

CARLOS SAINZ



2º EN LA PAMPA

# Motor 16

GRUPO

4 de agosto de 1990

Núm.354 • 300 ptas.

## CITROËN AX

OPINAN LOS USUARIOS



**Radars bajo sospecha**

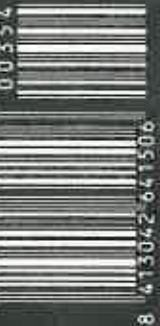
# HIJO DE LA FORMULA-1

**AL VOLANTE DEL HONDA NS-X**



**PRUEBA DE TODOS LOS SIERRA**

## UNA GAMA BIEN DOTADA





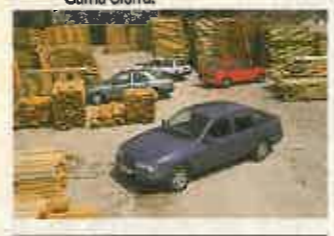
¿Qué diría tu mamá  
si te viese  
con Eristoff?

VODKA  
**ERISTOFF**  
Un lenguaje distinto.



Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 325 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos.  
Precio extranjero: Luxemburgo, 118 francos lux.; Uruguay, 2.500 pesos.

- 8 AL VOLANTE.**  
Honda NS-X
- 12 ACTUALIDAD.**  
Radares bajo sospecha.
- 16 MERCADO.**  
Miri Mayfair.
- 28 A FONDO.**  
Gama Sierra.
- 34 A FONDO.**  
Sierra Cosworth.
- 38 ACTUALIDAD.**  
Gasolina sin plomo.
- 44 ENCUESTA.**  
Citroën AX.
- 54 MOTOS.**  
Honda VFR 750 F.
- 67 DEPORTE.**  
Rallye de Argentina.
- 74 DEPORTE.**  
F-1. G. P. de Alemania.
- 80 DEPORTE.**  
A todo gas.
- 82 AGENDA.**  
Calendario del motor.



# SEÑORA JUEZA

**V**IVIR para ver. La señora jueza del Juzgado de Primera Instancia de Santa Fé (Granada), María del Carmen Navajas, ha hecho honor a su apellido y ha metido la pata hasta los intestinos de la lógica. Con todo el respeto, Ilustrísima Señora, condenar como autor de una falta de imprudencia a un conductor, por utilizar un vehículo dotado con un sistema antibloqueo (ABS), es digno de figurar en la antología de los disparates. Medio mundo automovilístico -el que todavía no se ha enterado de la noticia- estará a punto de soltar una sonora carcajada, porque el otro medio, téngalo por seguro, tiene desencajadas las mandíbulas, casi desde el mismo momento que tuvo noticia de su esperpéntica sentencia.

Aunque parezca mentira es imprescindible que, los que no son entendidos en la materia, se asesoren antes de pronunciarse sobre ellas.

Personalmente fui víctima de un atestado de la Guardia Civil que aseguraba que no quiso atender a las cuestiones técnicas que utilizaba como argumento mi abogado defensor.

Ignoro si, en la actualidad, los miembros de la Agrupación que vigila nuestros pasos automovilísticos, está al día en la materia. Espero y deseo que así sea, porque su actuación puede ser clave a la hora de emitir un juicio. Sin embargo, continuemos con el despropósito de la señora Navajas, que tuvo como víctima a Antonio González Silva, el «osado conductor» que ha sido condenado porque sorprendió a otro conductor que le seguía con su «inopinada y repentina maniobra de detención como consecuencia de los efectos especiales de los frenos ABS, en los cuales concurre el defecto esencial de que no advierten con la suficiente antelación, de la intención del conductor de frenar». La sentencia, ha sido apelada ante la Audiencia Provincial de Granada. Seguro que alguien pondrá entonces la lógica y dirá que el ABS no es una sopa de letras, sino un sistema más seguro y eficaz de frenos.



**Felix Lázaro**  
Editor Ejecutivo

## Motor 16

**CAMBIO RUSCONI, S.A.** Presidente: Juan Tomás de Salas. Vicepresidente: Alberto Rusconi. Consejeros: Ernesto Mauri, Gregorio Arroyo, Javier Pascual. Secretario: Evelio Verdera. Director General: Javier Pascual del Olmo.

Editor ejecutivo: Félix Lázaro. Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cornuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefes: Angel Marco (Información) y Víctor Piccione (Producto). Jefes de área: María Jesús Benoit (Edición) y Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Fotografía: José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. Autodidacta: Yolanda Corrochano y José M<sup>o</sup> Gómez-Morán (jefe). Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Diseño: Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Documentación: Mary Mas. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Alejandro Blanco (Fotografía); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rufesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorea (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 Comercial: Concha Durá. Director de Publicidad: Juan Antonio Suanzes. Jefe de Publicidad: Elvira Aricha. Publicidad Madrid: Pablo Filgueira. Automercado: M<sup>o</sup> Jesús Sánchez. Coordinador de Publicidad: Mercedes Noguero. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calaisa Rosé y Maria Arnan. Automercado: Loles Peyra. Publicidad Zona Norte: Rosana López. Publicidad Zona Andalucía: Rafael Marín Montilla. Directora de Planificación y Control: Pilar Pérez Menéndez. Director Administrativo Financiero: Fernando Fernández. Director de Producción: Antonio Toribio. Directora de Marketing: María Lizarra.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Teléfonos: 407.27.00 y 407.41.00. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 86 00. Teléfax: (91) 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Teléfax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 5<sup>o</sup> Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7<sup>o</sup> A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. ANDALUCÍA: Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

Fotomecánica: Promograf, S.A., San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Imprime: COBRHI. Ctra. Ajalvir a Torrejón, km. 5,372. Pol. Inds. Connar. Distribuye: INDESA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 88, 327 15 67, 327 14 53 y 327 16 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.



MOTOR 16 es una publicación miembro de Eurauto, asociación de la que también forman parte: L'ACTION AUTOMOBILE (FRANCIA), AUTO ZEITUNG (Alemania), CAR (Gran Bretaña), GENTE MOTORI (Italia) y TURBO (Portugal)



**BENTLEY NUMERO UNO  
A POR EL RECORD**

El Bentley de la fotografía tiene una historia gloriosa a sus espaldas: nacido a finales de los años veinte heredó las dotes deportivas de los Bentley que ganaron Le Mans en 1929 y 1930. El «Viejo Número Uno», flanqueado en la foto por su poseedor actual, Edward Hubbard y por su constructor, el ingeniero Walter Hassan, un experto cotizadísimo a sus 85 años de edad, saldrá a subasta por un precio superior a los mil ochocientos millones de pesetas. Su velocidad punta, superior a los 220 por hora aún impresionan con energía.

**BUGATTI**

**ANIVERSARIO A PUNTO**

Los cambios se multiplican en la nueva Bugatti a medida que se acerca el día clave, el 15 de septiembre próximo, día de la inauguración de la instalaciones levantadas en la localidad italiana de Campogalliano y 109 aniversario del nacimiento del gran patrón Ettore Bugatti en la ciudad de Milán. Cien personalidades vinculadas a la marca «peregrinarán» desde Molsheim, en Francia, sede de la marca en los años veinte y treinta, hasta el nuevo centro a los mandos de los Bugatti más immaculados. Un año más tarde, el 15 de septiembre de 1991 saldrá a la luz el primer Bugatti de

la nueva etapa, el modelo 110, conocido en clave como proyecto 035. El impulsor técnico de esta segunda etapa de la marca, el ingeniero Paolo Stanzani, ha abandonado la empresa tras un intento fallido para adueñarse de la mayoría del capital, que al final se ha mantenido en manos del multimillonario Romano Artioli. La continuidad del proyecto parece asegurarse por cuanto los noventa ingenieros de la firma trabajan en otros dos modelos derivados del guturo Bugatti 110. Por el momento sólo podemos disfrutar de la imagen del prototipo 90 ID creado por Giugiaro.



**EN VOZ BAJA**

- Las ventas del Suzuki Vitara han desbordado las previsiones más optimistas. Aunque se ha reforzado la producción, no se ha podido impedir que los plazos de entrega se dilaten, alcanzando el mes y medio e incluso un tiempo más dilatado en alguna de las versiones.
- También problemas de producción para Seat. La inesperada demanda de coches por parte de los países del este (principalmente Alemania democrática) ha obligado a dejar de atender algunos mercados exóticos, como Taiwán o Chile donde la marca española enviaba Marbella, Málaga y algunas unidades del Ibiza.
- Según el prestigioso periódico «Frankfurter Allgemeine Zeitung», entre las 100 empresas más importantes de la República Federal de Alemania hay que señalar a Mercedes Benz en primera posición, por delante del grupo Volkswagen. La firma bávara BMW aparece en el puesto 11, superando a Opel, en el puesto 14 y a Ford dos puestos detrás. El fabricante de componentes y accesorios, Bosch ocupa la décima octava posición y la mítica Porsche, en plena recuperación, el puesto número 90.



**MANDELA  
CON ESTRELLA**

**TAUROMAGIA**

**EN MOVIMIENTO**

José Antonio Díaz, uno de los grandes fotógrafos de esta casa y de esta publicación, ha dejado de lado, por un momento, todo aquello relacionado con los motores más rugientes, con las carrocerías más brillantes para enfocar sus cámaras a ese mundo bellissimo, siempre sorprendente de los toros. José Antonio Díaz ha interpretado la tauromaquia con ese toque mágico de los mejores artistas. El resultado final se ha plasmado en una exposición que estará abierta en Soria desde el 3 hasta el 25 de agosto en la Sala de Exposiciones de la Caja Rural.

**BARCELONA**

**GUERRA AL RUIDO**

El Ayuntamiento de Barcelona ha emprendido una campaña contra las motos ruidosas. Dentro de esta ofensiva se han acondicionado nuevas áreas de control a lo largo de toda la Ciudad Condal en las que se verificará el nivel sonoro de los vehículos de dos ruedas. Las multas podrán ascender hasta quince mil pesetas; las motos podrán ser retenidas por los municipales.

**VERDE Y ROJO**



- La Asociación de la Prensa de Madrid ha editado una práctica guía en la que se recogen los acontecimientos deportivos del año. Pues bien, en lo que al automovilismo se refiere, en la guía hay más errores que aciertos. Lo más grave es que esto ocurre en una especialidad, el automovilismo, que en periodismo tiene una presencia de primer nivel, con medios informativos de muy amplia difusión.
- Sin que sirva de precedente, queremos felicitar al MOPU por la celeridad con que se han realizado las obras de la autovía Madrid-Toledo, que han permitido inaugurarla cerca de dos meses antes de la fecha inicialmente prevista. Ahora, a esperar que otras obras se aceleren también.

- Que un ciudadano sea sorprendido emborronando con pintura las señales de tráfico es muy grave. Pero si el ciudadano es un concejal, la cosa es para su cese fulminante. Ha ocurrido en la localidad de Burlada y el concejal, para escarnio público, se llama Carlos Ezkurra. Su grupo político, Herri Batasuna, habla bien en pedir su dimisión o en expulsarle del partido.
- Nuestro compañero Angel Orte ha realizado un excelente trabajo en TVE al presentar un ameno, interesante e informativo reportaje sobre la Baja Aragón. Nuestra felicitación se hace extensiva a los responsables de las cámaras y montadores por la belleza de las imágenes recogidas que reflejan a la perfección la dureza de la prueba zaragozana.



**TOYOTA  
CON GARANTIA**

Siempre son noticia las garantías y las redes de asistencia, noticia como en el caso de Toyota que ofrece tres años o cien mil kilómetros de garantía para todos los vehículos de su marca vendidos en nuestro país, mientras que su red de asistencia alcanza ya los 96 puntos y no treinta como anunciábamos en la prueba del Toyota Celica 2.0



**MERCEDES**

**EXITO TOTAL**

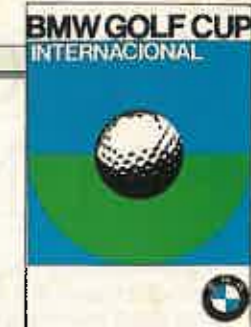
La sonrisa que distingue a los trece componentes del consejo directivo de Mercedes, consejo capitaneado por el doctor Werner Niefer, tiene una justificación: la sociedad ha conseguido unos beneficios netos próximos a los cien mil millones de pesetas en el ejercicio de 1989, el primer ejercicio de funcionamiento para el grupo encuadrado bajo la denominación Mercedes Benz AG. Los grandes vehículos industriales y los turismos son claves del éxito.



BALLESTA

**GOLF  
CON BMW**

La marca alemana especializada en deportivos y en motocicletas ha presentado su última prueba, la BMW Golf Cup International, reservada a jugadores no profesionales, con 25 países en lista representados por más de cuarenta mil jugadores. La final española, disputada en el Club de Golf de La Moraleja, dará paso a la final internacional, a jugar entre los días 24 y 28 de octubre en el campo portugués de Quinta Do Lago.



# CITROËN XM.

## EL UNICO TURBODIESEL CON 12 VALVULAS.

Citroën presenta por primera vez en el mundo en un vehículo de serie un motor turbodiesel 12 válvulas. El nuevo Citroën XM Turbodiesel, es el aporte tecnológico más importante al mercado del diésel. Potencia y silencio.

Las 3 válvulas por cilindro permiten la optimización de la admisión de aire, consiguiendo un rendimiento más elevado y reduciendo al mínimo el tiempo de respuesta del motor, que

desarrolla 110 caballos de potencia. Las prestaciones que ofrece son absolutamente insólitas para un diésel: con una aceleración de 0 a 100 Km/h en 11,1 segundos.

Tome el mando del Citroën XM. Señor de la tecnología y la belleza. Señor de las prestaciones y la seguridad. Señor de la carretera.

Una clase superior de automóvil, con la magia que imprime el diseño Bertone, señor de la

belleza gracias a una línea elegante, de personalidad magnética y de una belleza extraordinaria.

Señor de la tecnología, señor de las prestaciones. Señor del lujo y del confort gracias a un equipamiento de serie completo: reglaje eléctrico integral de asientos, reglaje del volante en altura e inclinación, cierre centralizado de puertas, elevalunas eléctricos delanteros y traseros,

pintura metalizada barnizada, aire acondicionado con regulación automática de temperatura, pantalla de información electrónica que dispone de hasta veinticuatro funciones que facilitan la conducción.

Belleza y tecnología y un nuevo concepto de seguridad activa al incorporar por primera vez la suspensión hidractiva. Un sistema de cinco sensores analiza la dirección, frenos, acelera-

ción, velocidad y oscilación de la carrocería. Un calculador recibe las informaciones de los sensores y adapta instantáneamente el estado de la suspensión. La respuesta electrónica, en sólo 3,5 centésimas de segundo, se adelanta a la inercia del vehículo consiguiendo las más elevadas cotas de seguridad.

Unida a la tracción delantera, al frenado de alta presión con sistema antibloqueo de ruedas

ABS (opcional) y a la dirección hidráulica de asistencia variable en función de la velocidad, esta suspensión define un nuevo concepto de seguridad activa.

Tome el mando de un automóvil que a la belleza de su línea y al lujo de su interior une unas brillantes prestaciones con una seguridad inigualable.

Tome el mando del Citroën XM.



SEÑOR DE LA CARRETERA.



Coche del Año 1990 en Europa.

Autopista. Vi Bilägare. AM. Auto Visie. Stern. Sunday Express Magazine. L'Equipe.

CITROËN XM. SEÑOR DE LAS PRESTACIONES Y LA TECNOLOGIA.

Alberto Mallo y José Robledo  
Enviados especiales

En los primeros meses de 1990, la Fórmula Honda, la Fórmula NS-X, será visible en España. Aparentemente se verá un coupé de dos plazas y motor central, un deportivo de alto rendimiento como algunos que ya hay en el mercado, pero en realidad el modelo japonés va a abrir un nuevo camino, va a incorporar un nuevo concepto dentro de los coches fuera de serie, en el que comodidad y facilidad de conducción se aliarán a prestaciones. Esa es la base de la Fórmula Honda, que va a estar disponible en nuestro país a un precio de once millones de pesetas y en número limitado de sólo quince unidades. El NS-X, que ya se vende en Estados Unidos bajo la marca Acura, inicia próximamente su comercialización en algunos países de Europa como Alemania, donde cuesta ocho millones de pesetas. Pero sin duda

los más afortunados son los usuarios norteamericanos; en su país el precio por unidad es de seis millones.

A primera vista el Honda impresiona por su carrocería, pero su mecánica es mucho más brillante. No es que sea feo, en absoluto, lo que ocurre es que su diseño podría ser el de un Mitsubishi o un Toyota futuristas. Es netamente japonés, eso sí.

Los diseñadores del Honda NS-X se plantearon este coche como un deportivo de elevadas prestaciones, optando por un motor de seis cilindros en V y tres litros de capacidad, no turboalimentado, dispuesto transversalmente. Esta solución ha

permitido unas dimensiones muy compactas, pero con la suficiente distancia entre ejes como para garantizar una buena estabilidad a altas velocidades. De hecho, la longitud total podría haberse reducido, pues todo el voladizo posterior está dedicado exclusivamente a maletero. Otro de los objetivos era lograr un habitáculo amplio, para alcanzar un nivel de confort superior al habitual en los coches de dos plazas y motor central.

Pero la clave del NS-X está en la báscula. Su peso total es de 1.370 kilos, 100 menos que un Ferrari 348 por ejemplo. En Honda han tenido verdadera obsesión por reducir kilos, razón por la cual la ca-

rrocería, las suspensiones y el monocasco son de aluminio. La estructura tan sólo tiene dos largueros longitudinales de acero. Comparado con un monocasco de acero, pesa ciento cuarenta kilos menos, mientras que las suspensiones son veinte kilos más ligeras. Las llantas son de una aleación que permite ahorrar seis kilos frente a unas equivalentes de aluminio. En definitiva, ha sido una auténtica lucha contra la báscula, en la que se han tenido en cuenta aspectos que podrían parecer nimios como los seiscientos veinte gramos que se ganan con el material empleado en el parabrisas o la decisión de que el gato sea también de aluminio. (!)

El resultado es un coche ligero a pesar de que el nivel de equipamiento es generoso. Cada caballo de potencia del motor tiene que impulsar 5 kilos de peso, una relación muy similar a la de los Ferrari 348 (4,9 Kg./CV), Porsche Carrera 2 (5,4 Kg./CV) o Lotus Esprit Turbo SE (4,9 Kg./CV). Las cifras de aceleración de estos en 0-100 kilómetros por hora son: 5,6 segundos el Ferrari, 5,7 el Porsche y 4,7 el Lotus, frente a los 5,9 del Honda.

En la carretera, el resultado es excelente. El coche tiene una fantástica capacidad de aceleración y un comportamiento irreprensible. Es difícil hacer que las ruedas traseras se aparten de la trayectoria elegi-

da. Además, tiene un sistema de control de tracción, que impide que las ruedas patinen, lo que unido al diferencial autobloqueante, le proporciona unas condiciones ruterías inmejorables. En cualquier caso, el sistema TCS de control de tracción, debe ser verdaderamente útil con el suelo mojado, evitando posibles disgustos a sus conductores, si bien estos tienen siempre la posibilidad de desconectarlo por medio de una tecla en el salpicadero. Durante la prueba de este coche por carreteras alemanas y con el TCS desconectado, no observamos ninguna variación en su comportamiento básico. Respecto a este elemento conviene puntualizar que en su diseño presenta alguna diferencia respecto a otros ya conocidos, ya que su funcionamiento varía en función del tipo de suelo en el que se circule. Un ordenador lo controla, dependiendo de que el piso esté mojado o helado, liso u hondulado. Asimismo, en curvas de alta velocidad permite una limitada pérdida de tracción a fin de neutralizar la tendencia del coche a irse de morro, pues básicamente esta es su reacción natural cuando se sobrepasan los límites de la adherencia, una reacción intencionada para que sea más fácil de conducir y no se trate de un deportivo reservado exclusivamente a virtuosos del volante.



NSX

## FORMULA HONDA FORMULA EXACTA

Tiene el confort que le falta al Ferrari 348, es considerablemente más fácil de conducir que un Porsche Carrera 2 y, aun siendo como el Lotus Esprit Turbo SE un producto de artesanía, no presenta ninguna de las desventajas de este tipo de fabricación. El Honda NS-X tiene lo mejor de estos tres coches y ninguno de sus inconvenientes.



**UN PESO PESADO MUY LIGERO.**  
El Honda NS-X es un coupé de dos plazas y motor central en el que Honda ha hecho un gran esfuerzo para aligerarlo al máximo. El aluminio se emplea al máximo. Carrocería y estructura son de este material.



**¡PISTA!** Aceleración, estabilidad, velocidad punta y frenos son sus puntos fuertes para disfrutar de sus 274 caballos de potencia, tanto en montaña como en autopistas.

Su nivel de prestaciones, sin embargo, requiere un perfecto control de sus reacciones. Así, la dirección es precisa y directa (opcionalmente hay un sistema eléctrico de asistencia, que sólo se sirve en combinación con el cambio automático); los frenos son de gran eficacia, con un sistema antibloqueo (ALB) desarrollado por Honda, que controla independientemente cada rueda.

La mecánica responde al cien por cien

y es un placer exprimirla. Bien sentado en un asiento de cuero diseñado anatómicamente; perfectamente acoplado a un volante que se regula en altura y profundidad; con una inmejorable visibilidad en todos los ángulos y absoluto control de los relojes del cuadro de mandos; con suficiente espacio como para no sentirse comprimido ni agobiado; con un cambio suave y rapidísimo de accionar, con un recorrido de palanca como en un coche de carreras. El NS-X cumple todos los requisitos para disfrutar de la conducción, sólo pide salir a la carretera.

No todos los días se conduce un coche en cuya puesta a punto ha intervenido Ayrton Senna, pero pronto se ve que esta máquina, además de poder ser conducida por pilotos de Fórmula 1, es también válida para conductores con menor experiencia. No es un coche que ponga en apuros a sus ocupantes cuando se frena al límite en situaciones de adherencia comprometida, ni tampoco tiende a desbocarse cuando se sale de una curva de ciento ochenta grados en primera con el acelerador hundido en el piso y se cambia a segunda en una exhalación para seguir acelerando como un cohete. La única señal de que se va al límite es un leve parpadeo del piloto del sistema de control de tracción, que indica su entrada en funcionamiento, aunque sólo sea en centésimas de segundo. Pero es casi imperceptible y el piloto no sentiría que por un instante el TCS ha cortado gas. La única constancia viene del citado parpadeo y de la evidencia de un asfalto ondulado en una carretera bañada. Esa misma carretera es idónea para apreciar el buen trabajo de las suspensiones. El conductor percibe cada una de las irregularidades del terreno, pero le llegan filtradas como si hubiera una espesa moqueta entre el asfalto y las ruedas del

**CONFORTABLE.**

El Honda NS-X es tal vez el deportivo más confortable de su categoría. Además, está perfectamente equipado con elementos tales como elevallas y asientos de reglaje eléctrico, aire acondicionado, equipo de sonido especialmente diseñado para obtener la mejor acústica en su habitáculo, etc. Los asientos son muy cómodos y la posición del conductor es muy buena, ya que el volante puede regularse en altura y profundidad.

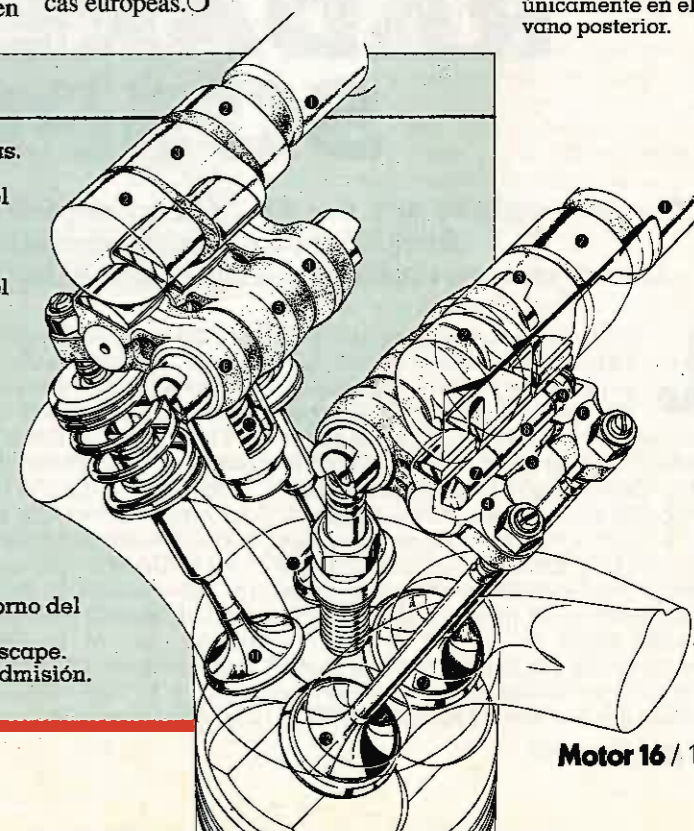
**COMPETICION.**

El Honda equipa un cambio manual de cinco marchas, que se maneja como uno de competición. Sus recorridos son muy cortos, pero es suave como el del mejor utilitario. Opcionalmente se ofrece con un cambio automático de cuatro marchas y servodirección.

**VTEC: MAGIA JAPONESA**

La Fórmula Honda, la Fórmula exacta, tiene mucho que ver con el sistema VTEC de distribución variable, un sistema que controla y regula el tiempo y el grado de apertura de las válvulas para mejorar la respuesta del motor a bajo régimen. El sistema se basa en un árbol de levas, que tiene tres levas (las cuales accionan tres balancines) por cada dos válvulas de admisión o de escape. Las levas de los extremos mueven las válvulas a través de sus correspondientes balancines cuando el motor funciona a bajo y medio régimen, haciendo que abran parcialmente. Sin embargo, cuando se necesita una mayor cantidad de combustible, a alto régimen, la leva central a través de su correspondiente balancín, que entonces se mueve solidariamente con los otros dos, hace que las válvulas abran totalmente y durante más tiempo.

- 1.- Árboles de levas.
- 2.- Levas para el funcionamiento del motor a bajas revoluciones.
- 3.- Levas para el funcionamiento del motor a altas revoluciones.
- 4.- Balancín primario.
- 5.- Balancín central.
- 6.- Balancín secundario.
- 7.- Pistón hidráulico A.
- 8.- Pistón hidráulico B.
- 9.- Bombín.
- 10.- Muelle de retorno del balancín.
- 11.- Válvulas de escape.
- 12.- Válvulas de admisión.



**COMPACTO.**

Dentro de todo el trabajo por diseñar un coche compacto, hay detalles como la ubicación del depósito de gasolina entre el motor y los asientos, mientras que para obtener un mayor espacio útil en el habitáculo, la rueda delantera va desinflada y alojada en el vano delantero en posición vertical. Los equipajes pueden ir únicamente en el vano posterior.

FICHA TÉCNICA	
HONDA NS-X	
<b>MOTOR</b>	
Disposición	Central transversal
Nº de cilindros	6 en V
Cilindrada (c c)	2.977
Árbol de levas	Cuatro, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	Cuatro
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	10,2,1
Potencia máxima / r.p.m.	274/7.300 (255/6.800)
Par máximo / r.p.m.	27,8 mkg/5.400
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 v (Aut. de 4 v)
<b>DIRECCION</b>	
Sistema	De cremallera
Diámetro de giro (m)	3,24 (3,57)
<b>FRENOS</b>	
Sistema (Del./Tras)	Discos ventilados con ALB
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantera	Dobles triángulos
Trasera	Dobles triángulos
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg)	1.370 (1.410)
Largo/ancho/alto (mm)	4.405/1.810/1.170
Capacidad del depósito (l)	70
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	5,9/13,9
Velocidad Máxima (km/h)	270 (260)
Consumo Urbano (l/100 km)	12,9 (14,9)
A 90 km/h (l/100 km)	7,8 (8,4)
A 120 km/h (l/100 km)	9,2 (9,8)

(Los valores entre paréntesis corresponden a la versión de cambio automático)



MULTAS VELADAS

## RADARES BAJO SOSPECHA

Los radares empleados por la Guardia Civil de Tráfico, policías locales y autonómicas con competencia en esta materia no ofrecen las garantías suficientes que prueben el exceso de velocidad denunciado.

Los certificados que acreditan la obligatoria inspección anual y su correcto funcionamiento hacen dudar a más de uno.

**L**A controversia está en la calle. Certificados de dudosa emisión y que no responden a las exigencias de los denunciados, fotografías con falta de nitidez y parcialmente veladas, notificaciones de multas incompletas, sanciones que no se ajustan al cuadro de cuantías vigente y faltas de garantías de que la Administración actúa correctamente hacen pensar a más de un automovilista que los radares son cajas registradoras y no mejoran para nada la seguridad vial.

La Asesoría Jurídica del Comisariado Europeo del Automóvil (CEA) está sorprendida por las respuestas dadas por Tráfico a los pliegos de descargo presentados por los automovilistas de la asociación que habían cometido una presunta infracción en materia de velocidad.

Una de las pruebas solicitada en los pliegos era un certificado que especificara la fecha de la última inspección técnica del cinemómetro (radar de tráfico) y su correcto funcionamiento.

El certificado, que las diferentes Jefaturas Provinciales de Tráfico presentan como prueba, está emitido por el Centro Español de Metrología, organismo dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, que es el encargado de pasar inspección a todos los radares de

tráfico que hay en España. Los citados certificados están expedidos con fecha 1 de mayo de 1989 y con registro de salida 24 de abril del mismo año.

A juicio de los responsables del CEA los certificados del Centro Español de Metrología no son válidos y si sospechosos por tres razones básicas. En primer lugar porque se certifican con fecha 1 de mayo del 89 (día festivo) y se le da salida el 24 de abril del 89, es decir: antes de ser expedidos ya se les ha dado salida. En segundo lugar se presentan para una presunta infracción cometida a partir de mayo del 90. Finalmente, el texto del certificado no hace referencia a la fecha de la últi-

**INSPECCIONES.** Todos los cinemómetros son revisados anualmente en el Centro Español de Metrología. Para las pruebas se emplean aparatos de medición de gran precisión.



ma inspección técnica y su correcto funcionamiento tal y como estipulan la propia Ley de Metrología (3/1985, de 18 de marzo) y Orden Ministerial que aprueba el tipo de cinemómetro.

Estos textos legales señalan: «Los cinemómetros que utilicen la Administración Central, Provincial o Local quedan sujetos a la inspección técnica de la Comisión Nacional de Metrología y Metrotecnia, en su mantenimiento metrológico y en el de su uso y empleo... La inspección técnica se llevará a cabo como mínimo, una vez al año en cada uno de los aparatos en su uso y empleo y siempre después de cada reparación.»

### LA VOZ DE TRAFICO

**L**AS dudas y sospechas del Comisariado Europeo del Automóvil han sido trasladadas al Director General de Tráfico, Miguel María Muñoz Medina que opina sobre este asunto lo siguiente.

«Todos los radares de la Dirección General de Tráfico pasan la revisión en su momento y actúan legalmente. Puede haber algún error por parte del Centro Español de Metrología, pero de ahí a sacar la conclusión de que no pueden ser fiables es una acusación grave. Se está acusando al Centro de Metrología de certificar en falso»

Del asunto de los certificados, el Comisariado Europeo del Automóvil habló hace meses. A Tráfico le interesa la seguridad vial pero no a costa de los ciudadanos. Ofrecí una entrevista al Comisariado para tratar el tema y solucionarlo. Ellos parece que habían aceptado y la información que tengo me produce cierto descontento porque esto puede ser un error mecanográfico. Afirmar que los cinemómetros no pasan las revisiones y que se certifica en falso me parece muy grave.»

Respecto a la falta de datos en las notificaciones de multa por exceso de velocidad enviadas por correo certificado Miguel María Muñoz afirma: «Jurídicamente no es exigible. Si a instancia del denun-

ciado se pide, se puede facilitar. Los datos que aparecen en las denuncias son del modelo que ha sido homologado.»

En el tema de la parada obligatoria del vehículo el Director señala: «Lo deseable por una cuestión de ejemplaridad es pararle. Como no se puede hacer con todo el mundo, porque exige un despliegue de personal del que no se dispone, se para e identifica a los que se puede. Por norma general en las multas por exceso de velocidad se para a la mayoría.»

«Si alguien tiene que alegar algo que lo haga. Me parece bien, por una evidente razón de defensa del propio derecho. Lo que no haremos nunca es disuadir a la gente de que ejercite su derecho a la defensa.»



estima nulo el certificado de Metrología, la Dirección General de Tráfico considera que dichos certificados son válidos al tomar la fecha de expedición como la de inspección del cinemómetro. Mario Arnaldo señala que «Tráfico pretende dar una apariencia de legalidad para que el automovilista diga: todo lo hacen muy bien, no tengo razón y si es posible un error en mi caso. Esto es muy grave, porque efectivamente puede haber errores, pero también sospechas de que no se está actuando correctamente y al automovilista hay que darle transparencia en todas estas cosas.»

Si las fechas y contenidos de los certificados no son válidos, también hay otros aspectos en los que Tráfico, a juicio del Comisariado Europeo del Automóvil, no está actuando correctamente. Por ejemplo en las notificaciones de multas de velocidad que no se realizan en el acto, sino por correo certificado, faltan datos. Tan sólo se hace referencia al tipo de cinemómetro y no al número de antena y equipo de control. En las notificaciones en el acto, como ha podido comprobar esta revista, sí figuran todos los datos. En el primer caso se puede producir una situación de indefensión por parte del denunciado al no saber exactamente el número de equipo y antena que ha realizado la medición.

Otro aspecto denunciado por Mario Ar-



**NULIDAD.** Para Mario Arnaldo los certificados que hasta el momento emite el Centro Español de Metrología para los radares se pueden considerar nulos.



naldo es la falta de nitidez que hay en algunas fotografías de los radares. Se dan casos, señala el Director de Relaciones Exteriores del CEA, de fotografías donde no se aprecia la velocidad que debe ir sobreimpresionada ya que casualmente ese dato se ha velado. El asunto de parar el vehículo en el momento de cometer la infracción de velocidad también preocupa al Comisariado, ya que es el momento de recoger y aportar pruebas y testigos. Para ellos, la Ley de Tráfico y Seguridad Vial establece en su artículo 77 que las denuncias de carácter obligatorio, formuladas por agentes de la autoridad se notificarán en el acto al denunciado como norma general y por razones justificadas, que deberán constar en la denuncia, podrá notificarse la misma con posterioridad. Lo que está ocurriendo es todo lo contrario: como norma general en las multas de velocidad no se para a nadie y sí excepcionalmente,

quedando el denunciado en la más absoluta indefensión.

Las cuantías de las sanciones también forman parte de la polémica. Para Mario Arnaldo se está produciendo una indebida graduación de las infracciones, habida cuenta que la nueva Ley de Seguridad Vial sólo determina en su artículo 67 las cuantías máximas y se establece en esa misma Ley una disposición transitoria en la que se dice: «Hasta que no entren en vigor las disposiciones necesarias para el desarrollo de esta Ley, se aplicará como reglamento de la misma el Código de la Circulación...» En este caso las cuantías de las multas son inferiores.

En definitiva, para el director de Relaciones Exteriores del Comisariado Europeo del Automóvil lo que no se puede hacer es utilizar una Ley que pretende mejorar la seguridad vial con fines presuntamente recaudatorios y poner los ra-

dares como si fueran cajas registradoras. «A una persona cuando se le formula una denuncia la Administración debe darle todo tipo de garantías, sancionándole correctamente para que no le quepa la menor duda de que ha cometido una infracción. El podrá utilizar sus mecanismos de defensa.»

La polémica continuará. Pliegos de descargo, recursos de alzada, juicios, etc. Todo por posibles errores administrativos y diferentes criterios de interpretación de la Ley. Si usted recibe una notificación por correo certificado de una multa por exceso de velocidad y estima que no se ajusta a la realidad compruebe bien todos los datos. Solicite todas aquellas pruebas que le puedan sacar de dudas y ejercite su derecho a la defensa. ○

Javier Solano

Fotos: A. Blanco y J.A. Díaz

### REYES DE LA EXACTITUD

**P**ARA el Director del Centro Español de Metrología, José Antonio Fernández, el tema de las fechas de emisión de los certificados es meramente un tema de ordenador. «Lógicamente son un gran número de equipos y los certificados salen todos por ordenador dirigidos cada uno de ellos a la Dirección Provincial de Tráfico correspondiente. En relación a la fecha del registro de salida de esos certificados del año 89, yo no era el director y no puedo responder.

Actualmente la emisión de los certificados para este año es de 1 de mayo y con registro de salida 8 de mayo. De todas formas el tema de las fechas no es el fondo de la cuestión.»

Respecto al texto de los certificados José Antonio Fernández afirma que el Centro puede facilitar toda la información que se solicite del apa-

rato en concreto, no existiendo problema alguno. En los ordenadores figura el historial completo.

En España están en funcionamiento cuatro tipos de cinemómetros: Mesta 206; Multanova-Radar (dos versiones); Micro-Speed 09. Todos ellos han pasado las homologaciones y han sido aprobados por el Centro Español de Metrología, si bien la validez de aprobación del Mesta 206 fue hasta el 31 de diciembre de 1987 y renovada a finales de 1989. Cada cinemómetro tiene una antena y un equipo de control con un número específico que coinciden. No pueden utilizarse una antena o un equipo de control que no coincidan en la numeración.

Utilizar unidades de medida no autorizadas y eludir los controles metrologicos están sancionados con multas que van desde las 500.000 pesetas hasta los 10 millones.



**AXE**

La primera impresión es la que queda.

AFTER SHAVE EAU DE COLOGNE SHAMPOO & BODY GEL DESODORANTE BODY SPRAY

BLEU MARINE SANDAL BRAVE AGREST





MINI MAYFAIR

# UN JUGUETE MUY A MANO

Después de quince años de ausencia en nuestro mercado, el popular Mini viene de nuevo a España importado por Distrito 39, una tienda especializada que lo comercializa con un precio muy competitivo.

**A**DQUIRIR un Mini en España totalmente nuevo es ahora posible gracias a Distrito 39, una tienda madrileña especializada en importación de automóviles que los trae desde Inglaterra, su lugar de origen.

El modelo importado es el Mini Mayfair y su precio es de 1.390.000 pesetas con la matriculación y los impuestos incluidos. Si usted quiere, también se lo aseguran a todo riesgo en una compañía de toda solvencia por 79.000 pesetas más. Además la entrega es inmediata ya que poseen un stock permanente de diez unidades y le garantizarán el buen funcionamiento de su Mini durante un año en piezas y mano de obra.

Los residentes en Madrid podrán solucionar los pequeños problemas que puedan surgir en la mecánica en el propio taller de Distrito 39. Incluso, buena parte de los repuestos originales que traen desde Inglaterra sirven para los Mini que todavía circulan por nuestras calles. Por su parte, los compradores de otras localidades tendrán que recurrir a los servicios oficiales de Rover, que también podrán satisfacerles en sus necesidades.

Entrando de lleno en las características del coche, hay que decir que el Mini Mayfair viene motorizado por un cuatro cilindros de 998 centímetros cúbicos que

desarrolla una potencia de 42 caballos a 5.250 revoluciones por minuto y que además puede utilizar gasolina sin plomo. La caja de cambios es de cuatro velocidades y, por lo tanto, el escalonamiento entre las marchas es algo largo, aunque no por ello desfallece el pequeño motor del Mini. La suspensión es independiente en las cuatro ruedas con amortiguadores telescópicos que son bastante duros. De esta forma se consigue una estabilidad muy



buena para el tamaño del coche, pero se ve mermeado el confort, ya que transmite al habitáculo los más mínimos baches. Las pequeñas llantas de 12 pulgadas de diámetro, con neumáticos en medida 145/70 R12, albergan discos delante y tambores detrás, que son suficientes para detener al Mini sin problemas. El interior tiene capacidad para transportar a cuatro ocupantes, pero en el diminuto maletero no hay espacio para su equipaje.

El equipamiento interior dispone de luneta térmica, antiniebla trasero y luces de emergencia. Las prestaciones son bastante razonables, con una velocidad máxima de 132 kilómetros por hora, lo que le permite desenvolverse por carretera con cierta soltura. De todas formas, la ciudad es su terreno preferido, ya que sus poco más de tres metros de longitud le permiten circular ágilmente por las callejuelas de la urbe y aparcar en lugares donde sería impensable para otros utilitarios.

Quién le hubiese dicho a Sir Alec Issigonis en 1959 que aquel pequeño coche que había diseñado con revolucionarios recursos técnicos, mantiene actualmente el mismo encanto que el primer día.

Más información en Distrito 39, teléfono: (91) 571.54.63

Victor M. Fernández  
Fotos: José Robledo



**MUY DIVERTIDO.** El Mini Mayfair goza de un comportamiento muy bueno. Su recortado tamaño y la dureza de las suspensiones lo convierten en un juguete muy divertido de conducir.

**TODO LO NECESARIO.** El interior dispone de todo lo estrictamente necesario y no hace concesiones al lujo. Se mantiene el mismo salpicadero de siempre y la instrumentación está ahora recogida en tres relojes que ofrecen una información más que suficiente.

## EN POCAS PALABRAS

### ● GUIA BOSCH

Bosch acaba de editar una Guía de asistencia Técnica para automóviles en la que se recogen en sus 80 páginas los nombres y las direcciones completas y actualizadas de los establecimientos, con indicación expresa de la especialidad del servicio. Esta guía puede solicitarse a los distribuidores de Bosch o Femsa o directamente al Departamento de Asistencia Técnica de Bosch y Femsa en Madrid a través del teléfono (91) 3200896.

### ● GARANTIA FIAT

Los concesionarios oficiales de Fiat y Lancia acaban de lanzar al mercado el sistema Usado Seguro. Esta nueva garantía cubre un amplio abanico de posibilidades como son: cobertura a nivel nacional tanto en mano de obra como en recambios. No existe límite de kilometraje y dispone de la máxima cobertura mecánica. Esta asistencia es totalmente gratuita.

### ● TARJETA RENAULT

Renault está regalando con la compra de un R-21 una tarjeta de garantía que cubre de manera gratuita las averías que durante cinco años o cien mil kilómetros se puedan producir en el vehículo. Además esta tarjeta incluye la mano de obra, el remolque gratuito del coche en caso de avería, el transporte y alojamiento de los beneficiarios así como otra serie de ventajas.

### ● TIENDA RODANTE «RETTO»

Cepsa aprovechó la inauguración de la nueva estación de servicio de Miralcampo para presentar un nuevo servicio: se trata de la Tienda Rodante «Retto». Un servicio en el que se cambia el aceite y se revisan los niveles del vehículo en cinco minutos. Todos los lubricantes que se emplean en este servicio son Cepsa Retto. La mano de obra que se emplea en estas revisiones es totalmente gratuita. Para completar la promoción se reparte en una zona cercana a la Estación de Servicio folletos explicativos del funcionamiento de la tienda rodante Retto.



FICHA TECNICA	
MINI MAYFAIR	
<b>MOTOR</b>	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	998
Arbol de levas	Lateral
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Carburador
Compresión	10,3 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	42 cv (31 kw)/5 250
Par máximo / r.p.m.	6,8 mkg (67 nm)/2.600
<b>TRANSMISION</b>	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual, de cuatro marchas
<b>DIRECCION</b>	
Sistema	De cremallera
Diámetro de giro (m)	-
<b>FRENOS</b>	
Sistema(Del/Tras)	Discos/Tambores
<b>SUSPENSIONES</b>	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>	
En orden de marcha (kg)	680
Largo/ancho/alto (mm)	3 100/1.440/1 351
Capacidad del depósito (l)	34
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	17,9
Velocidad Máxima (km/h)	132
Consumo Urbano (l/100 km)	6,9
A 90 km/h (l/100 km)	4,7
A 120 km/h (l/100 km)	6,1

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. Rows for Alfa Romeo models.

ALFA ROMEO

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Costo/Km, Precio total. Rows for Alfa Romeo models like Alfa Romeo España, Alfa 164, Alfa 164 2.0 TS, etc.

OPCIONES: Pintura metalizada: Toda la gama 33: 36.000 ptas. La gama 75: 63.175 ptas. Alfa 164 2.0 TS y Alfa 164 2.5 TD: 80.000 ptas. Servodirección: Alfa 33 1.3 y Alfa 33 1.5 Ti: 65.000 ptas. Llantas de aleación ligera: Alfa 33 1.3, Alfa 33 1.5 Ti y Alfa 33 1.7 IE: 87.000 ptas. La gama 75 con la excepción del 75 1.8 Turbo América y del 75 3.0 América: 84.056 ptas. Techo práctico: Toda la gama 33: 65.000 ptas. ABS: Alfa 33 1.7 IE, Boxer 16 Válvulas: 150.000 ptas. Alfa 75 2.0 Twin Spark 75 3.0 América: 262.542. Espejo lateral derecho: La gama 33 excepto el 33 Boxer 16 válvulas: 13.000 ptas. Aire acondicionado: Toda la gama 33: 165.000 ptas. Toda la gama 75, excepto el 75 3.0 América: 225.000 ptas. Tapicería de Cuero: Alfa 75 2.0 Twin Spark y 3.0 América: 225.000 ptas. Asientos anteriores con mando eléctrico: Alfa 164 2.0 TS y Alfa 164 2.5 TD: 170.000 ptas. Seis Altavoces y antena eléctrica: Alfa 164 3.0 V6: 40.000 ptas.

to conductor regulable altura: 80: 22.883 ptas. Faros antiniebla: 80: 48.312 ptas. Asientos deportivos FQ Crayon: 80: 92.637 ptas. Tapicería cuero (asiento deportivo): 80: 575.768 ptas. Sistema Procon-Ten: 80, 90, 90 20V 90 20V Quattro: 115.684 ptas. 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. 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 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 76.758 ptas. Dispositivo remolque: TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 150.339 ptas. Regulación faros: 100 manual/automático, 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. Rows for Bertone models.

BERTONE

Alpine Motor, S.A. Tel.: (91) 672 56 11. Bertone Freestair: 2.463 116 153 129 113 3.708.159

BMW

Table with columns: Modelo, Cilindrada, Potencia, V. máx., Consumo, Costo/Km, Precio total. Rows for BMW models like BMW Iberica, BMW 116, BMW 118, BMW 120, BMW 124, BMW 126, BMW 130, BMW 136, BMW 140, BMW 144, BMW 150, BMW 160, BMW 180, BMW 200, BMW 230, BMW 250, BMW 280, BMW 300, BMW 320, BMW 324, BMW 326, BMW 328, BMW 330, BMW 336, BMW 340, BMW 346, BMW 350, BMW 360, BMW 374, BMW 378, BMW 384, BMW 390, BMW 400, BMW 420, BMW 430, BMW 440, BMW 460, BMW 500, BMW 520, BMW 524, BMW 528, BMW 530, BMW 536, BMW 540, BMW 546, BMW 550, BMW 560, BMW 564, BMW 570, BMW 574, BMW 578, BMW 584, BMW 590, BMW 600, BMW 604, BMW 608, BMW 612, BMW 616, BMW 620, BMW 624, BMW 628, BMW 630, BMW 636, BMW 640, BMW 646, BMW 650, BMW 656, BMW 660, BMW 664, BMW 668, BMW 672, BMW 676, BMW 680, BMW 684, BMW 688, BMW 692, BMW 696, BMW 700, BMW 704, BMW 708, BMW 712, BMW 716, BMW 720, BMW 724, BMW 728, BMW 730, BMW 736, BMW 740, BMW 746, BMW 750, BMW 756, BMW 760, BMW 764, BMW 768, BMW 772, BMW 776, BMW 780, BMW 784, BMW 788, BMW 792, BMW 796, BMW 800, BMW 804, BMW 808, BMW 812, BMW 816, BMW 820, BMW 824, BMW 828, BMW 830, BMW 836, BMW 840, BMW 846, BMW 850, BMW 856, BMW 860, BMW 864, BMW 868, BMW 872, BMW 876, BMW 880, BMW 884, BMW 888, BMW 892, BMW 896, BMW 900, BMW 904, BMW 908, BMW 912, BMW 916, BMW 920, BMW 924, BMW 928, BMW 930, BMW 936, BMW 940, BMW 946, BMW 950, BMW 956, BMW 960, BMW 964, BMW 968, BMW 972, BMW 976, BMW 980, BMW 984, BMW 988, BMW 992, BMW 996, BMW 1000, BMW 1004, BMW 1008, BMW 1012, BMW 1016, BMW 1020, BMW 1024, BMW 1028, BMW 1030, BMW 1036, BMW 1040, BMW 1046, BMW 1050, BMW 1056, BMW 1060, BMW 1064, BMW 1068, BMW 1072, BMW 1076, BMW 1080, BMW 1084, BMW 1088, BMW 1092, BMW 1096, BMW 1100, BMW 1104, BMW 1108, BMW 1112, BMW 1116, BMW 1120, BMW 1124, BMW 1128, BMW 1130, BMW 1136, BMW 1140, BMW 1146, BMW 1150, BMW 1156, BMW 1160, BMW 1164, BMW 1168, BMW 1172, BMW 1176, BMW 1180, BMW 1184, BMW 1188, BMW 1192, BMW 1196, BMW 1200, BMW 1204, BMW 1208, BMW 1210, BMW 1216, BMW 1220, BMW 1224, BMW 1228, BMW 1230, BMW 1236, BMW 1240, BMW 1246, BMW 1250, BMW 1256, BMW 1260, BMW 1264, BMW 1268, BMW 1270, BMW 1276, BMW 1280, BMW 1284, BMW 1288, BMW 1290, BMW 1296, BMW 1300, BMW 1304, BMW 1308, BMW 1310, BMW 1316, BMW 1320, BMW 1324, BMW 1328, BMW 1330, BMW 1336, BMW 1340, BMW 1346, BMW 1350, BMW 1356, BMW 1360, BMW 1364, BMW 1368, BMW 1370, BMW 1376, BMW 1380, BMW 1384, BMW 1388, BMW 1390, BMW 1396, BMW 1400, BMW 1404, BMW 1408, BMW 1410, BMW 1416, BMW 1420, BMW 1424, BMW 1428, BMW 1430, BMW 1436, BMW 1440, BMW 1446, BMW 1450, BMW 1456, BMW 1460, BMW 1464, BMW 1468, BMW 1470, BMW 1476, BMW 1480, BMW 1484, BMW 1488, BMW 1490, BMW 1496, BMW 1500, BMW 1504, BMW 1508, BMW 1510, BMW 1516, BMW 1520, BMW 1524, BMW 1528, BMW 1530, BMW 1536, BMW 1540, BMW 1546, BMW 1550, BMW 1556, BMW 1560, BMW 1564, BMW 1568, BMW 1570, BMW 1576, BMW 1580, BMW 1584, BMW 1588, BMW 1590, BMW 1596, BMW 1600, BMW 1604, BMW 1608, BMW 1610, BMW 1616, BMW 1620, BMW 1624, BMW 1628, BMW 1630, BMW 1636, BMW 1640, BMW 1646, BMW 1650, BMW 1656, BMW 1660, BMW 1664, BMW 1668, BMW 1670, BMW 1676, BMW 1680, BMW 1684, BMW 1688, BMW 1690, BMW 1696, BMW 1700, BMW 1704, BMW 1708, BMW 1710, BMW 1716, BMW 1720, BMW 1724, BMW 1728, BMW 1730, BMW 1736, BMW 1740, BMW 1746, BMW 1750, BMW 1756, BMW 1760, BMW 1764, BMW 1768, BMW 1770, BMW 1776, BMW 1780, BMW 1784, BMW 1788, BMW 1790, BMW 1796, BMW 1800, BMW 1804, BMW 1808, BMW 1810, BMW 1816, BMW 1820, BMW 1824, BMW 1828, BMW 1830, BMW 1836, BMW 1840, BMW 1846, BMW 1850, BMW 1856, BMW 1860, BMW 1864, BMW 1868, BMW 1870, BMW 1876, BMW 1880, BMW 1884, BMW 1888, BMW 1890, BMW 1896, BMW 1900, BMW 1904, BMW 1908, BMW 1910, BMW 1916, BMW 1920, BMW 1924, BMW 1928, BMW 1930, BMW 1936, BMW 1940, BMW 1946, BMW 1950, BMW 1956, BMW 1960, BMW 1964, BMW 1968, BMW 1970, BMW 1976, BMW 1980, BMW 1984, BMW 1988, BMW 1990, BMW 1996, BMW 2000, BMW 2004, BMW 2008, BMW 2010, BMW 2016, BMW 2020, BMW 2024, BMW 2028, BMW 2030, BMW 2036, BMW 2040, BMW 2046, BMW 2050, BMW 2056, BMW 2060, BMW 2064, BMW 2068, BMW 2070, BMW 2076, BMW 2080, BMW 2084, BMW 2088, BMW 2090, BMW 2096, BMW 2100, BMW 2104, BMW 2108, BMW 2110, BMW 2116, BMW 2120, BMW 2124, BMW 2128, BMW 2130, BMW 2136, BMW 2140, BMW 2146, BMW 2150, BMW 2156, BMW 2160, BMW 2164, BMW 2168, BMW 2170, BMW 2176, BMW 2180, BMW 2184, BMW 2188, BMW 2190, BMW 2196, BMW 2200, BMW 2204, BMW 2208, BMW 2210, BMW 2216, BMW 2220, BMW 2224, BMW 2228, BMW 2230, BMW 2236, BMW 2240, BMW 2246, BMW 2250, BMW 2256, BMW 2260, BMW 2264, BMW 2268, BMW 2270, BMW 2276, BMW 2280, BMW 2284, BMW 2288, BMW 2290, BMW 2296, BMW 2300, BMW 2304, BMW 2308, BMW 2310, BMW 2316, BMW 2320, BMW 2324, BMW 2328, BMW 2330, BMW 2336, BMW 2340, BMW 2346, BMW 2350, BMW 2356, BMW 2360, BMW 2364, BMW 2368, BMW 2370, BMW 2376, BMW 2380, BMW 2384, BMW 2388, BMW 2390, BMW 2396, BMW 2400, BMW 2404, BMW 2408, BMW 2410, BMW 2416, BMW 2420, BMW 2424, BMW 2428, BMW 2430, BMW 2436, BMW 2440, BMW 2446, BMW 2450, BMW 2456, BMW 2460, BMW 2464, BMW 2468, BMW 2470, BMW 2476, BMW 2480, BMW 2484, BMW 2488, BMW 2490, BMW 2496, BMW 2500, BMW 2504, BMW 2508, BMW 2510, BMW 2516, BMW 2520, BMW 2524, BMW 2528, BMW 2530, BMW 2536, BMW 2540, BMW 2546, BMW 2550, BMW 2556, BMW 2560, BMW 2564, BMW 2568, BMW 2570, BMW 2576, BMW 2580, BMW 2584, BMW 2588, BMW 2590, BMW 2596, BMW 2600, BMW 2604, BMW 2608, BMW 2610, BMW 2616, BMW 2620, BMW 2624, BMW 2628, BMW 2630, BMW 2636, BMW 2640, BMW 2646, BMW 2650, BMW 2656, BMW 2660, BMW 2664, BMW 2668, BMW 2670, BMW 2676, BMW 2680, BMW 2684, BMW 2688, BMW 2690, BMW 2696, BMW 2700, BMW 2704, BMW 2708, BMW 2710, BMW 2716, BMW 2720, BMW 2724, BMW 2728, BMW 2730, BMW 2736, BMW 2740, BMW 2746, BMW 2750, BMW 2756, BMW 2760, BMW 2764, BMW 2768, BMW 2770, BMW 2776, BMW 2780, BMW 2784, BMW 2788, BMW 2790, BMW 2796, BMW 2800, BMW 2804, BMW 2808, BMW 2810, BMW 2816, BMW 2820, BMW 2824, BMW 2828, BMW 2830, BMW 2836, BMW 2840, BMW 2846, BMW 2850, BMW 2856, BMW 2860, BMW 2864, BMW 2868, BMW 2870, BMW 2876, BMW 2880, BMW 2884, BMW 2888, BMW 2890, BMW 2896, BMW 2900, BMW 2904, BMW 2908, BMW 2910, BMW 2916, BMW 2920, BMW 2924, BMW 2928, BMW 2930, BMW 2936, BMW 2940, BMW 2946, BMW 2950, BMW 2956, BMW 2960, BMW 2964, BMW 2968, BMW 2970, BMW 2976, BMW 2980, BMW 2984, BMW 2988, BMW 2990, BMW 2996, BMW 3000, BMW 3004, BMW 3008, BMW 3010, BMW 3016, BMW 3020, BMW 3024, BMW 3028, BMW 3030, BMW 3036, BMW 3040, BMW 3046, BMW 3050, BMW 3056, BMW 3060, BMW 3064, BMW 3068, BMW 3070, BMW 3076, BMW 3080, BMW 3084, BMW 3088, BMW 3090, BMW 3096, BMW 3100, BMW 3104, BMW 3108, BMW 3110, BMW 3116, BMW 3120, BMW 3124, BMW 3128, BMW 3130, BMW 3136, BMW 3140, BMW 3146, BMW 3150, BMW 3156, BMW 3160, BMW 3164, BMW 3168, BMW 3170, BMW 3176, BMW 3180, BMW 3184, BMW 3188, BMW 3190, BMW 3196, BMW 3200, BMW 3204, BMW 3208, BMW 3210, BMW 3216, BMW 3220, BMW 3224, BMW 3228, BMW 3230, BMW 3236, BMW 3240, BMW 3246, BMW 3250, BMW 3256, BMW 3260, BMW 3264, BMW 3268, BMW 3270, BMW 3276, BMW 3280, BMW 3284, BMW 3288, BMW 3290, BMW 3296, BMW 3300, BMW 3304, BMW 3308, BMW 3310, BMW 3316, BMW 3320, BMW 3324, BMW 3328, BMW 3330, BMW 3336, BMW 3340, BMW 3346, BMW 3350, BMW 3356, BMW 3360, BMW 3364, BMW 3368, BMW 3370, BMW 3376, BMW 3380, BMW 3384, BMW 3388, BMW 3390, BMW 3396, BMW 3400, BMW 3404, BMW 3408, BMW 3410, BMW 3416, BMW 3420, BMW 3424, BMW 3428, BMW 3430, BMW 3436, BMW 3440, BMW 3446, BMW 3450, BMW 3456, BMW 3460, BMW 3464, BMW 3468, BMW 3470, BMW 3476, BMW 3480, BMW 3484, BMW 3488, BMW 3490, BMW 3496, BMW 3500, BMW 3504, BMW 3508, BMW 3510, BMW 3516, BMW 3520, BMW 3524, BMW 3528, BMW 3530, BMW 3536, BMW 3540, BMW 3546, BMW 3550, BMW 3556, BMW 3560, BMW 3564, BMW 3568, BMW 3570, BMW 3576, BMW 3580, BMW 3584, BMW 3588, BMW 3590, BMW 3596, BMW 3600, BMW 3604, BMW 3608, BMW 3610, BMW 3616, BMW 3620, BMW 3624, BMW 3628, BMW 3630, BMW 3636, BMW 3640, BMW 3646, BMW 3650, BMW 3656, BMW 3660, BMW 3664, BMW 3668, BMW 3670, BMW 3676, BMW 3680, BMW 3684, BMW 3688, BMW 3690, BMW 3696, BMW 3700, BMW 3704, BMW 3708, BMW 3710, BMW 3716, BMW 3720, BMW 3724, BMW 3728, BMW 3730, BMW 3736, BMW 3740, BMW 3746, BMW 3750, BMW 3756, BMW 3760, BMW 3764, BMW 3768, BMW 3770, BMW 3776, BMW 3780, BMW 3784, BMW 3788, BMW 3790, BMW 3796, BMW 3800, BMW 3804, BMW 3808, BMW 3810, BMW 3816, BMW 3820, BMW 3824, BMW 3828, BMW 3830, BMW 3836, BMW 3840, BMW 3846, BMW 3850, BMW 3856, BMW 3860, BMW 3864, BMW 3868, BMW 3870, BMW 3876, BMW 3880, BMW 3884, BMW 3888, BMW 3890, BMW 3896, BMW 3900, BMW 3904, BMW 3908, BMW 3910, BMW 3916, BMW 3920, BMW 3924, BMW 3928, BMW 3930, BMW 3936, BMW 3940, BMW 3946, BMW 3950, BMW 3956, BMW 3960, BMW 3964, BMW 3968, BMW 3970, BMW 3976, BMW 3980, BMW 3984, BMW 3988, BMW 3990, BMW 3996, BMW 4000, BMW 4004, BMW 4008, BMW 4010, BMW 4016, BMW 4020, BMW 4024, BMW 4028, BMW 4030, BMW 4036, BMW 4040, BMW 4046, BMW 4050, BMW 4056, BMW 4060, BMW 4064, BMW 4068, BMW 4070, BMW 4076, BMW 4080, BMW 4084, BMW 4088, BMW 4090, BMW 4096, BMW 4100, BMW 4104, BMW 4108, BMW 4110, BMW 4116, BMW 4120, BMW 4124, BMW 4128, BMW 4130, BMW 4136, BMW 4140, BMW 4146, BMW 4150, BMW 4156, BMW 4160, BMW 4164, BMW 4168, BMW 4170, BMW 4176, BMW 4180, BMW 4184, BMW 4188, BMW 4190, BMW 4196, BMW 4200, BMW 4204, BMW 4208, BMW 4210, BMW 4216, BMW 4220, BMW 4224, BMW 4228, BMW 4230, BMW 4236, BMW 4240, BMW 4246, BMW 4250, BMW 4256, BMW 4260, BMW 4264, BMW 4268, BMW 4270, BMW 4276, BMW 4280, BMW 4284, BMW 4288, BMW 4290, BMW 4296, BMW 4300, BMW 4304, BMW 4308, BMW 4310, BMW 4316, BMW 4320, BMW 4324, BMW 4328, BMW 4330, BMW 4336, BMW 4340, BMW 4346, BMW 4350, BMW 4356, BMW 4360, BMW 4364, BMW 4368, BMW 4370, BMW 4376, BMW 4380, BMW 4384, BMW 4388, BMW 4390, BMW 4396, BMW 4400, BMW 4404, BMW 4408, BMW 4410, BMW 4416, BMW 4420, BMW 4424, BMW 4428, BMW 4430, BMW 4436, BMW 4440, BMW 4446, BMW 4450, BMW 4456, BMW 4460, BMW 4464, BMW 4468, BMW 4470, BMW 4476, BMW 4480, BMW 4484, BMW 4488, BMW 4490, BMW 4496, BMW 4500, BMW 4504, BMW 4508, BMW 4510, BMW 4516, BMW 4520, BMW 4524, BMW 4528, BMW 4530, BMW 4536, BMW 4540, BMW 4546, BMW 4550, BMW 4556, BMW 4560, BMW 4564, BMW 4568, BMW 4570, BMW 4576, BMW 4580, BMW 4584, BMW 4588, BMW 4590, BMW 4596, BMW 4600, BMW 4604, BMW 4608, BMW 4610, BMW 4616, BMW 4620, BMW 4624, BMW 4628, BMW 4630, BMW 4636, BMW 4640, BMW 4646, BMW 4650, BMW 4656, BMW 4660, BMW 4664, BMW 4668, BMW 4670, BMW 4676, BMW 4680, BMW 4684, BMW 4688, BMW 4690, BMW 4696, BMW 4700, BMW 4704, BMW 4708, BMW 4710, BMW 4716, BMW 4720, BMW 4724, BMW 4728, BMW 4730, BMW 4736, BMW 4740, BMW 4746, BMW 4750, BMW 4756, BMW 4760, BMW 4764, BMW 4768, BMW 4770, BMW 4776, BMW 4780, BMW 4784, BMW 4788, BMW 4790, BMW 4796, BMW 4800, BMW 4804, BMW 4808, BMW 4810, BMW 4816, BMW 4820, BMW 4824, BMW 4828, BMW 4830, BMW 4836, BMW 4840, BMW 4846, BMW 4850, BMW 4856, BMW 4860, BMW 4864, BMW 4868, BMW 4870, BMW 4876, BMW 4880, BMW 4884, BMW 4888, BMW 4890, BMW 4896, BMW 4900, BMW 4904, BMW 4908, BMW 4910, BMW 4916, BMW 4920, BMW 4924, BMW 4928, BMW 4930, BMW 4936, BMW 4940, BMW 4946, BMW 4950, BMW 4956, BMW 4960, BMW 4964, BMW 4968, BMW 4970, BMW 4976, BMW 4980, BMW 4984, BMW 4988, BMW 4990, BMW 4996, BMW 5000, BMW 5004, BMW 5008, BMW 5010, BMW 5016, BMW 5020, BMW 5024, BMW 5028, BMW 5030, BMW 5036, BMW 5040, BMW 5046, BMW 5050, BMW 5056, BMW 5060, BMW 5064, BMW 5068, BMW 5070, BMW 5076, BMW 5080, BMW 5084, BMW 5088, BMW 5090, BMW 5096, BMW 5100, BMW 5104, BMW 5108, BMW 5110, BMW 5116, BMW 5120, BMW 5124, BMW 5128, BMW 5130, BMW 5136, BMW 5140, BMW 5146, BMW 5150, BMW 5156, BMW 5160, BMW 5164, BMW 5168, BMW 5170, BMW 5176, BMW 5180, BMW 5184, BMW 5188, BMW 5190, BMW 5196, BMW 5200, BMW 5204, BMW 5208, BMW 5210, BMW 5216, BMW 5220, BMW 5224, BMW 5228, BMW 5230, BMW 5236, BMW 5240, BMW 5246, BMW 5250, BMW 5256, BMW 5260, BMW 5264, BMW 5268, BMW 5270, BMW 5276, BMW 5280, BMW 5284, BMW 5288, BMW 5290, BMW 5296, BMW 5300, BMW 5304, BMW 5308, BMW 5310, BMW 5316, BMW 5320, BMW 5324, BMW 5328, BMW 5330, BMW 5336, BMW 5340, BMW 5346, BMW 5350, BMW 5356, BMW 5360, BMW 5364, BMW 5368, BMW 5370, BMW 5376, BMW 5380, BMW 5384, BMW 5388, BMW 5390, BMW 5396, BMW 5400, BMW 5404, BMW 5408, BMW 5410, BMW 5416, BMW 5420, BMW 5424, BMW 5428, BMW 5430, BMW 5436, BMW 5440, BMW 5446, BMW 5450, BMW 5456, BMW 5460, BMW 5464, BMW 5468, BMW 5470, BMW 5476, BMW 5480, BMW 5484, BMW 5488, BMW 5490, BMW 5496, BMW 5500, BMW 5504, BMW 5508, BMW 5510, BMW 5516, BMW 5520, BMW 5524, BMW 5528, BMW 5530, BMW 5536, BMW 5540, BMW 5546, BMW 5550, BMW 5556, BMW 5560, BMW 5564, BMW 5568, BMW 5570, BMW 5576, BMW 5580, BMW 5584, BMW 5588, BMW 5590, BMW 5596, BMW 5600, BMW 5604, BMW 5608, BMW 5610, BMW 5616, BMW 5620, BMW 5624, BMW 5628, BMW 5630, BMW 5636, BMW 5640, BMW 5646, BMW 5650, BMW 5656, BMW 5660, BMW 5664, BMW 5668, BMW 5670, BMW 5676, BMW 5680, BMW 5684, BMW 5688, BMW 5690, BMW 5696, BMW 5700, BMW 5704, BMW 5708, BMW 5710, BMW 5716, BMW 5720, BMW 5724, BMW 5728, BMW 5730, BMW 5736, BMW 5740, BMW 5746, BMW 5750, BMW 5756, BMW 5760, BMW 5764, BMW 5768, BMW 5770, BMW 5776, BMW 5780, BMW 5784, BMW 5788, BMW 5790, BMW 5796, BMW 5800, BMW 5804, BMW 5808, BMW 5810, BMW 5816, BMW 5820, BMW 5824, BMW 5828, BMW 5830, BMW 5836, BMW 5840, BMW 5846, BMW 5850, BMW 5856, BMW 5860, BMW 5864, BMW 5868, BMW 5870, BMW 5876, BMW 5880, BMW 5884, BMW 5888, BMW 5890, BMW 5896, BMW 5900, BMW 5904, BMW 5908, BMW 5910, BMW 5916, BMW 5920, BMW 5924, BMW 5928, BMW 5930, BMW 5936, BMW 5940, BMW 5946, BMW 5950, BMW 5956, BMW 5960, BMW 5964, BMW 5968, BMW 5970, BMW 5976, BMW 5980, BMW 5984, BMW 5988, BMW 5990, BMW 5996, BMW 6000, BMW 6004, BMW 6008, BMW 6010, BMW 6016, BMW 6020, BMW 6024, BMW 6028, BMW 6030, BMW 6036, BMW 6040, BMW 6046, BMW 6050, BMW 6056, BMW 6060, BMW 6064, BMW 6068, BMW 6070, BMW 6076, BMW 6080, BMW 6084, BMW 6088, BMW 6090, BMW 6096, BMW 6100, BMW 6104, BMW 6108, BMW 6110, BMW 6116, BMW 6120, BMW 6124, BMW 6128, BMW 6130, BMW 6136, BMW 6140, BMW 6146, BMW 6150, BMW 6156, BMW 6160, BMW 6164, BMW 6168, BMW 6170, BMW 6176, BMW 6180, BMW 6184, BMW 6188, BMW 6190, BMW 6196, BMW 6200, BMW 6204, BMW 6208, BMW 6210, BMW 6216, BMW 6220, BMW 6224, BMW 6228, BMW 6230, BMW 6236, BMW 6240, BMW 6246, BMW 6250, BMW 6256, BMW 6260, BMW 6264, BMW 6268, BMW 6270, BMW 6276, BMW 6280, BMW 6284, BMW 6288, BMW 6290, BMW 6296, BMW 6300, BMW 6304, BMW 6308, BMW 6310, BMW 6316, BMW 6320, BMW 6324, BMW 6328, BMW 6330, BMW 6336, BMW 6340, BMW 6346, BMW 6350, BMW 6356, BMW 6360, BMW 6364, BMW 6368, BMW 6370, BMW 6376, BMW 6380, BMW 6384, BMW 6388, BMW 6390, BMW 6396, BMW 6400, BMW 6404, BMW 6408, BMW 6410, BMW 6416, BMW 6420, BMW 6424, BMW 6428, BMW 6430, BMW 6436, BMW 6440, BMW 6446, BMW 6450, BMW 6456, BMW 6460, BMW 6464, BMW 6468, BMW 6470, BMW 6476, BMW 6480, BMW 6484, BMW 6488, BMW 6490, BMW 6496, BMW 6500, BMW 6504, BMW 6508, BMW 6510, BMW 6516, BMW 6520, BMW 6524, BMW 6528, BMW 6530, BMW 6536, BMW 6540, BMW 6546, BMW 6550, BMW 6556, BMW 6560, BMW 6564, BMW 6568, BMW 6570, BMW 6576, BMW 6580, BMW 6584, BMW 6588, BMW 6590, BMW 6596, BMW 6600, BMW 6604, BMW 6608, BMW 66



ptas. Lavafaros: Sierra Ghia, Familiar y XR 4x4: 28.000 ptas. **Elevalunas eléctrico:** Fiesta CLX.S y XR2: 43.000 ptas. Fiesta CL (5 puertas): 46.000 ptas. Escort XR3i.RS turbo: 53.000 ptas. **Elevalunas eléctrico trasero:** Scorpio GL: 58.000 ptas. **Espojos remotos termoelectrónicos:** Escort GT, Ghia, XR3i, RS turbo y Cabrios: 22.000 ptas. Orion GT y Ghia: 22.000 ptas. **Antena en luneta térmica:** Fiesta CL y Ghia: 9.000 ptas. Escort CL, Ghia, XR3i y Country: 9.000 ptas. Orion CL y Ghia: 22.000 ptas. **Llantas de aleación:** Escort XR3i y Cabrio: 61.000 ptas. Orion Ghia 1.8: 61.000 ptas. Sierra XR4x4: 73.000 ptas. **Equipo opcional:** Fiesta (elevalunas eléctrico, cierre centralizado) versiones 3 puertas CLX.S y XR2: 43.000 ptas. Versiones 5 puertas CLX: 46.000 ptas. Escort XR 3i y RS turbo: 61.000 ptas. **Equipo Lujo:** Scorpio 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.
Delta Integrale 16V*	1.995	200	220	10,6	16,36	4.246.224
Prisma 1.5 LX*	1.498	90	160	7,6	12,62	1.819.209
Prisma Verano	1.498	90	160	7,6	12,62	1.633.656
Prisma Symbol*	1.586	108	186	7,8	12,95	2.167.669
Prisma Turbo Diesel*	1.929	90	176	7,6	9,45	2.284.759
Dedra 1.600 i.e.	1.591	90	160	9,5	13,49	2.081.219
Dedra 1.800 i.e.	1.756	110	192	10,1	13,38	2.319.615
Dedra 2.000 i.e.	1.995	120	196	10,5	15,17	2.658.874
Dedra Turbo Diesel	1.929	90	180	6,5	8,81	2.558.029
Thema 2.0 i.e. Base	1.995	120	196	8,5	13,59	3.133.354
Thema 2.0 i.e. 16V	1.995	150	206	8,5	13,59	3.670.674
Thema i.e. Turbo 16V	1.995	185	225	9,4	14,30	4.567.094
Thema 8.32	2.927	215	238	13,3	18,72	7.969.763
Thema Turbo Diesel*	2.445	118	186	7,4	10,46	3.911.529

HONDA

Honda Automóviles España, S.A. Tel.: (93) 370 80 07.  
 Honda Civic..... 1.590 130 191 8,1 12,78 2.640.488  
 CRX..... 1.590 130 212 7,2 12,07 2.970.467  
 Honda Concerto 1.6i 16v..... 1.590 130 196 11,0 15,58 2.796.713  
 Honda Accord 2.0 i..... 1.997 136 202 9,1 13,65 3.560.487  
 Honda Prelude EX\*..... 1.568 150 204 8,5 13,10 3.950.487  
 Honda Prelude EX Aut.\*..... 1.568 150 180 9,1 13,57 4.140.787

OPCIONES: Cambio Automático: Accord: 150.000 ptas.

INNOCENTI

Autobarajas, S.A. Tel.: (91) 742 37 12.  
 990 SE..... 993 63 143 7,3 10,39 1.368.350  
 990 SL..... 993 63 145 7,3 10,73 1.236.651  
 990 MSE Aut..... 993 63 145 7,4 11,01 1.438.989  
 Turbo De Tomaso..... 993 72 162 6,9 12,15 1.636.706  
 990 DSE..... 993 37 124 5,7 7,99 1.525.906

ISUZU

General Motors España, S.A. Tel.: (91) 597 30 00.  
 Trooper 3 p. DLX..... 2.771 100 151 9,1 10,34 3.413.388  
 Trooper 5 p. DLX..... 2.771 100 151 9,1 10,34 3.714.919

JAGUAR

C.de Salamanca, Tel.: (91) 253 34 00.  
 XJ 6 4.0..... 3.990 235 225 13,3 18,74 7.397.551  
 4.0 Sovereign Autom.\*..... 3.590 235 220 14,4 19,57 8.171.352  
 Daimler 4.0..... 3.990 235 220 14,4 19,67 9.431.351

OPCIONES: Pintura Metalizada: 4.0 Berlina: 127.500 ptas. Llantas de aleación: 4.0 Berlina: 168.300 ptas. **Diferencial autoblocante:** 4.0 Berlina: 46.920 ptas. **Techo corredizo:** 4.0 Berlina: 169.840 ptas. **Nivelador de suspensión:** 4.1 Berlina: 120.000 ptas. **Ribete tapizado:** 4.0 Berlina y Daimler 4.0: 69.820 ptas. **Tapicería no stander (Magnolia):** 4.0 Berlina y Daimler 4.0: 91.600 ptas. **Precio con IVA incluido.**

LADA

Lada Ibérica, S.A. Tel.: (91) 803 42 44.  
 VAZ 2104..... 1.294 63 148 7,6 11,24 920.194  
 VAZ 2105..... 1.294 63 148 7,6 11,24 863.086  
 Samara (2106)..... 1.288 65 150 8,2 11,02 1.006.727  
 Samara 5p..... 1.288 65 150 8,2 11,03 1.067.756  
 Samara 1.5 3p..... 1.500 75 160 7,7 11,3 1.045.727  
 Samara 1.5 5p..... 1.500 75 160 7,7 11,3 1.116.852  
 VAZ 2107..... 1.462 77 152 10,6 13,64 993.530  
 Niva TP..... 1.589 78 127 11,5 14,48 1.352.456

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.**

LANCIA

Fiat Auto España, S.A. Tel.: (91) 519 16 16.  
 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 1.264.979  
 Y-10 GT 1.3..... 1.301 78 175 7,2 10,91 1.451.939  
 Delta 1.3..... 1.301 78 164 7,2 11,66 1.628.208  
 Delta Turbo Champion 1.3..... 1.301 78 164 7,2 11,66 1.526.197  
 Delta 1.6 90..... 1.585 106 187 9,1 13,98 1.897.679  
 Delta Turbo Champion 1.6 i.e..... 1.585 106 187 9,1 13,98 1.797.916  
 Delta HF Turbo i.e.\*..... 1.585 140 204 9,6 15,57 2.296.104

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Delta Integrale 16V*	1.995	200	220	10,6	16,36	4.246.224
Prisma 1.5 LX*	1.498	90	160	7,6	12,62	1.819.209
Prisma Verano	1.498	90	160	7,6	12,62	1.633.656
Prisma Symbol*	1.586	108	186	7,8	12,95	2.167.669
Prisma Turbo Diesel*	1.929	90	176	7,6	9,45	2.284.759
Dedra 1.600 i.e.	1.591	90	160	9,5	13,49	2.081.219
Dedra 1.800 i.e.	1.756	110	192	10,1	13,38	2.319.615
Dedra 2.000 i.e.	1.995	120	196	10,5	15,17	2.658.874
Dedra Turbo Diesel	1.929	90	180	6,5	8,81	2.558.029
Thema 2.0 i.e. Base	1.995	120	196	8,5	13,59	3.133.354
Thema 2.0 i.e. 16V	1.995	150	206	8,5	13,59	3.670.674
Thema i.e. Turbo 16V	1.995	185	225	9,4	14,30	4.567.094
Thema 8.32	2.927	215	238	13,3	18,72	7.969.763
Thema Turbo Diesel*	2.445	118	186	7,4	10,46	3.911.529

OPCIONES: Asiento posterior partido: Y 10 Fila, Y 10 Fire: 18.600 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e. Prisma Symbol, Prisma Turbo Diesel: 19.950 ptas. Thema 2.0 i.e., Thema i.e. Turbo, Turbo Diesel, Thema 6V. Thema Turbo i.e. SW: 49.427 ptas. **Techo abatible:** Y-10 Fila, Y 10 Fire: 43.890 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., HF Turbo i.e., Integrale, Prisma 1.5 LX, Symbol y Turbo Diesel: 69.180 ptas. **Techo abatible eléctrico:** Thema 2.0 i.e., Turbo DS SW: 133.000 ptas. **Cinturones de seguridad posterior:** Y-10 Fire: 18.098 ptas. **Check Control, Vacuómetro, Cuantarrevoluciones y manómetro de aceite:** Y-10 Fire: 43.890 ptas. **Pintura metalizada:** Y-10 Fire: 18.620 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., HF Turbo i.e., Integrale: 35.112 ptas. Prisma Turbo: 36.300 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.: 175.560 ptas. Prisma Symbol: 158.800 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: 87.760 ptas. **Asiento anterior con mando eléctrico calefacción:** Thema i.e. Turbo: 73.150 ptas. **Tapicería Cuero:** Thema i.e. Turbo, Thema 6V: 305.900 ptas. **Techo abatible eléctrico:** Thema 8.32: 133.000 ptas. **Reda:** Thema Turbo i.e., SW, Turbo DS SW: 42.427 ptas. **Bandeja portaobjetos:** Thema Turbo i.e., SW, Thema Turbo DS SW: 29.260 ptas. **Calefacción Automática:** Thema Turbo i.e., SW: 39.767 ptas. **Precio con IVA incluido.**

LAND ROVER

Rover España, S.A. Tel.: (91) 676 82 11.  
 Discovery TD Base..... 2.496 113 147 9,3 10,09 3.296.919  
 Discovery TD Lujo..... 2.496 113 147 9,3 10,09 3.590.144  
 Range Rover EFI 2p v 8..... 3.947 187 179 15,3 20,30 3.688.043  
 Range Rover EFI 4p..... 3.947 187 179 15,3 20,30 6.264.203  
 Range Rover EFI Aut. 4p..... 3.947 187 179 16,2 21,01 6.754.203  
 Range Rover SE 4p..... 3.947 187 179 15,3 20,30 7.414.204  
 Range Rover SE Aut. 4p..... 3.947 187 179 15,3 20,30 7.914.202  
 Range Rover TD 2p..... 2.500 121 152 10,4 11,33 3.688.043

OPCIONES: Pintura especial: Toda la gama Discovery: 60.107 ptas. **Pintura metalizada:** Versiones de 2 puertas del Range: 80.107 ptas. **Aire Acondicionado:** Toda la gama Discovery: 249.775 ptas. Versiones de 2 puertas del Range: 298.750 ptas. **Versiones de 2 puertas de Range. Bandeja trasera:** 50.000 ptas. **Electric Pack:** Versiones de 2 puertas del Range: 277.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

LOTUS

Tayra, S.A. Tel.: (91) 259 94 63.  
 Lotus Excel..... 2.172 183 217 11,4 15,31 7.669.787  
 Lotus Esprit HC..... 2.172 183 217 11,7 15,12 8.301.109  
 Lotus Esprit Turbo..... 2.172 218 245 14,9 19,02 10.038.834

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

MASERATI

Autobarajas, S.A. Tel.: (91) 563 60 01.  
 222..... 1.996 220 214 11,7 17,47 6.063.524  
 422..... 1.996 220 214 11,7 17,47 7.082.767  
 Spider..... 1.996 220 214 11,7 17,47 8.050.174  
 222 SE..... 2.790 250 240 14,6 19,76 7.347.316

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros/100 km.	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
430	2.790	250	240	14,6	19,76	8.594.019
Spider E	2.790	250	240	14,6	19,76	8.556.480
228*	2.790	250	240	14,6	19,76	9.196.860
Karri*	2.790	285	237	14,9	20,00	9.394.416

OPCIONES: Pintura Metalizada: 222, Spider, 222-E, Spider-E: 84.583 ptas. 422, 430: 86.878 ptas. 228: 88.650 ptas. **Techo corredizo:** 422, 430: 175.331 ptas. **Suspensión ACT:** 2.24 V: 172.000 ptas. **Cambio Automático:** 222-E, 430, Spider-E, 228: 194.102 ptas. **Tapicería de Piel:** 222: 256.896 ptas. 422, 222-E: 277.054 ptas. **Dirección Asistida:** 222: 256.000 ptas.

MAZDA

Tecnitrax, Tel.: (91) 262 42 35.  
 Mazda 323 F\*..... 1.840 140 201 8,4 14,63 3.200.454  
 Mazda 323 GT\*..... 1.840 140 199 8,4 14,63 2.910.514  
 Mazda 323 4 W.D..... 1.587 102 205 10,6 16,36 3.552.214  
 Mazda MX-6\*..... 1.587 115 183 8,5 13,51 3.335.019  
 Mazda MX-6 LSD..... 1.587 115 183 8,5 13,51 3.745.989  
 Mazda 626 2.0i 16V\*..... 1.998 148 210 10,0 14,36 3.759.313  
 Mazda 626 4 W.S..... 1.998 148 210 10,0 14,36 3.973.419  
 Mazda 626 Coupé..... 1.998 148 210 10,0 14,77 3.935.944  
 Mazda Coupé 4 W.S..... 1.998 148 210 10,0 14,69 4.147.599  
 Mazda 626 Hatchback..... 1.998 148 210 10,0 14,69 3.835.099  
 Mazda 626 Hatchback 4WS..... 1.998 148 210 10,0 14,69 4.046.599  
 Mazda RX-7..... 2.616 192 210 13,2 15,23 4.995.153  
 Mazda RX-7 Turbo..... 1.306 200 234 15,8 16,49 6.510.023  
 Mazda RX-7 Cabrio..... 1.308 200 234 15,9 16,46 7.009.773  
 Mazda 929 3.0i..... 2.954 190 218 13,0 17,14 5.925.524

MERCEDES BENZ

Mercedes Benz España, S.A. Tel.: (91) 431 94 00.  
 190\*..... 1.997 105 175 8,4 13,43 3.501.989  
 190 E\*..... 1.997 122 196 9,5 14,38 3.730.514  
 190 E 2.3\*..... 2.299 136 203 9,8 14,61 4.016.464  
 190 E 2.6\*..... 2.599 166 208 11,5 17,08 4.798.504  
 190 E 2.5 16\*..... 2.500 204 235 10,8 15,98 7.086.104  
 190 D\*..... 1.997 72 164 7,3 10,58 3.448.070  
 190 D 2.5\*..... 2.497 90 177 8,4 9,93 3.875.719  
 190 D 2.5i\*..... 2.497 122 192 8,0 9,77 4.362.264  
 200..... 1.997 109 187 9,6 13,69 4.127.300  
 200 E..... 1.997 122 196 9,5 13,30 4.389.804  
 200 T..... 1.997 109 168 10,2 14,34 4.683.240  
 200 TE..... 1.997 122 203 9,8 14,34 4.984.184  
 200 D..... 1.997 72 160 7,6 8,97 4.176.461  
 200 T Diesel..... 1.997 72 160 7,6 8,97 4.823.360  
 230\*..... 2.299 136 202 10,8 14,12 4.559.315  
 230 TE..... 2.299 136 202 10,8 14,17 5.142.384  
 230CE..... 2.299 136 180 10,3 14,49 5.806.115  
 250 D\*..... 2.497 90 176 7,7 9,21 4.599.45  
 250 D Turbo..... 2.497 126 196 7,7 9,91 5.320.604  
 250 Turbodiesel..... 2.497 90 176 7,7 9,26 5.201.139  
 260 E..... 2.599 170 209 11,9 15,90 5.345.974  
 260 E 4 Matic..... 2.599 170 218 10,1 14,56 6.002.724  
 260 SE..... 2.599 166 205 11,9 15,90 6.375.294  
 300 CE..... 2.962 188 228 12,1 16,04 6.927.244  
 300 CE 24v..... 2.960 231 240 13,1 17,44 7.867.554  
 300 E..... 2.962 190 228 11,2 15,38 5.786.104  
 300 E 24v..... 2.960 231 240 13,1 17,44 6.498.324  
 300 TE..... 2.962 190 230 11,2 15,38 6.358.004  
 300 TE 4 Matic..... 2.962 190 230 11,2 15,38 7.510.984  
 300 TE 24v..... 2.960 231 240 13,1 17,44 7.064.234  
 300 SE..... 2.962 188 210 12,1 16,04 6.826.184  
 300 SEL..... 2.962 188 210 12,1 16,04 7.339.544  
 300 SL..... 2.962 188 210 12,1 16,65 8.510.104  
 300 SL 24v..... 2.960 231 240 13,1 17,44 10.540.854  
 300 E 4 Matic..... 2.962 190 230 11,2 15,38 7.017.894  
 300 D\*..... 2.966 109 192 8,6 9,92 5.006.959  
 300 D 4 Matic..... 2.966 109 192 8,6 9,92 6.338.829  
 300 Turbodiesel..... 2.966 109 192 8,6 10,00 5.692.564  
 300 T Turbodiesel..... 2.966 147 196 9,6 10,55 6.696.564  
 300 T Turbo D 4 Matic..... 2.996 147 196 9,6 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 8.852.980  
 420 SEC..... 4.196 218 219 13,2 18,00 11.033.280  
 500 SE..... 4.793 245 220 11,4 16,67 11.933.210  
 500 SEL..... 4.793 245 225 11,4 16,67 9.776.430  
 500 SEC..... 4.793 245 225 11,4 16,67 11.694.290  
 500 SL..... 4.793 245 225 11,5 17,32 13.307.580  
 500 SE..... 5.547 300 250 15,1 19,40 13.141.330  
 500 SEL..... 5.547 300 244 15,1 19,16 13.729.355  
 500 SEC..... 5.547 300 250 15,1 19,16 15.200.845  
 540 GD W 460..... 2.389 72 115 13,4 15,10 6.112.720  
 230 GE W 460..... 2.389 125 143 15,2 19,24 8.371.894  
 300 GD W 460..... 2.996 88 130 13,7 15,67 6.657.278  
 280 GE W 460..... 2.746 156 156 22,6 24,93 7.159.453

OPCIONES: Pintura Metalizada: Todos los modelos 190, excepto el 190 E 2.5 16V: 133.798 ptas. 200 D, 250 D Turbo, 300 D, 300 D Turbo, 300 D 4 Matic, 300 DT, 4Matic, 200, 200 E, 230 E, 260 E, 260 E 4 Matic, 300 E, 300 E-24v, 300 E 4 Matic, 200 TD, 250 TD, 300 TD, 300 TD Turbo, 300 TDT 4Matic, 200 T, 200 TE, 250 TE, 300 TE, 300 TE 24, 300 TE 4 Matic, 230 CE, 300 CE, 300 CE-24v: 163.881 ptas. 280 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SEL, 500 SE, 500 SEL, 560 SEL, 420 SEC, 500 SEC: 183.806 ptas. 300 SL, 300 SL-24v: 164.388 ptas. **Tapizado en tela especial:** Toda la gama 190, excepto el 190 E 2.5 16 V, y todos los modelos 200 y 300: 34.314 ptas. **Tex (incluye apoyabrazos abatible trasero):** Todos los modelos de la gama 190, excepto el 190 E 2.5-16V: 58.786 ptas.



**OPCIONES:** Pintura metalizada: Todos los y Polo Coupé: 23.900 ptas. Polo Classic: 26.200 ptas. Bel Air, Bel Air Plus y Bel Air Plus S: 23.900 ptas. Todos los modelos Jetta y Passat: 42.454 ptas. Corrado 16 V y G-60: 69.757 ptas. **Techo corredizo manual:** Toda la gama Polo, excepto los Bel Air: 52.000 ptas. Toda la gama Golf, excepto el Rallye: 95.239 ptas. **Techo corredizo eléctrico:** Toda la gama Passat: 156.639 ptas. Todos los Corrado: 165.364 ptas. **ABS:** Toda la serie Golf, excepto el Rallye y el Cabriolet: 182.261 ptas. Todos los modelos Jetta, excepto el CLD: 182.261 ptas. Todos los Passat y Corrado: 182.261 ptas. **Elevalunas Eléctricos:** Modelos 3 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV: 44.224 ptas. Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 27.482 ptas. Versiones 5 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV: 70.284 ptas. Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 63.542 ptas. Passat CL 90 CV, Passat CL TD, Variant CL 90 CV y Variant CL 90 TD: 140.082 ptas. **Cierre Centralizado:** Versiones 3 puertas del Golf Sprinter 75 y 90 CV, Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 24.165 ptas. Versiones 5 puertas de los mismos modelos: 28.430 ptas. **Dispositivo Remolque:** Golf GTI G-80 y GTD 80 CV, CL Sincro, Sprinter TD 70 y las versiones Cabrio: 77.548 ptas. **Dirección Asistida:** Golf GTI y GTI 16 V: 157.310 ptas. CL 90 CV Automático, CL Sincro, Sprinter 75 CV y 90 CV: 141.041 ptas. Sprinter TD 70 CV: 43.434 ptas. Manhattan 75 CV y 90 CV: 59.702 ptas. Versiones Cabrio: 157.310 ptas. Passat CL 90 CV y Variant CL 90 CV: 149.009 ptas. **Aire Acondicionado:** Golf GTI, GTI 16V y GTI G-60: 331.000 ptas. Golf CLD: 357.000 ptas. CL Sincro: 341.999 ptas. Sprinter 75 y 90 CV: 375.000 ptas. Sprinter TD 70 CV: 359.999 ptas. Manhattan 75 y 90 CV: 341.998 ptas. Cabrio GL: 331.000 ptas. Passat GL 90 CV, Passat GL 112 CV, Variant GL 112 CV y Variant GL V: 256.000 ptas. **Cepota Eléctrica:** Todas las versiones del Cabrio: 181.633 ptas. **Faros Antiniebla:** Golf GTD 80 CV, CL 90 CV Automático, CLD, GL Sincro, Sprinter 75 y 90 CV, Sprinter TD 70 CV, Manhattan 75 y 90 CV y Golf Cabrio GL: 48.961 ptas. Cabrio Quartett: 72.179 ptas. **Dispositivo Lavafaros:** Toda la gama Golf, excepto el Rallye y el Cabrio Quartett: 45.171 ptas. **Asiento Posterior Partido:** Toda la gama Golf, excepto el Rallye, GTI G-60, Manhattan 75 y 90 CV y las versiones Cabrio: 67.442 ptas. **Retrovisores térmicos y eléctricos:** GTI, GTI 16V, GTI G-60, CLD: 51.015 ptas. GTD, CL Sincro, Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 43.952 ptas. **Asiento del conductor regulable en altura:** Golf CL 90 CV Automático, CLD, CL Sincro, Sprinter TD 70 CV y Cabrio GL: 14.373 ptas. **Preinstalación de Radio con 4 altavoces y antena:** Toda la gama Golf, excepto el Rallye, GTI 16V, GTI G-60 y Cabrio Quartett: 51.647 ptas. **Llantas de aleación:** Todos los Passat, excepto el Variant GT 16 V: 117.144 ptas. **Paqueta opcional para el GTI G-60 compuesto por aire Acondicionado y ABS:** 400.000 ptas. **Paqueta opcional para el Manhattan 2p con cierre centralizado, elevalunas eléctrico y dirección asistida:** 112.000 ptas.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
<b>VOLVO</b>						
Volvo Concesionarios, S.A. Tel.: (91) 252 48 20.						
340 GL 4P	1.721	83	161	8,8	13,74	1.899.417
340 GL 6P	1.397	83	155	7,9	12,27	1.897.709
360 GLI 3P*	1.986	118	181	10,5	15,09	2.349.489
360 GLI 4P*	1.986	118	181	10,5	15,09	2.523.719
360 GLI 6P*	1.986	118	181	10,5	15,09	2.442.639
440 GLT	1.721	108	183	9,1	13,06	2.722.289
440 Turbo	1.721	120	193	11,9	15,35	2.841.754
480 i	1.721	108	180	8,8	12,52	2.902.339
480 Turbo	1.721	122	196	11,0	15,58	3.085.434
480 ES*	1.721	108	186	9,0	13,90	3.361.619
480 ES Turbo	1.721	122	200	9,3	14,22	3.766.394
244 GL	2.316	115	170	10,0	14,89	2.906.759
244 GLT	2.316	133	175	11,7	15,19	3.228.054
244 GL Diesel	2.383	82	150	8,8	10,18	3.098.808
245 GLT	2.316	133	170	10,0	14,89	3.055.719
245 GL Diesel	2.383	82	150	8,8	10,18	3.281.018
740 GL	2.316	117	185	12,8	17,20	3.195.663
740 GL*	2.316	131	180	13,1	17,22	3.894.714
740 GLE I	1.966	121	185	10,5	15,17	3.505.024
740 GL Diesel*	2.383	82	168	11,2	15,58	3.571.759
740 TD Inter*	2.383	109	172	12,5	15,57	4.359.648
740 GLT	1.966	139	191	11,5	16,96	3.995.154
740 Familiar TD*	2.383	109	172	12,5	15,57	4.899.436
740 Familiar Inter*	1.966	160	195	11,6	16,25	5.273.190
740 Turbo 16 v	1.989	200	215	13,0	18,48	5.066.703
745 GL	2.316	131	180	13,1	17,22	4.188.644
745 TD Inter*	2.383	122	172	12,5	15,57	5.017.988
760 GLE Aut.	2.949	170	190	11,3	16,02	6.303.873
760 GLE Turbo D Inter*	2.933	122	172	10,5	11,39	6.584.738
760 T Inter*	2.316	192	205	12,3	16,59	6.881.894
780 Aut.	2.949	170	181	12,2	16,53	9.786.940

**OPCIONES:** Pintura metalizada: 340, 360: 60.000 ptas. 240, 240 ranchera: 55.000 ptas. 740, 745: 65.000 ptas. 760: 70.000 ptas. **Elevalunas eléctricos delanteros:** 240 y 240 ranchera: 55.000 ptas. 740 y 745 State: 62.000 ptas. **Elevalunas eléctricos delanteros y traseros:** 740, 745 State: 36.000 ptas. **Llan-**

**tas de aleación:** 740, 745 State, 760: 114.000 ptas. **Especjes retrovisores eléctricos:** 740, 745 State, 760: 31.000 ptas. **Tapicería cuero:** 760: 125.000 ptas. **Electrorregulación del asiento del conductor:** 760: 100.000 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.
<b>WARTBURG-TRABANT</b>						
Wartburg Trabant Española, S.A. Tel.: (91) 447 29 77.						
Wartburg Berlin*	550	50	127	6,9	12,88	700.749
Wartburg Familiar*	550	50	126	7,4	11,01	754.599

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h	Consumo litros/100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
<b>YUGO</b>						
Carsavia, Tel.: (91) 611 55 13.						
Yugo 46 A	900	46	133	8,9	10,77	834.513
Yugo 46 A Star	900	45	129	8,9	10,77	912.889
Yugo 86 A	1.116	56	146	8,5	11,44	914.184
Yugo 86 AGL	1.116	56	146	8,5	11,44	1.111.289
Yugo 86 A	1.250	65	155	9,0	12,50	1.028.968
Yugo 86 AGLS	1.250	65	155	9,0	12,50	1.242.718
Florida 1.4	1.373	70	160	10,2	12,86	1.335.589

**OPCIONES:** Llantas de aluminio: Toda la gama: 66.000 ptas. **Spoiler delantero:** 55GL: 22.000 ptas. **Spoiler delantero:** 55GLS: 34.000 ptas. **Aleron porton:** Toda la gama: 13.600 ptas. **Aleron techo:** Toda la gama: 12.600 ptas. **Parrilla lavafaros:** Toda la gama: 20.000 ptas. **Volante de cuero:** Toda la gama: 18.500 ptas. **Elevalunas Eléctricas:** Toda la gama: 21.800 ptas. **Techo solar:** Toda la gama: 18.700 ptas. **Kit Tornillos Antirruja:** Toda la gama: 4.200 ptas. **Reloj Digital:** 5.500 ptas. **Faldilla Yugo:** Toda la gama: 1.300 ptas. **Guanteras Puerta:** Toda la gama: 5.200 ptas. **Bandeja portaobjetos:** Toda la gama: 2.490 ptas. **Barra de remolque:** 15.200 ptas. **Alfombrillas Yugo:** Toda la gama: 5.300 ptas. **Fundas de asientos:** Toda la gama: 15.000 ptas.

**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.

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
<b>ALFA ROMEO</b>								
Alfa Romeo TL	—	—	—	—	430	400	360	360
Alfa 33 SL	—	—	—	790	650	610	440	390
Alfa 33 QD	—	—	—	620	710	840	—	—
Alfa 33 1.3 S	1000	850	770	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 4x4	1200	1000	920	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 T.I.	1070	900	820	700	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 QV	1220	1030	940	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE	1190	1000	—	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 SW	1320	1110	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.6	1200	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8	1290	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8 IE	1390	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8 América	1690	1590	1450	1300	—	—	—	—
Alfa 75 2.0	1340	1240	1150	1030	—	—	—	—
Alfa 75 2.0 T.S.	1670	1410	1290	—	—	—	—	—
Alfa 75 2.0 TD	1440	1220	1100	990	—	—	—	—
Alfa 75 2.4 TD	1600	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 2.5 CV	1660	1580	1430	1290	—	—	—	—
Alfa 75 3.0 América	2270	1920	1750	—	—	—	—	—
Alfa 80 2.0	1390	1290	1140	960	780	—	—	—
Alfa 80 2.5	1590	1430	1200	970	—	—	—	—
Alfa 80 2.4 TD	1590	1430	1250	1080	870	—	—	—
Sprint Veloces	—	—	—	—	—	—	—	460 390
Sprint 1.5	1100	1030	950	830	700	620	—	—
Sprint 1.7 QV	1230	1100	—	—	—	—	—	—
GTV 2.0	—	1270	1190	1030	870	770	690	620
GTV 2.5	—	1620	1490	1300	1100	990	840	760
Alfetta CV	—	—	—	—	540	450	380	300
Alfetta TD	—	—	—	—	635	550	470	410
Giulietta 1.6	—	—	—	—	470	410	370	—
Giulietta 2.0	—	—	—	—	570	470	420	—
Spider 2.0	—	1060	1520	1290	1090	900	730	660
Spider 2.0 IE	—	1900	1700	1500	—	—	—	—
164 Twin Spark	2300	—	—	—	—	—	—	—
164 3.0 V8	2960	—	—	—	—	—	—	—
164 2.5 TD	2400	—	—	—	—	—	—	—

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
<b>AUDI</b>								
80 CL	—	—	—	—	650	580	520	—
80 CD	—	—	—	990	900	810	720	650
80 GTE	—	—	—	1080	950	850	—	—
80 Quattro	—	—	—	1770	1580	1440	—	—
80 CD TD	—	—	—	930	830	750	670	600
80 Special	1690	—	—	—	—	—	—	—
80 1.8 E	1750	—	—	—	—	—	—	—
80 E 2.2	2120	1980	1700	—	—	—	—	—
80 E 2.2 Aut.	2400	2160	1950	—	—	—	—	—
80 2.0 Front.	2670	—	—	—	—	—	—	—
80 Quattro	2900	2500	2250	—	—	—	—	—
100 2.2 E	2200	—	—	—	—	—	—	—
100 CC	—	1210	1090	930	830	750	670	—
100 CD	2090	1890	1870	1680	1360	1210	800	630
100CD Avant	2330	2220	2010	1810	1530	1370	—	—
100 CC Diesel	1520	1420	1280	1150	980	830	700	610
100 CD Turbo Diesel	1790	1610	1450	1310	1120	1010	900	—
200 Turbo	3570	3220	2850	2600	2220	1350	1060	860
200 Turbo Aut.	3850	3460	—	—	—	—	—	—
200 CD	2640	2220	1820	1430	1280	1110	780	—
200 Quattro	3750	3420	2850	2560	2180	1950	1760	—
200 V6	5850	—	—	—	—	—	—	—
Coupe GT	2220	1890	1600	1360	1090	830	840	780
Coupe Quattro	2810	2610	2230	1890	1520	1290	1090	980

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
<b>BMW</b>								
315	—	—	—	—	850	750	600	—
318	1600	1500	1380	1250	1150	1100	800	700
318 4p	1700	1600	1500	1350	1200	—	—	—
318 i	1800	1700	1550	1				

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Granada G16 2.0 Familiar, Sierra CL 1.8 4p, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like 280 E, 280 CE, 280 TE, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Corsa 1.0 3p, Corsa 1.3 3p, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like A 112 Junior TC, A 112 LX, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Omega CD 2.3 TD, Omega 3.0 L, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like 190 D, 200 D, 230 E, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Omega CD 2.3 TD, Omega 3.0 L, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Omega CD 2.3 TD, Omega 3.0 L, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like 205 Junior 3p, 205 XL, etc.

PORSCHE

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like 924 Coupé, 924 Turbo, etc.

RENAULT

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like R4, R4 TL, etc.

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like R4 TL, R4 GTL, R4 GTX, etc.

ROVER

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Metro 1.0, Metro 1.3, etc.

SEAT

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Panda 35, Panda 45, etc.

TALBOT

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like Samba LE, Samba LS, etc.

OTRAS MARCAS

Table with columns: MODELO, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83, 82. Rows include models like JAGUAR XJS 4.2, JAGUAR XJ12 Sovereign V12, etc.

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción



Los nuevos Ford Sierra, presentes en España con un buen número de versiones capaces de satisfacer al usuario más exigente, gracias a unas mecánicas más modernas resultan mucho más agradables de conducir. También la nueva gama trae consigo unos mejores precios y un equipamiento de serie mucho más completo.

GAMA FORD SIERRA

# FAMILIARES PARA TODOS LOS GUSTOS

**F**ORD está representada en el segmento de los familiares de tipo medio-alto por el Sierra, un modelo que desde que vio la luz en el 82 ha sufrido diversas remodelaciones, que han ido actualizando su imagen. Ahora con la nueva gama, la marca ha vuelto a introducir algunas novedades con el ánimo de relanzarlo y conseguir un mayor índice de penetración en un segmento tan difícil y competido como es en el que está encuadrado este modelo de Ford.

Los puntos claves en los que se basa la ofensiva de Ford son un nuevo diseño, un

mejor equipo de serie y un ajuste general de los precios. En España la gama Sierra la componen cuatro motorizaciones diferentes, bueno, en concreto son tres: una de dos litros de gasolina alimentada por un carburador doble que tiene una potencia de 110 caballos, y otra también de la misma cilindrada pero equipada con un sistema de inyección electrónica, esta motorización está disponible con o sin catalizador. En el caso de no contar con catalizador dispone de una potencia de 125 caballos que se ven reducidos a 120 con catalizador; y por último una de 1,8 litros

**VIRTUDES**

- Acabado
- Confort de marcha
- Consumos

**FORD SIERRA CL 2.0 4P**  
PRECIO: 1.967.019 PTAS.

- Desarrollos largos
- Suspensión blanda
- Recuperaciones

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Mejoras mecánicas
- Acabado
- Precio

**FORD SIERRA GL 2.0i 4P**  
PRECIO: 2.175.029 PTAS.

- Balanceo de la carrocería
- Suspensión muy suave
- Tacto del freno

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Mejoras mecánicas
- Acabado
- Poco contaminante

**FORD SIERRA GL 2.0 cat. 4P**  
PRECIO: 2.273.019 PTAS.

- Suspensión muy suave
- Balanceo de la carrocería
- Tacto del freno

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Consumo
- Acabado
- Aumento de potencia

**FORD SIERRA CL 1.8 TD 4P**  
PRECIO: 2.157.489 PTAS.

- Rendimiento a pocas vueltas
- Recuperaciones
- Desarrollos largos

**DEFECTOS**

turbo diesel. Más adelante, justo después del verano también estará disponible el Cosworth con tracción a las cuatro ruedas y un motor de 220 caballos de potencia. En el caso de los propulsores de gasolina, son los nuevos motores DOHC con doble árbol de levas que Ford presentó el pasado mes de mayo, que se distinguen por tener un menor consumo y una mínima emisión de contaminantes. Por lo tanto en la nueva gama el motor más novedoso es el 1,8 turbo diesel, que viene a sustituir al anterior 2,3 atmosférico y que con una menor cilindrada gracias al turbo ofrece

más potencia, 75 caballos contra los 67 del atmosférico.

En general estos nuevos motores de doble árbol de levas tienen un mejor rendimiento en cualquier régimen de giro sobre todo en bajas revoluciones, con una mayor facilidad para subir de vueltas. Lo cierto es que ahora se recuperan mejor y a diferencia de como sucedía con los anteriores motores con ausencia total de vibraciones y con mucha menos rumorosidad. El apartado donde más se han visto beneficiado estos motores ha sido en los consumos, donde las cifras se han visto



**DISEÑO CLÁSICO.** Para los amantes del diseño clásico Ford ofrece el Sierra con carrocería de tres volúmenes y cuatro puertas.

reducidas considerablemente. En líneas generales se puede decir que los Sierra con los nuevos propulsores resultan infinitamente más agradables de conducir. Por lo que respecta al motor 1.8 turbo diésel es el mismo que utilizan los Fiesta, Escort y Orion al que se le ha adaptado un turbocompresor Garrett Airesearch T3 con el que consiguen aumentar la potencia de 60 a 75 caballos. Uno de los aspectos más positivos de este motor son sus consumos muy ajustados. El punto más negativo es que es un motor que rinde a la perfección en la zona alta del cuentarrevoluciones y se muestra muy perezoso a la hora de subir de vueltas. Hasta que entra en funcionamiento el turbo, cosa que sucede en torno a las 2.500 revoluciones,

es un poco lento, más que en su versión atmosférica. Otro apartado mecánico que ha cambiado en la nueva gama Sierra es la caja de cambios. Ahora la carcasa está construida de aluminio, y por lo tanto tiene un peso mucho menor. Por otro lado ha mejorado en suavidad de funcionamiento y el selector es más preciso y con unos recorridos sensiblemente más cortos. Los desarrollos de las distintas velocidades son similares en España, la cuarta y quinta siguen resultando un poco largas; esto en las versiones alimentadas con inyección electrónica lo han paliado equipándolos con un desarrollo final más corto que permite sacar un mayor rendimiento al motor.

**TAMBIEN DEPORTIVOS.** Para los amantes de gustos más deportivos están disponibles las versiones con carrocería de dos volúmenes y tres puertas, que además tienen unos tarados más duros de suspensiones.

**TRACCION TOTAL.** Entre la gama Ford Sierra hay disponible una nueva variante con tracción a las cuatro ruedas impulsada por el motor de dos litros de 125 caballos de potencia.

Las suspensiones prácticamente no han variado; siguen resultando muy blandas, esto contribuye a ofrecer un mejor confort de marcha, pero por contra en las curvas se inclina en exceso y si bien es difícil que comprometa su estabilidad resulta desagradable. En las versiones con carácter más deportivo (las XR), las suspensiones tienen unos muelles más energícos y unos amortiguadores de gas con tarados más duros. En general el comportamiento de los Sierra es noble y tan sólo en situaciones extremas sale a rulucir su condición de tracción trasera y se puede apreciar un ligero derrapaje del tren trasero. Los frenos por su parte tampoco han experimentado ninguna novedad importante, siguen recurriendo a discos autoventilados en las

ruedas delanteras y tambores en las traseras. En general su funcionamiento es bueno y aguantan bien los esfuerzos prolongados. Por otro lado la marca ofrece un sistema antibloqueo de frenos de opción, a un precio de 205.000 pesetas, que mejora la capacidad de frenada, y que se puede montar en todas las versiones existentes en nuestro país.

**GRAN CAPACIDAD.** Las versiones con carrocería familiar además de ofrecer todo lo de las demás, tienen una gran capacidad de carga, con un maletero gigantesco.

Al margen de todo esto hay disponible una versión impulsada por el motor de dos litros de inyección de cuatro ruedas motrices, que viene a sustituir a la anterior versión de 2,8 litros. Esta variante con tracción a las cuatro ruedas con respecto a la de dos tiene una velocidad sensiblemente inferior y unos consumos un poco más elevados, pero a cambio ofrece ▶

FICHA TECNICA				
	2.0	2.0 EFI	2.0 EFI cat.	1.8 TD
<b>MOTOR</b>				
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	1.998	1.998	1.753
Árbol de levas	2 en cabeza	2 en cabeza	2 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2
Alimentación	Carburador doble	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección + Turbo
Compresión	10,3 a 1	10,3 a 1	10,3 a 1	21,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	110 CV (81 kw)/5.600	125 CV (92 kw)/5.500	120 CV (88 kw)/5.500	75 CV (55 kw)/4.500
Par máximo / r.p.m.	17,8 mkg (174 Nm)/3.000	17,7 mkg (174 Nm)/3.000	17,4 mkg (171 Nm)/3.000	15,5 mkg (153 Nm)/2.200
<b>TRANSMISION</b>				
Tracción	Trasera	Trasera/4x4	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,7/14,4/22,4	7,1/13,3/20,7	7,1/13,3/20,7	7,7/14,4/22,4
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	30,1/36,7	27,8/34	27,8/34	30,1/36,7
Embrague	Mando mecánico	Mando mecánico	Mando mecánico	Mando mecánico
<b>DIRECCION</b>				
Sistema	Cremaillera asistida	Cremaillera asistida	Cremaillera asistida	Cremaillera asistida
Vueltas de volante	2,5	2,5	2,5	2,5
Diámetro de giro (m)	10,1	10,1	10,1	10,1
<b>FRENOS</b>				
Delante	Discos autoventilados	Discos autoventilados	Discos autoventilados	Discos autoventilados
Detrás	Tambores	Tambores	Tambores	Tambores
Antibloqueo	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional
<b>SUSPENSIONES</b>				
Delantera	Tipo McPherson	Tipo McPherson	Tipo McPherson	Tipo McPherson
Trasera	Paralelogramo Watt	Paralelogramo Watt	Paralelogramo Watt	Paralelogramo Watt
<b>RUEDAS</b>				
Llantas (pulgadas)	De chapa, 5,5 x 14	De chapa, 5,5x14	De chapa, 5,5x14	De chapa, 5,5 x 14
Neumáticos	185/65 R x14	185/65 R x14	185/65 R x14	185/65 R x14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>				
En orden de marcha (kg.)	1.065	1.115	1.115	1.135
Capacidad del depósito de combus	60	60	60	60

CONSUMOS				
Datos en l/100 km.	2.0	2.0 EFI	2.0 EFI cat.	1.8 TD
<b>CIUDAD</b>				
A 29 km/h de promedio	10,3	10,8	11,1	9,1
<b>CARRETERA</b>				
A 90 km/h de cruceo	6,1	6,5	6,8	5,5
En conducción rápida	10,9	11,2	11,6	10,3
<b>AUTOPISTA</b>				
A 120 km/h de cruceo	8,8	9,2	9,5	8,5
A 140 km/h de cruceo	10,1	10,4	10,6	10,3
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>				
Litros/100 km	8,7	9,2	9,5	7,8
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>				
Kilómetros recorridos	589	552	531	669

FRENOS				
DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)	2.0	2.0 EFI	2.0 EFI cat.	1.8 TD
A 60 km/h:	15,3	15,8	15,8	16,2
A 100 km/h:	45,2	45,7	45,7	46,3
A 120 km/h:	64,1	64,5	64,5	66,4

SONORIDAD				
	2.0	2.0 EFI	2.0 EFI cat.	1.8 TD
Al ralentí:	53,1	52,9	52,9	56,2
A 60 km/h:	63,4	63,2	63,2	65,8
A 90 km/h:	68,5	68,2	68,2	70,5
A 120 km/h:	71,2	70,8	70,8	72,8
A 140 km/h:	73,9	73,4	73,4	76,2

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

PRESTACIONES				
	2.0	2.0 EFI	2.0 EFI cat.	1.8 TD
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>				
Km/h	184	193	189	163
<b>ACELERACION</b>				
400 m. salida parada (seg.)	18,3	17,1	17,6	19,7
1.000 m. salida parada (seg.)	33,1	31,9	32,4	36,7
0-100 km/h (seg.)	11,2	10,3	10,8	15,6
Metros recorridos	194	179	187	280
<b>RECUPERACION</b>				
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,2	18,1	18,7	20,8
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,8	19,7	20,2	24,1
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	34,6	33,5	33,9	38,7
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	38,3	37,1	37,6	44,6
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	11,4	10,1	10,4	15,5
Metros recorridos	317	281	289	440
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	15,3	13,9	14,3	20,4
Metros recorridos	428	389	400	576

EQUIPAMIENTO				
	2.0	2.0 EFI	2.0 EFI cat.	1.8 TD
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI	NO
Manómetro de aceite	NO	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	SI	SI	NO
Paros automáticos	NO	NO	NO	NO
Aire acondicionado	OP	OP	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	OP	OP	OP	OP
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO	NO	NO
Retrosiva regulable electr. (zuda Aicha)	NO	OP	OP	NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO	NO	NO
Elevallas eléctricos (D/T)	SI/SI	SI/SI	SI/SI	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	SI	SI
Asiento post. no divisible	SI	SI	SI	SI





**DOS CUADROS DIFERENTES.**

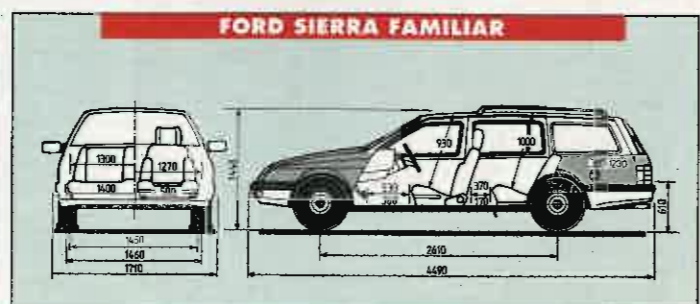
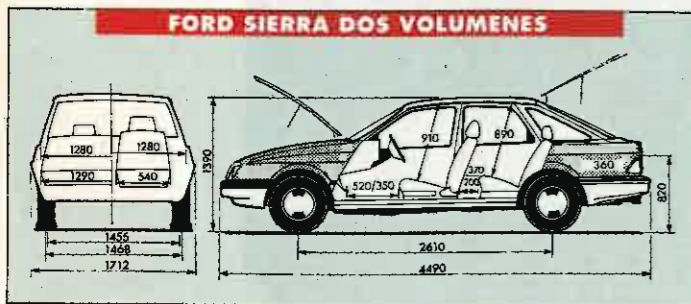
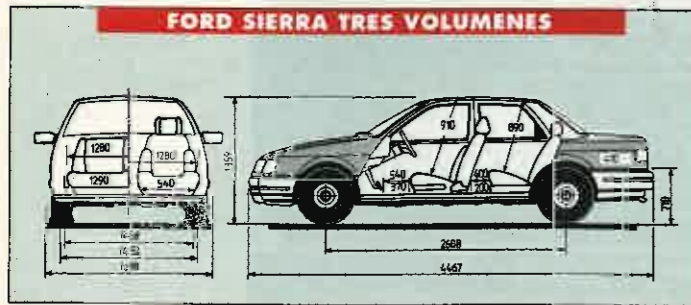
La gama Sierra dispone de dos cuadros de instrumentos diferentes, que tienen en común un diseño un poco soso con la instrumentación imprescindible. Las versiones de gasolina disponen de cuentarrevoluciones mientras que las diesel en su lugar equipa un reloj analógico. También son diferentes los volantes. Por lo demás los salpicaderos son similares y siguen conservando el buen acabado que siempre ha distinguido a este modelo.



un comportamiento excepcional y permite circular por suelos deslizantes sin ninguna dificultad.

Tal como viene sucediendo hasta ahora, Ford sigue comercializando el Sierra con cuatro tipos de carrocería: de dos volúmenes con tres y cinco puertas, de tres volúmenes y familiar, que suman en total casi una veintena de versiones, capaces de satisfacer al usuario más exigente. Las versiones más deportivas se distinguen por equipar unos spoilers más grandes y un

**ASIENTOS DIFERENTES.** Los asientos son de un buen tamaño y confortables. Los de las versiones deportivas se distinguen de las otras en que tienen un diseño con mejor sujeción lateral.



**GASOLINA Y GASOIL.**

Los Sierra están disponibles con motores de gasolina de dos litros de carburadores y de inyección y una de 1,8 litros de gasoil.



alerón trasero de tipo puente, diferente al que venían equipando hasta ahora. El interior ha variado poco y sigue haciendo gala del buen acabado que siempre ha caracterizado a este modelo de Ford. El cuadro de instrumentos sigue siendo muy inusual con la información imprescindible, además de tener el mismo diseño independientemente de la motorización, en el

caso de la versión turbodiesel se distingue en que en vez de llevar cuentarrevoluciones dispone de un reloj analógico. Las diferencias más importantes en el interior son los asientos, que en las versiones más deportivas tienen un diseño más deportivo con una mejor sujeción lateral.

Lo más interesante de la nueva gama Sierra en este sentido es que dispone de



**MECANICA**

MOTOR	Bueno	Han mejorado en suavidad de funcionamiento y en consumo. Ahora son más agradables.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	Tiene un funcionamiento más suave y menos recorrido el selector.
TRANSMISION	Buena	Se mejoraría con unos desarrollos finales más cortos que permitirían un mejor rendimiento.

**CONFORT**

PUESTO DE CONDUCCION	Bueno	Está bien resuelto y todo está muy a mano. Los asientos son confortables.
CLIMATIZACION	Buena	El sistema de climatización y aireación es suficiente para las medidas del coche.
SONORIDAD	Buena	En los nuevos Ford Sierra este aspecto ha mejorado considerablemente.

**COMPORTAMIENTO**

DIRECCION	Normal	Es precisa, además dispone de un sistema que la endurece en relación a la velocidad.
FRENOS	Buenos	Aguantan bien los esfuerzos, la única pega habría que buscarla en el tacto del pedal.
SUSPENSION	Normal	Es confortable pero muy suave, en carreteras viradas se inclina en exceso la carrocería.

**CARROCERIA**

HABITABILIDAD	Buena	Dispone de espacio suficiente para alojar en su interior a cinco pasajeros.
MALETERO	Excelente	Es bastante amplio con una capacidad de carga sensacional.
CALIDAD	Excelente	Es de los coches de su segmento mejor realizado, con una gran calidad.

**RENDIMIENTO**

VELOCIDAD MAXIMA	Normal	Los Sierra no se han distinguido nunca precisamente por tener una velocidad elevada.
ACELERACION	Normal	Con las novedades técnicas que presentan han mejorado sensiblemente.
RECUPERACION	Normal	Al igual que las aceleraciones las recuperaciones son ahora algo mejores.

**ECONOMIA**

CONSUMO	Bueno	Los nuevos motores de doble árbol de levas proporcionan unos consumos más reducidos.
EQUIPAMIENTO	Bueno	Ford con el ánimo de hacer más atractivo este modelo lo ha equipado mejor.
PRECIO	Bueno	Con la nueva estrategia de Ford los Sierra son ahora mucho más competitivos.

un equipamiento de serie más completo y de unos precios más contenidos, que le sitúan en una mejor posición a la hora de enfrentarse a sus rivales más directos, el Renault 21, Peugeot 405, Citroën BX y Opel Vectra y entre los que casi siempre el modelo de Ford resultaba más caro y con un nivel de equipamiento peor. Por lo tanto ahora los elevados eléctricos son de serie en todas las versiones, al igual que el cierre centralizado. También ahora la dirección asistida es de serie en todos los Sierra. En definitiva unos Ford Sierra mucho más competitivos, con un magnífico acabado tal y como se han caracterizado siempre y equipados con unas mecánicas mucho más modernas, con un menor consumo y sobre todo muy poco contaminantes.

**PARA TODOS LOS GUSTOS.**

La gama Ford Sierra es muy amplia con las combinaciones que se pueden hacer de motorizaciones y carrocerías hay cerca de veinte versiones.

Manuel Madrid  
Fotos: Alfonso J. Nieto

**DATOS DEL COMPRADOR**

Importador Ford España S.A., Paseo de la Castellana, 135 28050 Madrid Teléfono: (91) 336 91 00 Garantía: Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra Red de postventa: 400 puntos de asistencia técnica en toda España

- VIRTUDES**
- Comportamiento eficaz
  - Frenos potentes
  - Buena habitabilidad

**FORD SIERRA COSWORTH 4X4**  
PRECIO: 5.600.000 PTAS.

- DEFECTOS**
- Falta de potencia en baja
  - Instrumentación pobre
  - Posición pedal acelerador

**DEFECTOS**



FORD SIERRA COSWORTH 4x4

**FUERZA BRUTA**

El nombre de Cosworth, tan unido al mundo de la competición, no podía quedarse atrás y dejarse superar por sus rivales sin defenderse. Consciente de la efectividad de la tracción integral sobre todo en el mundo de los rallyes, Ford la incorpora en su modelo más deportivo: el Sierra Cosworth.

El último de los Sierra conserva todas las ventajas de habitabilidad de una berlina familiar, su carrocería de cuatro puertas permite además acceder normalmente a las plazas traseras, pero en sus entrañas late el corazón de todo un deportivo. 220 caballos de potencia, 230 kilómetros por hora de velocidad máxima y una aceleración de cero a cien de poco más de seis segundos y medio, son las credenciales de la tercera generación del Sierra Cosworth.

A primera vista el nuevo Ford no delata su condición de deportivo ganador de numerosas competiciones, pero un análisis más detallado de su carrocería nos hace sospechar que no se trata de un Sierra corriente. La poca altura al suelo, los generosos neumáticos, así como el alerón trasero y las tomas de aire, nos anuncian el verdadero carácter del Cosworth.

La tracción total permite adiestrar los 220 caballos del Cosworth y dominarlos sin dificultad. Su facilidad de manejo no tiene nada que ver con las dos versiones anteriores, sobre todo con la primera, que

resultaba bastante delicada de conducir. El Cosworth 4x4 ha ganado considerablemente en docilidad y seguridad de conducción, pero a costa también de su precio que será de aproximadamente un millón de pesetas más caro que la versión de tracción trasera, cuando se comercialice en nuestro país a partir de otoño.

**DE CORTE CLÁSICO.**

La instrumentación del salpicadero se queda algo escasa para un coche de talante deportivo.



El motor se ha modificado en casi su totalidad mejorando el rendimiento y la potencia, como resultado el 4x4 desarrolla ahora dieciséis caballos más de potencia que el dos ruedas motrices. Es un motor que empuja con toda su fuerza cuando la aguja del cuentavueltas se acerca a las 3.500 revoluciones. Esto obliga a jugar constantemente con el cambio cuando circulamos por ciudad, para mantenerlo por encima de las 3.500 vueltas, si queremos mantener el coche a un ritmo alegre. El Cosworth es un coche muy caluroso que hace casi imprescindible el montaje del aire acondicionado, afortunadamente en España parece ser que se incluirá en el equipo de serie, cuando se comercialice.

El turbocompresor entra en acción de forma brusca, casi violenta cuando se pisa el acelerador en primera velocidad y hay



**COMODOS Y DEPORTIVOS.**

Los baquets delanteros son excelentes y la opción del cuero aporta distinción.

que tener cuidado de cambiar en seguida a una marcha superior para no pasarlo de revoluciones, debido a la rapidez con la que sube de vueltas. También notamos que la parte superior de la palanca no va fija y se mueve cuando cambiamos con cierta decisión.

El Cosworth es un coche que incita a ir deprisa, tanto por el placer de sentir debajo del pie la fuerza de 220 caballos, como por la facilidad con la que sale de las curvas. Sólo en el límite se aprecia un ligero deslizamiento del tren trasero (el reparto del par motor es de un 34 por ciento en las ruedas delanteras y un 66 en las traseras). El broche al buen comportamiento del 4x4 lo ponen unos frenos potentes y con buen tacto y una dirección rápida con un buen grado de asistencia.

El nuevo Sierra 4x4 es irresistible, pocos coches pueden mantener su ritmo endiablado sin perder los papeles y además ofrecer todas las ventajas de habitabilidad y espacio de un familiar. El Cosworth es un deportivo de pura raza disfrazado de familiar, es un auténtico lobo con piel de cordero.

Simonetta Garih  
Fotos: Ramón Rodríguez

**FICHA TÉCNICA**

**MOTOR:** Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado por una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.993 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 90,8 mm. Carrera: 77,0 mm. Compresión: 8,0 a 1. Potencia máxima: 220 CV(161,8 Kw) a 6.250 rpm. Par máximo: 29,6 mkg (290 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: Inyección Weber y turbocompresor Garret. Combustible: Gasolina con y sin plomo.

**TRANSMISION:** Tracción permanente a las cuatro ruedas. Diferencial central epicicloidial y trasero autobloqueante de acoplamiento viscoso. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco, mando por cable autoajustable. Velocidad en 1ª a

1.000 rpm: 8,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,8 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: Cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,5 vueltas. Diámetro de giro: 10,0 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos ventilados Antibloqueo de frenos: Si.

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente por columnas MacPherson, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, muelles helicoidales y estabilizadora.

**RUEDAS:** Neumáticos: 205/50 ZR 15. Llantas de aleación 7X15 pulgadas.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.350 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 l.

**CONSUMOS**

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 26 km/h de promedio.....	11,7
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo.....	7,8
En conducción rápida.....	18,2
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo.....	10,7
A 140 km/h de cruceo.....	10,9
A 180 km/h de cruceo.....	15,4
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km.....	10,5
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos.....	550

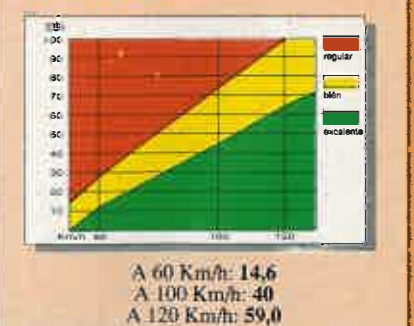
**PRESTACIONES**

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	Km/h.....	231,7
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m salida parada.....		14,7
1.000 m salida parada.....		26,9
De 0 a 100 km/h.....		6,6
Recorriendo (metros).....		111
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en 4ª.....		18,0
400 m desde 40 km/h en 5ª.....		21,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....		31,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....		36,8
De 80 a 120 km/h en 4ª.....		6,3
recorriendo (metros).....		177
De 80 a 120 km/h en 5ª.....		9,2
recorriendo (metros).....		254

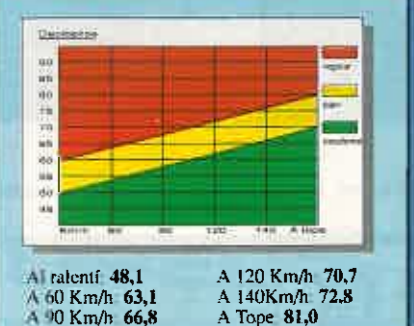
**EQUIPAMIENTO**

Cuentarrevoluciones.....	SI
Manómetro de aceite.....	NO
Termómetro de agua.....	SI
Indicador carga batería.....	NO
Ordenador de viaje.....	NO
Volante regulable.....	SI
Faros antiniebla.....	SI
Aire acondicionado.....	OP
Asiento regulable en altura.....	SI
Asientos regulables eléctrica.....	NO
Retrovisores regulables eléc.....	SI/SI
Mando a distancia.....	NO
Elevavinas eléctricos (D/T).....	SI/NO
Cierre centralizado.....	SI
Cinturones traseros.....	SI
Asiento posterior divisible.....	SI
Luz interior orientable.....	SI
Faros regulables desde dentro.....	NO

**FRENOS**



**SONORIDAD**



# VECTRA



Usted descubre realidades donde los demás sólo encuentran deseos.

Porque hay veces que el soñar no basta. La clave del Vectra es la diferencia. No decir nunca demasiado y descubrir que no es otro coche más. Tan sólo conocerlo.

Hemos creado una línea que dibuja el futuro. Un diseño que despierta la ambición. El más completo equipamiento y la gama más diversa. En diesel o gasolina, en 4 o 5 puertas, con versiones GL, deportivos GT, lujosos GLS y CD e insuperable el Vectra 2000 16 V, con sus 150 CV. de potencia.

Cumpla sus deseos.  
Porque hay realidades que marcan.  
La diferencia es Vectra.

\*Desde 1.913.000 Ptas.

*¡Opel mejor que nunca!*

\* Transporte, IVA y gastos de preentrega incluidos. Precio recomendado por el fabricante (Península y Baleares).



**OPEL** 

RESPALDADO POR GENERAL MOTORS.

LA GASOLINA SIN PLOMO  
CONTRA LA SUPER

# ALGO MAS QUE ECOLOGIA

97 Octanos  
CON PLOMO

**A FAVOR**

Amplia red de distribución en toda España.

Mejor rendimiento del motor

**EN CONTRA**

Incompatible con los catalizadores

Gases de escape más nocivos.



95 Octanos  
SIN PLOMO

**A FAVOR**

Precio dos pesetas más barato.

No expulsa plomo al ambiente por el escape.

**EN CONTRA**

Combustible muy volátil.

Peor arranque con el motor caliente o a alta temperatura ambiental.

**L**A reciente liberalización del precio de los combustibles y la posterior bajada del precio de la gasolina sin plomo, ha provocado un tremendo revuelo entre los automovilistas, que en este momento se encuentran un tanto confusos ante la falta de información que hay por parte de la administración en lo que se refiere a este tema. Por una parte está el desconocimiento de que coches pueden utilizar la llamada gasolina verde. Afortunadamente las diferentes marcas de automóviles y los medios de comunicación están informando sobre el tema. Por otro lado, el conductor desconfía de las posibles ventajas que le

puede aportar el uso continuado de este combustible en un coche no catalizado. Con la intención de aportar un poco de luz a todo este oscuro embrollo, Motor 16 ha realizado un estudio de tipo práctico sobre el uso de la gasolina sin plomo en coches sin catalizar. Para ello hemos buscado tres modelos con motores por debajo de los fatídicos 2.000 centímetros cúbicos que marcan la obligatoriedad de cumplir la norma anticontaminación y por lo tanto, y mientras no se descubra otro método, la necesidad de montar un catalizador. Entre la oferta nacional de coches que pueden utilizar indistintamente la gasolina convencional con plomo y la ga-

solina verde sin necesidad de intervención mecánica, escogimos un pequeño utilitario, el Peugeot 205 GR, un coche de tipo medio, el Renault 19 GTS, y una berlina de dos litros, el Ford Sierra 2.0 GL. Con los tres realizamos las mismas pruebas, que en términos generales arrojan como conclusión que el empleo de la gasolina sin plomo en coches sin catalizar, prácticamente no aporta ninguna ventaja al usuario y pocas, además de dudosas, al medio ambiente, puesto que sus depósitos y canalizaciones de combustible no están pensadas para las características de el nuevo combustible. La primera parte de la prueba consistió

en dar una utilización normal a los tres coches, con la salvedad de emplear exclusivamente gasolina sin plomo. En estas condiciones, dando al coche un uso normal, no se detectó en ninguno de los tres una pérdida de rendimiento apreciable por el conductor. El Ford Sierra acusó ligeramente el uso de esta gasolina con unas recuperaciones algo más perezosas. Sin embargo, en los aspectos que más se notó la utilización de la gasolina sin plomo, fueron de tipo práctico. Por una parte la escasa red de distribución de gasolina sin plomo nos obligaba a recurrir continuamente a la lista que publica periódicamente Campsa. ➤

Esta gasolina es mucho más volátil que la convencional, por lo que se aprecia el fuerte olor de la misma, sobre todo en esta época estival en la cual es habitual circular con las ventanillas abiertas y la elevada temperatura ambiental favorece la volatilización del combustible.

En este sentido hay que decir que un porcentaje muy elevado de la contaminación producida por un automóvil se produce por los hidrocarburos volátiles que

encontrar entre los gases de escape una gran cantidad de hidrocarburos aromáticos en estado puro.

Estos compuestos están considerados como nocivos para el hombre y los animales, tanto por inhalación, como por contacto y, además se especula con su posible incidencia en las enfermedades de tipo cancerígeno.

En los coches dotados de catalizador y en algunos que no lo llevan, el fabricante

### NORMAS SIN PLOMO

✓ **LOS** coches con catalizador, **SOLO** pueden utilizar gasolina sin plomo.

✓ **NO** todos los coches sin catalizador pueden emplear gasolina sin plomo. Es necesario consultar con el concesionario.

✓ **EN** algunos modelos, un simple reglaje en el encendido y en la alimentación posibilita el uso de la gasolina sin plomo, pero entonces el funcionamiento con gasolina convencional es peor.

✓ **PARTICULARMENTE** en los coches con mecánicas más antiguas, es conveniente que cada tres o cuatro depósitos de gasolina sin plomo, se realice un llenado con gasolina convencional.

✓ **ES** muy peligroso llevar gasolina en bidones que no estén específicamente pensados para ello.

✓ **ES** conveniente apurar el depósito antes de cambiar a gasolina sin plomo o viceversa.

✓ **HAY** que tener más precaución con la salida de los gases del depósito al abrir el tapón.

✓ **SI** al utilizar gasolina sin plomo se aprecian tirones o el típico ruidito de picado, es necesario acudir al concesionario para regular el encendido.



**GRAN PRECISION**  
Una vez más, el Correvit fue una ayuda inestimable para obtener datos fiables.

contienen los combustibles. Estos se vierten a la atmósfera desde el depósito de combustible, por los respiraderos del mismo, por las posibles fugas del circuito de alimentación o, mismamente, desde el carburador. En este sentido, la utilización de gasolina sin plomo en coches que no tienen dispositivos para contrarrestar este efecto llega a ser más perjudicial que la gasolina convencional, puesto que es mucho más volátil. Pero no sólo por la cantidad de hidrocarburos que quedan en la atmósfera, sino por la calidad de los mismos. La ausencia de plomo en la gasolina, se palia con la adición de benceno y benzopireno, que son hidrocarburos que tienen una gran resistencia a la temperatura sin que se produzca autoencendido.

Estos compuestos no son biodegradables y por sus características no son fácilmente controlables. Por esto es normal

ha previsto la utilización de este combustible, por lo que se han incluido elementos tales como filtros de carbón en los respiraderos del depósito de combustible, canalizaciones de combustible de alta seguridad y sistemas de inyección en los cuales es muy difícil que se produzca el paso de los gases a la atmósfera.

Otro de los puntos en los que el uso de la gasolina sin plomo afectó a los coches de la prueba, fue a la hora de arrancar con el motor en caliente. Los tres perdieron la facilidad para arrancar en estas condiciones. Este fenómeno se apreciaba con más claridad en el Renault 19 y en el Peugeot 205, puesto que ambos disponen de carburador. Al Ford Sierra le afectó en menor medida, y siempre que en condiciones de elevada temperatura se arrancara sin tocar el acelerador, las cosas iban bien, pero si se nos disparaba el pie derecho, el



motor se resistía durante algunos intentos a girar. Está claro que el sistema de inyección elimina parte de los inconvenientes.

Después de un periodo de pruebas en condiciones normales de tráfico abierto y uso cotidiano, pasamos a la medición precisa del rendimiento de los coches con cada uno de los combustibles. Para evitar al máximo la incidencia de factores externos, realizamos las pruebas en el circuito del Jarama, realizando una conducción absolutamente convencional, a una media de 70 kilómetros por hora y sin apurar las marchas ni llegar a superar los 120 kilómetros por hora en la recta. Con la ayuda del Correvit determinamos con exactitud el consumo en cada uno de los casos. Así mismo realizamos pruebas de aceleración y recuperación con los diferentes combustibles.

El estudio de los resultados de esta minuciosa prueba nos permite reafirmarnos



### VENTAJA AL GRANDE.

La gasolina verde empieza a ser económicamente interesante a partir de consumos medios por encima a los diez litros cada cien kilómetros.



en el hecho de que hoy por hoy el uso de gasolina sin plomo en coches no catalizados no aporta grandes ventajas a su conductor y si algunos inconvenientes, puesto que puede llegar a costar algunas pesetas más cada 100 kilómetros.

En los modelos más pequeños, Peugeot y Renault, se apreció un ligero aumento del consumo con la gasolina verde, cuya diferencia de precio no llega a resultar favorable, dada la austeridad de las cifras. En cambio, en el Ford Sierra, que dispone de un motor de más cilindrada y, por lo tanto consume más, las diferencias de consumo eran muy pequeñas, y económicamente aparece una ventaja a favor de la gasolina sin plomo de unas 16 pesetas cada cien kilómetros.

Lógicamente, cuanto más gaste un mo-

tor, más interesante será emplear este combustible.

Por lo que se refiere a aceleraciones y recuperaciones, el fenómeno es inverso. Los coches pequeños, apenas se vieron afectados por el nuevo combustible y las cifras del Correvit fueron casi idénticas con los dos combustibles. Después de repetir muchas veces las pruebas, tan sólo unas centésimas de segundo separaban a un combustible de otro. En cambio en el Sierra, se apreció una ligera pérdida tanto en recuperaciones como en aceleración, aunque la diferencia tampoco fue alarmante y generalmente inapreciable por un conductor normal.

La conclusión a todo este estudio hay que examinarla desde dos aspectos. Por un lado la cuestión medioambiental. En

efecto, el uso de esta gasolina evita el plomo en el ambiente, pero en los coches que no están preparados para utilizarla se produce una contaminación igualmente maligna. Por otra parte está el aspecto puramente económico, en el cual queda claro que tan sólo empieza a ser interesante el uso de gasolina verde en coches cuya cifras de consumo se sitúan por encima de los diez litros cada cien kilómetros.

Un tercer punto que tampoco hay que olvidar, es que salvo en los motores más modernos, desarrollados y pensado para utilizar combustibles ecológicos, la ausencia de plomo en las partes altas del motor puede llegar a perjudicar la longevidad del mismo.

Victor Piccione

### BALANCE FINAL

	FORD SIERRA		PEUGEOT 205		RENAULT 19	
	CON PLOMO	SIN PLOMO	CON PLOMO	SIN PLOMO	CON PLOMO	SIN PLOMO
CONSUMO EN CIRCUITO MIXTO (KM / H)	10,26	10,32	7,10	7,35	7,72	8,04
ACELERACIÓN DE 0 A 100 KM / H	10,31	10,34	10,54	14,38	12,11	12,25
RECUPERACIÓN 400M EN 4º DESDE 40 KM/H (SG)	18,11	18,45	20,49	20,48	19,80	19,80
GASTO CADA 100 KM (PTAS)	45 821	34 805	34 568	34 573	34 616	34 624

# Hay quien sigue las tendencias. Y hay quien las marca.

Hay personas que destacan. Que no siguen las tendencias, las marcan. Y a la hora de elegir siempre buscan lo mejor.

Para ellos un concepto de coche que identifica a quienes van por delante.

Con una personalidad que suena rotunda en la potencia de sus motores de 5 cilindros a inyección Digifant.

Con una tecnología de hasta 20 válvulas y un empuje de hasta 160 CV que miden sobre la marcha el aplomo de la amplia gama Audi 90.

Que permite disfrutar de serie, en todos los modelos, de las prestaciones más elevadas y del más alto nivel de equipamiento. Como el tacto firme de la dirección asistida. Las ventajas de la tracción delantera. Y la tranquilidad del sistema exclusivo Procon-ten.



Con un temperamento que, en la versión 20 V, pone a sus pies la reacción precisa del siste-

ma de frenos ABS. Y la posibilidad de equipar la tracción total permanente quattro, para multiplicar por mucho el placer de la conducción.

Con una elegancia que se respira desde los cuatro costados.

Y que colma los deseos de quienes persiguen el más puro espíritu deportivo con el equipamiento Sport Pack. Spoiler de aluminio, suspensión rebajada, llantas de aleación e instrumentación adicional.

Y es que aún quedan personas que, al volante, exigen ver satisfechos hasta los mínimos detalles. Con un estilo muy propio.



Audi 90 E	: 136 CV.
Audi 90 quattro	: 136 CV.
Audi 90 20 V	: 160 CV.
Audi 90 20 V quattro	: 160 CV. (*)

(Sport Pack disponible en todas las versiones)

**Equipamiento de serie (\*):** Motor inyección Digifant. Sistema Procon-ten. ABS. Dirección asistida. Aire acondicionado. Auto-Check Control. Cierre centralizado. Espejos retrovisores térmicos y eléctricos. Elevalunas eléctricos en las 4 puertas. Tapicería Velours. Asientos anteriores y posteriores con reposacabezas. Asientos delanteros deportivos (el del conductor regulable en altura). Volante y palanca de cambios forrados de cuero. Llantas de aleación 6Jx14. Neumáticos 195/69 VR 14. Spoiler trasero en color carrocería. Faros antiniebla.

#### Audi 90 20 V

Potencia máxima (CV/r.p.m.)	160/6200
Par máximo (Nm/r.p.m.)	200/4500
Aceleración (0-80/0-100 km./h.)	6,0/9,0
Velocidad máxima (km./h.)	215
Frenos	ABS

**Desde 3.046.000 pts. P.V.P. recomendado**  
(IVA y transporte incluidos)

En su concesionario  
Volkswagen / Audi.



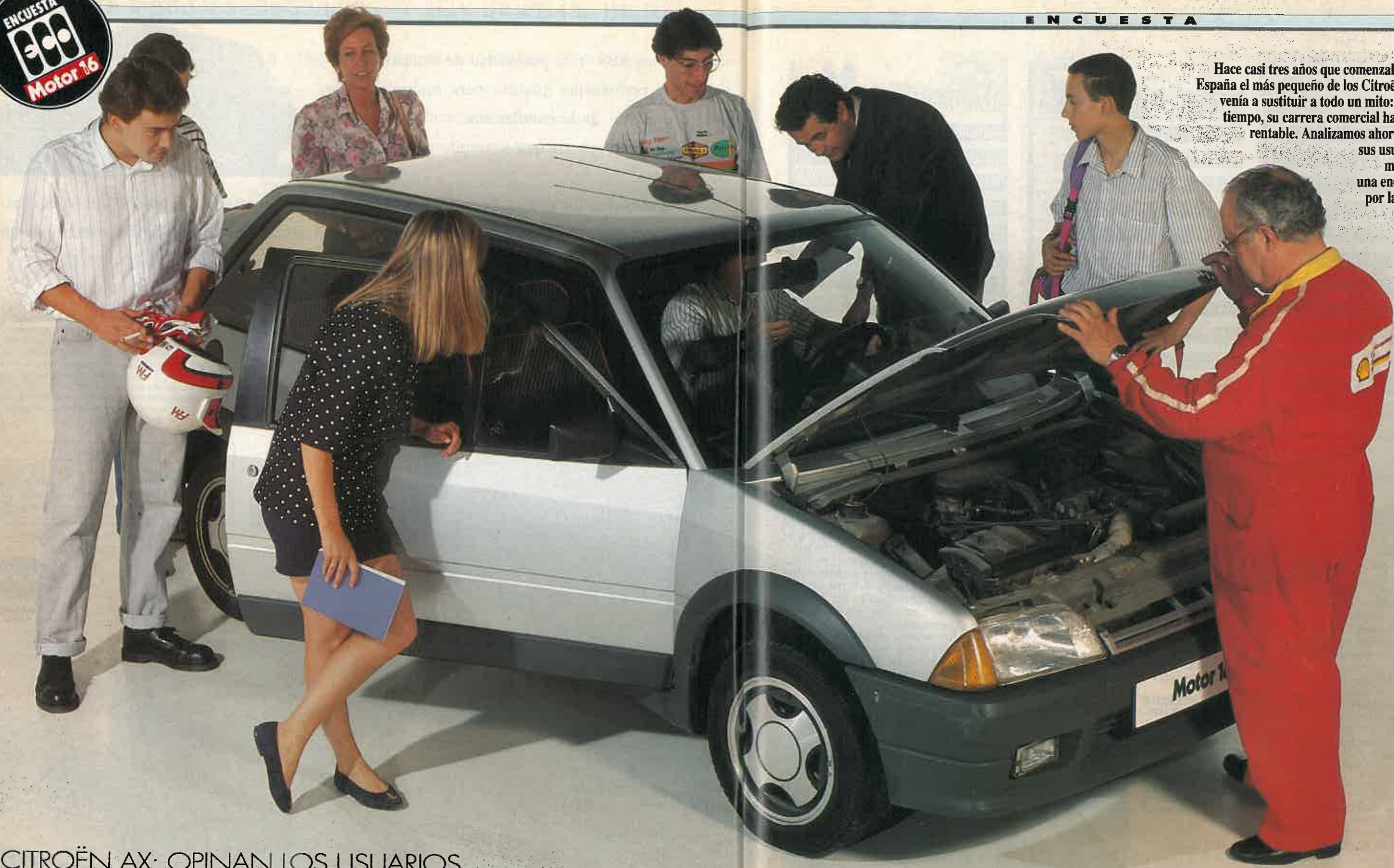
A la vanguardia  
de la técnica.



Audi 90

quattro 20V

Hace casi tres años que comenzaba a venderse en España el más pequeño de los Citroën; un coche que venía a sustituir a todo un mito: el 2 CV. En este tiempo, su carrera comercial ha sido brillante y rentable. Analizamos ahora la opinión que sus usuarios tienen del modelo, mediante una encuesta realizada por la empresa ECO.



CITROËN AX: OPINAN LOS USUARIOS

**CITROËN  
MEJORA SU IMAGEN**

**L**A encuesta se ha realizado en las principales áreas metropolitanas del país: Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, Sevilla y Gijón, mediante entrevista personal con cuestionario semiestructurado. Se realizaron 259 entrevistas, lo que determina un margen de error del 6,3 por ciento, con un nivel de confianza del 95,5 por ciento en el caso más desfavorable. La encuesta ha sido realizada por Eco Consulting SA, miembro de Aneimo, en exclusiva para MOTOR 16.

Analizando la muestra, aparecen algunos hechos significativos. En primer lugar, el elevado número de mujeres propietarias: un 30,1 por ciento. Esto nos permite afirmar que el AX es un coche favorablemente aceptado por las mujeres. Además, por mujeres jóvenes. Porque casi la mitad de sus usuarios tienen menos

## CONSUMO CIUDAD



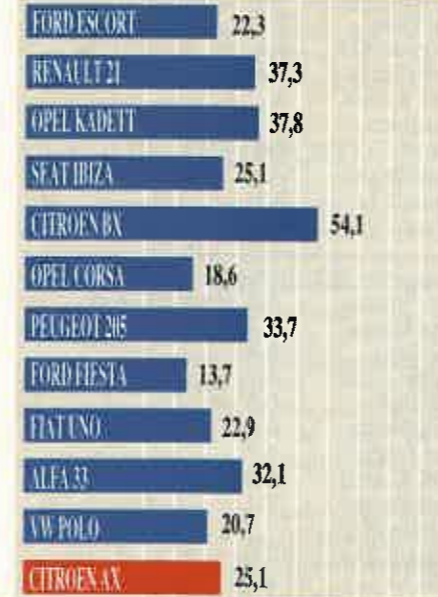
## CONSUMO CARRETERA



## TRATO EN TALLERES



## ESTABILIDAD SEGURIDAD



de 29 años; exactamente el 43,2 por ciento. Sólo un 9,7 por ciento tienen más de 55 años.

## GRADO DE SATISFACCION

No descubrimos ningún secreto si decimos que, hasta hace pocos años, los clientes de Citroën se mostraban polarizados hacia dos extremos: los fervientemente partidarios y los violentamente detractores. Esta situación, no muy ventajosa para cualquier marca, va poco a poco desapareciendo. Y va desapareciendo porque día a día, los usuarios de los Citroën se encuentran especialmente satisfechos con su compra.

Fue este cambio un fenómeno que se puso de manifiesto en la encuesta realizada sobre el Citroën BX hace ya cerca de dos años y que ahora se corrobora. Es más, si el grado de satisfacción del BX era de 8,0 (sobre un máximo de 10), en el AX, un coche teóricamente inferior, se supera la nota del modelo más grande. Con un excelente 8,1 de nota media, el AX supera a competidores como el Seat Ibiza (7,6), Peugeot 205 (8,0) o Fiat Uno (8,0), empatando con el Volkswagen Polo y sólo siendo superado por el Opel Corsa que con un total de 8,5 puntos es el coche más apreciado por sus compradores de entre los 12 modelos encuestados hasta la fecha.

Tan importante (o más) como encontrar muchos clientes satisfechos, es tener pocos descontentos. Digamos que entre sus usuarios, sólo el 0,8 por ciento de los encuestados ha manifestado encontrarse nada satisfecho. Este valor, comparado con otros modelos encuestados ofrece el siguiente panorama:

## Usuarios nada satisfechos:

Opel Kadett	0,0 %
Opel Corsa	0,3 %
Ford Fiesta	0,4 %
Citroën AX	0,8 %
VW Polo	0,8 %
Ford Escort	1,5 %
Fiat Uno	2,0 %
Renault 21	2,4 %
Alfa 33	2,7 %
Seat Ibiza	2,9 %
Peugeot 205	2,9 %
Citroën BX	3,7 %

Como se ve, el AX se encuentra entre los mejores y sobre todo, alejadísimo del BX, lo que pone de manifiesto la evolu-

## VOCACION FAMILIAR.

Según se desprende de la encuesta, el Citroën AX es especialmente apreciado por el público femenino y carácter eminentemente familiar.



ción de la marca en este sentido.

## FIABILIDAD MECANICA

Es difícil pensar que los responsables del lanzamiento del AX intuyesen el excelente grado de fiabilidad mecánica que el pequeño Citroën ha alcanzado. Es más, dudamos muy mucho de que el público en general sea consciente de este salto cualitativo y cuantitativo de la marca. Harían bien sus responsables en dar a conocer este hecho irrefutable, puesto de manifiesto en la encuesta.

Porque lo cierto es que una nota media de 8,2 puntos (sobre 10) significa colocarse claramente entre los mejores. Comparado con otros modelos, el AX se sitúa

en la siguiente posición:

## Fiabilidad mecánica:

Opel Kadett	8,5 puntos sobre 10
Opel Corsa	8,4
Renault 21	8,3
Citroën AX	8,2
VW Polo	8,1
Fiat Uno	8,1
Citroën BX	8,0
Peugeot 205	7,9
Ford Fiesta	7,9
Alfa 33	7,7
Seat Ibiza	7,7
Ford Escort	7,6

Sólo pues se ve superado por los dos «intocables» Opel y por el Renault 21, un coche de una categoría superior. Sus rivales «naturales», con la excepción del Corsa, son derrotados por el Citroën en este concepto.

Y volviendo la oración por pasiva, los usuarios claramente descontentos con el modelo, los que califican como «muy mala» (la fiabilidad mecánica) no son más que el 2,4 por ciento. Frente a otros modelos, este es el baremo:

## Fiabilidad mecánica muy mala:

Opel Kadett	0,0 %
Opel Corsa	0,3 %
Ford Fiesta	0,8 %
VW Polo	1,1 %
Citroën AX	1,2 %
Fiat Uno	1,2 %
Renault 21	1,6 %
Alfa 33	1,6 %
Citroën BX	1,9 %
Ford Escort	2,2 %
Peugeot 205	2,2 %
Seat Ibiza	2,6 %

De nuevo los germanos en cabeza e inmediatamente detrás, el modesto gallego. Los problemas mecánicos más frecuentemente detectados por sus usuarios son los siguientes:

## Problemas más detectados:

Escape	7,3 %
Frenos	6,9 %
Carburador	4,6 %
Caja cambios	3,9 %
Dirección	3,1 %
Embrague	2,4 %
Refrigeración	1,5 %

No todos los modelos de AX (tres motorizaciones diferentes) manifiestan los mismos problemas. Así, los problemas que afectan al motor son más frecuentes en la versión de 1.360 cc. y los de escape, a los del motor de 1.124 cc. Los conductores más jóvenes son los que aprecian más problemas de frenos, mientras que para los mayores, es la caja de cambios la que ofrece más fragilidad.

## EL CITROËN AX EN MOTOR 16

En más de una docena de ocasiones, los diferentes modelos del AX han sido sometidos a pruebas, individuales o comparativas, por parte de esta publicación. El pequeño Citroën ha sido el sujeto en más de cien páginas, en las que, entre otras cosas, se ha dicho:

«En un momento dado [los coches de reducidas dimensiones] son válidos para realizar recorridos por carretera. En estas circunstancias, el Citroën AX es muy superior a todos sus rivales. Su motor, de concepción muy moderna, es el que tiene la mayor cilindrada de todos y por lo tanto, el que ofrece las mejores prestaciones.» (Prueba comparativa del AX 11 frente a sus rivales).



## 15.000 KMS SIN PROBLEMAS.

El AX, como tantos otros modelos, también fue sometido en su día a una prueba exhaustiva de larga duración, recorriendo con un modelo 11 RE quince mil kilómetros y analizando posteriormente su estado mecánico.

En cuanto a los aspectos que ofrecen mayor grado de satisfacción, cabe señalar los siguientes:

## Mayor grado de satisfacción:

Consumos bajos	37,8 %
Concepción del motor	17,4 %
Manejabilidad	16,2 %
Velocidad punta	15,1 %
Línea, estética	14,7 %
Confort	14,3 %
Aceleración	11,2 %
Robustez del motor	9,7 %
Robustez en general	5,0 %

Para nadie es un secreto que los consumos del pequeño (y ligero) Citroën AX son una de sus bazas más apreciadas. Las versiones con motor diesel son relativamente recientes, por lo que, con poca antigüedad en el mercado, no ha sido tenido en cuenta en la encuesta, porque de otro modo, hubiese salido aún más beneficia-

«A lo largo de la prueba [15.000 kilómetros con el AX] y una vez realizado el desmontaje del vehículo se han encontrado varios puntos débiles. Todos ellos tienen una característica en común y es su poca transcendencia para la buena marcha del modelo, pero debe cuidarse con mayor esmero la terminación para que los usuarios no tomen una mala imagen de la marca.

Los materiales empleados son todos de muy buena calidad y al motor se accede sin dificultades para realizar cualquier reparación. Este motor hay que reseñar que no presentó la más mínima pega en el tiempo que ha durado el ensayo y el rendimiento se ha podido comprobar que seguía siendo perfecto al final de la prueba.»



do. Los que valoran el consumo bajo son especialmente los usuarios de las versiones de 1,1 litros mientras que el grupo de más edad lo que valora muy especialmente es su manejabilidad en el tráfico urbano.

En la parte contraria, los aspectos que menos gustan a sus usuarios son:

#### Más insatisfacción:

Ruidos y vibraciones	12,4 %
Acabado exterior	12,0 %
Acabado interior	10,8 %
Frenos	9,3 %
Inestabilidad	8,1 %
Robustez, chapa	6,9 %
Consumos elevados	5,8 %
Suspensión	3,5 %

El 5,8 por ciento de usuarios descontentos con los consumos vuelve a poner de manifiesto que en materia de automóviles, nunca hay unanimidad absoluta.

#### CONSUMOS

Ya en las pruebas realizadas por Motor 16 se puso de manifiesto que los AX son coches realmente parcos en el consumo. Pues bien, sus usuarios opinan exactamente lo mismo. En circulación urbana, el 85,3 por ciento de los encuestados consideran los consumos como normales o bajos y este porcentaje alcanza nada menos que el 96,2 por ciento cuando enju-



cian los consumos en carretera. El promedio de consumo se fija para el Citroën AX en 7,4 litros/100 Km en ciudad y 5,8 litros/100 Km en carretera. Respecto a otros modelos encuestados, la posición del AX no podía ser mejor: la de líder ab-

soluta en ciudad y carretera.

#### Consumos en ciudad:

Citroën AX	7,4 litros/100 Km
Opel Corsa	7,7
Fiat Uno	8,0
VW Polo	8,1
Peugeot 205	8,1
Ford Fiesta	8,4
Opel Kadett	8,7
Seat Ibiza	8,8
Citroën BX	9,0
Ford Escort	9,5
Renault 21	9,9
Alfa 33	10,2

#### Consumos en carretera:

Citroën Ax	5,8 litros/100 Km
Opel Corsa	6,1
Fiat Uno	6,4
Peugeot 205	6,4
VW Polo	6,5
Ford Fiesta	6,6
Seat Ibiza	6,7
Opel Kadett	6,9
Ford Escort	7,1
Citroën BX	7,2
Renault 21	7,4
Alfa 33	8,0

Son los usuarios de los AX con motor 1,1 los que consideran los consumos más bajos, aunque no hay grandes diferencias con respecto a los que utilizan el motor 1,4. Como para todo hay quien opine lo

contrario, mencionemos que el 2,7 por ciento de los usuarios consideran que el AX tiene unos consumos altos. Este porcentaje de descontentos es el más bajo de cuantos se han encuestado y hay tres modelos en los que los que una parte considerable de sus usuarios creen que es muy alto: el 23,3 por ciento en el Alfa 33; el 11,7 por ciento en el Ford Escort y el 11,1 en el Seat Ibiza.

#### ESTABILIDAD Y CONFORT

Una vez más nos encontramos con que la opinión de los usuarios sobre la estabilidad de su vehículo ofrece las cifras más dispersas. Lo cierto es que es éste un factor no cuantitativamente verificable, sobre el que las opiniones son siempre subjetivas. No hay un aparato para medir la estabilidad o, para ser más precisos, no está al alcance de los conductores conocer verdaderamente el nivel de agarre de su vehículo. Por tanto, cuanto siente, es siempre muy relativo.

Hasta la fecha y tras cuatro años de encuestas, los valores que daban los usuarios del Citroën BX eran claramente superiores a la media. Esta situación no ha cambiado. Respecto al AX, la encuesta nos da los siguientes valores, expresados en el porcentaje que se inclina hacia una respuesta:

Muy buena,	25,1 %
Buena,	56,4 %
Regular,	17,0 %
Mala,	1,5 %

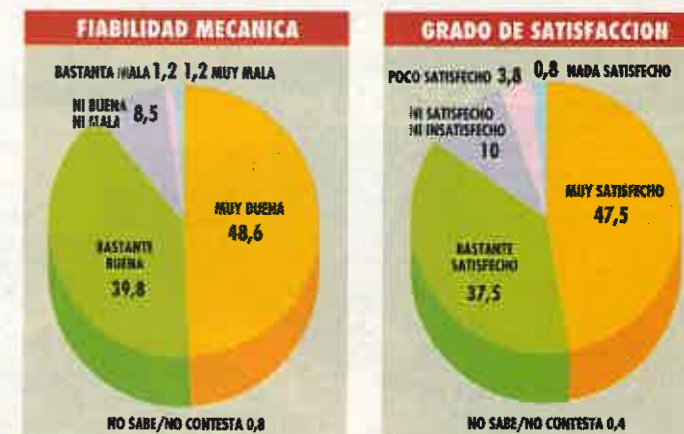
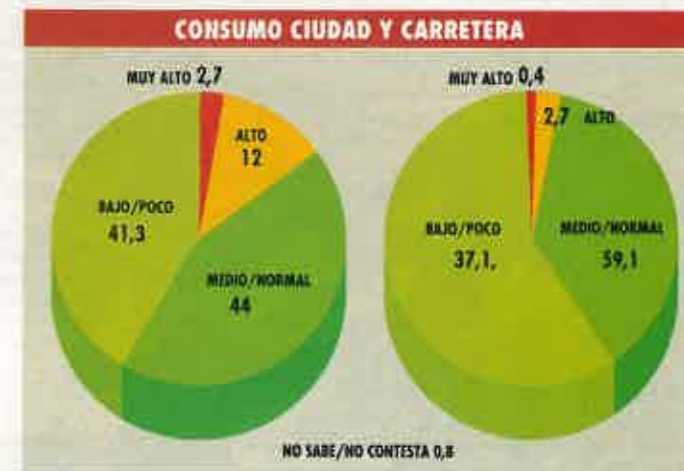
Entre las dos primeras respuestas, nos encontramos con el 81,5 por ciento de los usuarios, una posición baja. No es este el punto fuerte del pequeño Citroën:

#### Estabilidad buena o muy buena:

Citroën BX	97,1 %
Opel Kadett	95,6 %
Renault 21	92,9 %
Peugeot 205	92,7 %
Alfa 33	90,0 %
Seat Ibiza	86,7 %
Fiat Uno	86,4 %
VW Polo	83,4 %
Opel Corsa	82,6 %
Citroën AX	82,5 %
Ford Escort	80,7 %
Ford Fiesta	67,1 %

Aunque a menudo son factores opuestos, son muchos los conductores que no acaban de diferenciar ambos conceptos, valorándolos casi por igual. Lo cierto es que, por lo general, un coche de buen comportamiento es difícil que sea confortable y en acertar en este compromiso estriba la calidad de unas suspensiones. Pero bueno, aquí están los resultados a la pregunta sobre el confort, expresados en los mismos valores que la anterior:

Muy bueno	17,0 %
Bueno	60,0 %
Regular	20,1 %
Malo	2,7 %



**D**ía a día, los usuarios de Citroën se encuentran más satisfechos con su compra

La posición relativa del AX en la suma de los dos primeros valores (confort bueno o muy bueno), nos ofrece el siguiente balance:

#### Confort bueno o muy bueno:

Citroën BX	96,6 %
Renault 21	94,9 %
Seat Ibiza	86,4 %
Ford Escort	83,3 %
Opel Kadett	82,6 %
Peugeot 205	81,0 %
Alfa 33	80,5 %
Fiat Uno	79,1 %
Citroën AX	77,2 %
Opel Corsa	71,1 %
VW Polo	65,0 %
Ford Fiesta	62,9 %

Es curioso constatar que los más benévolutos, tanto con la estabilidad como con el confort, son los usuarios de más edad, con un porcentaje del 86,3. Por el contrario, los más jóvenes son muy exigentes en el aspecto de la estabilidad, lo mismo que quienes poseen las versiones con motor 1.360 cc.

#### SERVICIO POSVENTA

Esperábamos con verdadero interés los resultados de la encuesta, que se engloban en cuatro grandes apartados:

- A) Estado del coche en el momento de la entrega  
B) Eficacia del servicio de asistencia,

tanto antes como después del periodo de garantía.

C) Trato recibido por los clientes en los talleres oficiales

D) Calidad de los trabajos realizados en los talleres oficiales.

Respecto al primer apartado, el del estado del coche en la entrega, el resultado es bastante esperanzador. Por ser Citroën un caso bastante específico, vamos a comparar los datos del AX con los del Citroën BX (realizada hace dos años) y con los de la media de los restantes coches encuestados:

	AX	BX	Otros
Perfecto estado	62,5	58,0	60,0
Buen estado	29,3	29,4	33,0
Ni bueno ni malo	3,9	4,3	5,1
Bastante mal	2,7	0,9	1,2
Muy mal	0,8	1,4	0,6

Como se ve, respecto al BX (en teoría deberían ofrecer respuestas idénticas o casi idénticas), el AX no sólo ha mejorado bastante, sino que incluso se pone por encima de la media, aunque la minoría descontenta es aún más numerosa que en el conjunto de las otras marcas.

De todas maneras, estos usuarios que manifiestan su descontento constituyen un número muy pequeño de compradores: menos del uno por ciento.

En este concepto, la puntuación media del AX es de 8,7 puntos sobre un máximo

#### LA OPINION DEL FABRICANTE

**S**OBRE algunos aspectos de los resultados de la encuesta, MOTOR 16 ha querido preguntar su opinión al fabricante del modelo. El Director Comercial de Citroën Hispania, Emilio Arteaga, contesta así a nuestras preguntas.

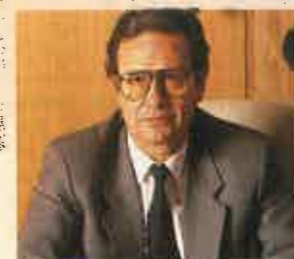
**M-16.- El AX es especialmente aceptado por su fiabilidad mecánica. Sorprende el hecho que el AX esté mejor valorado que su hermano mayor, el BX.**

Citroën - El AX es un modelo más reciente que el BX, por lo que se ha visto favorecido por las últimas innovaciones tecnológicas. Por otra parte, también el BX ha ido evolucionando e incorporando los últimos adelantos, por esta razón, según encuestas periódicas que nosotros realizamos, la satisfacción del cliente del BX ha ido aumentando hasta situarse al mismo nivel que la de los clientes del AX.

**M-16.- Los dos modelos de Citroën ocupan las dos primeras posiciones en lo que a grado de eficacia de la garantía se refiere. ¿Cuáles son estas garantías, que originan una valoración tan positiva? ¿Se tienen datos parecidos respecto a la garantía de Citroën en otros países europeos?**

Citroën.- Todos los modelos nue-

vos de Citroën vendidos a través de la Red de Concesionarios oficiales de la marca en España están garantizados por un periodo de un año, cubriendo el importe de los materiales y la mano de obra necesaria para reparar o sustituir piezas defectuosas de origen. Asimismo ofrece de forma totalmente gratuita a sus clientes el servicio «Citroën 24 Horas al día» y «Citroën Asistencia». El primero es un servicio de urgencia que incluye la reparación «in situ», si fuera posible o el traslado al punto de la red más próximo. El «Servicio Citroën» incluye el pago de billetes de avión, etc. para los casos en que fuera necesario la inmovilización del vehículo averiado y siempre que la avería se produjera a más de 50 kilómetros del domicilio habitual del propietario. Para aquellos modelos provistos de suspensiones hidroneumáticas, como es el ca-



Emilio Arteaga, Director Comercial de Citroën Hispania

so del BX, amplía la duración de la garantía de los órganos constitutivos de ésta, de 12 a 24 meses, con el límite máximo de 100.000 Kms.

Por último, Citroën, aunque los vehículos se encuentran fuera del periodo de garantía, somete a examen las posibles averías que estos puedan sufrir posteriormente y, según los casos, puede participar económicamente en las reparaciones. Por otra parte, las garantías que ofrece Citroën en España son similares a las del resto de Europa.

**M-16.- Citroën ha previsto el lanzamiento de un modelo nuevo. ¿de qué manera se recoge la experiencia del AX y su positiva aceptación general?**

Citroën -La creación de cada modelo se ve beneficiada por la experiencia adquirida en el lanzamiento de modelos anteriores. En el nuevo Citroën se están teniendo en cuenta los puntos fuertes del AX (prestaciones, consumos y fiabilidad mecánica), pero también los de otros modelos de la marca. Esta es la razón por la que confiamos plenamente en su éxito futuro. Lo cierto es que las inversiones previstas son muy importantes. «Automobiles Citroën» es la primera marca del mundo en porcentaje de inversiones sobre cifra de negocios, rozando el 11 por cien.

de 10, que frente a los otros coches previamente encuestados configura el siguiente baremo:

Estado del coche en la entrega:	
Opel Corsa	9,0 sobre 10
Renault 21	9,0
VW Polo	8,8
Citroën AX	8,7
Citroën BX	8,7
Ford Escort	8,7
Opel Kadett	8,7
Ford Fiesta	8,6
Peugeot 205	8,6
Alfa 33	8,5
Seat Ibiza	8,4
Fiat Uno	8,4

Las diferencias son, no obstante, muy pequeñas, lo que pone de manifiesto que ya todos los fabricantes cuidan este punto con meticulosidad germana.

Ya constituyó una sorpresa el buen nivel de eficiencia logrado por la garantía de Citroën. Hay que reconocer que, si no ha sido una marca caracterizada por su nivel de terminación, al menos sus clientes se muestran satisfechos de cómo les han solucionado los problemas. La eficacia del servicio postventa merece los siguientes porcentajes de valoración por los clientes:

	En garantía	Después de garantía
Muy buena	22,0	16,6
Buena	49,8	42,5
Regular	15,8	17,8
Mala	7,7	5,8

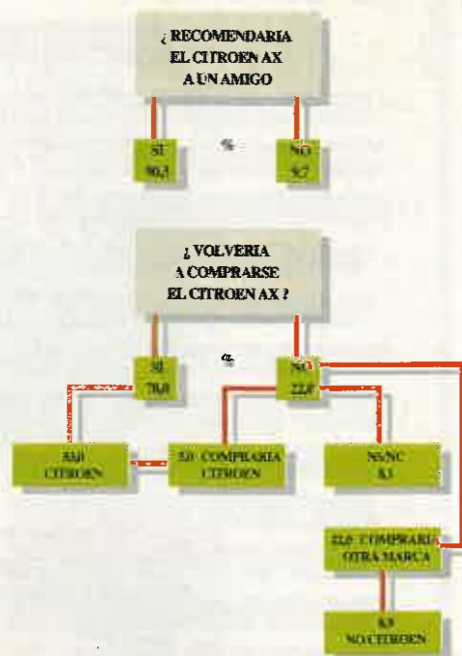
Que casi la cuarta parte de los clientes consideren la garantía como muy buena, es poco frecuente. Estos son los datos de otros modelos:

Califican muy buena la garantía:	
Citroën AX	22,0 %
Citroën BX	19,7 %
Ford Escort	19,3 %
Renault 21	16,9 %
Opel Corsa	15,7 %
Alfa 33	14,9 %
Peugeot 205	13,6 %
Fiat Uno	12,9 %
Opel Kadett	12,6 %
VW Polo	11,7 %
Ford Fiesta	11,3 %
Seat Ibiza	10,7 %

Aquí sí hay verdaderamente diferencias entre marcas y modelos y destaca la posición de Citroën. Lo cierto es que el proyecto «Usted Primero» presentado hace algunos años y que buscaba precisamente mirar la asistencia a los clientes, parece que ha funcionado con brillantez.

La valoración posterior a la garantía es muy similar, con el siguiente cuadro de los modelos:

Eficacia post-garantía:	
Citroën AX	20,1 %
Renault 21	16,9 %
Opel Corsa	14,8 %
Citroën BX	13,7 %
Ford Escort	12,1 %



Opel Kadett	12,0 %
Peugeot 205	10,9 %
Alfa 33	10,3 %
Fiat Uno	9,2 %
VW Polo	8,8 %
Seat Ibiza	7,6 %
Ford Fiesta	7,0 %

La calidad en el trato en los talleres sigue la misma tónica, con el AX en la mejor consideración por parte del público. Así, la consideración de los usuarios es la siguiente:

Calidad excelente	18,9 %
Buena, normal	56,8 %
Regular	9,7 %
Mala	5,0 %
No sabe	10,5 %

La suma de los dos primeros conceptos, el porcentaje de clientes que se muestran muy satisfechos o simplemente satisfechos con el trato recibido en los talleres de la marca, es de nada menos que el 75,7 por ciento, uno de los valores más altos de las encuestas:

#### Calidad de trato en talleres

Renault 21	76,1 %
Citroën AX	75,7 %
Citroën BX	75,4 %
Fiat Uno	73,9 %
Alfa 33	73,3 %
Peugeot 205	73,2 %
Opel Corsa	71,2 %
Ford Escort	70,9 %
Opel Kadett	70,2 %
Ford Fiesta	68,4 %
Seat Ibiza	67,5 %
VW Polo	66,6 %

El cuarto y último aspecto analizado en este apartado se refiere a la calidad de los trabajos. Aquí la excelente posición del AX vista en el concepto anterior no se repite, pero el pequeño Citroën sigue ocupando puestos de privilegio:

Muy buena calidad	10,8 %
Buena	56,4 %
Regular	10,8 %
Mala	7,3 %

Este 10,8 por ciento que califican como muy buena la calidad de los trabajos es una de las notas más altas de cuantas se han otorgado, sólo superada por el 15,7 del Renault 21 y el 11,3 del Opel Kadett.

#### RECOMENDACIONES

Finalmente, queda el capítulo en que se analiza si los usuarios recomendarían a sus amigos o familiares más próximos la compra de un Citroën AX.

El 90,3 por ciento de los encuestados recomendarían sin matices la compra de un AX. Este valor, respecto a otros coches es muy alto:

#### Recomendarían la compra a un amigo

Opel Kadett	95,0 %
Opel Corsa	94,3 %
Citroën AX	90,3 %
VW Polo	89,8 %
Renault 21	89,0 %
Peugeot 205	88,6 %
Citroën BX	87,8 %
Fiat Uno	87,1 %
Ford Escort	85,6 %
Ford Fiesta	83,6 %
Seat Ibiza	82,4 %
Alfa 33	79,8 %

Una vez más, el Citroën AX se sitúa justo detrás de los inalcanzables (hasta la fecha) Opel, cuya aceptación por parte del público español es verdaderamente notable.

Otra pregunta realizada en la encuesta es si el usuario volvería a comprarse otro AX. Pues bien, el 78,0 por ciento volvería a comprárselo, un porcentaje también muy alto, sólo superado por el Opel Corsa (86,9 %), Renault 21 (86,3 %) y el Opel Kadett (85,3 %).

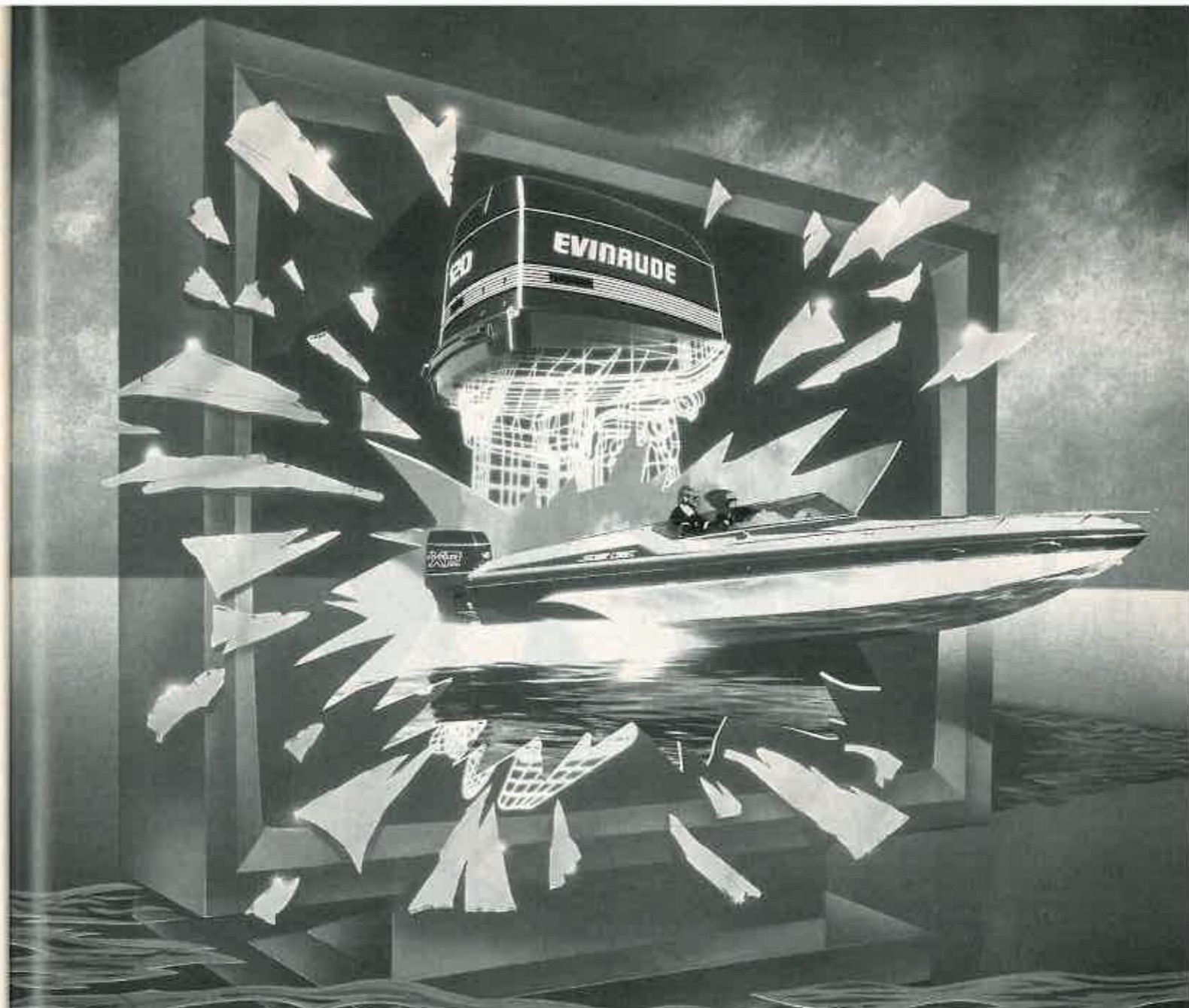
Entre los que no volverían a comprarse un AX, el 5 por ciento se comprarían otro modelo Citroën, por lo que la suma con los anteriores nos da un porcentaje del 83,0 que repetirían marca. Hace dos años, haciendo la misma pregunta a los usuarios del BX, los fieles a la marca eran el 70,7 por ciento.

No es mala tarjeta de visita para el AX el haber conseguido aumentar el grado de fidelidad a Citroën en más de un 10 por ciento y no hay conclusión más reveladora que esta para finalizar este análisis de la encuesta.

Jose María Cernuda

#### FICHA TÉCNICA

Universo: usuarios de Citroën AX, comprado nuevo, con fecha posterior al 1 de abril de 1988.  
Muestra: 259 entrevistas realizadas en las principales áreas metropolitanas del país: Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, Sevilla y Gijón.  
Metodología: entrevista personal mediante cuestionario semiestructurado.  
Fichas de campo: entre el 15 y el 19 de mayo de 1989.  
Margen de error: ±6,3 por ciento con un nivel de confianza del 95,5 por ciento en el caso más desfavorable de una posibilidad 50/50.  
Realización: ECO COG3  
NSULTING, SA, miembro de Aneuro, en exclusiva para el Grupo 16



# Aquí está el futuro de la tecnología en FUERABORDAS...

**EVINRUDE**  
FUERA BORDAS

Los motores EVINRUDE rompen con todas las ideas admitidas sobre el diseño de motores FUERABORDAS y fijan las normas únicas.

Para potencia. Para velocidad. Para rendimiento.

El rendimiento del futuro, hoy.

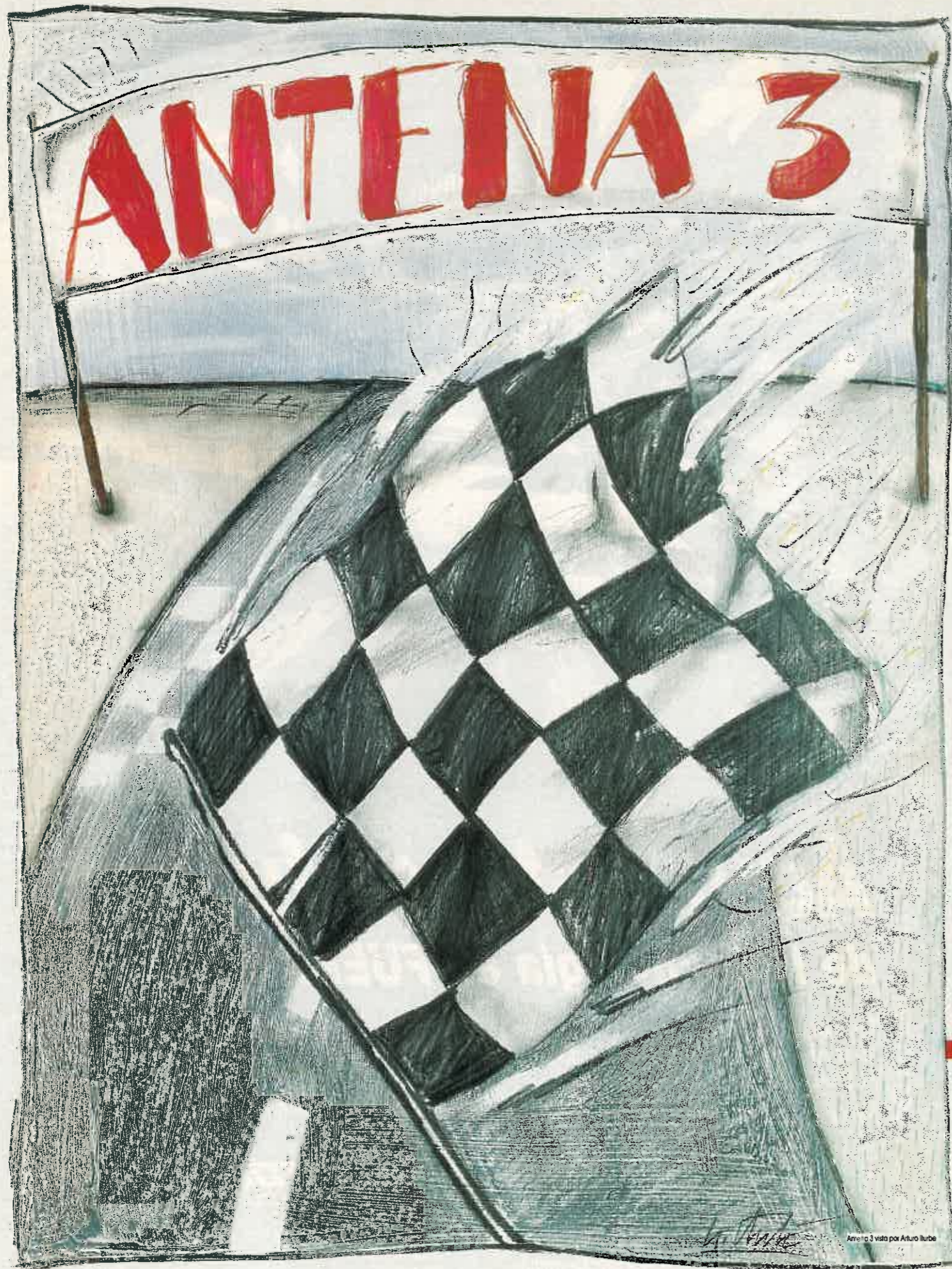
La tendencia de última hora, garantiza gran aceleración y velocidad máxima, colocándole así a Ud. y a su EVINRUDE donde deben estar. Por delante de los demás.

**MOTORMASO**  
DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA

Con EVINRUDE dispone de una amplia gama de motores desde 2 a 300 HP.

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

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



Antena 3 visto por Arturo Ilube

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



LA RADIO BIEN HECHA

## HONDA VFR 750 F

# MAXIMA EVOLUCION

La cuarta versión de este modelo es sin lugar a dudas una moto super equilibrada y de avanzadas soluciones tecnológicas. Una de las motos prototipo del segmento de sport-turismo que cuenta con gran número de adeptos.

**H**ONDA comercializa una amplia gama de motocicletas de cilindrada media-alta, con motores en línea como las CBR de excelentes prestaciones. Sin embargo el motor en V parece ser el preferido por los técnicos del fabricante japonés. Dos son los modelos en la cilindrada de 750 que se comercializan en la actualidad, la super deportiva RC-30, que ha demostrado su potencial conquistando los dos últimos años el Campeonato del Mundo de Super Bikes, y esta VFR F con la que comparte algunas soluciones técnicas, pero con una filosofía de uso más amplia.

### MECANICA ★★★★★

La nueva versión 90 ha experimentado una profunda revisión en sus órganos mecánicos. El tradicional motor Honda VF ha sido reformado para adecuarlo a las necesidades de un sport-turismo con pretensiones de alto nivel. Aunque el modelo anterior ya ofrecía un excelente rendimiento con sus 105 caballos, en el modelo actual la cifra se ha rebajado a los 100 CV, que parecen ser el tope acordado para este tipo de modelos. Sin embargo el rendimiento no ha sido ni mucho menos reducido, puesto que la disminución de peso desde los 242 Kilogramos de la versión 89 hasta los 216 de la actual equilibran la relación peso potencia. Por otra parte, la potencia máxima llega ahora a un régimen inferior con lo que aumenta la fiabilidad. Se ha buscado la optimización de la potencia y además procurando inscribirse en las tendencias de baja contaminación. Las nuevas pastillas de reglaje de válvulas amplían el tiempo de verificación hasta los 30.000 kilómetros, haciendo más cómodo el mantenimiento.

Ha variado también el diseño del escape, ahora un cuatro en uno de aspecto más compacto y deportivo que cuenta además con un ingenioso sistema que permite levantarlo lo suficiente para sacar la rueda con comodidad.

La parte ciclo comparte gran cantidad de elementos con su hermana la RC 30, el chasis de doble viga de aluminio en U que proporciona una excelente sustentación y el basculante monobrazo Pro-Arm de reconocida eficacia. La frenada está solventada con precisión con un doble

disco delantero con pinzas Nissin de cuatro pistones y atrás con un monodisco de doble pistón. En cuanto a las suspensiones, monta una horquilla Showa delante y un amortiguador regulable detrás con sistema de bieletas Pro-Link.

Todos estos detalles mecánicos convierten a la Honda VFR 750 F en una de las motos punteras por sus aportaciones tecnológicas.

### COMPORTAMIENTO ★★★★★

El espíritu deportivo que impregna la estética de este modelo, no se ve desmentido en su enfrentamiento con motos de máxima inclinación deportiva como pueden ser las R de las demás marcas japonesas. Sin llegar a los límites del Hiper-sport, esta F se defiende con dignidad en los terrenos más complicados. La postura de conducción invita a cargar el peso sobre el tren delantero aunque sin llegar a ser excesivo, con lo que se equilibra la docilidad en curvas con la comodidad.

El motor responde a la misma filosofía, la potencia aparece a partir de 2.000 revoluciones continuando de forma lineal hasta el corte del encendido situado a 12.000 vueltas. Esto repercute favorablemente para no tener que hacer un uso excesivo del cambio en ningún caso.

El comportamiento en carreteras con curvas es muy equilibrado, el magnífico chasis absorbe con facilidad la potencia del motor, dotando a este modelo de una gran agilidad. Por otro lado, el buen comportamiento de la horquilla Showa permite asegurar un buen comportamiento en cualquier terreno y su ángulo de avance confiere una precisión suficiente para afrontar curvas de todo tipo, permitiendo rápidas rectificaciones en las enlazadas. La suspensión trasera actúa también con absoluta eficacia, absorbiendo sin dificultad e incluso a altas velocidades, los más molestos rizados. Por otra parte al ser regulable se puede buscar el tarado idóneo para cada tipo de pilotaje.

Los frenos se comportan con absoluta eficacia. El doble disco delantero actúa con potencia y excelente progresividad permitiendo hacer un pilotaje bastante agresivo. El comportamiento general de la VFR es magnífico y muy equilibrado.

<b>VIRTUDES</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Motor excelente</li> <li>• Estabilidad y prestaciones</li> <li>• Buen acabado</li> </ul>
<b>HONDA VFR 750 F</b> PRECIO: 1.399.000 PTAS.
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Precio alto</li> <li>• Neumáticos mejorables</li> <li>• Accesibilidad mecánica</li> </ul>
<b>DEFECTOS</b>



**ALTA SOFISTICACION.** Entre los detalles del modelo destacan las asas escamoteables, el escape con movimiento y basculante monobrazo.

**ESTETICA DEL 90.** El diseño de la VFR F tiene un carácter deportivo actualizado, aunque no es su único...





**SUPER TURISTICA.**  
El comportamiento de la F es excelente en todo tipo de curvas. Por otro lado su acabado, típico de la marca, la convierte en una completa moto de turismo deportivo.



**VALOR-PRECIO ★★★★★**

Como es habitual en todos los productos de la gama Honda el acabado brilla a gran altura. El cuadro de mandos incluye todos los elementos necesarios para una moto de sus pretensiones. La estética del conjunto es realmente moderna, aún manteniendo un aspecto bastante deportivo, tras el se esconde una filosofía turística.

El precio final resulta un poco alto, pero dadas sus características tampoco es excesivo.

Fernando Cañal  
Fotos: J. Antonio Díaz

**TODOS LOS DETALLES.**  
En el diseño de esta motocicleta se han cuidado al máximo todos los detalles como lo prueba la pata de cabra carenada.

**FICHA TECNICA**

**MOTOR.** Tetracilíndrico en V a 90° longitudinal a la marcha refrigerado por líquido. Distribución por cascada de piñones. DOHC en cabeza, cuatro válvulas por cilindro. Diámetro por carrera: 70 X 48,8 mm. Cilindrada total: 748 centímetros cúbicos. Compresión: 11,0 a 1. Potencia: 100 CV a 10.000 rpm. Par máximo: 7,45 mkg a 9.500 rpm.

**ALIMENTACION.** Cuatro carburadores Keihin VD 36 mm. Arranque eléctrico.

**TRANSMISION.** Primaria por engranajes. Secundaria por cadena. Cambio de seis velocidades. Embrague multidisco en baño de aceite.

**BASTIDOR.** Chasis de aluminio con doble viga en U con refuerzos de fundición en pipa de dirección y eje basculante. Basculante monobrazo Pro-Arm.

Horquilla delantera Showa de barras de 41 mm y 140 mm de recorrido. Suspensión trasera Monoamortiguador regulable de 130 mm de recorrido con sistema de bieletas Pro-Link. Freno delantero: Doble disco de 296 mm. de diámetro y pinza Nissin de 4 pistones. Freno trasero: Disco de 256mm. con pinza Nissin de doble pistón. Llantas de aleación ligera de 17". Neumáticos: Bridgestone Radial. Delantero: 120/70 ZR 17. Trasero: 170/70 ZR 17

**DIMENSIONES.** Longitud total: 2.180 mm. Anchura máxima: 700 mm. Altura del sillín: 800 mm. Distancia entre ejes: 1.470 mm. Capacidad del depósito: 19 más tres litros reserva. Peso en seco: 212 kg. Peso en orden de marcha: 246 kg.

**CONSUMOS**

CIUDAD	5,1
CARRETERA	8,5
Conducción deportiva	8,5
AUTOPISTA	7,2
Velocidad máxima	7,2

**PRESTACIONES**

VELOCIDAD	240
Velocidad máxima	240
Máxima con dos personas	223
Aceleración de 0 a 400 m(seg)	11,6

**DATOS DE COMPRA**

**IMPORTADOR:** Montesa-Honda  
Av. de Sta. Cruz de Calafell 21-35. Cornellá de Llobregat.  
Tif. (93) 474 02 52.

SI QUIERE SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO  
**A. ARGÜELLES**  
SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES. ABRIMOS SABADOS TARDE

- Alfa 75, siete meses uso.
- Audi 200 Cuattro, 52.000 km.
- BMW 735 iL, 16.000 km, Full Equip.
- BMW Z-1, tres meses uso.
- BMW 325 i, año 88.
- BMW M-3, año 88, 22.000 km.
- BX 1.9 GTL, aire acondicionado, 40.000 km.
- BX 1.6 TRS, 65.000 km.
- Fiat Uno Turbo, 38.000 km.
- Fiat Uno Sting, 21.000 km.
- Jaguar XJ-6 4.2, año 82.
- Lancia Delta 1.6, 32.000 km.
- Lancia Thema IE, 42.000 km.
- Mercedes 300 E 24V, año 80.
- Mercedes 300 E, año 88, Full Equip.
- Mercedes 300 CE, ocho meses uso.
- Mercedes 190 E 2.3 16V, año 87.
- Peugeot 205 SR, 35.000 km.
- Peugeot 205 GTX, año 87.
- Peugeot 309 GT, aire acondicionado, año 88.
- Polo Classic, año 86.
- Renault 25 V6 Turbo, 32.000 km.
- Renault 11 Turbo, 58.000 km.
- Renault 21 TXE, aire acondicionado, 38.000 km.
- Volvo 264 GLE, Full Equip.
- Volkswagen Golf GTI 16V, año 88.

FINANCIACION SIN ENTRADA, HASTA 60 MESES  
NUESTROS 20 AÑOS AL SERVICIO DEL CLIENTE NOS AVALAN  
ANDRES MELLADO, 76 - Tels.: 549 57 88 y 549 64 71

**ROBADO TAXI EN MADRID**  
**MATRICULA M-2700-HY**  
**LICENCIA N.º 12.630**  
Se ruega avisen al teléfono  
(91) 773 93 50

**Alfa Romeo**  
AUTOPIEZAS del SLIK  
Concesionario Oficial Alfa Romeo  
EXPOSICION, TALLER MECANICO Y REPUESTOS  
Ctra. de Toledo, km 17,400. Tel.: 690 60 21  
Tel.: 690 40 89  
TALLER CHAPA Y PINTURA  
Sierra de Gredos, 5  
28960 FUENLABRADA (Madrid)  
PEUGEOT 505 GTDT, M-IC  
CITROEN CX GTI Turbo, M-GJ

**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

*¡Qué idea!*

**LANCIA Y-10**  
**Vagma, s. a.**  
Desde 1.035.650 pts.

VERSION	POTENCIA	CONSUMO*	VELOCIDAD
PIRE	48 CV	4,2 l/100 Km.	145 Km/h.
PIRE LXi.e.	57 CV	5,7 l/100 Km.	155 Km/h.
GTL.e.	78 CV	5,7 l/100 Km.	175 Km/h.

CONSUMO D.E. a 90 km/h

**Lancia-Concesionario**  
Talleres y Recambios: Javier Ferrero, 3, 5 y 7. Teléfono: 413 70 13\* 28002 Madrid  
Exposición y Ventas: López de Hoyos, 62. Teléfonos: 411 67 44-411 68 44  
Avda. de los Toreros, 14. Teléfono: 245 72 02 28028 Madrid

Gusta a la Gente que Gusta

SE VENDEN DOS APARTAMENTOS EN ALMUÑECAR (Trópico de Europa, Avda. Costa del Sol, s/n) Edificio Caribe Con posibilidad de unificarlos. Tel.: (91) 759 02 06 Señor Luján

MINIS NUEVOS MODELO MAYFAIR VENDE DISTRITO 39 C/ María Zayas, 21 (Semiesq. B. Murillo, 249) Tels.: 571 54 63 571 86 72

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

OPEL KADETT

# CUENTE CON KADETT

Hasta  
**175.000 pts.**  
de descuento.



Cuente con un descuento de hasta 175.000 ptas. en los Concesionarios Oficiales Opel de Madrid, provincia y Guadalajara.

Este mes lo tiene fácil.

Basta con que nos entregue su coche usado, que, además, se lo tasamos por todo lo alto.

Y si no nos entrega su coche usado, cuente con un **radio-cassette estéreo y un antirrobo. ¡Gratis!**

Además, en los Concesionarios Oficiales Opel de Madrid, provincia y Guadalajara **cuente con la mejor financiación.**

- Promoción válida para todos los turismos Kadett en stock comprados y matriculados durante este mes.  
Ventas a flotas, consulte a su Concesionario Oficial Opel.



## 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)  
Ctra. de Villaverde a Vallecas, 307  
Tel. 777 50 00

**MOTORAMA, S. A.**

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

**MOTOR GAS**

Víctor de la Serna, 12 (Parque de Berlín)  
Tel. 458 65 00  
Concha Espina, 20. Tel. 564 77 77  
(Junto al Santiago Bernabéu)  
Juan Bravo, 70. Tel. 401 66 12  
(Bº de Salamanca)  
Arturo Soria, 99. Tel. 416 30 62

**MOTOR  
LEYVA, S. A.**

Antonio de Leyva, 68. (Zona Carabanchel)  
Tel. 469 79 13  
Gral. Ricardos, 150. Tel. 472 71 12

**MOVILAUTO**

Bravo Murillo, 36-63 (zona Ríos 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 COSLADA

**SINTA, S. A.**

Marconi, 10 (Pol. Ind. Coslada-Madrid)  
Tels. 669 00 04 - 22 - 76

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. Tel. 561 48 00 Fax. 561 48 06 28007 Madrid

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

FINANCIACION VW CREDIT AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS



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 Sorzano

**AUTO-MASER**

Alfa Romeo 1.7 I 16V, año 90 ..... 1.800.000 ptas.  
 Golf Cabrio, año 82 ..... 1.050.000 ptas.  
 Renault 21 GTS, año 87 ..... 1.050.000 ptas.  
 Corsa 1.3, año 87 ..... 675.000 ptas.  
 Kadett 1.3, 4 p., año 87 ..... 790.000 ptas.  
 Austin Montego My Fair, A.A., año 86 ..... 900.000 ptas.  
 VW Corrado 16 V, 89, 10.000 km ... 2.600.000 ptas.  
 Cardenal Siliceo, 35 - 28002 MADRID - Tel.: 519 35 77

**BMW** 320i, año 89, gris metalizado, cabriolet, seis meses de garantía 3.400.000 pesetas  
**FIAT** Pininfarina, año 80, rojo, cabriolet, seis meses de garantía 2.000.000 pesetas  
**ALFA** Romeo Spider, año 88, plata metalizado cabriolet, seis meses de garantía 2.000.000 pesetas  
**GOLF** GTI, año 86, blanco, cabriolet, seis meses de garantía 1.700.000 pesetas  
**PEUGEOT** 504, año 70, color gris metalizado, cabriolet, seis meses de garantía, único Precio 2.000.000 pesetas  
**OPEL** Omega, año 89, gris metalizado, aire acondicionado, seis meses de garantía 1.900.000 pesetas  
**AUDI** 100 CD, año 87, gris metalizado, aire acondicionado, dirección asistida, seis meses de garantía Precio 2.425.000 pesetas  
**ALFA** América 3.0 8V, año 88, rojo, aire acondicionado, seis meses de garantía 2.450.000 pesetas  
**TRIUMPH** Spitfire, único, rojo, cabriolet, seis meses de garantía 1.800.000 pesetas

**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.

**ALFA** Romeo 33, único dueño, mantenido talleres oficiales, perfecto. 750.000 ptas. M-GX, 50.000 km. CAN, S. A. Azcona, 62. Tels.: 255 86 21/22 y 256 17 17.

**BMW** 320i, dos puertas, llantas, techo eléctrico. 1.500.000 ptas. Garantía doce meses. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

**CAN, S. A.** Automóviles nuevos y usados procedentes de cambio. Automóviles de importación. Tels.: 255 86 21 y 256 17 17. Azcona, 62.

**OPEL** Corsa 1.2 GL, cinco puertas, M-JH, sólo 13.000 km, impecable. 780.000 ptas. Facilidades. Por ejemplo: sin entrada y 22.900 ptas. x 36 meses. Tel.: 255 86 21.

**RENAULT** 5 GT Turbo, llantas preciosas. 750.000 ptas. Facilidades. Incluso sin entrada. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

**COLECCION** Volkswagen Escarabajo en venta. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

**F. Tomé.** Fiat Argenta 2.0 IE, aire acondicionado, año 82, 345.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

**F. Tomé.** Volkswagen Polo Classic, año 86, garantía doce meses. 595.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

**F. Tomé.** Renault 11 TXE, año 86, garantía doce meses. 845.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

**F. Tomé.** Renault 11 GTL, año 88, garantía doce meses, impecable. 895.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

**F. Tomé.** Volkswagen Passat CL, garantía doce meses. 695.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

**F. Tomé.** Seat Ibiza

SXI, año 89, garantía dieciocho meses, 23.000 km. 1.075.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

**F. Tomé.** Volkswagen Golf GTI 16V, año 89, súper nuevo, garantía dieciocho meses. 1.895.000 ptas. Tel.: 1.900.000 ptas. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

**FERRARI** 328 GTS, 20.000 km, año 87. Interesados: tel. (965) 65 20 05.  
**FERRARI** Testarossa, 30.000 km, particular. Tel.: 357 28 72, ext. 115.

**PARTICULAR** vende BMW 324 D, 87, aire acondicionado, burdeos, impecable. Tel.: (96) 267 21 18.

**MERCEDES** 190 E, año 86, blanco, techo, ABS, radio, dirección asistida. 2.400.000 ptas. Tel.: 541 42 15.  
**RANGE** Rover Vogue, 1985, metalizado, Full Equip, buen estado. También vendo Patrol 6 Cil. Diesel Corto, aire, metalizado, bueno. Teléfonos: (964) 21 03 55 y 21 00 00.  
**MERCEDES** 190 16V, perfecto estado, aire, cuero, techo, ABS, alarma, elevallunas. 4.000.000 ptas. José. Tel.: (93) 231 44 12 (de 11 a 20 horas).

meses. Gran oportunidad. 1.075.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.  
**F. Tomé.** Renault 21 TXE, aire acondicionado, año 86, garantía doce meses. 1.250.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

**F. Tomé**  
 Concesionario

«VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO»  
 GARANTIA TOTAL ESCRITA  
 Ctra. Barcelona, km 12,500 Tel.: 747 82 00

(91) 747 82 00. Señor San Antonio.  
**F. Tomé.** Opel Corsa GT, año 86, garantía doce meses. 695.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.  
**F. Tomé.** Alfa 75 2.0, aire acondicionado, año 86, garantía doce meses. Gran oportunidad. 1.075.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Señor San Antonio.

**PORSCHE** 911 SC, Porsche 944 moderno, Porsche 944 año 1983, Lancia Integrale y 20 coches más. CAN, S. A. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.  
**LANCIA** Thema Turbo IE, impecable, aire, etc., como nuevo, garantía doce meses.

**SEAT Lezauto**

FINANCIACION HASTA 60 MESES  
 MAXIMA VALORACION DE SU V. O.  
 SERVICIO ASISTENCIA TECNICA  
 RECAMBIOS ORIGINALES

Julian Camarillo, 7  
 28037 Madrid

Teléfono: 327 03 56  
 Srta. Virginia.

TENEMOS EL COCHE DE OCASION QUE DESEA  
 FINANCIACION HASTA 48 MESES  
 MAS DE 100 COCHES EN STOCK  
 TODAS LAS MARCAS Y MODELOS  
 GARANTIA HASTA 18 MESES

TAMBIEN ABIERTOS  
 SABADOS MAÑANA

Sr. Lozano.  
 Teléfono: 327 03 56

**CAR - SHOPPING S.L.**

EMPRESA RECOMENDADA

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

**TODOS LOS MODELOS:**  
**MERCEDES BMW**  
**AUDI PORSCHE**

- GARANTIA AL CONTADO HASTA DOS AÑOS PARA TODO EL VEHICULO
- PRECIOS ESPECIALES PARA FLOTAS DE EMPRESAS
- CALIDAD, SERIEDAD, PROFESIONALIDAD
- VENGA Y COMPRUEBELO VD. MISMO

**AVDA. DE LOS PIRRALOS, Nº 3**  
**DOS HERMANAS ( SEVILLA )**  
**TEL: ( 95 ) 4 72 05 51**

**PARTICULAR.** Vendo Mercedes 190 2.3, Full Equip, tres años, 80.000 km. Tel.: 415 80 40.

**PORSCHE** 928 S, 1983, 34.000 km. originales, todos extras, impecable, buen precio, vendo o posible cambio por coche con placa turística o extranjera.

**BMW** 318i, 8 aur Cabrio, octubre 87, 54.000 km, con libro revisiones, suspensión M-Technic, volante M-Technic, asientos deportivos, espejos eléctricos, azul metalizado. 2.600.000 ptas. Tel.: (925) 41 00 77.

**RENAULT** Caravelle Descapotable, 1965, buen estado, documentado. 800.000 ptas. Teléfono: (96) 580 08 50. José Fernando Hernández.

**COMPRO** todo terreno menos de dos años. Tel.: (947) 50 38 56.

**PARTICULAR** vende Rover 2.400 SD Turbo,

año 83, aire, extras. 850.000 ptas. Tel.: 619 33 47.

**GOLF** GLI Cabriolet, blanco, año 88, 17.000 km (seminuevo), muchos extras. 1.850.000 ptas. Julio. Teléfono: 259 46 91.

**BMW** 325i Cabrio, blanco, todos los extras, 29.000 km, perfecto estado. Victor. Tel.: 458 63 60.

**RENAULT** 5 GT Turbo, alarma, radio, perfecto estado. 900.000 ptas. Tel.: 260 32 54. M-HC.

**BMW** CSI, elevallunas y extras completo, 38.000 km, modelo 86, en estado nuevo, precio a convenir. Tel.: (972) 65 25 74.

**PORSCHE** 928 S, estrenado en España, 78.000 km, impecable. 3.850.000 ptas. Tel.: 357 28 72, ext. 115.

**PARTICULAR** vende BMW 324 D, 87, aire acondicionado, burdeos, impecable. Tel.: (96) 267 21 18.



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

ENVÍENOS 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) 288 00 69.

Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de INREVISA-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: .....

**CASTELLANA MOTOR  
LAS OCASIONES  
MAS GARANTIZADAS**

Vehículos de ocasión de todos los precios marcas y modelos  
- Revisados  
- Con garantía hasta 18 meses  
- Financiados hasta 36 meses  
Contactos Sres. Mora Echavarría Corpas  
Martínez Peñacoba



**UNA OCASION  
DE AMIGO.**

Estamos donde siempre.

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

**ANUNCIENSE  
EN  
MOTOR 16  
LEVANTE  
Teléfono:  
(96) 392 40 05**

**BMW 320i**, cuatro puertas, año 1987, color plata metalizado, ABS y techo corredizo. 1.875.000 ptas. Automóviles Runar. Tel.: 468 55 80.  
**PEUGEOT 405 SRI**, inyección, año 1988, color plata metalizado, aire acondicionado,

**Motor Retiro**



Nuevo Golf GTI 1600: Lo último en GTI.

SABADOS MAÑANA

• Somos especialistas VW, AUDI  
• Con Volkswagen Credit la financiación y el Leasing más económicos

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

**FACH - WAGEN.  
BUGGY-CENTER**



CUATRO ASIENTOS, RUEDAS DEL 205 Y TRAS. 295 MOTOR 1.600 c.c., 50 CV, CALEFACCION, CAPOTA. TAMBIEN OTROS MODELOS Y VERSIONES DISPONIBLES  
C/ FUENTERRABIA, 3. TEL. (976) 44 06 06 - FAX. 44 66 65  
**ZARAGOZA**

**ALFA 75 3.0** América, año 88, 28.000 km, libro de garantía, total extras. 2.100.000 ptas. Tel.: 245 22 70.

**GOLF GLI** Cabriolet, blanco, año 88, 17.000 km (seminuevo), muchos extras. 1.850.000 ptas. Julio. Teléfono: 259 46 91.

**BMW 320i** GET, rojo, accesorios, Alpine, múltiples extras, BMW vestido, precio a convenir. Teléfono: (972) 55 42 58.

**MERCEDES 190 E** 2.3, año 1987, color blanco, aire acondicionado y llantas de aluminio. 2.800.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

**MERCEDES 190 E**, año 1986, color azul metalizado, aire acondicionado, llantas de aluminio y techo corredizo. 2.475.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

**RENAULT Supercinco** Blue Jeans, año 1989, color rojo, regalo radiocassette. 750.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

**RENAULT Supercinco** TL, año 1986, color blanco, regalo radiocassette. 550.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

**FORD Fiesta S 1.4**, año 1987, color rojo, cinco velocidades, regalo radiocassette. 680.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

cuatro elevallas eléctricas, cierre centralizado con mando a distancia, cuatro cinturones de seguridad, llantas de aluminio. 1.825.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

**SEAT Ibiza GLX 1.5**, cinco puertas, año 1987, color champán

metalizado; regalo transferencia y radiocassette. 790.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

**SEAT Ronda GLX 1.5**, motor System Porsche, año 1985, color blanco, elevallas eléctrico y cierre centralizado. 490.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

**TALBOT Solara GL**, año 1982, color rojo, elevallas eléctrico, cierre centralizado, cuatro cinturones de seguridad, regalo radiocassette. 375.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

**FORD Escort XR3 I** Cabriolet, llantas sólo 40.000 km, impecable.

**AUTOMOVILES**

**TEO**

EL MAYOR Y MAS VARIADO SURTIDO EN VEHICULOS DE IMPORTACION



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

**DITECNICA  
IMPORTADORES**

**JEEP CHEROKEE**



**GARANTIA  
SERVICIO POSTVENTA**

**ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO**

DITECNICA cuenta con una larga experiencia en preparaciones de vehículos 4x4, instalaciones de turbocompresores y reparaciones mecánicas a todos los niveles.

**DITECNICA**

C/. Huertas de Abajo, s/n. Paracuellos del Jarama. 28860 MADRID. Tel. 6581 197. Fax 65813 60

**Motor Villaverde, SA**

Ctra. Andalucía, km 9,200. Tels.: (91) 797 00 13-797 02 00. Villaverde

MATRICULA	MARCA Y DOMICILIO	AÑO	PRECIO
M-2209-HK	Seat Ibiza STR	86	425.000 ptas.
M-1023-GT	Renault 9 TSE	85	550.000 ptas.
M-4801-GU	Renault 9 TXE	86	650.000 ptas.
M-7583-GL	Seat Málaga D	85	450.000 ptas.
M-4322-HW	Seat Panda Marbella	87	500.000 ptas.
M-6617-JJ	Warburg 353 Familiar	88	225.000 ptas.
M-5921-GU	Renault 20 TS	86	350.000 ptas.
M-2976-IJ	Fiat Regata D S	87	875.000 ptas.
M-1781-FW	Renault 18 GTD	84	550.000 ptas.
GU-4485-D	Fiat Regata 70 S	87	700.000 ptas.

**CONCESIONARIO OFICIAL**

(VEHICULOS PROCEDENTES DE CAMBIO)

Mercedes 190 E 2.3, aire acond., extras ..... 3.200.000 ptas.  
Austin Montego 2.0 EFI ..... 725.000 ptas.  
Volkswagen Golf GTI, aire acondicionado . 1.425.000 ptas.  
Porsche 924 ..... 1.475.000 ptas.  
Porsche 911 Carrera, aire acondicionado ... 5.400.000 ptas.  
Porsche 911 Carrera Targa Turbo Look .... 7.800.000 ptas.  
C/ Claudio Coello, 17. Tel.: 431 15 15. Fax: 575 57 71

**AIRE ACONDICIONADO**

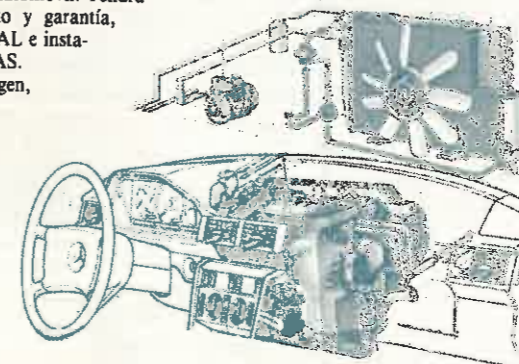
El aire acondicionado es un sistema sofisticado y complejo. Puede ser instalado con posterioridad a la fabricación del automóvil. Tendrá el mismo funcionamiento y garantía, pero deberá ser ORIGINAL e instalado por ESPECIALISTAS. Mercedes, Audi, Volkswagen, Seat, etc.

Y...  
no se acalore  
Un año de garantía



Instalaciones Técnicas del Automóvil, S. L.  
MIGUEL ARACIL, 66 - 28035 MADRID - TELS.: 373 82 56-373 84 56

Autotelfonos • Autorradios • Alarmas • Aerodinámica • Accesorios



**SEAT Ibiza**, tres puertas, año 1987, color rojo, cinco velocidades, regalo radiocassette. 575.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

**RENAULT Supercinco** TL, año 1986, color blanco, regalo radiocassette. 550.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

**RENAULT 14 GTS**, 70.000 km, M-3545-EJ. 300.000 ptas. Tel.: 564 75 41 (tardes).

**VOLKSWAGEN** Escarabajos, muchos a elegir, desde 400.000 ptas. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

**BMW 320i**, dos puertas, llantas, garantía doce meses. 1.500.000

ptas., precioso. Azcona, 62 (garaje). Tel.: 255 86 21.

**VOLKSWAGEN** Golf GTI 16 válvulas, servo-dirección. 1.650.000 ptas. Posibilidad aire acondicionado, ver condiciones. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

**VOLKSWAGEN** Escarabajo Cabrio 1.303, negro, precioso, impresionante. Garantía. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

**PARTICULAR.** Peugeot 405 MI16, año 88, aire acondicionado, ABS, alarma, radio. 2.200.000 ptas. M-IV. Tel.: (95) 466 16 23. 42.000 km.



### ACCESORIOS BENICALAP

ESPECIALIDAD: BRICOLAJE DEL AUTOMOVIL

VALE 15% DESCUENTO

DPTO. COMERCIAL PEDRO JIMENEZ  
Sierra Martés, 2 Tel. 349 14 58  
Avda. Burjasot, 117 46015 VALENCIA



Ruedas de competición  
Ruedas de aluminio  
Programa aerodinámico

Solicitenos Catalogo BBS  
por solo 500 Ptas. en sellos.

Distribuidor MADRID: A.T. Acc. del Automovil S.A. Avda. Pablos de Heredia, 40 Tel. (91) 534 09 98  
Distribuidor BARCELONA: TURISPORT S.A. Calvet, 73-75 Tel. 309 67 33

**CAMBIO** o vendo Porsche 944 S-2 a matricular, 4.000 km. 7.000.000 ptas. Tel.: (985) 26 04 97. Luis Ramón.  
**CAMBIO** o vendo Audi 100 CD, año 87, a matricular, ABS, techo eléctrico, perfecto estado. Teléfono: (985) 26 04 97. Luis Ramón.  
**CAMBIO** o vendo Porsche 944 S-2 a matricular, 4.000 km. 7.000.000 ptas. Tel.: (985) 26 04 97. Luis Ramón.  
**CAMBIO** o vendo Audi 100 CD, año 87, a matricular, ABS, techo eléctrico, perfecto estado. Teléfono: (985) 26 04 97. Luis Ramón.  
**CAMBIO** o vendo Porsche 944 S-2 a matricular, 4.000 km. 7.000.000 ptas. Tel.: (985) 26 04 97. Luis Ramón.  
**CAMBIO** o vendo Audi 100 CD, año 87, a matricular, ABS, techo eléctrico, perfecto estado. Teléfono: (985) 26 04 97. Luis Ramón.

# AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

**VENTAS** 300 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 Marbella	89	12.000	525.000	Citroën AX Stilo	89	15.000	745.000
Seat Ibiza 1.2 Liantas	88	27.000	725.000	Citroën BX 16 TRS Athena A.A.	89	20.000	1.360.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	88	30.000	895.000	Citroën BX 19 GT	85	39.000	785.000
Fiat Tipo 1.6 DGT	88	31.000	1.290.000	Citroën BX 19 GTI A.A.	87	37.000	1.360.000
Fiat Uno Turbo IE Antiskid	89	17.000	1.325.000	Citroën C-15 Diesel Isoterma	89	7.000	1.100.000
Lancia Y-10 Fire	88	25.000	725.000	Citroën C-15 Club RE	89	3.500	920.000
Lancia Thema Turbo IE Full E. ABS	87	45.000	1.950.000	Ford Fiesta C	87	23.000	560.000
Renault Supercinco GT Turbo	86	43.000	960.000	Ford Fiesta 1.1	87	35.000	725.000
Renault Supercinco GTL 5 p.	89	5.000	875.000	Ford Fiesta 1.4 Ghia 5 p.	89	16.000	1.050.000
Renault 9 TSE	89	11.000	890.000	Ford Fiesta 1.6 Diesel	86	30.000	775.000
Renault Express Diesel	89	13.000	920.000	Ford Escort XR3 I Cabriolet	89	20.000	1.925.000
Opel Kadett 1.6 GLS	87	31.000	1.050.000	Ford Escort 1.4 XTRA	87	31.000	925.000
Opel Kadett 1.8 I GT	88	25.000	1.375.000	Ford Escort 1.6 Ghia	84	61.000	675.000
Opel Kadett GSI	85	43.000	1.170.000	Ford Escort 1.6 Diesel Ghia	86	21.000	1.150.000
Opel Kadett GSI A.A. Liantas Tacho	88	23.000	1.675.000	Ford Escort 1.8 Diesel Van Combi	89	10.000	925.000
Opel Kadett GSI	87	37.000	1.375.000	Ford Escort 1.8 Van Diesel	90	7.000	990.000
Opel Kadett 1.7 Van Diesel	90	1.000	1.070.000	Ford Orion 1.6 Diesel	87	31.000	890.000
Opel Omega 2.0 I CD Full E. ABS	87	39.000	1.950.000	Ford Orion 1.6 Ghia	88	25.000	1.100.000
Peugeot 205 GTX	88	30.000	1.125.000	Ford Sierra 2.0 I	88	31.000	1.490.000
Peugeot 205 GTI A.A.	88	20.000	1.475.000	Ford Sierra 2.0 Familiar	88	19.000	1.525.000
Peugeot 205 SRD	86	50.000	780.000	Alfa Romeo 33 1.7 Q.V.	88	25.000	1.225.000
Peugeot 205 SRD A.A. Dr. Asistida	90	10.000	1.390.000	Alfa Romeo 33 1.5 TI	87	32.000	1.050.000
Peugeot 205 Lacoste A.A.	87	31.000	1.050.000	Alfa Romeo 33 1.5 TI	89	20.000	1.150.000
Peugeot 205 Opel Diesel A.A.	87	45.000	1.100.000	Volkswagen Golf GII Cabriolet	84	60.000	1.390.000
Peugeot 309 GR	89	8.000	1.150.000	Volkswagen Golf GTD Turbo A.A.	87	60.000	1.525.000
Peugeot 309 SR	87	45.000	890.000	Volkswagen Polo Classic 1.3	87	35.000	890.000

**GTV** Alfa Romeo 2.5 V6 Inyección, 160 CV, Grand Prix, serie limitada, llantas Braid, alarma, radio Pioneer, kit aerodinámico, B-HC. Tel.: (93) 79 84 95.

**BENEFICIESE** de la bajada de aranceles! Información completa sobre importación de

Molina de Segura (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Somos importadores. Seriedad absoluta.

**OCASION:** Alfa Romeo 90 VG 2.500 l, asientos eléctricos, los cuatro elevelunas eléctricos, ordenador Alfa, control marcadores di-

## VENDO ALPINE V6 GT

Año 86, radiocassette, alarma y varios, blanco, estado impecable.

Tel.: (977) 23 07 01  
(De 14 a 15 horas y de 22 a 24 horas).

Tarragona

toda clase de vehículos nuevos y usados procedentes de cualquier parte de la CEE. Adjuntamos precios actualizados, ejemplos y aclaramos cualquier duda posterior. Conózcalos por sólo 2.500 ptas. Import-Automoción. Apartado 375. 30500

giales, pocos kilómetros, radiocassette. 1.500.000 ptas. Tel.: (948) 83 00 70. Alarma. **MERCEDES** 300 D 88 CV, año 1982, color marrón, aire acondicionado, techo corredizo. 1.275.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

**PARTICULAR VENDE**  
324 Diesel,  
87, aire  
acondicionado,  
rojo burdeos,  
perfecto estado,  
toda prueba.  
Tel.: (96) 267 21 18

**VENDO**  
**FERRARI 328**  
**GTB**  
**rojo.**  
Teléfonos:  
**(96) 365 36 61**  
**y 360 81 17**

## ACERTAR SE LLAMA YUGO CARS

# LO MISMO POR MUCHISIMO MENOS



YUGO FLORIDA 14 (1.372 c.c. 70 CV) 1.170.000

MECANICA LICENCIA FIAT

YUGO 45 (903 c.c. 45 CV) 699.400  
YUGO 55 (1.116 c.c. 55 CV) 816.000  
YUGO 65 (1299 c.c. 65 CV) 927.400

(Precio oferta con IVA y descuento individos)

ALABA: CI REYES CAUDICOS, 30 VITORIA, TEL. (945) 27 86 81 • ALBACETE: CTRA. DE MADRID, 14-16, TEL. (967) 23 25 14 (OFICINA) • ALICANTE: CTRA. DE LOS DOLORES, KM 1, ELICHE, TEL. (96) 545 78 44, AVDA. CONDE SOTO AMENO, 14, TEL. (96) 522 89 52 • ALMERIA: CTRA. FARO SABINAL, 6, PROVEEDOR DE MAR, TEL. (951) 53 31 52 - 33 78 91 • ASTURIAS: CI ALONSO DE OLIVERA, 8 GIJON, TEL. (985) 26 78 10, CI CANGA ARGOLLES, 22-24, GIJON, TEL. (985) 37 32 89 • AVILA: AVDA. 18 DE JULIO, 30, TEL. (918) 22 55 55 • BADAJOZ: CI HERMAN CORTEZ, 78, VILLANUEVA DE LA SIERRA, TEL. (924) 94 18 86 - 84 17 58 • BALEARES: CI GREGORIO TRINIDAD, 26, P.O. BOX CASTELLO PALMA DE MALLORCA, TEL. (971) 78 73 84 • BARCELONA: CI MARINA, 259 (BAJO), TEL. (93) 256 38 16, CTRA. DE VICH, 146, MANRESA, TEL. (93) 93 88 88, AVDA. PUIG Y CADAFALCH, 28-29, MATARÓ, TEL. (93) 758 03 35 - 788 66 51, CI MANUEL DE FALLA, 3 Y 5, VILADECANS, TEL. (93) 558 40 11 - 627 18 14, CI PIZARRO, 38, SABADEL, TEL. (93) 710 10 10, PASCO DE S. GRANUJOLS, TEL. (93) 870 96 14, CASTELLON: CI SAN ROQUE, 183, TEL. (964) 21 17 54 • CORDOBA: AVDA. MEDINA AZAHARA, 45, TEL. (957) 42 22 04 • GERONA: PASO DE COL, 88, TEL. (972) 23 00 24 • LA CORUÑA: CI CLIVE, 57, CI GRESA, TEL. (981) 29 56 04 - 28 87 00 - 24 03 84 • LAS PALMAS: CI PIO • LEON: CI PARRODO PABLO DIEZ, 183, TEL. (981) 24 76 46 - 24 03 17 - 24 71 40, CI CUBA, 1, ARRECIFE DE LANZAROTE, LANZAROTE: CI 23 DE MARO, 28, PUERTO DEL ROSARIO, PUERTO RICO, CI LA RIBERA, CI PIO XII, 18 (ESQ. AVDA. COLON), LORCAJO, TEL. (95) 281 52 13 • LA RIOJA: ARGANDA DEL REY, TEL. (91) 870 26 80, CI MARTINEZ DE LA PARRA, 76, TEL. (91) 477 24 26, SAN JULIAN, 3, ALCALA DE HENARRES, TEL. (91) 688 34 30 • MURCIA: CTRA. GRANADA, 348, P. LUMBRENAS, TEL. (968) 40 21 00 • PALENCIA: CI LEWANTE, 21, TEL. (969) 77 08 04 • PAMPLONA: AVDA. DE LOS 106, TEL. (947) 77 96 86, AVDA. DEL CASTELL, 3, 84, POMEYRADA, TEL. (947) 65 15 12 • SEVILLA: PRINCIPE DE VIANA, 25, TEL. (954) 52 27 83 - 97 88 39 • SARRAGONA: AVDA. PASADIS CALANDE, 71, P. REUS, TEL. (977) 31 80 08, PLAZA VALVERDE DEL HIERRO, TEL. (93) 25 03 88, CI RUIZ DE PADRIN, 21, SAN SEBASTIAN DE LA COMUEVA • TOLEDO: AVDA. DE MADRID, 25, TEL. (989) 22 11 09 - 22 11 39 • VALENCIA: CI CISQUA ASSUT, 4 GANDIA, TEL. (96) 552 18 18, CI VALENCIA, 59 Y 77, SAGUNTICO, TEL. (96) 286 18 00 • VALLADOLID: AVDA. SANTANDER, 3, TEL. (983) 96 58 50 • VIZCAYA: CI SANTIBAGO, 13, ALDOPIN (BILBAO), TEL. (94) 468 57 93 - 459 86 78 • ZARAGOZA: AVDA. PONCE DE LA TORRE, 7, TEL. (948) 31 23 81 • ZARAGOZA: CI FRANCO Y LOPEZ, 34-38, TEL. (948) 35 53 54

Importador oficial: CARSLAVIA, S. A. CI Carbón, 21. Polig. Industrial San José de Valderas. ALCORCON (Madrid). Tel. (91) 611 55 13.

**¡ATENCIÓN!** Si usted ha comprado un coche nuevo y no puede seguir pagando la mensualidad, nosotros se lo compramos y nos hacemos cargo de seguir pagando la mensualidad por usted. También nos hacemos cargo de vehículos con

deudas pendientes. Compramos coches, motos y furgonetas en toda España. Máximo cuatro años de antigüedad. Mitre Automóviles. Ronda General Mitre, 184-186. Barcelona. Tels.: (93) 418 40 29/ 48 84/ 50 75.

**AMERICANOS**, nuevos o usados, todas marcas, coches, motos, vans, precios netos Estados Unidos más gastos y 12 por 100 comisión. **SEAT** Ibiza GLX 1.5, cinco puertas, año 1987, color champán metalizado, regalo

transferencia. 790.000 ptas. Tel.: 468 55 80. **CHEVROLET** Camaro. 700.000 ptas. Azcona, 62. **RANGE** Rover V-8, año 83, blanco, muchos extras. 1.500.000 ptas. Kino. Teléfono: 534 13 18. **RENAULT** 11 Turbo

viembre 85, M-G-S, 70.000 km, radio, alarma, buen estado. 800.000 ptas. Tel.: (91) **OPEL** Ascona 1.8 Inyección, cuatro puertas, supercuidada. 850.000 ptas. Garantía doce meses. Azcona, 62. Tel.: 255 86 21

## ALZACRISTALES ELECTRICOS (UNIVERSALES)

CON EMBRAGUE SALVAMOTOR

POTENTE • SILENCIOSO • OCULTO • SIMPLE MONTAJE • C.E.E.

**¡NUEVO!**

INSTALELO VD. MISMO  
PRECIO LANZAMIENTO  
**13.800** PTAS. INCLUIDO I.V.A.  
+ PORTES Y G. REEMBOLSO.

**Lexton** PEDIDOS. APARTADO 5067  
TELÉF. (976) 29 98 39 - ZARAGOZA

**KIT COMPLETO (2) PUERTAS, DELANTERAS O TRASERAS, 12-6-24 V.**

**CAMIONES EN DOBLE FILA**



**ALFA CON PROBLEMAS**

**M**I problema es haberme comprado un Alfa 33 1.7 en el año 87. Actualmente este coche tiene 80.000 kilómetros y desde la fecha en que lo compré no me ha dado más que problemas. Los principales estaban situados en los frenos y en la dirección. Me puse al habla con la casa oficial y estando el coche en garantía se efectuaron arreglos y revisiones que cada vez se fueron haciendo más frecuentes, por lo que denuncié el coche ante la Comunidad de Madrid, concretamente en el Departamento de Consumo.

En el taller oficial Tayre donde se realizaron las revisiones no saben solucionar los problemas, por lo que ha vuelto a plantear una denuncia ante el organismo correspondiente.

Después de llevar gastado mucho dinero en el coche, me hicieron un presupuesto para el arreglo del coche, en el cual prácticamente había que reconstruir todo el vehículo pieza a pieza, sin garantía de que desaparecieran los defectos. La cantidad de este presupuesto era de 226.360 pesetas y en él no se incluían las piezas de la caja de cambios y de la dirección.

Ante el montante tan exagerado de la reparación me encaminé a un profesional del Colegio Oficial de Peritos e Ingenieros técnicos industriales de Madrid, donde me inspeccionaron el automóvil, encontrándole bastantes irregularidades.

Por ello quiero quejarme de la falta de atención que Alfa Romeo ha demostrado hacia mi caso. Y lo que es peor, a causa de este desentendimiento tengo el coche totalmente inutilizado con el consiguiente perjuicio que esto me ocasiona.

**Peter Weedon**  
Madrid

**H**ACE unos cuantos números leí una carta en la que un lector se quejaba de los atascos que formaban los camiones en una calle cercana a la plaza de Legazpi. Pues bien, el motivo de mi carta es similar a este, ya que en otra calle cercana a la que este lector citaba, concretamente en Antonio Lopez se forman atascos similares, ya que la presencia en esta calle de varias fábricas y algún que otro concesionario tanto de coches como de camiones forman atascos impresionantes con su forma de aparcar y con las maniobras que realizan en la misma calle.

En diversas ocasiones he podido comprobar como patrullas de la Policía Municipal pasan por la zona y no realizan una sola denuncia. Un comportamiento que no entiendo ya que si se está siguiendo una política de agilización del tráfico, la actuación de las fuerzas públicas en esta calle deja mucho que desear.

**Javier Garcia**  
Madrid



**VOLKSWAGEN TORCIDO**

**E**L día 13 de junio de 1989 compré un Volkswagen Polo Coupé GT y al mes y medio de tenerlo me comenzaron a aparecer las primeras averías. Concretamente se produce una fuerte vibración al frenar y el coche se va peligrosamente hacia la derecha. Después de haber llevado el coche en seis ocasiones al taller, me he encontrado con que el problema continúa y por lo visto hasta la fecha sin que tenga visos de solucionarse.

Lo que más me indigna es que cuando me puse en contacto con la central en Barcelona, recibí una carta en la que textualmente se afirma: «queremos dejar cons-



tancia de que dicha vibración no puede ser atribuida a un defecto de fabricación del vehículo, sino a una característica técnico-constructiva del mismo, resultando un fenómeno que tiene su aparición en circunstancias determinadas por el uso, tales como desgastes, desequilibrios, etc... de los elementos giratorios que componen el tren de rodaje. Por los tanto siempre que, en función de la utilización del vehículo se reproduzcan las circunstancias anteriormente apuntadas, se reproducirá el fenómeno en cuestión, para subsanar el cual resultará necesario efectuar el reajuste de los elementos afectados».

Una respuesta que no me ha llegado a satisfacer lo más mínimo ya que todas estas operaciones se han llevado a cabo en mi coche y el problema no se ha resuelto todavía.

**J.A. Rodríguez**  
Santander

**XM 24 VALVULAS**

**D**ESEARIA que me informasen de la fecha en que se va a iniciar la comercialización en nuestro país del Citroën XM 24 válvulas y 200 caballos. Además me gustaría saber si esta marca piensa rebajar el precio de los importados en el año 91.

**Enrique Barroso**  
Córdoba

**R.-** Citroën tiene previsto iniciar la comercialización de este modelo en el próximo otoño, aunque de momento se desconoce con exactitud la fecha. Con respecto a su segunda pregunta tenemos que decirle que esta marca, como sucede con todos los fabricantes, verá reducidos los aranceles de sus modelos de importación, aunque resulta poco probable que esta reducción afecte al precio final de sus modelos, que verán enjugada la rebaja por la habitual subida de principios de año.

# CITROËN ZX RALLYE RAID

PRIMERA SALIDA

DOBLE VICTORIA



¡BRAVO ARI VATANEN - BRAVO JACKY ICKX!

CITROËN ZX, 1º EN EL RALLYE RAID TODO TERRENO DE LA BAJA ARAGON 90. CLASIFICACION: 1º ARI VATANEN. CITROËN ZX RALLYE RAID. 2º JACKY ICKX. CITROËN ZX RALLYE RAID.

**CITROËN: DURO EN LO MAS DURO.**

RALLYE DE ARGENTINA

# BIASION, EL GAUCHO

Ganador en un terreno que conoce a la perfección, no en vano su primera victoria mundial la obtuvo en tierras argentinas en 1986, hecho que volvería a repetirse un año más tarde, el piloto italiano Massimo Biasion ha obtenido para Lancia una nueva victoria en el campeonato del mundo de rallyes tras el de-

sastre griego y su ausencia en Nueva Zelanda, influyendo con nuevas esperanzas en los integrantes del equipo italiano. Un caso parecido al ocurrido cuatro años atrás cuando por fin la marca de Turin lograba romper la racha de triunfos de Peugeot.



Esteban Delgado

Enviado especial

**S**IN embargo, la victoria, como entonces, no ha sido fácil ya que pocas veces la lucha ha sido tan al segundo como en este rallye de Argentina, no sólo contra el actual líder del mundial, el español Carlos Sainz, sino incluso dentro del propio equipo Lancia. Si en un principio sólo estaba prevista la presencia de Massimo Biasion y Alessandro Fiorio, el nuevo curso del mundial de rallyes obligaba a Claudio Lombardi a dar una nueva oportunidad a sus pilotos, presentándose en Argentina con su formación más potente, la integrada por el propio Biasion, el finlandés Juha Kankkunen y el francés Didier Auriol, al volante de sendas unidades nuevas de trunca del Lancia Delta Integrale 16V, aparte de cuatro muletos para los entrenamientos.

Sin ninguna orden de equipo, pues como el propio Lombardi reconocía posteriormente: «La posición de Sainz condicionará la política de la escudería»; Biasion se mantenía durante la primera etapa a la expectativa, dejando inicialmente el liderato a Juha Kankkunen. Un error de neumáticos del finlandés le daba la primera posición a partir del tercero de los tramos, donde el piloto de Bassano del Grappa después de estudiar a sus rivales era capaz de sacar 10 y 27 segundos a Kankkunen y Auriol respectivamente. La igualdad de la lucha quedaba reflejada en un tramo como el de Río Ceballos-La Falda, de 24,3 kilómetros, donde tanto Carlos Sainz con su Toyota como Kankkunen y Biasion obtenían exactamente el mismo tiempo de 19 minutos y 15 segundos, si bien el piloto italiano era víctima de un trompo en el que perdía un tiempo mínimo. El mejor conocimiento del terreno permitía a Biasion mantener un liderato mínimo, pero liderato al fin y al cabo, primero al término de la primera etapa, algo que en Lancia no lograban desde el pasado rallye de Portugal, así como al final de la prueba, después del accidente de Carlos Sainz. Ello le sitúa con igual número de victorias que Didier Auriol con el que reduce distancias, pero sigue sin clarificar quien será «el Elegido» para luchar con el piloto español por el título de Pilotos.

Por lo que se refiere al resto de integrantes del equipo italiano, Juha Kankkunen pareció que en un principio podría convertirse en líder, pero durante la segunda etapa quedaba ligeramente retrasado. Luego, en el tramo de Mina Clavero-Giulio Cesare, el finlandés veía como, una a una, todas y cada una de las seis velocidades del cambio de su Lancia quedaban inutilizadas, echando mano incluso de la marcha atrás intentando llegar a la meta, para quedar detenido a poco menos de dos kilómetros de la llegada sin poder hacer nada ni él ni Rino Buschiazzo, el jefe de mecánicos de Lancia que acudía corriendo en su ayuda. Por su parte, el francés Didier Auriol quedaba apeado en

el cuarto tramo donde rompía el turbo-compresor de su Lancia perdiendo 21 minutos y 30 segundos, ante la falta de asistencia aérea. Al día siguiente, con una asistencia mínima ya que debía partir en la 52 posición, Auriol se vio obligado a adelantar durante la segunda etapa a un gran número de vehículos, hasta once en algún tramo, debiéndose conformar con ir escalando posiciones hasta una tercera plaza final que quizá le hubiese correspondido igualmente de no mediar ese incidente. Una rotura de turbo inusual que motivó ciertos rumores por parte de la prensa francesa después de sus conversaciones con Ford para 1991, ya que ni durante los entrenamientos ni en la pista de Balocco se había producido un incidente similar. Presente por primera vez en tierras sudamericanas, Claudio Lombardi repriminaba con una sonrisa a Sainz el hacerle perder sus vacaciones en Cortina d'Ampezzo, a lo que el español replicaba de igual forma con las suyas en Palma de Mallorca, ¿pero a que ha valido finalmente la pena Ingeniere?

Sin descanso, de una parte del planeta a otra, Carlos Sainz apenas tenía tiempo de disfrutar con los suyos su triunfo en Nueva Zelanda, partiendo el 9 de julio a tierras argentinas para descubrir una prueba totalmente para él. Con un muleto, pero sin apenas ruedas durante los primeros días, el madrileño se dedicaba a la toma de notas para ver como un pequeño accidente en la propia ciudad de Córdoba y otro más grave en pleno «prime» le dejaba apeado para un mejor reconocimiento del terreno, viéndose obligado a alquilar un Peugeot 504 para llevar a cabo su propósito. Finalmente llegaba su Toyota Celica GT-Four (ex-Kankkunen en Australia 89) con el que el piloto español estaba dispuesto a replicar a los hombres de Lancia, cosa que Sainz conseguía desde el primer momento, viéndose retrasado por un error de neumáticos en el tercer tramo, donde después de echar mano de los Pirelli SG 90 éstos se demostraban inadecuados al quedar eliminado el piso de arena existente durante los entrenos, utilizando a partir de entonces los SG 35.

Carlos Sainz llegaba al final de la primera etapa en segunda posición, a un solo segundo de Biasion y un segundo por delante de su ex-compañero de equipo Kankkunen, logrando finalmente alcanzar el liderato después del primer tramo de la segunda etapa, honor compartido con Massimo Biasion. Sin embargo, a partir de ese momento Carlos debía afrontar unos «prime» que sólo había recorrido una vez con su muleto, con una capa de nieve como piso y otra vez para reparar con el Peugeot de alquiler. En esas condiciones, querer mantener el ritmo de Biasion era casi una locura, pero el madrileño quería intentarlo. No obstante, los segundos iban cayendo hasta completar 26, diecinueve de ellos en un tropo, antes de presentarse en la salida del decimo-cuarto tramo, El Condor, uno de los más famosos de la prueba argentina con sus puentes colgantes.



**GRUPO N AL ROJO.** De no ser por un problema con sus asistencias, Ernesto Soto (izquierda) hubiese sido líder de principio a fin. Sin embargo, Alain Oreille (derecha) estuvo a punto de dar la sorpresa con su ligero Renault 5 GT Turbo.



**DESCUBRIR ARGENTINA.** Tanto Didier Auriol como Carlos Sainz descubrieron la pampa por primera vez, sufriendo una rotura de turbo el primero y una fuerte salida el segundo, pero acabando ámbos en el podio.

**TRAMO A TRAMO**

**La fuerza aérea** argentina puso a disposición de los equipos Lancia y Toyota sendos helicópteros Sikorski 206 para llevar a cabo sus asistencias. El del equipo italiano sufrió un espectacular accidente al llegar a la asistencia final del segundo tramo, cayendo a tierra e incendiándose. Afortunadamente, Ninni Russo (otra vez), ocho mecánicos y los cuatro miembros de la tripulación resultaban ilesos. No así los trescientos kilos de recambios y el helicóptero del que sólo quedaban los rotores.

**Lancia** decidió continuar a pie, distribuyendo sus mecánicos de

élite en distintos vehículos, hecho imitado por Toyota al día siguiente ante la imposibilidad de aterrizar en algunos lugares.

**Carlos Sainz y Luis Moya** perdían en el accidente sus cazadoras, además de 300 dolares que se sumaban a los 800 dolares sustraídos a Carlos en su hotel de Buenos Aires dentro de un bolsillo de un pantalón en la maleta.

**La italiana Paola de Martini** vio como el barco que traía su Audi 90 Quattro tuvo que detenerse en Montevideo con un motor roto, lo que impedía que el coche llegase a



tiempo para tomar la salida. Afortunadamente los responsables del equipo Martini-Lancia le cedían uno de sus muletos. Con él, la piloto de la isla de Elba lograba un octavo puesto en la Superespecial antes de retirarse, además, cumplía así con la reglamentación FISA que obliga en la Copa de Damas a disputar al menos una prueba fuera de las fronteras de Europa.

**En Lancia** han decidido lanzar la casa por la ventana y los Delta Integrale 16V en el próximo rallye de Australia serán completamente nuevos o bien los utilizados en Fin-

landia. De esta forma se esperan evitar los problemas surgidos el año pasado que le costaron la victoria al equipo italiano en un terreno que requiere menos refuerzos y permite un menor peso de los vehículos.

**Acabada la tercera etapa,** Carlos Sainz se desplazaba al lugar del accidente para comprobar donde residió el problema con sus notas. También hubo un amago de reclamación de Lancia contra Toyota a raíz de la seguridad del vehículo de Carlos Sainz, debiendo ser remachada con hierros la sujeción del parabrisas delantero.

«Hemos hecho vuelo sin motor, ¿sabes?», eran las palabras de Carlos Sainz en el estadio de fútbol Chateau Carrera de Córdoba a la llegada de la segunda etapa. El piloto de Toyota tenía anotado: «Derecha buena más (cuarta velocidad) para derecha buena, se cierra (segunda velocidad)», pero al llegar la primera aquella no existía por lo que Carlos no tenía tiempo siquiera de rectificar, saliéndose fuertemente, dando tres vueltas de campana y aterrizando sobre las cuatro ruedas. Dada la aparatosidad del accidente el propio Sainz pensaba que era el abandono definitivo, pero Luis Moya le instaba a arrancar a lo que accedía comprobando como su Toyota Celica GT-Four se ponía en movimiento. Maltrecho, como un animal herido, con el roll-bar hundido, lograba llegar a su asistencia donde se le efectuaba una reparación mínima para llegar al taller base del equipo donde a base de martillo y en medio de un gran nerviosismo, en el que el propio Ove Andersson perdía su habitual calma, comenzaba la lucha contra el reloj para dejar el Toyota Celica GT-Four n 1 (¡al fin!) en condiciones antes de entrar en parque cerrado al que Sainz llegaba en segunda posición a 2 minutos y 10 segundos de Massimo Biasion. La prueba de fuego para el equipo español era el primer tramo de la tercera etapa, de 30,1 kilómetros, en base al cual debía decidirse el resultado final probable del piloto español. Desgraciadamente después de cubrir tan sólo tres kilómetros, el semieje delantero derecho de su Toyota se salía denotando un chasis abierto, circunstancia similar a la de su abandono en Grecia el pasado año y que le costaba cuatro minutos y medio. La incógnita residía entonces en saber si el chasis iba a ser capaz de aguantar la otra mitad del rallye que faltaba. Afortunadamente, en la siguiente prueba, Carlos Sainz sólo cedía ocho segundos a Biasion en un tramo de similar kilometraje, para anotarse el mejor tiempo en el siguiente, lo que dejaba la clasificación del rallye de Argentina 90 totalmente definida, salvo los lógicos imprevistos. Sainz recogía de esta forma



quince preciosos puntos que le acercan cada vez más a un merecido título y que le permiten afrontar con calma sus próximas participaciones.

Para su primera estancia en el rallye de Argentina, el equipo Toyota se decidía finalmente a contratar los servicios del piloto local Jorge Recalde después de los contactos habidos para el pasado rallye Safari que no llegaron a concretarse. De esta forma la marca japonesa se beneficiaba de la pequeña, pero importante infraestructura del piloto de Mina Clavero, que después de lo ocurrido con el muleto de Carlos Sainz se vio obligado a llevar la totalidad de sus entrenamientos al volante de un R 18 GTX. La suerte comenzaba a darle la espalda a Recalde desde el primer tramo, la superespecial del Hipódromo de Palermo en la ciudad de Buenos Aires, donde el motor de su Toyota comenzaba a

1980 y en 1985. Una actuación de la que el propio Recalde se consideraba responsable y que compromete su carrera deportiva.

La cuarta posición y primer piloto privado clasificado era para un habitual de la prueba, el austriaco Rudi Stohl que se quedaba durante la primera etapa sin asistencias, bloqueadas en Montevideo, debiendo partir prácticamente con lo puesto, un solo juego de neumáticos, para cubrir los primeros seis tramos. A partir de ahí tras superar a los participantes del grupo N, Stohl se dedicaba como el resto de los hombres de cabeza a conservar la mecánica de su Audi 90 Quattro. Entre los pilotos sudamericanos la lucha se centró principalmente entre el argentino Gabriel Raies y su Renault 18 y el brasileño Paolo Lemos con un VW Gol GTI 305, correspondiendo la mejor partida al primero de

CLASIFICACIONES

1º Biasion-Siviero (Lancia Delta Integrale 16V), 6 horas, 51 minutos, 27 segundos; 2º Sainz-Moya (Toyota Celica GT-Four), a 8m 02s; 3º Auriol-Occelli (Lancia Delta Integrale 16V), a 34m 55s; 4º Stohl-Kaufmann (Audi 90 Quattro), a 59m 21s; 5º Soto-del Buono (Lancia Delta Integrale), a 1h 01m 52s; 6º Oreille-Roissard (Renault 5 GT Turbo), a 1h 05m 08s; 7º Raies-González (Renault 18 GTX), a 1h 41m 43s; 8º Martín-Volta (Fiat Regatta 85); 9º Maccari-Ostaschinsky (Renault 18 GTX), a 1h 51m 49s; 10º Marino-Ghillini (Fiat Regatta 85), a 2h 21m 45s.

MUNDIAL DE MARCAS

1º Martini-Lancia, 114 puntos; 2º Toyota, 91; 3º Renault 25; 4º Audi, 22; 5º Subaru, 19; 6º BMW, 14; 7º Mazda 12; 8º Mitsubishi y Volkswagen 10º Citroen, 8.

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Carlos Sainz, 95; 2º Didier Auriol, 67; 3º Massimo Biasion, 64; 4º Juha Kankkunen, 42; 5º Mikael Eriksson, 26; 6º Bjorn Waldegaard y Dario Cerrato, 20; 8º Bruno Saby, 16; 9º Ingvar Carlsson, 15; 10º François Chatriot y Erwin Weber, 12.

COPA FIAT GRUPO N

1º Oreille, 43; 2º Trelles, 30; 3º Recalde y Soto 20.

LIDERES SUCESIVOS

TC 1-3, Kankkunen. TC 4-6, Biasion. TC 7, Biasion y Sainz. TC 8-30, Biasion.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	Tra	1º	2º	3º	4º	5º	6º
Biasion	30	19	8	1	2	-	-
Sainz	30	11	12	5	-	-	1
Auriol	30	3	6	12	7	-	-
Soto	30	-	-	2	10	9	2
Stohl	30	-	-	-	7	9	5
Oreille	30	-	-	-	2	7	11
Kankkunen	13	4	3	5	-	-	-

SIN DESPEINARSE.

Un fuerte accidente estuvo a punto de dar al traste con la operación argentina de Carlos Sainz. Afortunadamente, todo se salvó para el piloto español gracias a la rapidez de sus asistencias.

ratear después de superar el vado de agua artificial, cediendo 18 segundos. Después de los setecientos kilómetros de enlace hasta Córdoba, las cosas no mejoraban mucho y tras un tiempo mediocre en el segundo tramo, Jorge Recalde sufría un espectacular accidente en quinta velocidad que dejaba su Toyota prácticamente irreconocible. Con sólo tracción delantera, lograba salir del tramo perdiendo 18 minutos para tomar la «largada» en el siguiente donde a su vez perdía una rueda trasera y otros 47 minutos. Luego aunque en su asistencia dejaban el auto en condiciones más o menos precarias para continuar, Jorge Recalde llegaba tarde al cierre del control, abandonando por tercera vez en su tierra natal como ya ocurriese en

ellos que veía como su rival abandonaba en la segunda etapa con el cambio roto, aunque su alegría no le duraba mucho al ocurrirle a él lo mismo poco después, heredando su posición su hermano Marcelo.

El protagonismo entre quienes luchan por la Copa FIA de grupo N recaía esta vez en el local Ernesto Soto que con su Lancia Delta Integrale del equipo Astra, se mostraba desde el principio más rápido que su compañero de equipo, el uruguayo Gustavo Trelles. Este se vio obligado a abandonar en la segunda etapa con la caja de cambios rota, problema con el que debió enfrentarse Soto al día siguiente. El argentino ante lo sucedido había pedido contar con la caja de recambio instalada después en el vehículo de Trelles para de-

jarlo en orden de marcha. Sin embargo, cuando en la tercera etapa su Lancia comenzó a tener los mismos síntomas se encontró que la caja de cambios continuaba en el coche del uruguayo, debiendo ser desmontada y traída por un helicóptero de una emisora de TV local. Total, la ventaja de diez minutos sobre el Renault 5 GT Turbo de Alain Oreille era entonces para el piloto francés por algo más de tres minutos, después de haber sufrido Oreille incontables problemas con los amortiguadores de su vehículo. Sin embargo el actual líder del campeonato sufría a tres tramos del final un problema con un manguito del turbo que le costaba la victoria dentro del grupo N para felicidad de Soto y los «tuercas» argentinos. ○

YO HABIA PERDIDO LA FE EN CARDUS



**H**OY está en el podium de la fama. Le llueven los elogios y le debe doler la espalda de tantas palmaditas de felicitación. Tiene lo que se merece, una posición privilegiada ganada a pulso, con sacrificio y trabajo, con organización y medios.

**Carlos Cardús** ha roto con su pasado. Ha borrado una mala imagen que a punto estuvo de sepultarle. Lo confieso sin rubor. Lo digo con toda humildad. Estoy muy contento de haberme equivocado. **Yo era de los que pensaba que «El Tititi» no levantaría cabeza.**

De ser el piloto más rápido y prometedor del país había pasado a ser el más desafortunado y desgraciado. Hace ya dos años, en el Gran Premio de España del 88, **incluso rozó la muerte** cuando cayó por los suelos, perdió el casco y se golpeó la cabeza contra el asfalto. Aquellos dos años con Nieto fueron un auténtico calvario. Perdió su responsabilidad. Estaba tan hundido, que tuvo que comenzar casi de cero **si no llega a ser por Honda** que confió en él cuando la mayoría le dejó tirado en la cuneta.

No es que haya cambiado Cardús, es que ahora es otra persona. Corre con la cabeza al estilo Sito, se prepara como un auténtico deportista y lleva una vida privada alejada de las frivolidades y riesgos que le llevaron al borde del precipicio. Ha dejado de ser «Wojtita» por besar el suelo en cada circuito.

También ha conseguido que más de uno se coma el apodo de «gaseosa» que le llamaban antaño cuando salía muy fuerte para acabar en el pelotón de los comparsas.

**Hoy Cardús es respetado y admirado.** Respetado por John Kocinski que ve en él a su máximo rival y admirado por los que sabemos lo mucho que ha tenido que luchar para llegar donde está, al nivel de los números uno. A punto de cumplir 31 años, el «**noi de Tiana**» está en su esplendor deportivo. Es el líder de Honda y el mejor piloto español del momento. Cardús ha dejado de ser la sombra de Sito Pons y parece capacitado para conquistar su sueño dorado, el título mundial.

Otro, en el lugar de Cardús, en los años de fracasos y decepciones, hubiese tirado la toalla. Recuerdo que incluso una vez escribí en esta ventana que mejor sería que reflexionara y que pensara cambiar de profesión. **Había perdido la fe en él.**

Cardús, con la ayuda de su inseparable Silvia, ha conseguido el milagro. Cambió de vida, cambió de equipo y cambió su suerte. **¡Felicidades Carlos!** Para mí tus éxitos valen el doble. Ganes o no el título, para mí ya eres un campeón.

**TODO A PUNTO.** En Mazda ya tienen prácticamente listo el nuevo 323 GT-X, vehículo con el que afrontarán el Mundial de Rallyes.

MUNDIAL DE RALLYES NUEVA ARMA DE MAZDA

**E**L equipo oficial de Mazda en el Mundial de Rallyes tiene ya prácticamente ultimado el nuevo Mazda 323 GT-X, coche con el que va a tomar parte de ahora en adelante en el mundial de la especialidad. La diferencia más notable con respecto al vehículo que venían utilizando hasta ahora, el 323 4WD, es el motor de cuatro cilindros con culata de dieciséis válvulas, que de 1.623 centímetros cúbicos ha pasado a 1.893. Con esto la potencia ha pasado de 250 a 300 caballos. Un aumento considerable que teniendo en cuenta las dimensiones del coche, poco más de cuatro metros, le pueden convertir en una máquina muy competitiva.

Achim Warmbold responsable máximo del Mazda Rallye Team Europe, ha dicho que el 91 será un año de preparación para dar el salto definitivo en el 92. También ha confirmado que la próxima temporada seguirán contando con los servicios de Timo Salonen, como piloto número uno y Hannu Mikkola como piloto de pruebas.



EUROPEO DE MONTAÑA VILARIÑO IMBATIBLE

**E**L piloto vasco Andrés Vilariño se está mostrando intratable en el Europeo de Montaña. Tras pasar el ecuador del campeonato, se perfila como el más serio aspirante para revalidar el título que posee actualmente. Con la victoria que conquistó en Sestrières se apunta un pleno de triunfos muy difícil de batir, y de seguir así lleva camino de adjudicarse todas las carreras que restan hasta el final.





Gigi Corbetta  
Enviado especial

GRAN PREMIO DE ALEMANIA DE FORMULA 1

# GANO EL MOTOR HONDA

**B**AJO un sofocante calor estival y con las gradas más abarrotadas de público que nunca se disputó el Gran Premio de Alemania. Después de tres «ayunos», Ayrton Senna se subió a lo más alto del podio pero

Honda fue quien ganó la carrera. Alessandro Nannini dio un espectáculo que nadie preveía: se impuso a Gerhard Berger y aguantó durante quince vueltas en la primera posición acosado por Ayrton Senna, que le adelantó por el gran potencial de

**SORPRESAS Y DERROTAS.** Aunque Senna resultó ganador, Nannini fue el protagonista. Prost no logró el milagro en esta ocasión.



que dispone. Hockenheim es un circuito rápido, hasta el extremo de que el setenta por ciento del tiempo en que se rueda en él, el acelerador está pisado a fondo. Como es de suponer, este trazado resulta destructor de motores por antonomasia, y poco cuentan las suspensiones y la aerodinámica. Tampoco tiene cabida maquiar una refinada estrategia para la carrera; lo que cuenta son los caballos que el motor sea capaz de desarrollar y la forma de transmitirlos al suelo. Por estas connotaciones, éste ha sido un Gran Premio de un especial interés dentro del desarrollo del Campeonato, ya que era la ocasión para ver realmente si el motor Ferrari 640 había alcanzado al Honda RA100E, y también comprobar el potencial del propulsor Renault RSV10. Con el mismo fin, valía la pena comprobar de qué forma los modestos motores de ocho cilindros podían luchar contra los poderosos de diez y doce cilindros. Sin embargo, esta ocasión no era la más apropiada para enfrentar el potencial total de Ferrari contra el de McLaren, ya que en el circuito de Hockenheim, lo que cuenta por encima de todo es la potencia y la fiabilidad de los motores.

En una ocasión, Nelson Piquet afirmó que un monoplaza bien equilibrado y equipado con un buen motor de ocho cilindros, podía hacer frente a los equipos dotados con los poderosos V12. Todo estribaba en lograr un equilibrio perfecto, aprovechar los errores de los «grandes» y plantear las carreras con cierta resignación. De ese modo, aseguró que llegarían los resultados.

Ninguna ocasión mejor que la de Jean Alesi en el Gran Premio de Mónaco y ésta de Nannini, para demostrar que Piquet tenía razón. El piloto de Benetton-Ford ha sido el autor de una carrera disputada con maestría, sensatez y la agresividad necesaria para poder mantenerse entre los dos McLaren-Honda de Senna y Berger hasta ver el banderazo de llegada. La competitividad de Nannini consistió principalmente en dos elementos: haber elegido unos neumáticos de compuesto más duro que los McLaren-Honda y disponer de un coche que en la zona virada era más rápido que el MP4/5 de Senna, recuperando así lo que perdía en las rectas. Por otra parte, hay que tener en cuenta las condiciones en que Nannini tomó la salida. El día anterior durante los entrenamientos, había sufrido un accidente de considerable magnitud, hasta el extremo de que su coche quedó destrozado. Al encontrarse sin el monoplaza para la carrera, el equipo pidió un chasis nuevo a Inglaterra y estuvieron trabajando hasta las cinco de la madrugada del domingo para terminarlo

**A TOPE DE ESPECTADORES.**

Boutsen y Sutil no tuvieron suerte. Las tribunas del circuito alemán estuvieron más abarrotadas que nunca.



**HOCKENHEIM EN BREVE**

**Jean Alesi** convocó una rueda de prensa para aclarar su polémico divorcio con la escudería Tyrrell. Explicó que todavía no ha decidido dónde irá, ni si se quedará en Tyrrell. Sin embargo, puntualizó que la oportunidad de fichar por Ferrari se ha desvanecido, debido a que los dirigentes del «Cavallino» no están dispuestos a pagar a Tyrrell la fuerte suma de dinero que exige la «libertad» de Alesi, y otro tanto a Williams, para deshacer el compromiso escrito que contrajo hace meses el piloto galo.

**Se ha sabido** que Ron Dennis -Director deportivo de McLaren- se ha trasladado ocho veces a Stuttgart en este mes de julio para mantener conversaciones secretas con directivos de Mercedes. Al parecer se está madurando el proyecto de construir un motor de Fórmula 1 en 1992 para McLaren, fecha en la que Honda abandonará la competición en Fórmula 1.

**Por lo visto**, Ayrton Senna ha puesto a Ron Dennis frente a un serio compromiso. El piloto brasileño no está dispuesto a renovar su contrato con McLaren si Dennis no le asegura el fichaje de un director técnico de primera fila, así como la continuidad de disponer de moto-

res al máximo nivel de competitividad. Esta situación ha causado complicaciones en Ferrari, debido a que Steve Nichols -actual director técnico- ha recibido de McLaren una suculenta oferta.

**El ingeniero Gordon Kimball** ha regresado a McLaren después de trabajar durante tres años en Ferrari a las órdenes de John Barnard. A partir de este Gran Premio, Kimball será el ingeniero encargado de atender el coche de Ayrton Senna.

**El polémico Enrique Scalabroni**, ex director técnico de Ferrari, estuvo en Hockenheim para hacer relaciones públicas. Las malas lenguas aseguran que ha recibido de Ferrari una elevada suma de dinero para acallar absolutamente todo lo relacionado con Ferrari y su trabajo en dicha escudería. Por otra parte, no podrá aceptar ofertas hasta el próximo mes de septiembre.

**Prácticamente** se ha asegurado que Ivan Capelli o Riccardo Patrese serán el sustituto del británico Nigel Mansell en Ferrari. En la cúpula directiva de la escudería hay diferencia de opiniones, pero a pesar de esto parece problemático que la elección recaiga sobre Capelli.



**HIZO LO QUE PUDO.**

Berger no fue capaz de alcanzar a Nannini, a pesar de tener el poderoso motor Honda. Patrese sacó el máximo partido de su Williams-Renault, que no fue muy competitivo.



de montar. Con él salió a la pista, y también con el descontrol que crea siempre un accidente. Sin embargo, pasados los primeros compases de la carrera, en las que los dos McLaren-Honda ocuparon las primeras posiciones, seguidos por los Ferraris que, a su vez, precedían a los Williams, Nannini aprovechó el cambio de

neumáticos de sus rivales y una salida de pista de su compañero Piquet, así como la baja de Nigel Mansell, para ocupar la primera posición. Se mantuvo líder desde la décimo octava vuelta hasta la treinta y tres, momento en el que Senna hizo uso del potencial de su motor Honda y le adelantó. Nannini se olvidó de Senna con re-

signación, y éste se fue hacia la victoria tan tranquilo como un taxista. Por otra parte, cuando le indicaron a Nannini con la pizarra que Berger se le acercaba, apuró su marcha hasta comprobar que ya no podría darle alcance, y se mantuvo en ese nivel hasta el final de la carrera. Su segundo puesto valió más que la victoria de Senna, y además sirvió para demostrar la profesionalidad de su equipo, así como la sorprendente competitividad del motor Ford V1-V8 serie IV, estrenado en el pasado Gran Premio de Silverstone. También en el seno de McLaren se estrenó la última evolución posible del poderoso propulsor Honda RA100E Evolution IV. Según explicó Osamu Goto -director técnico de Honda en pista- los utilizados en Hockenheim eran motores más ligeros que los precedentes, capaces de alcanzar un régimen de rotación más elevado y, en consecuencia, más potentes. «Nosotros no tenemos problemas -explicaba Goto en su inglés macarrónico- En Honda todo perfecto, motores bien. McLaren tiene que trabajar a nuestro nivel».

En resumidas cuentas, el McLaren MP4/5 es un coche que ha llegado a su final, cosa que repite constantemente Senna en todas sus entrevistas, y es necesario sustituirlo por el nuevo MP4/6 equipado con motor Honda V12. Con vistas a los grandes premios venideros, parece que se acercan malos tiempos para McLaren, y esta es la causa de la falta de concentración que viene padeciendo Senna últimamente.

De no haber sido por la actuación de Nannini, la carrera se hubiese convertido en un soporífero vespertino. Después del aburrimiento de las primeras vueltas, se produjeron tres luchas muy curiosas en las que los «grandes» eran segundos. Mientras Nannini aguantaba el acoso de Senna, Berger intentaba escapar de la persecución de Piquet, y para terminar, el profesor Prost intentaba por todos los medios adelantar a Boutsen. Una vez que estas tres situaciones se resolvieron, la carrera perdió toda clase de interés.

En esta ocasión, la derrota fue a visitar al equipo Ferrari. Desde un principio, Prost estaba preocupado porque no lograba igualar los tiempos registrados la semana anterior durante unos entrenamientos previos. Por otra parte, el profesor vio claro que el motor Ferrari 640 no podía rivalizar con el Honda RA100E Evolution IV, y como se ha dicho anteriormente, sobre el trazado de Hockenheim no hay otra estrategia que el pie del acelerador a fondo.

Prost y Mansell rodaron juntos durante las primeras catorce vueltas, hasta que de pronto, un timón del alerón delantero del coche de Mansell se desprendió, haciéndole perder el control y obligándole a retirarse. Por lo visto, el problema fue causado por chocar varias veces contra los bordillos de las «chicanes» y, debido a la forma del timón, con los golpes se apalancó sobre el alerón, que a su vez repercutía sobre el anclaje del fondo del coche que se empezó a desprender.

elf

el aceite nacido de la competición.





**SE REAFIRMO.**  
El único rival para Capelli fue la fragilidad del motor de su coche.

Respecto a Prost, terminó la carrera a más de cuarenta y cinco segundos de Senna. La explicación oficial fue que el profesor había elegido el desarrollo de la séptima velocidad del cambio demasiado corta, cosa que hacía subir las revoluciones del motor y la temperatura. Esta versión oficial no la creyó nadie, y además al desconocerla, Prost dijo simplemente que le faltaba potencia y su coche no alcanzaba una buena velocidad punta ni era rápido en las zonas de curvas. Tampoco se había acertado en la elección de los neumáticos, aunque él era el responsable de la decisión. Una pequeña polémica se formó cuando los técnicos de Good Year se enteraron de que Cesare Fiorio -director deportivo de Ferrari- había afirmado la aparición de neumáticos defectuosos mezclados con otros del mismo tipo. En resumidas cuentas, se intentó justificar la falta de potencia del «Cavallino» con artimañas verbales poco creíbles. Al fin y al cabo, después de tres victorias consecutivas, puede haber un cuarto puesto sin que sea una deshonra.

Tampoco las cosas fueron muy rodadas para los Williams-Renault de Riccardo Patrese y Thierry Boutsen. Este último, tuvo problemas con la sexta velocidad de su cambio, que en repetidas ocasiones se quedaba bloqueado. Cuando paró para cambiar neumáticos, los mecánicos perdieron la tuerca de la rueda trasera izquierda, y hasta que la encontraron pasaron casi treinta segundos, por lo que Boutsen regresó a la pista excesivamente penalizado para lograr un buen resultado, aunque registró la vuelta rápida en 1.45.602. Su compañero Patrese dijo al terminar que el coche se había comportado bien dentro de sus posibilidades, y que prefería pensar en los grandes premios

venideros. A su vez Bernard Dudot -director técnico de Renault Sport- expresó su preocupación por la evolución de las «cosas» desde el Gran Premio de San Marino, ocasión en la que ganaron.

Siempre en la primera parte de la carrera, se vio un bonito pique entre Jean Alesi e Ivan Capelli, que tuvo la mejor parte. A pesar de esto, vio mermado su esfuerzo por una bajada de potencia de su motor y un problema con la cuarta velocidad del cambio en las últimas quince vueltas.

En esta ocasión, los coches de Tyrrell abandonaron por ruptura del motor, aunque Alesi logró clasificarse en el último lugar, después de haber protagonizado una rocambolesca aventura: cuando entró a cambiar neumáticos se pasó de su box, y al no poder dar marcha atrás, operación que le hubiese costado la descalificación, Juan Villadelprat -director deportivo de Tyrrell- le dio orden de regresar a la pista y volver a entrar. Este error de juventud le costó perder un tiempo imposible de recuperar.

De los monoplazas equipados con motores Lamborghini, sólo terminó el Lotus de Derek Warwick en el octavo lugar. Su compañero Martin Donnelly abandonó en la primera vuelta por un problema de embrague. El mismo inconveniente le ocurrió a Aguri Suzuki, mientras que un problema eléctrico hizo abandonar también a Eric Bernard, dejando así a la escudería Larrousse sin resultados.

Los chismorreos del «Circo» dicen que los grandes premios venideros no serán gloriosos para los monoplazas McLaren, y la escudería italiana Ferrari podrá seguir su buena racha. Sin embargo «Magic Senna» asegura que en Woking se está trabajando muy duro y pronto se verán los verdaderos resultados. ○

**CUMULO DE ERRORES.**

Por excesiva precipitación, Alesi tuvo que repetir la entrada en boxes. Al final de la carrera rompió el motor del coche.

**PARRILLA DE SALIDA**

28. G. Berger (McLaren-Honda) 1 40 434	27. A. Senna (McLaren-Honda) 1 40 190
2. N. Mansell (Ferrari) 1 42 052	1. A. Prost (Ferrari) 1 41 732
5. T. Boutsen (Williams-Renault) 1 42 380	6. R. Patrese (Williams-Renault) 1 42 195
4. J. Alesi (Tyrrell-Ford) 1 43 255	20. N. Piquet (Benetton-Ford) 1 42 872
16. I. Capelli (Leyton House-Judd) 1 44 349	19. A. Nannini (Benetton-Ford) 1 43 594
29. E. Bernard (Lola-Lamborghini) 1 44 496	30. A. Suzuki (Larrousse-Lamborghini) 1 44 363
15. M. Gugelmin (Leyton House-Judd) 1 45 193	3. S. Nakajima (Tyrrell-Ford) 1 44 650
11. D. Warwick (Lotus-Lamborghini) 1 45 244	23. P. Martini (Minardi-Ford) 1 45 237
10. A. Caffi (Arrows-Ford) 1 45 604	8. S. Modena (Brabham-Judd) 1 45 547
12. M. Donnelly (Lotus-Lamborghini) 1 45 790	9. M. Alboreto (Arrows-Ford) 1 45 755
25. N. Larini (Ligier-Ford) 1 46 187	7. D. Brabham (Brabham-Judd) 1 46 110
26. P. Alliot (Ligier-Ford) 1 45 596	21. E. Pirro (Dallara-Ford) 1 46 506
35. G. Foitek (Onyx-Ford) 1 47 269	36. J. Lehto (Onyx-Ford) 1 46 857

**NO PRECLASIFICADOS:** G. Tarquini 1 48 127 R. Moreno 1 48 98 B. Gachot 1 50 460 C. Langes 1 50 897 B. Giacomelli 2 10 786  
**NO CLASIFICADOS:** O. Grouillard 1 47 429 P. Barilla 1 47 747 Y. Dalmas 1 47 789 A. de Cesaris 1 48 032  
**ABANDONOS:** J. Lehto, escape E. Bernard, problema eléctrico A. Suzuki, embrague S. Nakajima, motor N. Piquet, accidente P. Martini, motor G. Foitek, accidente N. Mansell, alerón M. Gugelmin, motor D. Brabham, motor M. Alboreto, motor M. Donnelly, embrague P. Alliot, descalificado

**CLASIFICACION FINAL**

1º A. Senna (McLaren-Honda) 1 20 47 164 2º A. Nannini (Benetton Ford) a 6 520 3º G. Berger (McLaren-Honda) a 8 553 4º A. Prost (Ferrari) a 45 270 5º R. Patrese (Williams-Renault) a 48 028 6º T. Boutsen (Williams-Renault) a 1 21 491 7º I. Capelli (Leyton-House Judd) a 1 vuelta 8º D. Warwick (Lotus-Lamborghini) a 1 vuelta 9º A. Caffi (Arrows-Ford) a 1 vuelta 10º N. Larini (Ligier-Ford) a 2 vueltas 11º J. Alesi (Tyrrell-Ford) a 5 vueltas

**CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS**

1º A. Senna, 48 puntos 2º A. Prost, 44 3º G. Berger, 29 4º T. Boutsen, 18 5º N. Piquet, 18 6º J. Alesi, 13 7º A. Nannini, 13 8º N. Mansell, 13 9º R. Patrese, 12 10º I. Capelli, 6 11º E. Bernard, 4 12º A. Caffi, 2 13º S. Modena, 2 14º A. Suzuki, 1 15º D. Warwick, 1 16º S. Nakajima, 1

**CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES**

1º McLaren-Honda, 77 puntos 2º Ferrari, 57 3º Benetton-Ford, 31 4º Williams-Renault, 30 5º Tyrrell-Ford, 14 6º LeytonHouse-Judd, 6 7º Larrousse-Lamborghini, 5 8º Arrows-Ford, 2

**RALLYE RIAS BAJAS EL RETORNO DE CASTRILLON**

GERMAN Castrillón, uno de los pilotos más rápidos de Galicia y retirado de la competición por causas económicas, se ha impuesto con toda brillantez en el Rallye Rías Bajas, una de las pruebas más clásicas del calendario, aunque fuera del Campeonato de España.

Castrillón, con su habitual copiloto, Estrella Castrillón, estrenaban el Ford Sierra Cosworth grupo N que había sido de Carlos Piñeiro. Dos de los máximos favoritos, Arturo Rial (Citroën AX) y Fernando Brizuela (Ford Sierra Cosworth) abandonaban en los primeros tramos, por problemas de embrague y eléctricos respectivamente, por lo que la lucha quedaba reducida a Castrillón y a Juan Carlos González, que también estrenaba coche: el BMW M-3 grupo A que había conducido Pep Bassas la temporada pasada. Aunque en los primeros compases, González se imponía, poco a poco, el piloto del Ford iba haciéndose con el coche y acababa venciendo por 29 segundos. En tercera posición se clasificaba el incombustible Marc Etchebers, ya a distancia muy considerable.

El Rías Bajas produjo algunas noticias, como el fuerte accidente del tinerfeño Pedro Cruz, que tuvo que ser hospitalizado, al igual que su copiloto, aunque sus lesiones no son preocupantes.

La embajada canaria, muy habitual en la prueba viguesa, se completaba con «Carlos», que acabó cuarto sobre su Mercedes 190 grupo A, justo por delante de «Peitos». En octava posición se clasificó el jovencísimo (19 años) Javier Piñeiro, que impuso su Peugeot 205 GTI a los habituales de los Renault GT, Trelles y Otero.

**FORMULA FORD INGLESA ARENZANA EN EL PODIO**

El equipo «Racing for Spain» creado y apoyado por la Federación Española de Automovilismo, y en el que están integrados como pilotos Alvaro de Arenzana y Pedro Martínez de la Rosa, a los que se ha unido en los meses veraniegos Iván Arias, siguen cosechando éxitos en la Fórmula Ford Inglesa, consiguiendo subir al podio en varias ocasiones. En la última carrera disputada en Brands Hatch, Alvaro de Arenzana, tras una magnífica carrera, en la que incluso llegó a marcar la vuelta rápida, finalizó en una extraordinaria tercera posición, resultado que además de ser muy bueno va a servir para subirle la moral al piloto madrileño que en las últimas pruebas había tenido muy mala suerte. La carrera la ganó David Germain, mientras que Marc Marchard fue segundo. En esta ocasión debutaba en este certamen Iván Arias, que pese a no



**ARENZANA EN EL PODIO.**  
El piloto madrileño realizó una carrera magnífica, que le llevó al podio.

tener ninguna experiencia en este certamen y no conocer el circuito realizó una magnífica actuación, consiguió clasificarse para la carrera y al final terminó en el puesto dieciséis.

**BOXES**

**KANKKUNEN** seguirá unido a Lancia en el 91. Tras este año de adaptación al Delta Integrale 16v, y teniendo como referencia los buenos resultados que ha obtenido recientemente, en el equipo italiano confían en el plcnamente.

la presencia que actualmente tiene la marca en este certamen.



**DROOGMANS** que se ha impuesto con un Lancia Delta Integrale 16v en el Rallye de Alemania, se afianza en la clasificación del europeo de la especialidad con un total de 2.040 puntos. Su más serio adversario es el italiano Cerrato, con un vehículo similar que totaliza actualmente 1.160 puntos.

**AL UNSER Jr.** tras adjudicarse la victoria en Toronto, carrera puntuable para el Campeonato de Fórmula Indy, domina en la clasificación provisional del certamen con 106 puntos, seguido de Michael Andretti con 104, mientras que Rick Mears es tercero con 102 puntos. Como se puede comprobar más emoción imposible.

**SAN REMO** es el rallye escogido para que tenga lugar el debut el 309 GTI 16 válvulas. Esto será posible porque el coche estará homologado a primeros de octubre.

**MARKKU ALEN** va a participar con el Subaru en el Rallye Manta, prueba puntuable para el campeonato finlandés de la especialidad que se disputa dos semanas antes del 1000 Lagos y que transcurre en buena parte por los tramos del rallye del Mundial. Airikkala también participará en esta carrera con el Ford Sierra Cosworth 4x4.

**EDDIE IRVINE** a los mandos de un Reynard-Mugen se adjudicó la victoria de la prueba celebrada en Hockenheim puntuable para el Campeonato Internacional de Fórmula 3000. Damon Hill, autor de la pole no pudo mantener durante mucho tiempo esa posición de privilegio al salirse de la pista en los primeros compases de la carrera. Marco Apicella por su parte fue el único que inquietó al vencedor, acosándole en todo momento, pero al final tuvo que desistir de sus ataques

al degradarse más de lo normal sus neumáticos. Eric Comas, actual líder del certamen tuvo que realizar una espectacular remontada al verse obligado a tomar la salida en posiciones muy retrasadas. Al final terminó cuarto, puesto que le consolida en la clasificación del campeonato.

**ALBACETE** con un Toyota Corolla 16v. comanda la clasificación del Campeonato de España de Velocidad con 61 puntos. Su inmediato perseguidor es Sasiambarrena con un Ford Sierra Cosworth con 48, mientras que Villamil con un Alfa Romeo 75 es tercero con 43.







# LAS TIRAS INEDITAS DE GALLEGO Y REY.



## Ponemos fin a la historia del felipismo.

A partir del próximo fin de semana pondremos fin a «La historia del felipismo». Una de las obras más importantes en la historia de la caricatura

política en España. Ahora entregamos los últimos 4 capítulos, que son tiras inéditas de Gallego y Rey publicadas en otro periódico durante su breve exilio.

Es la gran oportunidad de completar su

colección, o hacerse una exclusiva minicolección.

El próximo fin de semana, en la revista Gente de Diario 16, comienza el fin de la historia del felipismo. No se lo pierda.



**Diario 16**  
Cada día más cerca.

## CARRETERAS EN OBRAS

RED NACIONAL:  
**N-I**, Burgos-Lerma.  
**N-II**, provincia de Guadalajara.  
 Igualada-Martorell.  
**N-III**, Arganda-Tarancón.  
**N-IV**, Manzanares-Bailén  
 Provincia de Ciudad Real.  
**N-V**, Talavera-Navalmoral.  
**N-VI**, Adanero-Villalpando.

RED SECUNDARIA:  
**N-330**, Jaca-Francia.  
**N-340**, Sagunto-Valencia y Alicante-Elche.  
**N-430**, Osa Montiel-Munera.  
**N-420**, Alcañiz-Taragona.  
**A-630**, Campomanes-Oviedo.  
**N-552**, Ripoll-Puigcerdá.

Teléfono de información de Tele-ruta: (91)5352222



## FANTASTICOS FERRARI

Los amantes de los Ferraris tienen un libro para recrearse con las más bellas realizaciones del genio de Módena. Se trata de Fantastic Ferraris, que editado por Motorbooks International es obra del conocido especialista en la marca, Antoine Prunet. En algo más de 200 páginas se pasa revista a 33 de los modelos más impactantes de la marca, reproducidos con excelentes fotografías de Peter Vann y documentos de época.

Librería Collector. C/ Pau Claris, 168. Barcelona. Tel. (93) 2158115.

## DE VACACIONES

### 4X4 EN CUENCA

Por los caminos de tierra y las pistas por las que se celebran los entrenamientos y selección del Camel Trophy y el Raid montes de Cuenca, el Camel motor Club organiza una expedición dirigida por Agustín Rodas «Tinín» miembro del Comité de selección del Camel Trophy durante los últimos 7 años.

Más información: (93) 4163570

### MAMOLA BAR

El domingo día 5 se celebrará en el pub Mamola de Galapagar una concentración König en la que estarán presentes varios coches dotados de las transformaciones de esta marca.



Entre los usuarios de 7 países europeos que viajarán a Los Angeles el 30 de octubre próximo. El precio de la expedición será aproximadamente de 300.000 ptas.

Más información: (93) 8649443

## ESPIRITU DE LA AVENTURA

Este es el nombre de una expedición que organiza Yamaha para que 55 afortunados usuarios de sus XTZ 750 Super Teneré, viajen a Méjico con el fin de seguir el desarrollo de la Baja 1000, uno de los Raids más conocidos que se celebra en la península de California. Los participantes serán elegidos en-

## AGENDA

### LO QUE HAY QUE VER

### MOTOS EN TV-2

El programa Domingo Deporte se ha convertido en inevitable para los aficionados al deporte de las dos ruedas. Los comentarios de Valentín Requena y Angel Nieto añaden un interés extra a este disputadísimo Mundial, que se retransmitirá desde Donington Park. También Eurosport dará cobertura a la categoría de 500 de esta misma prueba.

TV-2, Domingo 5 de agosto, Domingo Deporte a partir de las 12.00 h. EUROSPORT, Domingo 5 a las 12.30 horas.

### MONSTER TRUCKS

También en Eurosport el sábado 4 a las 18.00 horas podremos enterarnos un poco más sobre el mundo de los camiones de competición.

El programa Motor a Fons nos ofrecerá un reportaje del Rallye de Argentina y del Gran Premio de Alemania de F-1, además curiosidades del Mundial de motociclismo.

### DEPORTES

### VISITA A LAS ISLAS

El primer domingo de agosto, día 5, el Circus se traslada, atravesando el estrecho al circuito de Donington, donde se celebrará el Gran Premio de Gran Bretaña valedero para el Campeonato Mundial que en estos momentos está al rojo vivo. El Europeo de Velocidad y de Super Bikes celebrarán este mismo domingo la prueba de San Marino. La especialidad de motocross nos traerá el día 5 la disputa de las pruebas del Campeonato Mundial en las categorías de 125 que se celebrará en Portugal, 500 que tendrá lugar en Bélgica y los sidecar en Finlandia. El campeonato español de motocross de 125 se correrá el día 5 en Tobarra.

### RALLYE OSONA, UN CLASICO

El sábado 4 de agosto se dará la salida en Vic a la XXII edición del Rallye Osona, un clásico del calendario nacional puntuable para el Campeonato de España, cuyos tramos se desarrollan en la Sierra de Montseny. La llegada tendrá lugar en la madrugada del domingo 5 en la misma ciudad de Vic. El Europeo de Rallyes celebrará del 3 al 5 de agosto la tradicional prueba de Madeira. El domingo 5 también tendrá lugar una prueba puntuable para el Campeonato de España de Montaña en Ciudad Real, la Subida a La Atalaya.

### TELEFONOS

DIRECCION GENERAL DE TRAFICO  
 Tel. (900) 12 35 05

CAMPSA  
 Tel. (900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA  
 Tel. (91) 742 12 13

ADA  
 Tel. 900 10 08 99

AHSA  
 Tel. (91) 441 71 17

DYA  
 Tel. (91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE  
 Tel. (91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE  
 Tel. (91) 441 33 44

RACE  
 Tel. (91) 593 33 33

RACC  
 Tel. (93) 209 35 77

ALFA ROMEO  
 Tel. (91) 654 40 11

AUDI  
 Tel. (900) 11 22 22

BMW  
 Tel. (900) 10 04 82

CITROEN  
 Tel. (91) 450 11 11

FIAT  
 Tel. (91) 450 11 50

FORD  
 Tel. (900) 14 51 45

HONDA  
 Tel. (900) 30 80 80

LANCIA  
 Tel. (91) 450 13 50

MERCEDES-BENZ  
 Tel. (91) 441 41 77

MITSUBISHI  
 Tel. (91) 441 33 44

OPEL  
 Tel. (91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT  
 Tel. (91) 597 21 25

RENAULT  
 Tel. (91) 556 39 99

SEAT  
 Tel. (900) 11 22 22

VOLKSWAGEN  
 Tel. (900) 13 65 24

Coordina: Lourdes Bravo

# 1988 Y 1989. CAMPEONES



## LUIS VILLAMIL, CON ALFA ROMEO, CAMPEON DE ESPAÑA DE VEHICULOS DE PRODUCCION.

Dos años de pruebas. De victorias. Dos años ganando con Luis Villamil. Compitiendo entre las mejores marcas en el Campeonato de España de vehículos de producción. Al volante de un Alfa 33 y un Alfa 75, los mismos vehículos que usted conduce. Dos años demostrando su potencia, su alta fiabilidad mecánica, su máximo nivel de

seguridad y sus elevadas prestaciones. Por ello, Alfa Romeo quiere felicitar a todos los componentes del equipo: piloto, preparador, mecánicos y sponsors por su magnífica labor. Han sido dos años de campeonato, con Luis Villamil. Y muchos más en cabeza, con Alfa Romeo.



Alfa: la pasión de conducir

# White Horse regala con cada botella 3 noches de hotel y 1 carrito gratis.

Más de 80.000 personas ya lo han comprobado. White Horse regala con cada botella 3 noches de hotel gratis y ahora además 1 carrito fotográfico.

Una promoción en la que, sin sorteos ni concursos, el comprador de cada botella de White Horse puede disfrutar de 3 noches gratuitas para 2 personas en habitación doble, a elegir entre más de 900 hoteles en el mundo, especialmente seleccionados para usted, y presentar pruebas fotográficas. Para conseguirlo sólo hace falta tener más de 18 años, enviar a White Horse Apdo. N.º 724 Madrid 28080, antes del 31 de diciembre de 1990, la contraetiqueta de la botella junto con sus datos, y que las dos personas realicen cada día, en el hotel elegido, el desayuno y una comida (almuerzo o cena) que deberán abonar a los

Hotel para dos personas y a elegir entre más de 900 en el mundo.

precios oficiales. Las únicas contraetiquetas válidas son en las que figura "Whisky escocés importado por Francisco Quintana Yizarbe, S.A.". Estas se separan fácilmente sumergiendo la botella en agua.

Por correo, usted recibirá el Vale de hotel, canjeable durante un año, un catálogo de los hoteles incluidos en la promoción y el carrito fotográfico.

Los vales son acumulables, hasta un máximo de 9 noches consecutivas en un mismo hotel.

Ahora sólo tiene que elegir las fechas y efectuar su reserva por teléfono, para disfrutar de sus noches White Horse.

Si desea más información consulte los collardines de la promoción, pregunte en cualquier establecimiento del sector o llame al teléfono (91) 870 08 98.



*Si sus amigos aún no le creen, este año podrá presentar pruebas*



Representante exclusivo para España: Francisco Quintana Yizarbe, S.A.

CARLOS SAINZ



2º EN LA PAMPA

# Motor 16

4 de agosto de 1990 Núm.354 • 300 ptas.

## CITROËN AX



**Radares bajo sospecha**

OPINAN LOS USUARIOS

# HIJO DE LA FORMULA-1

AL VOLANTE DEL HONDA NS-X



PRUEBA DE TODOS LOS SIERRA

UNA GAMA BIEN DOTADA



8 4 13042 641506