central de Ford es total, por lo que no veo otra salida a esta situación que tener que recurrir a los tribunales.

Juan Carlos López
Sevilla

ESTOS VOLANTES SI QUE TIENEN CLASE

No se conforme con simples imitaciones, IRESA le ofrece una amplísima gama de volantes (en piel auténtica o madera) y marcas de 1ª categoría, capaz de satisfacer desde el gusto más clásico al más deportivo.

Somos importadores de 3 de las más prestigiosas marcas internacionales de volantes: Nardi, Personal y Moto lita.

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



Nardi Giugiaro



Nardi classic Line



Personal Condor



Personal Williams



Moto lita MK4



Moto lita MK9



Moto lita Top Line



Personal Ambassador



Personalización, Mejoras Mecánicas, Seguridad y Competición Automovilística.
Polígono Industrial "El Segre" Telf. 973/ 201662 y 201666. telex 51492
Telefax. 20 32 12 LLEIDA 25191 / LERIDA (ESPAÑA)



CONCURSO HONDA IDEAS GRANDES



DESDE 1970, la firma Honda organiza entre sus trabajadores un concurso de ideas, financiando total o parcialmente los proyectos que se presentan, tanto a nivel individual como colectivo. A lo largo de estos últimos años, decenas y casi centenares de proyectos, muchos de ellos descabellados, han sido presentados en una festiva jornada en la que lo más importante es la inventiva, el sentido del humor, la camaradería entre los trabajadores y un cierto aprovechamiento de ideas. Lo único que se pide es que la base del «invento» sea moviente por sí mismo, en la más pura etimología de «auto móvil». Así, monociclos o multiciclos, mezclas de co-





Un patín más incómodo que peligroso y el «Love-Car», que permite encadenarse al coche del amado y olvidarse de conducir. Abajo, una original visión de un simil de la Fórmula 1, con asiento elevable para conducir en la ciudad con algo más de visibilidad.

chis y avión o embarcación, con alas o submarino, con ruedas o... hasta el infinito, sin tal que se muevan. Por ahora solo se han celebrado 11 ediciones y, por tanto, la capacidad de inventiva de los trabajadores de Honda no alcanza a diseñar la solución a los transportes en Madrid, las automercaderías en el Metro de Tokio o el aparcamiento en el centro de Roma, por citar tan solo algunos de los problemas tan acuciantes con que se enfrenta al concepto automóvil en estos últimos años del siglo XX.



PERFIL WHITE LABEL:

“MISH” TWORKOWSKY

EDAD: 27 años

PROFESION: Experto en Rock & Roll y tasador en Sotheby's.

AFICIONES: Diseña su propia línea de joyas. “El oro y el platino no tienen que ser solo para los discos, sabes!”

ULTIMO LIBRO LEIDO: “Glitz” de Elmore Leonard.

ULTIMO LOGRO: Subastar modernas “antigüedades” para Sotheby's. Objetos como una chaqueta con flecos de Jimi Hendrix, cuatro discos de oro y un bolso de playa que perteneció a los Beatles.

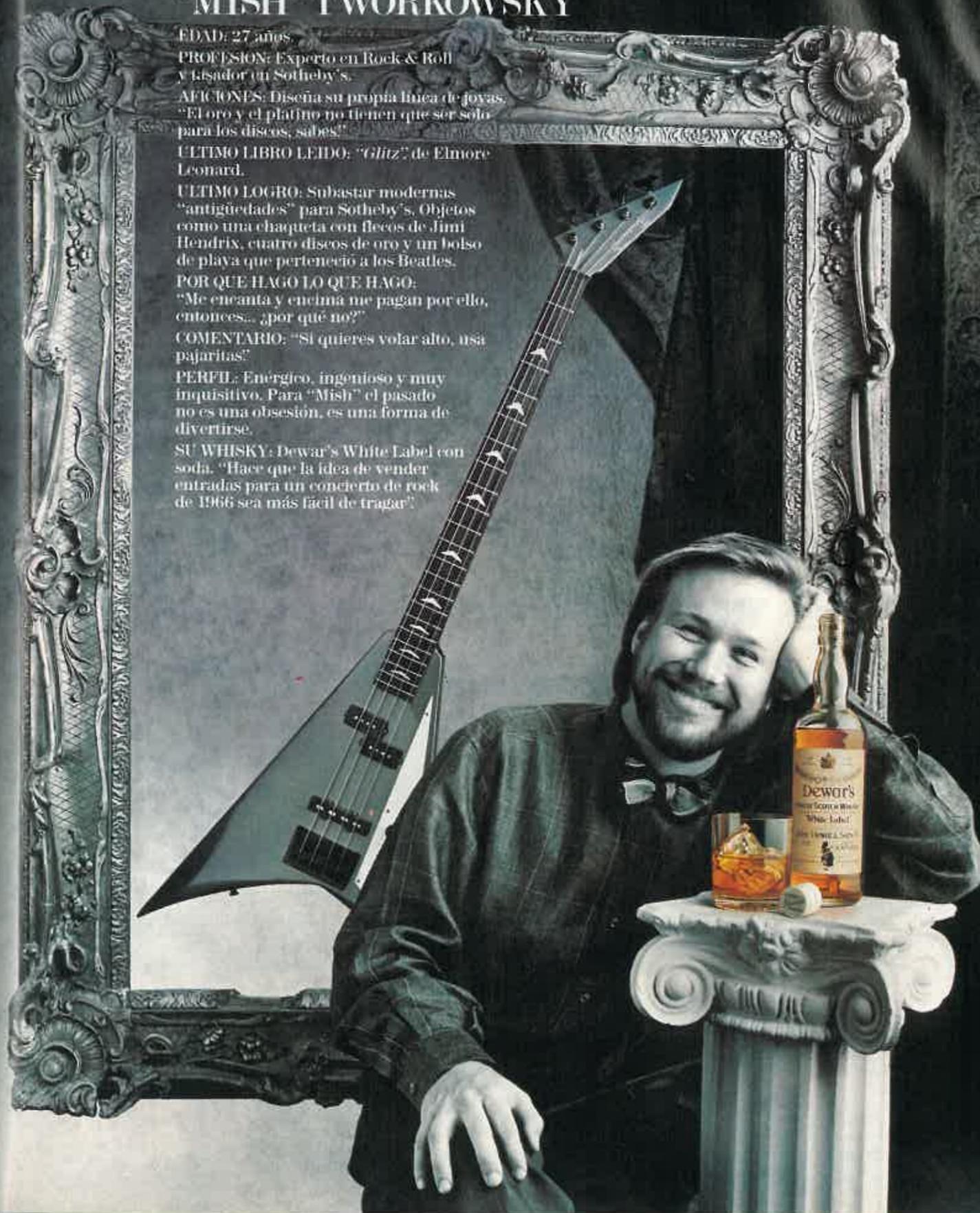
POR QUE HAGO LO QUE HAGO:

“Me encanta y encima me pagan por ello, entonces... ¿por qué no?”

COMENTARIO: “Si quieres volar alto, usa pajaritas!”

PERFIL: Energico, ingenioso y muy inquisitivo. Para “Mish” el pasado no es una obsesión, es una forma de divertirse.

SU WHISKY: Dewar's White Label con soda. “Hace que la idea de vender entradas para un concierto de rock de 1966 sea más fácil de tragar”.



Quins esports prefereix?



TRUQUIN'S!

433 01 77

el telèfon del 33

(de 20,30 a 22,30 h



**anem fent
el canal a la seva mida**



RALLYE DE TIERRA DE MADRID

TRELLES, SEIS DE SEIS

Se acabó per este any el Campionato de España de Rallyes de Tierra, que de nuevo ha ido a parar a manos del uruguayo Gustavo Trelles y el Lancia Delta S4, que aseguraron el título en el pasado

Rallye de Córdoba, donde lograron su quinta victoria en su quinta participación. Como no podía ser menos, el triunfo en la última prueba también ha sido para el equipo del potente Delta S4, aunque en esta ocasión Gustavo Trelles

y su copiloto Arturo Fernández lo tuvieron un poco más difícil que en los otros cinco rallyes, en los que arrasaron sin dar la más pequeña opción al resto de los equipos. De todas formas, aunque sin dominar desde el principio, con esta



En Madrid, Antonio Zanini tuvo su día y logró su mejor clasificación del año subiendo al segundo escalón del podio. En este rallye el coche era el Citroën AX 4x4 turbo de principio de temporada pero con nuevas transmisiones. Es el que el equipo usará en el 90.

sexta victoria, Trelles salda su segunda temporada en los rallyes de tierra invicto.

La prueba madrileña, con principio y final en un tramo especial en el Circuito del Jarama, poco tenía de secreta ya que los otros tres tramos, que se hacían dos veces cada uno, son de sobra conocidos por la mayor parte de los participantes. Así, Antonio Zanini y Josep Autet, que estrenaban para la ocasión una nueva transmisión en el Citroën AX turbo, podían, por primera vez esta temporada, llegar a mitad del rallye encabezando la clasificación, y entrar en la meta del Jarama con un merecido segundo puesto.

Mientras Zanini aguantaba el acoso de un Trelles dispuesto a no dejar escapar la victoria, Guillermo Barreras, Jesús Puras y Salvador Serviá protagoni-

zaban una reñida lucha por la tercera plaza.

Renovadas las fuerzas en la neutralización, la primera cronometrada del segundo bucle era fundamental para las posiciones de cabeza. Trelles bajaba casi medio minuto su tiempo de la primera pasada por el tramo, suficiente para rebasar al motivado Antonio Zanini y sacarle además una veintena de segundos de ventaja; Jesús Puras y Tomás Aguado, en su última participación como oficiales de Ford, colocaban el RS 200 en una cómoda tercera plaza, también con casi veinte segundos de ventaja sobre el Lancia Integrale de Salvador Serviá y Jordi Sabater que había perdido la puerta del conductor en un ligero roce en la primera cronometrada.

Por su parte, Guillermo Barreras y

Ramón Mínguez tenían que abandonar, después de luchar casi toda la primera parte del rallye sin servodirección, pararse el Renault Maxi turbo por problemas eléctricos en el tercer tramo, y volcar al quedarse sin frenos, que se quemaron por culpa de un golpe que rompió el escape. De todas formas, Barreras ha logrado el subcampeonato que se jugaba en esta última prueba con Salvador Serviá, pero que sólo podía perder si el catalán lograba la victoria en Madrid.

Estas posiciones se mantendrían invariables hasta la meta, con Trelles aumentando su ventaja sobre Zanini, y Puras mejorando sus tiempos, seguro en una tercera plaza que no peligró pese a sus dos salidas de pista en la última pasada por el Jarama.



Jesús Puras, arriba, se despedía del equipo Ford llevando el RS 200 hasta la tercera plaza que logró sin dificultades. La tercera plaza del Campeonato ha sido para Salvador Serviá que con el Lancia Integrale, abajo, era cuarto en la meta del Jarama.



Tampoco los problemas de dirección del Integrale privaban a Serviá del cuarto puesto, por delante del Metro de «Patxi»-Ascasibar que había deslanchado una rueda en la primera pasada por el tramo del circuito. El otro Metro, el de Pretel-Mayordomo, no tenía la suerte de cara y quedaba muy descolgado al perder, también en la primera cronometrada del Jarama, por culpa de un cable de encendido, más de cinco minutos que le impedían estar entre los diez primeros. La mecánica les jugaba asimismo una mala pasada a Claudio Aldecoa, Enrique Burrull y Mercedes Rueda, las primeras bajas de este rallye en el que se quedaron en el camino cuarenta y tres equipos, casi la mitad de los inscritos, entre los que se cuentan las bajas de los Citroën Visa 4x4 de Izaguirre-Iturri y La-

baka-Muguruza, estos últimos vencedores de la Challenge Citroën, también pese a su abandono.

En la categoría de dos ruedas motrices las novedades eran muchas. Antonio Rius y Manuel Casanovas sustitúan en esta ocasión el Marbella Proto con el que ganaron el campeonato, a falta de dos carreras para el final de temporada, por el VW Golf GTI que han utilizado en los raids y con el que dominaron en Madrid sin conceder la más mínima tregua ni siquiera a sus compañeros de equipo Serviá-Corominas con otro Golf GTI 16 válvulas. Rius cerraba la temporada marcando todos los scratch salvo los dos últimos en su clase y colocándose sexto de la general, por delante de José María Serviá y el Citroën AX 4X4 de Oyarbide-De Miguel que lograban su mejor clasificación del año. El noveno puesto era para el Renault 11 turbo de Mora-Marcos, también en este rallye con problemas, mientras que Bardolet-Bofill con el Ford Sierra Cosworth oficial completaban las diez primeras plazas, logrando un excelente resultado en su debut con el coche y en un rallye de tierra.

Pero la atención en esta categoría estaba puesta en los mundialistas de las dos ruedas Alex Crivillé y Juan Garriga. Invitados por Seat Sport, la pareja de las motos disponía para «divertirse» de los dos Marbella Proto que Rius ha utilizado este año. Los dos lo hicieron bastante bien, y medio en serio, medio en broma mantenían entre ellos un pique sano. De los dos, los mejores tiempos eran los de Crivillé mientras se mantuvo en carrera; él mismo se asombraba de los segundos que lograba sacarle a Garriga, pero no pudo terminar. Cuando iba décimo octavo se encontró de improviso con el Citroën de Alfredo del Aguila cruzado en medio de un tramo y chocó contra él. Quien sí terminó, pero con vuelco incluido, fue Garriga que logró ser décimosexto y noveno de su categoría.

«Capi»-Carbajo se anotaban su tercera victoria del año entre los pequeños



Guillermo Barreras lograba el subcampeonato pero se retiraba a mitad del rallye. Con el Golf de los Raids, Antonio Rius volvía a dominar la categoría de los dos ruedas.



Aunque en Madrid ganó «Capi», la Copa Marbella ha sido para Puigdemívol, izquierda. En su estreno con el Sierra Cosworth y en los rallyes de tierra José María Bardolet logró estar entre los diez primeros.



CLASIFICACIONES

1º. Trelles-F.Puente (Lancia Delta S4), 53 min 31 seg. 2º. Zanini-Autet (Citroën AX 4X4), a 42". 3º. Puras-Aguado (Ford RS 200), a 1'18". 4º. Serviá-Sabater (Lancia Integrale), a 1'40". 5º. «Patri»-Ascasi-bar (Metro 8R4), a 2'36". 6º y 1º dos ruedas. Rius-Casanovas (VW Golf GTI 16V), a 4'28". 7º. Serviá-Corominas (VW Golf GTI 16V), a 5'28". 8º. Oyarbide-De Miguel (Citroën AX 4X4), a 5'44". 9º. Mora-Marcos (Renault 11 turbo), a 6'13". 10º. Bardolet-Bofill (Ford Sierra Cosworth), a 6'44". 28º y 1º Marbella. «Capi»-Carbajo, a 14'05"

ASI QUEDA EL CAMPEONATO

1º. G. Trelles, 160 puntos. 2º. G. Barreras, 132 p. 3º. S. Serviá, 122 p. 4º. A. Zanini, 85 p. 5º. A. Rius, 84 p. 6º. P. Arbeláiz, 68 p. 7º. J. Mora y R. Muñoz, 56 p. 9º. J. M. Pretel, 52 p. 10º. C. Aldecoa, 44 p.

DOS RUEDAS

1º. A. Rius, 60 puntos. 2º. R. Muñoz, 46 p. 3º. J. Mora, 44 p.

COPA MARBELLA

1º. J. Puigdemívol, 82 puntos. 2º. J. Espasa, 79 p. 3º. F. Pros, 51 p.

PUESTOS EN LOS TRAMOS

	1.º	2.º	3.º	4.º	5.º	Tramo
Trelles	4	3	1	-	-	8
Zanini	2	1	4	1	-	8
Puras	1	3	-	3	1	8
Serviá	1	-	2	3	1	8
«Patri»	-	-	-	1	5	8
Barreras	1	-	1	-	1	5

Marbella, aunque la Copa ha ido a parar a manos de Jordi Puigdemívol, que en Madrid se limitó a estar a la expectativa de la actuación de Espasa, el único que podía poner en peligro su triunfo final.

Mª Jesús Beneit
Fotos: Alfonso J. Nieto

TRAMO A TRAMO

•El RACE había anunciado su intención de **cambiar de zona** para que los tramos fueran nuevos, pero doce días antes no había forma de lograr los **permisos**. Al final, gracias al interés de la **Comunidad de Madrid**, se ha podido celebrar el rallye, aunque por los sitios de siempre.

•El **desastroso** estado del piso en el **trazado** del Jarama fue una de las causas de las **numerosas bajas**. Las transmisiones y los embragues sufrieron de lo lindo y entre esta cronometrada y la siguiente se quedaron trece coches.

•El público estuvo en todo momento con **Garriga y Crivillé**, que sin lugar a

dudas fueron los que levantaron los aplausos más sonoros.

•También aplauso sonado tuvieron el piloto español **Carlos Sainz** y el finlandés **Juha Kankkunen** cuando subieron a la tribuna de Le Mans para ver la segunda pasada del Jarama. El público se levantó de sus asientos y, pasando por



completo del rallye, les tributó una calorosa bienvenida.

•Después de la prueba los que quedaban en el circuito asistieron a todo un **espectáculo**. **Sainz y Kankkunen** se alternaron al volante del **Lancia Integrale** de Serviá y dieron unas vueltas difíciles de olvidar.

•El **Campeonato de Marcas** ha sido para **Citroën**, que además de éste de tierra se ha anotado el de Canarias y el de asfalto gallego además del subcampeonato nacional de asfalto.

•Siguiendo con **Citroën** hay que decir que los contactos con **Guillermo Barreras** están en la última fase. Es muy probable que Barreras corra el año

que viene con esta marca, pero el contrato no está firmado y el piloto quiere **puntualizar** aún algunos puntos.

•Quien sí tendrá apoyo de Renault para la tierra es **Julián Vera**, aunque seguirá como privado. Los buenos tiempos marcados en los rallyes que ha corrido dejan ver que será un duro adversario en la próxima edición.

•La mala suerte de **Juan Ridruejo**, que se estrenaba como oficial de la **Red Renault de Madrid**, no debería ser óbice para que los patrocinadores dejen de lado los rallyes de tierra.

•Parece que **Jesús Puras** tendrá coche el año que viene. Sus contactos con el **Jolly Club** están siendo positivos

•También **Mercedes Rueda** tiene varios ofrecimientos para el asfalto. **Renault** está interesado en contar con ella y existe asimismo la posibilidad de que se incline por montar un **equipo privado** contando con un fuerte patrocinador.

•**Ornoz-López** acabaron haciendo malabarismos. Un poste en el camino dejó al Renault 5 sin la rueda trasera izquierda y el **copiloto** se tuvo que subir al **capó** para poder llegar a la meta.

•Llamó mucho la atención la presencia del **Porsche** con el que **Zanini** piensa correr algunos **raids** españoles el año que viene. El prototipo, diseñado por el propio **Zanini** y **Bernard Vara**, estuvo aparcado todo el sábado en el circuito.



Enviado especial

Esteban Delgado

Y A sé que no te gusta, Carlos, y perdón por escribir por una vez en primera persona, el apodo con que un buen día el «picador» Juha Piironen te bautizó en Córcega. Pero lo de «el Matador» vivirá y morirá contigo, lo quieras o no. Por ello, permíteme aprovecharme una vez más del símil taurino para calificar de nuevo tu actuación en el RAC Rallye de Inglaterra, tu prueba preferida junto con el 1.000 Lagos. Sé que lloraste cuando se rompió el hasta entonces irrompible árbol de transmisión de tu Toyota. Yo estaba camino del que debía haber sido tu podio triunfal de llegada y el instante más feliz de tu vida. Allí, Carlos, me enteré de lo sucedido y lo sentí tanto como el que más, pensando que alguien me estaba tomando el pelo. A duras penas accediste a los deseos de los fotógrafos a la llegada. Es comprensible. Al abandonar el podio me hiciste un gesto entre resignación y dolor, pero que lo decía todo. Luego, al bajarte del coche casi no pudiste contener las lágrimas y declaraste que el segundo puesto no servía para nada. Y aunque quienes te rodean trataron de arroparte, yo, por una vez eché en falta esa fiesta nacional a la que nunca, ni tú ni yo, hemos acudido y a ese público nuestro que puesto en pie y gritando «torero, torero» expresa realmente lo que siente cuando presencia una excelente faena, sin tener en cuenta el parecer de la autoridad, en tu caso los desig-nios de la mecánica.

En el número anterior de Motor 16 dejábamos a Carlos Sainz en cuarta posición a un sólo segundo del piloto de Toyota GB, el galés David Llewellyn. Sin embargo, el piloto español no tardaba en recuperar la tercera plaza a pesar de tomar la salida más retrasada en cada tramo, tras sustituir de madrugada la caja de cambios de su Toyota, al haber sufrido el día anterior algunos problemas con el eje primario de la misma. Una operación que se realiza normalmente en diez minutos y que esta vez se complicaba más de lo normal. Sin embargo, la presión de aceite de su motor bajaba en el tercer tramo de la etapa y Sainz se veía obligado a ralentizar su marcha, cayendo de nuevo a la cuarta posición.

A pesar de ello nuestro compatriota no tardaba en unirse al dúo formado por sus compañeros Juha Kankkunen y Kenneth Eriksson en lucha por la primera posición, para pasar a liderar de nuevo el RAC Rallye durante cuatro tramos cuando el bicampeón mundial se salía sobre unos troncos en Penmachno, dañando el lado izquierdo de su Toyota Celica. El orden se volvía a restablecer y Kankkunen llegaba de nuevo a Nottingham, al término de la segunda etapa, siempre como líder, con sus compañeros Sainz y Eriksson a 19 y 29 segundos respectivamente.

Si entre los bosques británicos hay alguno célebre éste es Kielder Forest. Si-

RAC RALLYE DE INGLATERRA

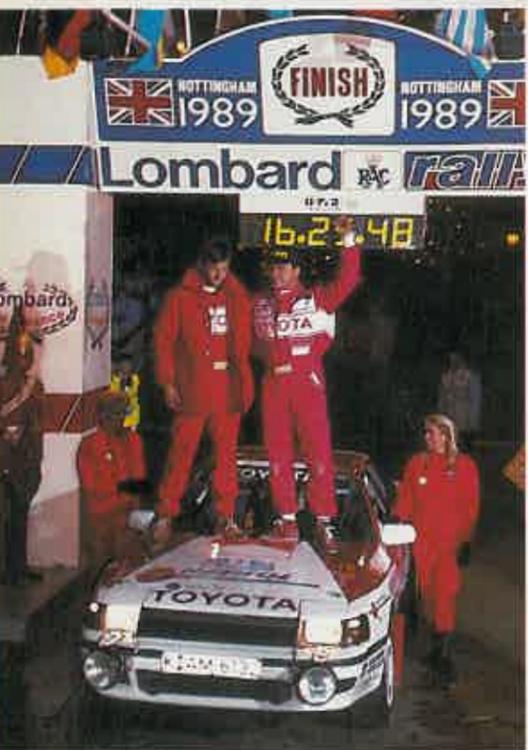
CARLOS SAINZ: TORERO, TORERO,

Peñi Alrikkala ha logrado en el RAC la primera victoria de su dilatada carrera deportiva. También ha sido la primera vez que un coche japonés, un Mitsubishi Galant, ha vencido en la prueba británica. A la derecha de estas líneas, Juha Kankkunen, que finalmente fue tercero.





sante y cada curva, el copiloto de Carlos Sainz lograba hacer volar al madrileño durante la noche, arrebatando 16 segundos a Kankkunen en la primera prueba de Kielder, para situarse a sólo seis segundos del líder y sacar otros veinte a Airikkala en la siguiente, prueba en la que Juha Kankkunen conocía problemas



Carlos Sainz ha perdido en los bosques británicos la oportunidad de vencer su primera carrera del mundial. Otra vez será. Seguro.

tuado al norte de Carlise, a caballo entre la frontera o «the border» de Escocia e Inglaterra. Muchas ediciones del RAC Rallye se han decidido en las largas y frías noches de Kielder donde las asistencias son mínimas. Y 1989 no iba a ser menos. Por un lado, hay que destacar aquí la actuación de Luis Moya, cada vez más al uso en la lectura de los mapas de los bosques, después de unos cuantos trucos que le había enseñado Phil Short, copiloto de Llewellyn. Tratando de adivinar bajo la luz de su gigantesca lupa la naturaleza de cada ra-



El belga Gregoire de Mevius ha sido el vencedor entre los coches de serie, sobre su habitual Mazda 323. Pese a su nueva victoria, no ha podido impedir que en la Copa FIA el título haya recaído en el francés Alain Oreille, cuya victoria en Costa de Marfil se ha revelado decisiva.

de frenos y de luces, concediendo más de un minuto y medio al español que pasaba por tercera vez a encabezar la última prueba del mundial de rallyes de esta temporada. Con 1 m. 36 s. de ventaja sobre Pentti Airikkala y su Mitsubishi Galant, estaba dado el primer paso hacia una posible victoria. Sin embargo, en el primero de los tramos escoceses, Carlos Sainz cedía 21 segundos como consecuencia de un latiguillo de frenos roto, problema que ya se había repetido en los Toyota de Kankkunen y Eriksson para, a continua-

ción, ver reducida poco a poco su ventaja inicial hasta 28 segundos. El piloto de Marlboro reconocía que no podía hacer más y es que la posibilidad que tuvieron los participantes en el Open británico de tomar notas en el Rallye de Escocia de este año, había permitido a Airikkala emplarse al máximo, logrando nueve de los diez mejores tiempos en los tramos de la cuarta etapa contra uno sólo del español, en un terreno de largas rectas y curvas ciegas de amplio radio, situándose finalmente el finlandés a 31 segundos de Carlos Sainz en la llegada a Newcastle.

Un problema en el sistema hidráulico de frenos hacía que Carlos Sainz pudiese controlar la carrera de Pentti Airikkala, administrando su ventaja, al ceder su primera posición en la carrera. El piloto de Mitsubishi sufría a su vez problemas de luces en la primera pasada por Dalby, de 27,9 kilómetros, llegando a la segunda con 25 segundos de retraso respecto a Sainz. El piloto de Toyota se mostraba sumamente concentrado en el control horario de Dalby 2. Poco después, a mitad del tramo, el desastre. «Estaba conduciendo deprisa cuando de pronto escuché un gran ruido y empezó a salir aceite por todas partes. No me lo podía creer.» El árbol de transmisión delantero en carbono que había sido cambiado esa misma mañana se rompía en seco, dejando

al Toyota con únicamente tracción posterior, cediendo Carlos Sainz un minuto y medio a Airikkala. Poco antes el Toyota había sido cronometrado un sólo segundo más lento que el Mitsubishi. Pero todo eso poco importaba. Un hecho histórico, la victoria de un piloto español en una prueba del mundial de Rallyes, y nada menos que en el RAC de Inglaterra había estado a punto de producirse, y más cerca si cabe aún que en Finlandia o Italia. Y eso duele mucho, pero como declaraba en la llegada el vencedor Pentti Airikkala, Carlos

Marlboro

Campeón 89.



ENHORABUENA PROFESOR.

Una lección magistral la del Profesor Alain Prost. Por tercera vez ha conseguido ser Campeón del Mundo de Fórmula I. Punto a punto, arañando milésimas de segundo al crono, haciendo espectaculares salidas en el justo momento que el semáforo cambia a verde. Todo con el apoyo de técnicos capaces de cambiar ruedas en menos de ocho segundos. Tres veces campeón. Enhorabuena profesor. Todo un mito que sigue su carrera.

World Championship Team





Un espectacular vuelco (cuyas consecuencias se aprecian en la fotografía) y diversas averías mecánicas, retrasaron a Ari Vatanen, cuya actuación ha quedado oscurecida por Pentti Airikkala.



El británico Malcom Wilson ha llevado a su Vauxhall Astra (Opel Kadett) a la primera posición entre los coches de sólo dos ruedas motrices, superando a una legión de Ford Sierra.

Sainz es joven y tiene todavía mucho tiempo por delante y eso lo decía quien ya había sufrido semejante experiencia, cuando después de liderar en 1976 gran parte de la prueba con un Ford Escort RS 1.800 de David Sutton rompió el eje posterior cerca del final.

Aunque según sus palabras, ésta va a ser su primera y única victoria en una prueba del mundial de rallyes, no vamos a descubrir aquí a Pentti Airikkala. De cuarenta y cinco años de edad, este «finlandés volador» es de sobra conocido por los aficionados españoles a quienes deleitara con sus habilidades en el Rallye Costa Brava de 1980. Airikkala ha venido desarrollando prácticamente toda su

carrera en Inglaterra donde ha sido campeón absoluto del Open Británico en 1979, además de hacerse con los títulos de Grupo A en 1986 y de Grupo N esta misma temporada. Este resultado le valió el segundo volante en el equipo dirigido por Andrew Cowan, quien ha visto como por segunda vez el piloto invitado le ha salvado la papeleta. El piloto finlandés dispuso por primera vez de un Galant VR4 con volante a la izquierda con el que prácticamente no tuvo ningún problema, lo que poco a poco le situó en las primeras posiciones, consiguiendo la primera plaza únicamente a dos tramos del final.

Menos suerte tuvo su compañero de

equipo Ari Vatanen. Después de acabar octavo al término de la primera etapa, Vatanen rompía el turbo en el enlace del primer tramo en Gales perdiendo 25 minutos y debiendo cubrir varios tramos con una presión de turbo baja. Lo peor vendría durante la tercera etapa al volcar espectacularmente en Grizedale, lo que dejaba su Mitsubishi Galant bastante mal parado, hiriéndose una mano su copiloto Berglund. Finalmente, una piedra escondida destrozaba el rodamiento de la transmisión principal, provocando problemas con la selección del cambio, momento a partir del cual Ari Vatanen se centraba en su actuación y lograba llegar a la quinta posición final.

Segunda despedida y cierre para Juha Kankkunen en el seno de Toyota Team Europe. Su tercera posición no era del agrado del finlandés que, después de los problemas de frenos y luces sufridos en Kielder, perdía su motivación y se limitaba a mantener su resultado. Pero quién se vio más afectado por dichos problemas fue el sueco Kenneth Eriksson. Las piedras proyectadas por las ruedas delanteras del Toyota Celica GT-Four tendían a alojarse en las pinzas de los frenos de disco posteriores o a dañar los latiguillos de freno, obligando a los mecánicos de Ove Andersson a improvisar protecciones en plástico para los mismos. Esto, junto a tres pinchazos hacían descender al futuro piloto de Mitsubishi a la cuarta posición. El único abandono en el equipo Toyota correspondió al galés Llewellyn que en su tierra rompía dos veces consecutivas el turbocompresor, para finalmente golpear el mismo tronco que ocasionase el vuelco de Vatanen, rompiendo un semieje y dañando irremediablemente el chasis de su vehículo.

Clasificado regularmente como el mejor piloto de Mazda, Timo Salonen no pudo hacer nada para salvar la falta de potencia del vehículo como ocurriera el año pasado cuando la nieve hizo su aparición el primer día. Un pinchazo al término de la primera etapa hizo perder más de tres minutos al empedernido fumador finlandés, logrando conquistar «in extremis» la sexta posición, en detrimento de su compatriota Mikael Sundstrom al perder el campeón finlandés la rueda posterior izquierda de su Mazda 323 4WD en el fatídico Dalby 2. Por su parte, Hannu Mikkola volcaba su Mazda en los bosques de Gales al llegar a una «paella» en punto muerto, perdiendo minuto y medio ante la ausencia de espectadores. Posteriormente, un pinchazo en Grizedale le costaba otros tres minutos, logrando entrar finalmente entre los diez primeros, pero sin poder superar a su compañero de equipo Ingvar Carlsson.

En décima posición y primer vehículo europeo se situaba el Vauxhall Astra GTE del británico Malcom Wilson, ganador de la categoría de los dos ruedas motrices por delante de los Ford Sierra Cosworth de sus compatriotas Gwyndaf Evans y Jimmy McRae. Wilson aprovechaba la niebla existente en Gales para situarse delante de los poderosos Cosworth y, consciente de sus posibilidades,

Marlboro

Campeones 89.



4 NUMEROS 1

Los que corren con los colores del número uno ganan. Así es la gente que lleva los colores Marlboro. Como **GUSTAVO TRELLES**, ganador en sus cinco participaciones en 1989 y Campeón de España de Rallyes de Tierra por segundo año consecutivo con su Lancia Delta S-4 Evolución. O **MIA BARDOLET**, Campeón de España de Rallyes de Asfalto (Grupo N), siendo el 4º clasificado absoluto, llevando los colores rojo y blanco sobre el Ford Sierra Cosworth, G.N. También **VICTOR LOPEZ** ha triunfado en la fórmula Ford 1600, logrando el Campeonato de España y consiguiendo cuatro cuartos puestos en Inglaterra, y el más joven piloto, con el Campeonato y la Copa Citroën AX, con el Campeonato y la Copa Citroën AX, y Marlboro con ellos.



World Championship Team





Un vuelco y un pinchazo retrasaron a Hanu Mikkola, que fue el cuarto Mazda clasificado entre los 10 primeros. La falta de potencia de estos coches volvió a ponerse de manifiesto.

atacar en los terrenos difíciles y embarrados, evitando sufrir problemas con sus neumáticos en condiciones secas y rápidas. En cuanto a la lucha entre los Ford, la victoria se decantaba del lado del galés Evans, vencedor del Rallye del

Ulster, cuando Jimmy McRae tenía una salida de carretera el cuarto día, rompiendo un semieje, perdiendo minuto y medio y dañando la suspensión trasera. En cuanto al italiano Franco Cunico, después de importantes problemas de

comunicación con su copiloto Terry Harryman, se salía y era alcanzado de lleno por el otro Sierra de Colin McRae, lo que terminaba con el abandono de ambos.

Entre los Lancia presentes, el mejor clasificado era Jorge Recalde en decimoquinta posición, en una carrera conservadora para su primera experiencia en pruebas secretas conduciendo un vehículo cuyo motor perdía aceite por todas partes. La octava plaza debía haber sido para el sueco Per Eklund que tenía que abandonar en la penúltima especial al romper el cambio de su Delta Integrale y aunque lograba completar el tramo, su reparación le dejaba fuera de carrera. Sin embargo, el más rápido de los pilotos con vehículos de la marca de Turín, ausente oficialmente en la isla británica, era el finlandés Sebastian Lindholm que acababa fuera de la carretera durante la tercera etapa presionado por Eklund y el Mazda de Ingvar Carlsson.

El grupo N era para el Mazda 323 4WD del belga Gregoire de Mevius, después de la salida de carretera del Toyota Celica de Graham Middleton, al apartarse para dejar paso a sus seguidores después de sufrir un pinchazo. ■

TRAMO A TRAMO

ANTE la ausencia de Massimo Biasion y Didier Auriol, retenidos bajo su contrato con el equipo Lancia, Michele Mouton ha invitado al belga Marc Duez a la carrera de campeones como mejor piloto en la categoría sobre dos ruedas motrices, para unirse a Carlos Sainz, Kenneth Eriksson, Sepp Haider y los otros siete campeones del mundo de rallyes.

● Bruno Berglund, copiloto de Ari Vatanen ha sido galardonado con el popular Halda de este año, instaurado por la firma sueca de instrumentos de navegación y que le fue entregado por Gunnar Palm.

● Mientras Juha Kankkunen contaba con un Celica nuevo, Carlos Sainz disponía del usado por el piloto español en Sanremo y Kenneth Eriksson el que le llevó a su segunda posición en Australia.

● Toyota tuvo que interrumpir su soporte aéreo en las comunicaciones cuando se descubrió que los dos aviones traídos desde Alemania no contaban con el permiso adecuado. Igualmente Carlos Sainz volvió a tener sus más y sus menos con los inflexibles «bobbies» británicos y los controles de velocidad.

● El equipo dirigido por Ove Andersson acometerá en 1990 el campeonato de Europa de Rallyes con el belga Patrick Snijers, que volverá a participar en determinadas pruebas del mundial. Nada decidido en cuanto a pilotos y participaciones, siendo sólo segura la presencia del español Sainz, Eriksson y Schwarz (sin copiloto todavía) en

Montecarlo. Bjorn Waldegaard tomará parte únicamente en el Safari, donde se encargará de los ensayos previos. En cuanto a los ensayos de neumáticos para Montecarlo ya han dado comienzo para solucionar así los problemas surgidos con los Winter 700 de este año, en sus calidades y medidas, debiéndose incorporar pronto a los mismos el español Carlos Sainz.

● Nissan espera incorporarse de nuevo al mundial de Rallyes en el RAC Rallye del próximo año, evaluando actualmente tres opciones entre su gama de modelos con los que Per Eklund espera tomar contacto en la propia isla británica en poco tiempo.

● El título femenino del europeo de Rallyes ha ido a parar, momentáneamente, a la inglesa Louise Aitken, gracias a su más alto resultado en el Manx Rallye, después de empatar a puntos con la italiana Paola de Martini que sólo pudo ser sexta en el Rallye San Marino. Título provisional porque los cinco primeros clasificados en la prueba italiana han sido reclamados por usar gasolina ilegal...

● El Subaru Legacy espera poder estar homologado el 1 de enero. Markku Alen correrá el Safari dentro del equipo japonés Koseki junto al neozelandés «Possum» Bourne, que también disputará los Rallyes de Nueva Zelanda y Australia. El piloto finlandés iniciará su colaboración con el equipo Prodrive de David Richards en el Rallye Acrópolis para continuar con el 1.000 Lagos, San Remo y el RAC. La versión de grupo N la hará debutar Gregoire de Mevius que también disputará el campeonato belga con un BMW M-3 del equipo inglés.

CLASIFICACION FINAL

1º. Airikkala-McNamee (Mitsubishi Galant VR4), 6 horas, 19 minutos, 22 segundos. 2º. Sainz-Moya (Toyota Celica GT-Four), a 1 m 28 s. 3º. Kankkunen-Piironen (Toyota Celica GT-Four), a 3 m 49 s. 4º. K. Eriksson-Parmander (Toyota Celica GT-Four), a 6 m 08 s. 5º. Vatanen-Berglund (Mitsubishi Galant VR 4), a 8 m 22 s. 6º. Salonen Silander (Mazda 323 4WD), a 10 m 47 s. 7º. Sundstrom-Repo (Mazda 323 4WD), a 11 m 36 s. 8º. Carlsson-Carlsson (Mazda 323 4 WD), a 13 m 32 s. 9º. Mikkola-Hertz (Mazda 323 4WD), a 16 m 30 s. 10º. Wilson-Grindrod (Vauxhall Astra GTE), a 20 m 49 s. ...19º. De Mevius-Lux (Mazda 323 4 WD, grupo N) a 46 m 30 s.

PRINCIPALES ABANDONOS

TC 6: Schwarz (Audi 200 Quattro), accidente
TC 14: Brookes (Ford Sierra), motor
TC 23: Haider (Opel Kadett), voluntario
TC 27: Llewellyn (Toyota Celica), accidente
TC 32: Cunico (Ford Sierra), accidente
TC 32: C. McRae (Ford Sierra), accidente
TC 33: Lindholm (Lancia Delta), accidente
TC 47: Metcalfe (Vauxhall Nova), embrague
TC 54: Eklund (Lancia Delta), cambio

MUNDIAL DE MARCAS

1º. Martini-Lancia, 140. 2º. Toyota, 101. 3º. Mazda, 67. 4º. Mitsubishi, 58. 5º. Audi, 43. 6º. BMW, 37. 7º. Renault, 30. 8º. Nissan, 18. 9º. Volkswagen, 15. 10º. Renault Argentina, 10.

MUNDIAL DE PILOTOS

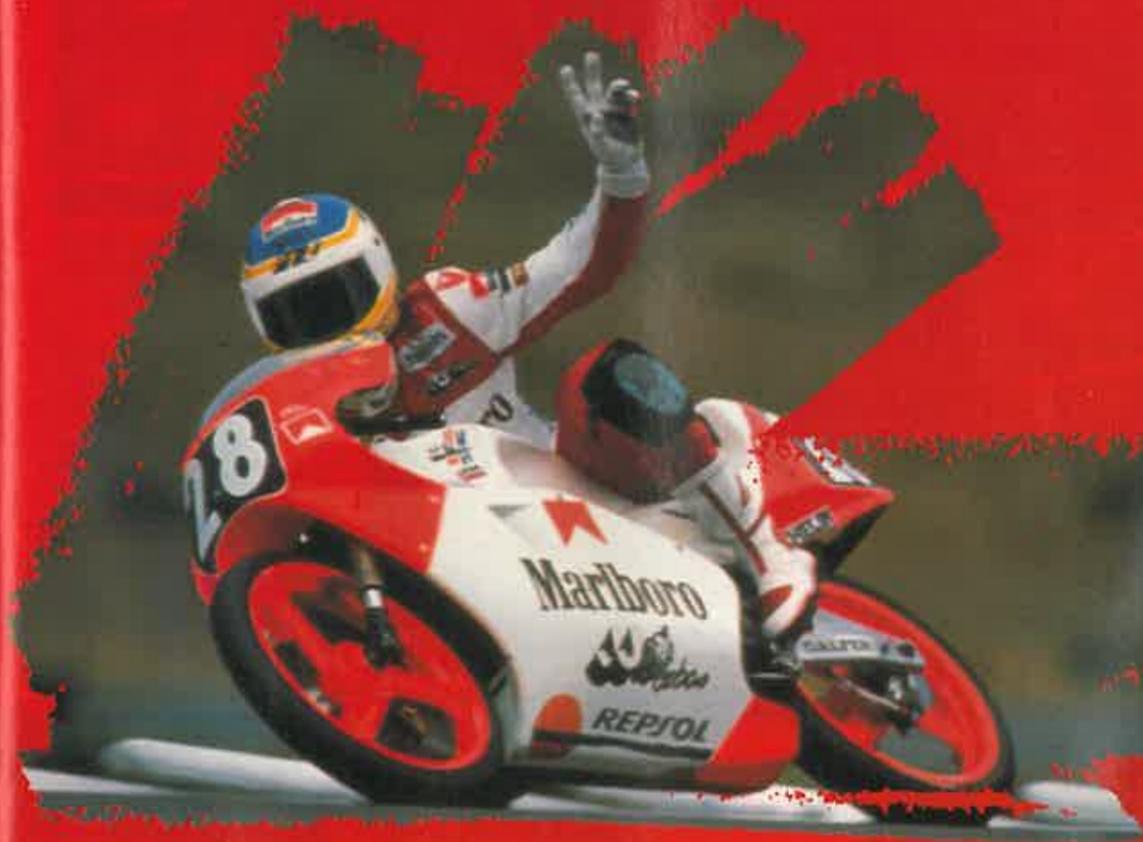
1º. Massimo Biasion, 106. 2º. Alex Fiorio, 65. 3º. Juha Kankkunen, 60. 4º. Didier Auriol y Mikael Ericsson, 50. 6º. Kenneth Eriksson, 47. 7º. Ingvar Carlsson, 40. 8º. Carlos Sainz, 39. 9º. Markku Alen, 27. 10º. Alain Orelle, 26.

COPA FIA PILOTOS GRUPO N

1º. Alain Orelle, 59. 2º. Gregoire de Mevius, 52. 3º. Gustavo Trelles, 39.

Marlboro

Campeón 89.



ALEX, TE LO HAS GANADO.

Eres Nº 1 en el mundo. Te has convertido en el piloto español más joven Campeón del Mundo. Después de tu magnífica temporada anterior en la categoría de 80 c.c., partías este año en una nueva categoría, 125 c.c., y con un nuevo equipo, el Marlboro J.J. Cobas. Al empezar el campeonato no eras más que una joven promesa. Desde las primeras carreras te convertiste en una revelación. Ahora, finalizadas las 12 pruebas del calendario ya eres el nuevo Campeón del Mundo. A tus 19 años y a la primera. Eñhorabuena. Marlboro se enorgullece de estar a tu lado.





ALBACETE

EL CIRCUITO, UNA REALIDAD

El día 21 se presentó en Albacete el circuito de «La Torrecica». Según informaron los responsables del proyecto se están cumpliendo las previsiones y para septiembre del 90 estará disponible para celebrar las primeras carreras. El circuito está situado muy cerca de Albacete y está siendo financiado a partes iguales por el Comité Superior de Deportes, la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, Diputación y el Ayuntamiento de Albacete.

El trazado, que será muy selectivo, tendrá una longitud de 3.582,32 metros y una capacidad para cerca de 90.000 espectadores.

FORMULA 1

PROST ESTRENO EL FERRARI

La semana pasada en el circuito de Fiorano, Alain Prost se montó por primera vez en el Ferrari que pilotará la próxima temporada. Durante las cuarenta vueltas que dio al circuito mostró una buena adaptación al sistema de cambio semiautomático. Al final Prost se mostraba

satisfecho con el rendimiento del monoplaça. Los próximos test los realizarán el 4 de diciembre en Estoril.



BMW

ENTREGA DE PREMIOS

En una pesadísima ceremonia, se ha celebrado en Munich el acto formal de entrega de premios del Trofeo BMW, galardonando a los pilotos que en toda Europa han participado con esta marca.

El vencedor del trofeo ha sido el francés Francis Dosieres, Campeón de Europa de Montaña en grupo A. En la larga lista de pilotos premiados aparecen Josep Bassas y Antonio Rodríguez (Campeones de España de rallyes), en el puesto catorce, Xavier Rie-

ra, Campeón de España de Montaña en grupo A y Panchito Egozcue y Andrés Vilariño, que han utilizado motores

FORMULA 1

PRUEBA DEL LOTUS LAMBORGHINI

En el circuito británico de Snetterton el equipo Lotus estuvo probando el nuevo monoplaça con el motor Lamborghini V12. Para realizar los test contaron con Derek Warwick y Martin Donnelly, sus pilotos para la próxima temporada. Después de los test, Warwick se mostró entusiasmado con el rendimiento del motor italiano que alcanza su máximo nivel de rendimiento entre 8.000 y 11.000 revoluciones por minuto.



Boxes



ULTIMAMENTE se habla mucho de la «Carretera de Campeones» pero hay que destacar la ausencia de Lancia con el Delta Integrale, al parecer, por no poder disputar la final



con sus vehículos como ya ocurriera el pasado año. Los que sí estarán serán, entre los Grupo B, el siempre espectacular Audi Sport Quattro S1 y el pluri victorioso Peugeot 205 Turbo 16, mientras que los Grupo A serán el Toyota Celica GT-Four y el Opel Kadett GSI.

DEFINITIVAMENTE Senna no se retirará de la competición. Por lo menos eso es lo que dijo en una rueda de prensa en Sao Paulo. También afirmó que se encuentra tanto física como psíquicamente en perfecto estado para afrontar sin problemas la temporada 90.

SIGUIENDO con el Mundial de F-1, ya se ha decidido que el G.P. de Brasil se disputará el 25 de abril en el circuito de Inter Lagos.

EN NAVIDAD se pondrá en el banco el motor Ferrari que impulsará a la moto Ducati. Se trata de un cuatro cilindros en línea con cinco válvulas y se prevé que la moto esté terminada en el plazo de dos años.

TODO parece indicar que FIAT, General Motors y Ford se disputan la compra de la mítica marca de motores Cosworth.

PARA celebrar el final de temporada de los diferentes certámenes automo-

vilísticos que se disputan en España, la Federación Española de Automovilismo ha organizado el Sprint de Campeones que se disputará el día 2 de diciembre de 10,30 a las 14,00 horas en el circuito del Jarama. La entrada para este acto es gratis y también se retransmitirá por TVE. En este interesante acontecimiento estarán presentes los mejores pilotos nacionales.

EUROBRUN ha conseguido 4.000 millones de pesetas de un grupo petrolífero de Qatar, para evolucionar el nuevo coche de Fórmula 1 diseñado por George Rayton, uno de los más directos colaboradores de Barnard en la GTO. Para



conducirlo se baraja el nombre de Roberto Moreno, mientras que como segundo piloto piensan en Apicella, Grouillard y Gachot.

DURANTE los días 8 y 9 de diciembre, y organizado por K & K Motor Organización se disputará el Enduro Bajo Alberche. Una prueba de carácter todo terreno para motocicletas, con un recorrido de 300 kilómetros por la zona de Avila.

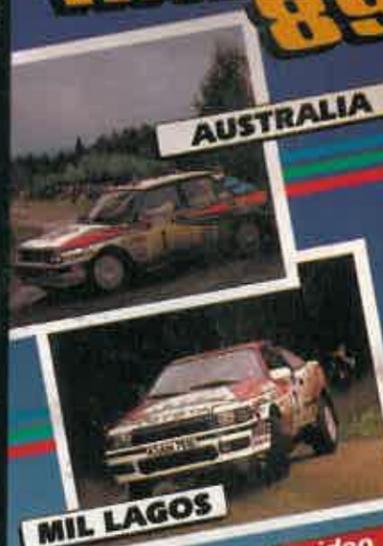
LA ULTIMA carrera del piloto español Luis Pérez Sala con el equipo Minardi será con motivo del Motor Show de Bolonia, que estaba contemplada en el contrato. Por otro lado se puede decir con casi el cien por cien de seguridad que su puesto lo ocupará Barilla.

PESOS



PESADOS

RALLY 89



- PESOS PESADOS 2.995
- R. TOUR DE CORSE-ACROPOLIS 3.995
- BOFETADAS-5 3.995
- MOTOCROSS HOLANDA-FRANCIA 3.995
- MOTOCROSS INGLATERRA-BELGICA 89 3.995
- MOTOCROSS LUXEMBURGO-SUIZA 89 3.995
- MOTOCROSS ITALIA-S. MARINO 89 3.995
- SUECIA-MONTECARLO 89 3.995
- PORTUGAL-SAFARI 89 3.995
- RALLY ARGENTINA-NUOVA ZELANDA 3.995
- RALLY AUSTRALIA-MIL LAGOS 3.995
- MUNDIAL G. P. BRASIL-SIDES 3.995

SISTEMA VHS BETA

NOMBRE:
 APELLIDOS:
 DOMICILIO:
 POBLACION:
 PROVINCIA:
 TELEFONO:

ENVIAR A: VIDEO RACING
 APARTADO 2119
 28080 MADRID



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

MOTOALTO General Ricardos, 53
 RALLY ARGENTINA-NUOVA ZELANDA 89
 RALLY AUSTRALIA-MIL LAGOS 89
 CIRCULO DEL AUTOMOVIL Isaac Pérez, 10
 BARCELONA CASA ARMANQUE Rambla de Catalunya, 127
 NOVIEDAD
 MOTOALTO General Ricardos, 53
 MOTOALTO INGLATERRA-BELGICA 89
 MOTOALTO ARGENTINA-NUOVA ZELANDA 89
 MOTOALTO AUSTRALIA-MIL LAGOS 89
 MOTOALTO ITALIA-S. MARINO 89
 MOTOALTO SUECIA-MONTECARLO 89
 MOTOALTO PORTUGAL-SAFARI 89
 MOTOALTO RALLY ARGENTINA-NUOVA ZELANDA 89
 MOTOALTO RALLY AUSTRALIA-MIL LAGOS 89
 MOTOALTO MUNDIAL G. P. BRASIL-SIDES 89



BALLESTA



La capital de las motos



J. M. CASANOVAS



POR su condición de **ciudad olímpica**, Barcelona se ha convertido en una ventana abierta al mundo. A los japoneses les atrae en especial la obra de Gaudí. Los americanos se sorprenden del gran nivel comercial de las boutiques. Los escandinavos se enamoran de nuestro benigno clima mediterráneo. Los hombres de negocios se convencen del **gran futuro industrial de la zona**.

A nivel general, varios sondeos de opinión destacan una opinión que sorprende a todos los extranjeros: el **gran número de motos** que circulan por sus calles. Barcelona, que de siempre ha sido la capital española de las motos, se está ganando a pulso este distintivo a nivel continental. En Amsterdam puede haber más bicicletas o en París motos más espectaculares, pero en cantidad **la ciudad Condal bate re-cords**.

La luz verde de un semáforo parece la salida de un Gran Premio. En primera fila, flanqueando a dos o tres coches, se alinean junto al paso de peatones cinco, seis y hasta diez motos esperando la señal de partida. Tres mensajeros, dos yuppies, tres estudiantes y un señor entrado en años, esperan ansiosos para darle al gas a la menor oportunidad.

El Ayuntamiento, consciente de este fenómeno, ha ini-

ciado una **campaña para que todos utilicen el casco** y nada mejor que la imagen de **Sito Pons, Crivillé y Cardús** para convencer a los más remisos, a los más jóvenes, de que la cabeza es para toda la vida.

El «boom» de la moto viene confirmado también por los números. Si el año pasado se matricularon más de un millón de automóviles, en 1989 se superará el listón de las **¡cien mil! motocicletas vendidas**. Todo un récord. Casi se están duplicando las cifras de 1987.

Mientras Barcelona es la capital europea de las motos, **Cataluña** se ha convertido en el **objetivo** número uno de las **marcas japonesas**. Honda instaló sus reales comprando Montesa y Yamaha entró tímidamente adquiriendo Sanglas. Hoy todo es distinto. La marca del diapasón tiene una gran fábrica que crece sin parar y se dispara en sus exportaciones. **Honda es líder** del mercado español con el 24 por ciento de las ventas y **Yamaha le pisa los talones** con el 20 por ciento. Entre estos dos colosos, casi dominan el cotarro si añadimos el 18 por ciento de Vespa.

En relación muy directa con el empeoramiento del tráfico en Barcelona, ha crecido la matriculación de las motos. Hoy son pocas las familias en las que no hay un «Scoopy» o cualquier otro scooter en el garaje. El único **temor** es el **riesgo de los accidentes**. Aunque de eso, hablaremos otro día.



Baterías Bosch. Mayor poder de arranque.

Ni los 215 CV, ni el turbo intercooler, ni las 16 válvulas le sirven de nada... si su coche no arranca.



Energía siempre a punto. Así son las baterías Bosch. Capaces de arrancar su vehículo a la primera. Dotadas con una tecnología que se adelanta a su tiempo. Con unas prestaciones superiores en todos los terrenos. Más potentes, más fuertes y más resistentes. Con una aleación especial que proporciona un funcionamiento seguro. Incluso en las condiciones más duras. **Bosch, así de seguro.**



BOSCH

Philips Car Stereo



OPHEL PHILIPS TEAM

Campeonato de España de Rallyes 1989

Primer Clasificado en tracción delantera por tercer año consecutivo.

- 1989 3º Borja Moratal y Alfredo Rodríguez
- 1988 3º Beny Fernández y José Luis Salas
- 1987 5º Beny Fernández y José Luis Salas



PHILIPS

MERCADO: TODAS LAS OFERTAS MARCA A MARCA

SEMANAL Motor 16 GRUPO

2 de diciembre de 1989

Núm. 319 • 275 ptas.



JAPON, IDEAS IMPOSIBLES



"ROBIN" SAINZ DE LOS BOSQUES

COMPARATIVA

NUMEROS UNO



OPEL KADETT 1.4 LS • R-19 GTS
FIAT TIPO 1.4 • FORD ESCORT 1.3 CL • PEUGEOT 309 GR

