SALON DE PARIS

RETO A LA CRISIS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

6 de octubre de 1990 Núm. 363 • 300ptas.

NUEVOS MONSTRUOS

- PORSCHE: Motor de 12 cilindros
- MASERATI: La respuesta italiana
- NISSAN: Escaparate electrónico
- McLAREN: Tecnología de Fórmula 1

COMPARATIVA

• Clio • Polo • Fiesta • Uno

CONCURSO
GANA EL VOLANTE DE ALAIN PROST

GRAN PREMIO DE ESPAÑA DE FORMULA 1

TENER UN MERCEDES

Nuevo 190E - 1.8

Nadie más construye coches como Mercedes-Benz. Lo notará desde el primer momento. En la facilidad de conducción. En la seguridad. En la comodidad. Y en el silencio. Conceptos y sensaciones que a partir de ahora usted tiene a su alcance con el nuevo 190 E - 1.8 de inyección. El Mercedes que eleva el standard de calidad en los coches con motor de 1.8 litros.

POR 3.030.000 PTAS.*

Pruébelo ya en la Red Oficial de Concesionarios Mercedes-Benz. A partir de ahora, usted está mucho más cerca de poder disfrutar de un Mercedes. Bienvenido al Club.

NADIE MAS CONSTRUYE COCHES ASI. Mercedes-Benz

* *Precio recomendado para Península y Baleares (I.V.A. incluido).*

DELVICO BATES

10 LO ULTIMO
Supercoches: coches con corazón.

20 AL VOLANTE
Saab 9000 2.3 Turbo.

22 AL VOLANTE
Alfa Romeo 164 QV.

23 LO ULTIMO
Avance del Salón de París.

42 ENCUESTA
Renault Supercinco.

50 ECONOMIA
Rebaja en el IVA.

54 CONCURSO
Gane el volante de Alain Prost.

56 COMPARATIVA
Pequeños y revolucionarios.

66 A FONDO
Audi 80 1.8 E y 80 T.D.

84 FUERA DE SERIE
Salón de Clásicos de Badajoz.

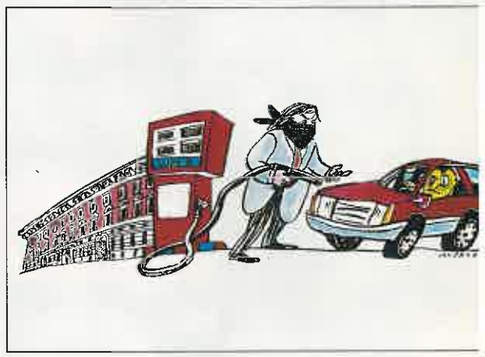
90 MOTOS
Yamaha XTZ 750- SuperTénéré

91 DEPORTE
G. P. de España de Fórmula 1.

SADAM HUSEIN NO ESTA SOLO

SADAM Husein no está solo. Antes de que se despejen las dudas sobre el conflicto del Golfo y sus consecuencias en los costos de los combustibles, nuestro Ministerio de Economía y Hacienda nos amenaza con una subida de cinco pesetas por litro en el impuesto sobre la gasolina.

Qué negro se presenta el futuro para los automovilistas. Aunque los estudiosos de la economía vaticinan que el precio del barril de crudo habrá vuelto a la normalidad en enero del 91, la realidad hoy es que el litro de súper se acerca a los veinte duros (ya está a 94 pesetas tras la subida del día 1); y si la propia administración propone un duro más para el 91, la economía del país puede tambalearse.



En el caso de que esas cinco pesetas prosperen si el proyecto de la Ley es aprobado, la utilización del automóvil va a ponerse por las nubes. Será un golpe bajo tanto para los automovilistas como para la industria. Y en definitiva vendrá a confirmar el concepto que la administración tiene de los conductores españoles: que son su mejor fuente de ingresos y que no es cuestión de desaprovechar una oportunidad como la que se presenta, una vez comprobado que los españoles no quieren o no pueden prescindir del automóvil. Unos cuantos kilómetros de autovías al año no es suficiente compensación para lo que se recauda.

No hay duda de que si se creara el partido político de los automovilistas, el Gobierno lo iba a tener difícil. Rebajar el IVA que grava las ventas de coches usados del 20 al 10 por ciento es una medida justa, reclamada desde hace tiempo por GANVAM y otros profesionales. pero son problemas distintos. Como lo es el de la armonización del IVA sobre los coches nuevos. Se barrunta una reducción del 5 por ciento, que puede favorecer a una industria sumida en una situación difícil, cuyas ventas han caído en septiembre cómo no se había visto en todo el año. Todo está muy bien, pero lo que no es de recibo en el momento actual es seguir recaudando de la gasolina todavía más, como si fuera la única fuente posible de ingresos para la administración española.

Alberto Mallo.

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

Motor 16

CAMBIO Y 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 Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefes:** Angel Marco (Información) y Víctor Piccione (Producto). **Jefes de área:** María Jesús Beneit (Edición) y Raúl Rodríguez (Economía). **Jefes de sección:** Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Fotografía). **Redacción:** Lourdes Bravo, Simonetta Garih, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Fotografía:** José Antonio Díaz, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Autoedición:** Yolanda Corrochano y José Mª Gómez-Morán (jefe). **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jurgen Tucherer (Alemania). **Diseño:** Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. **Documentación:** Mary Mas. **Secretaria de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaria de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juán Ballesta (Humor); Alejandro Blanco (Fotografía); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañiza! (Producto); José María Casanovas (Cataluña Express); Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Rudesindo de la Fuente (Ilustraciones); José Luis Leirado (Ilustraciones); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Juan Carlos Payo (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Javier Solano (Cierre); Miguel Angel Turci (Catálogos) y José Luis de la Viña (Náutica).

Director Comercial: Concha Duró. **Director de Publicidad:** Juan Antonio Suanzes. **Jefe de Publicidad:** Elvira Aricha. **Automercado:** Mª Jesús Sanchez. **Coordinadora de Publicidad :** Mercedes Noguerado. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rué. **Automercado:** Loles Peyra. **Publicidad Zona Norte:** Rosana López. **Publicidad Zona Andalucía:** Rafael Marín Montilla. **Publicidad Zona Levante:** Ramón Medina.**Director de publicidad Internacional:** M. Angel Duró. **Directora de Planificación y Control:** Pilar Pérez Menéndez. **Director Administrativo Financiero:** Fernando Fernández. **Director de Producción:** Antonio Toribio. **Directora de Marketing:** María Lizarraga.

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 66 00. Telefax: (91) 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. **BARCELONA:** Pº de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1, 5º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. **VALENCIA:** Guillén de Castro, 46, 7º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. **ANDALUCIA:** Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

Fotomecanica: Promograf, S.A.,San Romualdo, 26. 28037 Madrid. **Imprime:** INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid. **Distribuye:** INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.

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

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)

GAMA BMW DOS PUERTAS: 316i, 318i y 318 is.

LA FORMULA BMW.

Dinamismo más seguridad más confort es igual a placer de conducir. Si la fórmula se aplica a la gama dos puertas de BMW, el placer de conducir se multiplica.

En el 316i encontrará todo lo que la marca representa desde su modelo más accesible. Personalidad BMW en un automóvil de 102 CV e inyección electrónica, ágil, manejable y económico. Con el 318i llega el equilibrio en 1.800 c.c. Un motor elástico de 115 CV lleno de vitalidad.

La demostración más deportiva de la fórmula BMW toma forma en el 318is. Sus 136 CV, sus 16 válvulas y los 9,9 segundos que emplea en alcanzar los 100 Km/h. lo hacen posible. Su estabilidad y sus frenos lo hacen seguro. 316i, 318i y 318is. Todo el dinamismo, seguridad y confort de BMW entre dos puertas. Desde el modelo más ágil al más deportivo y, en los tres, el extenso Equipamiento Integral de serie. Lo que multiplica aún más el placer de conducir a lo largo de toda la gama.

NUEVO BERTONE-DAIHATSU

CON LA BASE DEL FEROZA

BERTONE y Daihatsu han vuelto a firmar un acuerdo para fabricar un nuevo modelo. Al igual que el Freeclimber, que partía de la base del Daihatsu Rocky, el nuevo modelo va a realizarse a partir del Daihatsu Feroza, y estará equipado con un motor de 1,8 litros de origen BMW. Las instalaciones de Bertone en Torino (Italia), serán las encargadas de dar vida a este todo terreno que, al igual que el Freeclimber, gozará de una gran exclusividad. Está previsto que las ventas comiencen a principios de 1992 y la producción será de diez mil unidades al año.

FIAT

CRECIMIENTO SOSTENIDO

EL grupo Fiat espera obtener este año una facturación global de 5,1 billones de pesetas y unas inversiones globales de medio billón de pesetas a pesar de las tensiones inflacionistas y de la crisis del Golfo. En el primer semestre del año el grupo obtuvo unos beneficios antes de impuestos de 208.000 millones de pesetas, con un volumen de negocios de 2,5 billones de pesetas, un 11,8 por ciento más que en el mismo periodo del año anterior. Por áreas de actividad, Fiat Auto reafirmó su liderazgo en Europa con una cuota de mercado del 15 por ciento en el periodo comentado.

HONDA NSX

A LA VENTA EN ESPAÑA

HONDA Automóviles España comenzará a vender las primeras unidades del superdeportivo Honda NSX en los meses iniciales de 1991. Para el próximo año estarán a la venta en nuestro mercado quince unidades de este lujoso deportivo que posee un potente motor de seis cilindros en V, tres litros de cubicaje y 274 caballos de potencia. El precio del Honda NSX, que ha sido desarrollado con los avances tecnológicos de la Fórmula 1 y en el que ha participado muy directamente el mismísimo Ayrton Senna, se situará en torno a los once millones de pesetas.

LA TRIBUNA

Fernando Muñoz Peláez
Director de Programas de Educación Vial de la Dirección General de Tráfico.

«En la nueva Ley de Seguridad Vial están contemplados los coches clásicos -automóviles históricos los llamamos nosotros-, dentro del reglamento específico de vehículos».

«Esa nueva Ley está en estos momentos en estudio y desarrollo por parte de un Consejo Técnico y por lo tanto es pronto para decir cuál será la legislación específica inherente a los automóviles históricos. Lo que sí es cierto es que el desarrollo de la Ley va por el buen camino y que es muy posible que a mediados de 1991 esté aprobada y ratificada».

«Es lógica la preocupación de los amantes de los clásicos, pero la administración, desde el reglamento de 1971, no ha dejado de preocuparse en ningún momento de su problemática, aunque las cosas hayan ido más lentas de lo que todos hubiéramos deseado»

«En síntesis, y con las reservas que el tema requiere al estar la Ley en fase de desarrollo, los automóviles históricos no tendrán las medidas restrictivas en cuanto a circulación que les penalizaban anteriormente, podrán exhibir sus placas de matrícula originales (junto a la normal en un color que se determinará en su día), serán considerados bienes protegidos cuando tengan una historia a sus espaldas (ser protagonistas de un hecho histórico, haber pertenecido a un personaje de talla nacional, etc.) y, en principio, serán considerados históricos si se han fabricado hace treinta años».

*** Decalaraciones efectuadas con ocasión del primer Salón de Coches Clásicos de Badajoz**

PORSCHE

ESCUELA DE CONDUCCION

PORSCHE España ha tenido una brillante iniciativa con la puesta en funcionamiento de la primera Escuela de Conducción que se crea en nuestro país. En colaboración con la Escuela de Pilotos y de las firmas Pirelli, BP y Bosch, Porsche propone a sus clientes un cursillo de dos días mediante el cual podrá perfeccionar sus hábitos de conducción, sin entrar para nada en aspectos deportivos. No se trata de crear pilotos, sino de mejorar la seguridad de los usuarios de la marca. Para más información, contactar con los Concesionarios de Porsche.

VERDE Y ROJO

● Motor 16 se merece esta semana el más rojo de los semáforos por el desastre organizativo en que se convirtió el estreno de «Days of Thunder»

Pero la culpa no es del todo nuestra. Nunca habríamos imaginado que la distribuidora pondría a la venta entradas sin tener en cuenta lo apalabrado con anterioridad.

● Nuestro compañero en las tareas periodísticas, maestro y amigo, César Mora, se encuentra felizmente restablecido tras un susto cardiaco.

Desde estas páginas damos la enhorabuena a todos los que le han atendido, por devolvernos sano y salvo a quien tiene por delante muchas cosas que decir y muchas peleas que ganar.

● No es de recibo que el Presidente de la Junta de Andalucía y el Ministro de Industria hayan hecho esperar cerca de una hora a los invitados de Ford España al acto de inauguración de la factoría que la multinacional americana ha construido en Cádiz. Todavía más inaceptable es la excusa pueril que ambos arguyeron.

● Tras muchos años de existencia, el Anfac ha logrado que una de sus propuestas haya sido tenida en cuenta y que de ella se puedan beneficiar los usuarios. Nos referimos a la reducción del IVA en los coches usados.

SEAT-VW.

CAMBIOS EN LA CUPULA

LA empresa Seat tiene previsto realizar una profunda reestructuración en su Consejo de Administración en las próximas semanas. El hasta ahora director general y presidente del Consejo de Dirección, Juan Antonio Díaz Alvarez, pasará a ser a partir de noviembre presidente ejecutivo del Consejo de Administración de la compañía. También se crean cuatro Vicepresidencias de distintas áreas: la de Finanzas, con E. Muller al frente, la Comercial que la ocupará Díaz Ruiz, la de Recursos Humanos (Ibarreche) y la del Area Técnica a la que se incorpora Peter Walzer, hasta ahora jefe de Investigación de VW.

GAMA TIPO

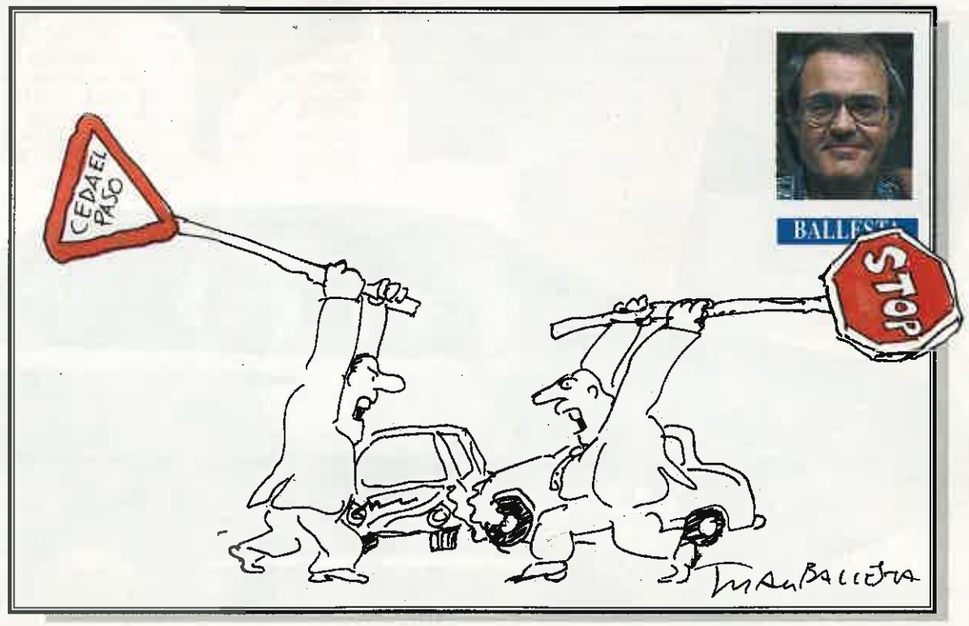
AHORA MAS COMPLETA

UNA nueva versión viene a completar la gama de los Fiat Tipo. El nuevo Tipo 1.8 i.e., que tiene prevista su comercialización para primeros de octubre está dotado de la mecánica de 1.750 centímetros cúbicos que ya conocemos, porque es la que equipan el Fiat Tempra y el Lancia Dedra. Este motor tiene un rendimiento de 110 caballos y una velocidad punta de 190 kilómetros por hora. Destaca por sus ajustados consumos y por un equipamiento muy completo que incluye servodirección. El nuevo modelo tendrá un precio final de 1.900.570 pesetas y 49.000 pesetas más si incluye de serie las llantas de aleación.

CONOLLY

VUELVE EL CUERO

LA famosa empresa curtidora británica Connolly Leather acaba de reintroducir el mismo tipo de cuero que utilizaban antaño los carroceros de lujo para los automóviles Bentley y Jaguar de los años treinta. Ese cuero dejó de utilizarse al ser desplazado por otros más blandos y flexibles. Pero la presión de los restauradores de coches de época ha propiciado la vuelta al mercado de aquel producto, que se fabrica con los mismos métodos de curtido y acabado de hace cincuenta años.



GASOLINA

LA SUBIDA DEL MARTES

COMO viene siendo habitual el Gobierno ha aprobado un nuevo precio máximo para las gasolinas que entra en vigor el martes día 2 de octubre hasta el lunes 15. Según esos topes, la super puede alcanzar las 95,2 pesetas-litro; la normal, 91,8; la sin plomo, 93 y el gasóleo para automoción, 68,6 pesetas-litro. La subida para los consumidores puede ser de 2 pesetas, pasando la super de 92 a 94 pesetas.

INAUGURACION

FORD, EN CADIZ

DOS años despues de anunciarse la inversión de más de 10.000 millones de pesetas en la construcción de una planta de componentes, se ha inaugurado en El Puerto de Santa María la planta de «Cádiz Electrónica», en la que Ford produce componentes electrónicos de alta tecnología. Con una producción máxima de 1.000.000 de módulos electrónicos, se ha iniciado ya la exportación a USA de las primeras unidades, que se utilizarán en los motores V8 de los automóviles altos de gama de la firma de Detroit. En un próximo futuro comenzarán a suministrar los sofisticados elementos que regulan la inyección de los turismos europeos, Fiesta, Escort, Sierra y Scorpio. En la planta gaditana trabajan 350 personas, la mayoría de alta cualificación profesional.

TOYOTA TERCEL

FUNCIONALIDAD MAXIMA

EL nuevo Toyota Tercel ha sido presentado en Japón hace unos días. Este modelo, con cuatro metros de longitud total, ha sido concebido para ofrecer la máxima funcionalidad. Su comercialización se va a realizar, por el momento, exclusivamente en Japón y Estados Unidos y va a ser ofertado con carrocería de tres y cuatro puertas. El nuevo Toyota Tercel disfruta de tres posibles motores de cuatro cilindros: dos de gasolina con culata de dieciséis válvulas de 1,3 y 1,5 litros, con potencias comprendidas entre 100 y 115 caballos y otro turbo diesel de 1.453 centímetros cúbicos con 67 caballos de potencia. El cambio puede se manual o automático y existe una versión con tracción a las cuatro ruedas, además de contar con un buen equipamiento de primera.

BREVES

Renault y Volvo han firmado el pasado día 27 en Amsterdam el acuerdo que sella el acercamiento de los dos grupos y les compromete a llevar a cabo una política de estrecha colaboración. El acuerdo queda sometido ahora a las instancias comunitarias y a la aprobación de los respectivos Gobiernos nacionales.

La multinacional General Motors va a invertir unos 10.000 millones de pesetas en una planta dedicada a la fabricación de componentes informáticos en el Parque Tecnológico de Málaga. Así mismo invertirá 200 millones de dólares en Hungría para una planta de motores y de montaje en Szentgothard.

Las ventas de automóviles en Europa Occidental han sufrido un descenso del 3,9 por ciento durante el pasado mes de agosto. En lo que va de año la caída es del 0,6 por ciento.

Land Rover Overseas Holding del Reino Unido ha anunciado la venta de su participación en Land Rover Santana a inversores institucionales, que asciende al 23 por ciento del capital social.

Japón está estudiando restringir voluntariamente sus exportaciones de automóviles a la CE hasta 1998 si se confirma el acuerdo entre la Comisión Europea y el Gobierno nipón que contempla la liberalización en esa fecha.

El fabricante norteamericano Mack Trucks y el francés Renault Vehículos Industriales han llegado a un acuerdo definitivo de fusión por el cual RVI adquirirá todas las acciones de MT que aún no están en su poder.

EMPRESARIOS JAPONESES

DEFICIENTE ESPAÑA

EL presidente ejecutivo de la empresa Nissan, Yutaka Kume, ha manifestado que las deficientes infraestructuras españolas, principalmente en materia de carreteras y comunicación, constituyen un freno a la inversión extranjera. Estas declaraciones las efectuó tras entrevistarse con el titular de Industria, Claudio Aranzadi, en una reunión a la que asistieron importantes hombres de negocio japoneses interesados en invertir en nuestro país. Por otra parte al máximo responsable de Nissan, Takashi Ishihara, le ha sido concedida la Orden de Caballero del Imperio Británico.

Audio Car 90

1er Salón de AUTO-RADIOS

ALARMAS Y TELEFONIA MOVIL

25-26-27-28 de OCTUBRE 1990
PABELLON DE CONVENCIONES
CASA DE CAMPO
MADRID

ALPRESS, S.A.
Tamarit, 73, 1º 1ª Barcelona Tel. 325 61 66. Fax. 325 69 83

LO ULTIMO

LOS NUEVOS MONSTRUOS

MAQUINAS CON CORAZON

Cuando un día nos acercamos a Enrico Scalabroni, ingeniero de fama reconocida por su actividad en Ferrari y ahora obsesionado con la idea de materializar un supercoche, y le preguntamos: «Para ti como debería ser un supercoche», la respuesta fue inmediata y totalmente reveladora de lo que pasaba por su mente. «El coche de mis sueños tiene que ser una máquina que al sentir el latido de mi corazón, me abra la puerta».

A PESAR de la crisis del Golfo y otras zarandajas que pretenden enturbiar el panorama automovilístico mundial, en los próximos años vamos a ver el resurgir de los monstruos de la carretera con nombres míticos como McLaren y Bugatti o más coloquiales como Nissan y Peugeot.

Desde que Bruce McLaren inmortalizó su nombre en la competición, estos coches han estado ligados a la alta tecnología, y en estos momentos sus monoplazas de Fórmula 1 son el máximo exponente en la competición. Pero, no comentos con esto, los responsables de la marca se han lanzado en el atrevido proyecto de realizar un McLaren de carretera. La frase que envuelve a todo el proyecto es: «la más alta tecnología llega a la carretera».

Aunque todavía queda mucho por decidir y ultimar, se puede adelantar que el Super McLaren lo tendrá todo. Por una parte prestaciones y una fabulosa tecnología. Por otro lado, lo más difícil de conseguir: nombre.

Una de las condiciones fundamentales en todo el desarrollo del proyecto, es que el futuro McLaren sea totalmente utilizable en carretera convencional y que cumpla todos los requisitos mínimos en cuanto a seguridad y emisiones contaminantes se refiere. Por esto, tal y como afirman los responsables del proyecto, han quedado descartadas las posibilidades con las que se especuló sobre si este coche sería un monoplaza o un tres plazas con el asiento del conductor en posición central. No, el McLaren será un coche de dos plazas al más puro estilo de los superdeportivos italianos. Por supuesto que la línea no será, en absoluto, nada convencional y se asemejará a un Grupo C de carreras, pero con soluciones aerodinámicas mucho más avanzadas. Los primeros estudios sobre su línea permiten aventurar que el coeficiente de penetración aerodinámica marcará un hito en la historia, puesto que pulverizará todo cuanto hasta ahora se conoce. La meta es llegar a un Cx de 0,18, lo cual es casi la mitad de la cifra que ostentan el Ferrari F-40 o el Lamborghini Diablo.

Su línea se diferenciará del resto por tener un puesto de conducción bastante adelantado con una amplia superficie acristalada y unas formas laterales redondeadas, en lugar de las líneas duras y rectas que parecen llevarse ahora en este tipo de coches. La longitud total del coche será ligeramente más corta que la de los actuales competidores, aunque su distancia entre ejes es prácticamente igual, en torno a los 2,6 metros.

El nuevo McLaren, también será el más bajo de los actuales, puesto que su altura será inferior a un metro, 99 centímetros, para ser exactos.

Para conseguir estas diferencias respecto a lo que actualmente existe, se ha invertido el proceso de trabajo. Normalmente se diseñan las líneas maestras del modelo y posteriormente se ensaya y se modifica la carrocería en el túnel de viento para optimizar su resultado. En este caso el coche se diseñará en el túnel de viento para luego plasmar las soluciones en un proyecto final. La experiencia acumulada en la Fórmula 1, será definitiva, ya que el nuevo modelo aprovechará soluciones utilizadas normalmente en la competición, pero también se aprovechará de elementos móviles, semejantes a los

FICHA TECNICA

MODELO: McLaren
POTENCIA: 650 cv aprox
VELOCIDAD MAXIMA: 350 km/h
INICIO DE VENTA: principio 1993
Nº de UNIDADES AL AÑO: 100
RESPONSABLE DEL PROYECTO: Ron Dennis y Gordon Murray.
PRECIO: 100.000.000 Ptas.

LO ULTIMO

El McLaren es un coche de alta tecnología, preparado para rodar por las mejores carreteras.

© Antonio Eiras 90 / Gran Auto 16

CUESTION DE IMAGEN
Los departamentos de ingeniería y marketing de muchas marcas comienzan a plantearse la posibilidad de llevar a la calle algún supercoche, como en el caso del Peugeot Oxia, que con sus 680 caballos y los 350 km/h de velocidad punta, podría dar pie a un potente león de la carretera, partiendo de la base del prototipo experimental.

LOS HOMBRES DE McLAREN

TRES son los puntales sobre los que se apoya el proyecto del McLaren de calle. Por una parte está Gordon Murray, Director Técnico de McLaren Cars y «alma mater» de todo lo que hoy en día lleva este nombre. Al margen del fenomenal palmarés del equipo de Fórmula 1 que dirige, está reconocido internacionalmente por su capacidad. A su lado, está Ron Dennis, auténtico fetiche del equipo, cerebro privilegiado en cualquier cuestión técnica. En un discreto segundo término, pero no menos importante que los anteriores, está Mansour Ojjeh, accionista de la compañía e impulsor de la parte financiera del proyecto. También hay otros nombres como David Thomas y Harold Dermott, en cuyo historial encontramos marcas como De Lorean o Midas.

Gordon Murray

Ron Dennis

Mansour Ojjeh

alerones escamoteables vistos en el Mitsubishi HSR-II.

Otro aspecto que romperá moldes es el sistema de ajuste de altura. En lugar de una suspensión de altura variable, que es complicado y supone un incremento de peso, para conseguir un efecto suelo al estilo de los coches de competición, bajarán unas pequeñas faldillas laterales que variarán la altura entre 63 y 140 milímetros, en función de la velocidad, para mejorar la estabilidad.

Curiosamente, los técnicos de McLaren han prestado mucha atención al aspecto de la facilidad de reparación tanto mecánica como de carrocería. En particular en este último aspecto, la utilización de plásticos y aluminio, limitando el uso de fibra de carbono y composites sólo para usos muy específicos, donde las cualidades mecánicas de estos materiales sean necesarias. Todo esto lleva a un peso total final en torno a los 1.000 kilos, o lo que es igual, 150 por debajo del F-40 que es actualmente el objetivo a batir por todos los fabricantes.

No se sorprenderá nadie, si anunciamos que el principal candidato a motorizar esta auténtica joya de la carretera, es Honda. Las posibilidades son varias, pero finalmente parece bastante claro que el motor elegido será un V10, mientras que el V12 parece descartado por su mayor longitud y un V8 no da la imágen que se busca en este coche. En cualquier caso, lo mínimo exigible es una potencia en tre 550 y 650 caballos, lo cual no será ningún problema para el fabricante de motores de Fórmula 1. Las prestaciones también marcarán un nuevo hito, puesto que la velocidad máxima se estima en torno a los 350 kilómetros por hora, y pasar de cero a cien kilómetros por hora no llevará más de 3,2 segundos. Como orientación, diremos que un McLaren MP4/4 tarda 2,8 segundos en dicha aceleración.

El reparto de peso en un coche de estas características es vital, y los técnicos de la marca esperan conseguir un reparto casi ideal de 50 por ciento sobre el eje delantero y un 50 por ciento sobre el eje trasero. Esto se consigue gracias a la utilización de un sistema transaxle desarrollado por Traction Products, suministrador habitual de Honda para los coches de Fórmula 1. Esta caja de cambios es de seis velocidades totalmente sincronizadas, sobre la que se realizará una versión cerrada para su utilización en competición. De todas formas, en cuanto se toca el tema de la competición los responsables del proyecto declaran al unísono que en caso de que el coche llegase a la competición, lo harían de forma oficial y no se cederían coches a privados para que compitiesen, aunque también se baraja la posibilidad de realizar un campeonato monomarca, al estilo de las series Procar que realizaban con BMW M1.

Aunque parezca que el proyecto está muy verde, tanto Gordon Murray como Ron Dennis, tienen la definición del coche muy adelantada y las ideas muy claras sobre sus aspectos fundamentales. Así pues se descarta totalmente la aplicación de técnicas muy en boga tales como la tracción integral o la dirección a las cuatro ruedas, que según los ingenieros que han estudiado la cuestión, son sistemas

complejos, pesados y que no han demostrado ser más eficaces que un coche de propulsión posterior de construcción tradicional. Lo que sí está claro es la utilización de un sistema de control de la tracción para ayudar al conductor a controlar el empuje de los briosos caballos de su motor. El McLaren, además de corazón, tendrá sistema nervioso. Esto es un complejo conjunto de microprocesadores, integrados en un módulo central, encargados de controlar y supervisar todos los sistemas electrónicos. La experiencia adquirida en la Fórmula 1 será, una vez más decisiva a la hora de desarrollar dicho sistema nervioso. Además de las mencionadas funciones de gestión y supervisión, la parte electrónica se encarga de almacenar todo el historial técnico de cada unidad, para su mejor cuidado y mantenimiento. De esta forma, simplemente a través de un teléfono y mediante un simple terminal de ordenador, el propietario podrá contactar con la central en Woking, Inglaterra, donde el ordenador diagnosticará la posible anomalía. Del mismo modo se podrá realizar la puesta a punto del coche a través del teléfono.

Uno de los aspectos que más vueltas da por la cabeza de Gordon Murray, es como conseguir que su nuevo McLaren sea más agradable para el uso diario, que los sofisticadísimos modelos que hoy en día existen. Por supuesto que elementos tales como el aire acondicionado, estarán presentes, pero el gran problema reside en como atenuar el fenomenal ruido que proviene del com-

MASERATI, NISSAN, PORSCHE: A LA CARGA

EL resto de los fabricantes no se van a quedar a la espectativa, viendo como otros se llevan los laureles. En casi todos los departamentos de diseño de las marcas más importantes o con más arraigo internacional, se estudian proyectos de supercoche.

Este es el caso de Nissan que tiene muy adelantado el proyecto Mid 4.

FICHA TECNICA

MODELO: Nissan Mid-4
POTENCIA: 600 cv aprox
VELOCIDAD MAXIMA: 320 km/h
MOTOR: V.12 de 4.5 litros.
TRACCION: Permanente a las cuatro ruedas
INICIO DE VENTA: 1995
Nº de UNIDADES AL AÑO: 300
PRECIO: 15.000.000 Ptas.

Este coche, tal y como suele ser habitual en los coches japoneses de alto nivel, dispone de todo un muestrario de tecnologías avanzadas, así como de un diseño totalmente futurista. Los primeros prototipos reales se han podido ver en todos los salones, pero el coche definitivo será más avanzado todavía. Los primeros Mid 4 dis-

ponían de motores V6 de 230 y 330 caballos respectivamente. El definitivo dispondrá del nuevo motor V12 sobre el que la marca nipona tiene unos estudios ya muy adelantados. El motor va situado centralmente, dispondrá de tracción total permantente y dirección a las cuatro ruedas. Estos sistemas están derivados directamente de los del Nissan Skyline GTR. Si los departamentos financieros y de marketing de la marca dan la verde al proyecto, veremos un super Mid 4, con el sello Infinity, que es el

FICHA TECNICA

MODELO: Maserati
POTENCIA: 480 cv aprox.
VELOCIDAD MAXIMA: 320 km/h
MOTOR: V.12 de 5 litros.
TRACCION: Trasera.
INICIO DE VENTA: Fin de 1.992
RESPONSABLE DEL PROYECTO: Marcello Gandini y Alejandro De Tomaso.

que llevan todos los productos de mayor prestigio de la marca.

Maserati no se podía quedar al margen del fenómeno de los supercoches y Alejandro De Tomaso ha dado luz verde para la construcción de un Maserati de motor central. El primer prototipo a escala real del coche se dará a conocer a finales de año y su producción se iniciará a finales de 1.992. Aunque en la casa se guardan celosamente los secretos de este nuevo modelo, hemos podido saber que este coche, todavía sin bautizar compartirá el motor del Maserati Shamal, es decir un V8 de 3.2 litros sobrealimentado de 320 caballos de potencia. Por lo demás su estructura será una continuación de lo que fue en los años 80 el Maserati Bora.

Porsche también se sube al carro de los supercoches y prepara un sustituto del Porsche 959, mucho más exclusivo que este último. Para empezar, dispondrá de un motor V12 directamente derivado del nuevo motor que está preparando para la Fórmula 1 y que debutará con Arrows en la próxima temporada. Este coche se hará realidad en el año 1995, siempre y cuando la dirección comercial de la firma Porsche dé el visto bueno al proyecto.

FICHA TECNICA

MODELO: Porsche
MOTOR: V12 de 3.5 litros.
POTENCIA: 650 cv aprox
TRACCION: A las ruedas posteriores.
VELOCIDAD MAXIMA: 350 km/h
CARROCERIA: Biplaza.
INICIO DE VENTA: 1995
Nº de UNIDADES: No más de 200 en total.

BUGATTI: OBRA DE ARTE

EL nacimiento de un nuevo modelo nunca es fácil, pero cuando además se trata de realizar una fábrica totalmente nueva, aunque lleva un sello de gran prestigio y clase, todavía más. Pero lo cierto es que bajo el empuje de Paolo Stanzani primero y de Romano Artioli después, se van quemando etapas y el pasado 23 de agosto el primer prototipo, de los tres construidos hasta la fecha, del Bugatti 110, dio sus primeros pasos. A su vez, las ultramodernas instalaciones de Bugatti en Campogalliano, están ya casi a punto para iniciar el desarrollo final y la producción de el renacido Bugatti a un ritmo de 150 unidades al año.

La tarjeta de visita del nuevo coche es absolutamente impresionante. Por una parte están los 550 caballos que desarrolla el motor V12 de 3.5 litros sobrealimentado por cuatro turbocompresores. La técnica de Fórmula 1 está presente en la gestión totalmente electrónica del motor y culatas de cinco válvulas por cilindro. El resto de las características dan idea por sí mismas del potencial del nuevo coche. Tracción total permanente, suspensiones inteligentes, con altura y dureza variables en función de las condiciones externas, alerones de incidencia variable, etc...

Para el desarrollo de cada uno de los aspectos del coche se ha recurrido a los nombres más autorizados en la materia. Así pues para poner a punto el coche y el sistema de tracción total se contó con Pavel Rajmis, ingeniero que viene de Audi y está especializado en estos sistemas para coches de altas prestaciones. Para desarrollar las suspensiones, se ha colaborado con la firma Messier-Bugatti, que tiene en su haber el diseño del tren de aterrizaje del Concorde, así como de la gran mayoría de aviones comerciales actuales. En la parte electrónica, la Aerospatiale francesa, ha tenido una influencia definitiva, así como en la mejora aerodinámica del modelo.

De los aspectos que todavía no se conocen del nuevo Bugatti, el que más preocupa es su precio, y aunque se han hecho especulaciones de todo tipo, lo cierto es que los responsables mantienen un mutismo total al respecto. Lo que está claro es que dada la enorme inversión realizada, la cifra estará muy próxima al millón de dólares.

El próximo 15 de septiembre, 110 aniversario del nacimiento de Bugatti, se desvelará el secreto y el 110 hará su presentación. Hasta entonces sólo podremos lanzar hipótesis.

Michael Bugatti aporta al 110 lo más importante para un supercoche: su nombre.

FICHA TECNICA

MODELO: Bugatti 110
POTENCIA: 550 cv aprox
VELOCIDAD MAXIMA: 320 km/h
TRACCION: Permanente a las cuatro ruedas
INICIO DE VENTA: Fin de 1.991
Nº de UNIDADES AL AÑO: 150
RESPONSABLE DEL PROYECTO: Marcello Gandini.

Si se cumple el calendario previsto, el McLaren podrá estar rodando en 1.993.

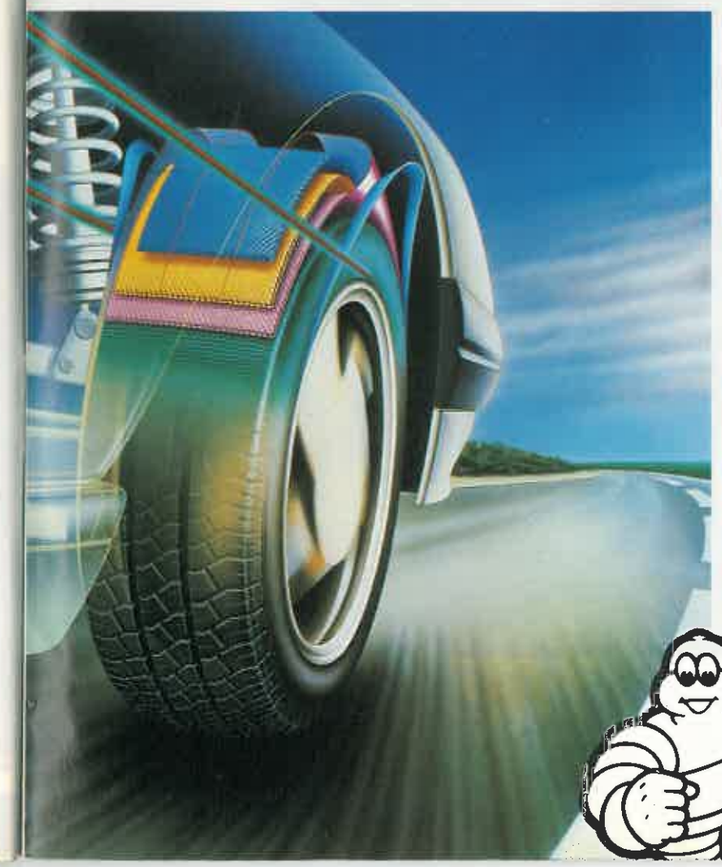
partimento del motor. Un equipo de alta fidelidad y unas pantallas aislantes pueden mejorar las condiciones.

También la compra es muy sugestiva, puesto que el precio final se estima en torno al millón de dólares (cien millones de pesetas), aunque todavía no se admiten peticiones en firme, si que se están tomando nombres y ya hay 350 interesados en el tema. Cuando se desvele el primer prototipo, se admitirán las peticiones en firme y no se habrá cambios de nombre para evitar especulaciones. La producción prevista es de cien unidades al año y en el precio del coche está incluido un cursillo de conducción de alto nivel por los pilotos de McLaren de Fórmula 1. Si el calendario previsto se cumple, los primeros McLaren rodarán en 1.993.

Además de ser una inversión brillante, la posibilidad de tener a Senna o a Berger como maestros hacen que merezca la pena.

Stop Press ! / Victor Piccione

PRONTO REALIDAD
Los afortunados poseedores de una opción de compra de un Jaguar XJ220 pronto podrán ver sentir entre sus manos la energía del nuevo felino, que aunque algo descafeinado respecto al proyecto inicial, sigue siendo uno de los más apetecidos. 60 millones tienen la culpa.



MICHELIN
LA PRECISIÓN DEL LÁSER.

La precisión al volante es fundamental para la seguridad.
Un neumático debe ser preciso y responder con exactitud a las órdenes del conductor.
Por eso Michelin utiliza la tecnología del láser en la fabricación de sus neumáticos.
Para que sean seguros y precisos.

MICHELIN
alta tecnología.

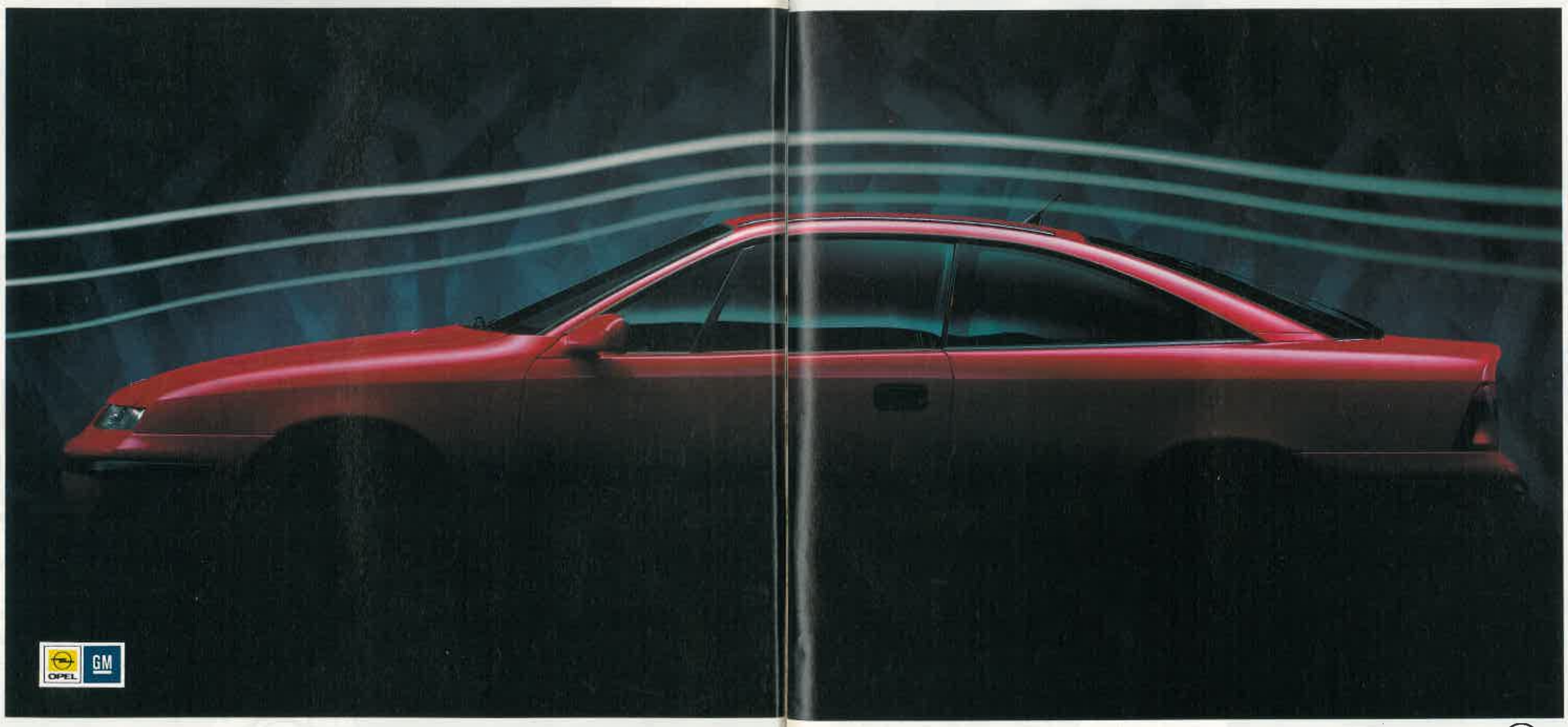
Cx 0,26: un aire nuevo sopla en Opel.

Ya nadie duda que la aerodinámica en un coche es un factor primordial. Y es fácil comprender el porqué.
Hace unos años, con un coeficiente aerodinámico Cx de 0,40, eran necesarios 35 CV de potencia para alcanzar 120 Km/hora. Hoy en día, con un Cx de 0,26, récord mundial del nuevo Opel Calibra, tan sólo son necesarios 26 CV. Gracias a esta mejora en el coeficiente de penetración aerodinámico se consigue un ahorro del 25% de potencia y una sustanciosa reducción en el consumo.

En Opel, todos nuestros modelos están entre los más aerodinámicos de su clase. Por ejemplo, el Kadett GSi con un Cx de 0,30, el Vectra con 0,29 y el Omega con 0,28.
Pero en nuestros coches la aerodinámica no lo es todo. En cada Opel la Ingeniería Alemana juega un papel fundamental a favor de la funcionalidad y el confort. Sin olvidar algo muy importante: el resultado debe ser exclusivo. Rebatiendo, de una forma atractiva, la teoría de que todos los coches diseñados en el "túnel de viento" son iguales.

¿Nota Vd. el aire nuevo que sopla en Opel?

¡Opel mejor que nunca!



OPEL GM

OPEL

McCANN

SAAB 9000 2.3 TURBO

MUCHO FUELLE

Tras seis años de desarrollo, Saab ha lanzado por fin la versión turboalimentada de su motor 2.3 de inyección. La mayor ganancia de esta nueva mecánica consiste en un extraordinario comportamiento a medio regimen que dota al coche sueco de unas recuperaciones asombrosas.

Juan Luis Soto
Enviado especial

LOS propios responsables de Saab declaran con justificado orgullo que este nuevo propulsor son «dos motores en uno». Efectivamente, en utilización cotidiana el Saab 9.000 ofrece una conducción suave, relajada y sobria en consumo. Pero cuando este nórdico enseña los dientes su eficacia deportiva sorprende, sobre todo en carreteras rápidas. Con 200 caballos, la particular respuesta de su motor en marchas largas y a bajas revoluciones permite muy buenas aceleraciones que facilitan al máximo los adelantamientos.

Al accionar el acelerador, que no está comandado por cable sino por un sistema electrónico, la respuesta es inmediata y el turbocompresor, fuente de muchas reacciones no deseadas en otros casos, actúa de forma progresiva desde unas 2.000 revoluciones por minuto sin dejar sentir al conductor ningún tirón o desfase en su respuesta. Por lo demás, el motor es sumamente silencioso y va dotado de dos ejes de balance que eliminan las vibraciones. Sus cuatro válvulas por cilindro, refrigeración de pistones mediante aceite pulverizado y un sistema automático que adapta los reglajes de encendido a la calidad de la gasolina utilizada, garantizan un funcionamiento óptimo en cualquier circunstancia. Capaz de mantener sin dificultad alguna cruceros de más de 200 kilómetros por hora en autopistas libres como las alemanas, el consumo se mantiene a unos niveles muy bajos.

No siempre es fácil para un tracción delantera digerir 200 caballos. En el caso del Saab 9.000 2.3 Turbo se consigue mediante una suspensión muy lograda y un sistema controlador de la tracción (TCS) que regula el deslizamiento de cada rueda, servido como opción. Este mecanismo actúa de forma electrónica aprovechando los sensores del sistema antibloqueo de frenos. Cuando se detecta una diferencia de agarre entre las dos ruedas motrices, un microprocesador actúa sobre los propios frenos y sobre la palomilla del acelerador. Según la marca sueca, este sistema utiliza y reparte la tracción de forma igualmente eficaz que los autoblocantes de diferencial en las cuatro ruedas motrices e, incluso, la tracción efectiva supera a algunos de los de tracción total más sencilla.

El Turbo 16S monta llantas Aero de 16 pulgadas con neumáticos de 205/50Z y una suspensión más dura, amén de algunos detalles interiores que lo personalizan. Sin embargo, la eficacia de la versión normal se mostró prácticamente igual de efectiva que el S. Hay que recordar que el Saab 9.000 ha recibido galardones en Estados Unidos y en Suecia como coche más seguro de la categoría, lo que dice mucho de su estabilidad y su buen comportamiento. ○

ATLETA SUECO
El corazón del Saab es de atleta, incansable y con un poder de recuperación a toda prueba. Ello no está reñido con unos interiores de acabado tan confortable como lujoso. El morro y la parrilla han sido rediseñados...

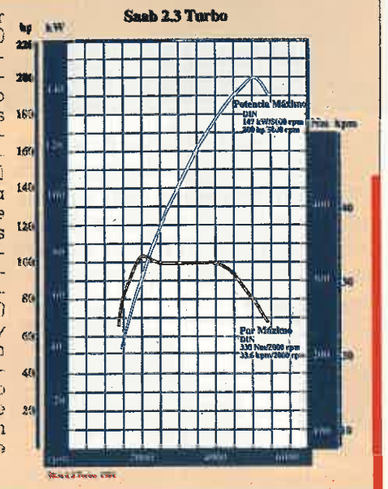
LO TIENE TODO
El motor posee turbocompresor, 24 válvulas e inyección electrónica. Además sus pistones van refrigerados con aceite pulverizado y monta un doble eje de balance para evitar vibraciones.

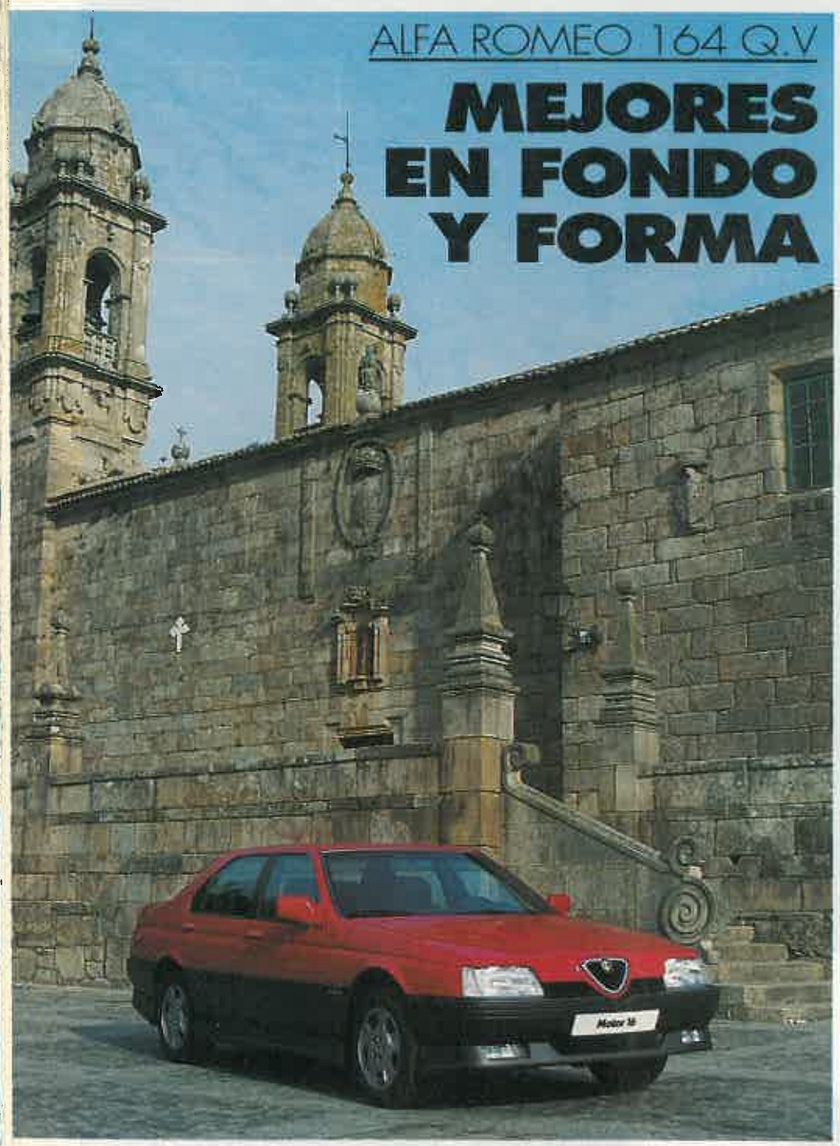
FICHA TECNICA

	9.000 2.3 TURBO
MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	Cuatro
Cilindrada (c c)	2 290
Arbol de levas	Doble en cabeza
Nº válvulas por cilindro	Cuatro
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	8,5 a 1
Potencia máxima / r.p m	200 CV (147 kw) /5 000
Par máximo / r p m	330 Nm (33,6 mkg) / 2.000
TRANSMISION	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Cinco velocidades
DIRECCION	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,9
FRENOS	
Sistema(Del/Tras)	Discos vent./Discos ABS
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1.355-1 470
Largo/ancho/alto (mm)	4 780/1 764/1.420
Capacidad del depósito (l)	62
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	8 0
Velocidad Máxima (km/h)	230
Consumo Urbano (l/100 km)	12.7
A 90 km/h (l/100 km)	7,3
A 120 km/h (l/100 km)	9,3

RESPUESTA INMEDIATA

EL valor par motor (330 Newton/metro) que se consigue a tan sólo 2.000 revoluciones por minuto significan que a ese reducido régimen el Saab dispone ya de más de 100 de los 200 caballos totales. En la práctica esto se traduce en una aceleración de 0 a 100 en 8 segundos y una recuperación en quinta velocidad de tan sólo 7,8 segundos de 80 a 120 km/h. Son cifras dignas de un deportivo.





ALFA ROMEO 164 Q.V

MEJORES EN FONDO Y FORMA

Se inicia la comercialización de la gama 164 que ha preparado Alfa Romeo para 1991. Entre las mejoras de la gama lo primero que llama la atención es la llegada del 164 Quadrifoglio, que se sitúa con sus 200 caballos como buque insignia.

Victor Piccione

Enviado especial

DESDE sus primeros pasos, se vio que el aspecto más criticable del modelo era la motricidad. Si bien en las versiones de dos litros y turbodiesel esto no suponía ningún inconveniente, en la versión de tres litros, debido al tremendo par del motor, se producía algun tirón no muy agradable. Ahora, con el motor con más potencia, este aspecto ha quedado solucionado. Para conseguirlo, se ha retocado integramente todo el tren delantero. Por una parte se ha bajado todo el conjunto motor-caja de cambios en tres centímetros, a la vez que la variación de las geometrías de las suspensiones ha supuesto una disminución de la altura del casco. También se nota la mejora en las ruedas de 195/65 con llantas de quince pulgadas.

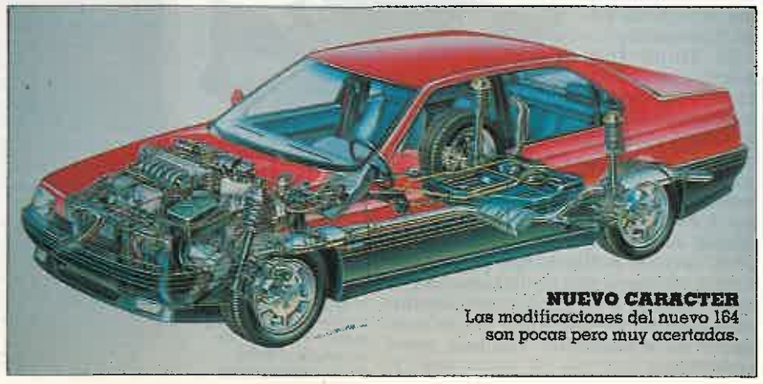
Estas mejoras, que se han previsto inicialmente sobre la versión Quadrifoglio nada más, se aplicarán progresivamente al resto de la gama.

Además del nuevo motor que con catalizador llega a los 200 caballos, en este nuevo Alfa se ha adoptado una suspensión de regulación electrónica que gracias a una serie de sensores adapta la dureza de los amortiguadores al estilo de conducción y a las condiciones de la carretera. La variación de la suspensión se aprecia por una mayor trepidación en la posición más dura, pero también se nota un menor balanceo en las curvas y la práctica desaparición del cabeceo al acelerar y al frenar. En el interior, se incorporan los asientos de cuero de serie y se han modificado algunos mandos, como el de apertura del depósito de combustible. También se ha rediseñado el sistema de climatización, mejora de la cual se beneficia también toda la gama. Esta versión sólo estará disponible en rojo, blanco y negro y como única opción unos asientos Recaro, programables con tres memorias.

Tras la incorporación del Quadrifoglio, la gama 164 para el '91 queda compuesta del siguiente modo: tres versiones diferentes del Twin Spark, con acabados distintos. Una versión del Turbodiesel y una versión con el motor tres litros, que tras la incorporación del obligado catalizador, tiene una potencia de 184 caballos. O

PRECIOS

164 TS	3.120.000 ptas.
164 TS Clima	3.330.000 ptas.
164 TS Lux	3.600.000 ptas.
164 TD	3.935.000 ptas.
164 V6	4.800.000 ptas.
164 Q	5.560.000 ptas.



NUEVO CARACTER
Las modificaciones del nuevo 164 son pocas pero muy acertadas.

SALON DE PARIS

RETO A LA CRISIS

Hacia años que los mercados europeos del automóvil no se enfrentaban a unas circunstancias tan duras como las que han derivado de la crisis del Golfo Pérsico. El Salón de Paris es el reto que los fabricantes plantean a esta situación. Allí estarán presentes con sus mejores armas.

RENAULT y las marcas del grupo PSA, Peugeot y Citroën desembarcarán con todos sus efectivos en el «Mondial de l'Automobile», su salón. Allí van a demostrar toda su capacidad, con modelos de gran serie o con prototipos de alta tecnología.

Entre los primeros, está el **Renault 19 Chamade 16 válvulas**, ya adelantado en el número anterior de Motor 16. Este modelo completa por arriba la gama 19. En definitiva, no presenta variaciones mecánicas sobre el 19 16 válvulas, mientras que en lo referente a equipamiento se distingue por una dotación especialmente completa. Exteriormente, lo más novedoso es la prolongación de los grupos ópticos a lo largo del taldón posterior. Las otras novedades de la Regie Renault son los **R-19 TXI** y **16V cinco puertas** entre los modelos de producción y el **Renault Laguna** como prototipo de investigación. Este modelo, ampliamente descrito en nuestro último número, muestra a la luz una nueva filosofía de estilo de la que va a estar impregnado el producto Renault de las próximas generaciones. Pero además es una brillante máquina de acelerar como demuestran los 6 segundos que invierte para pasar de 0 a 100 kilómetros por hora o los 26,2 en el kilómetro con salida parada.

En el resto de la gama Renault hay mejoras de detalle como la suspensión de ➤

AZUL FRANCIA
Muchas novedades francesas, como el Renault Laguna, pintado en el típico color nacional, que competirá en espectacularidad con el Citroën Activa 2. A la izquierda, la versión 16 válvulas del Renault 19 Chamade

TURBODIESEL
El Peugeot 205 se convierte en el diesel más rápido de su categoría gracias a la adopción del turbo. El interior es tipo GTI.

amortiguación controlada electrónicamente en el **Renault 25** (versiones V6 y Baccara).El conductor puede elegir tres durezas diferentes -confort, normal y deportiva-. En función de esa elección y de las aceleraciones longitudinales, transversales y verticales a que se ve sometido el vehículo, un ordenador abre o cierra unas electroválvulas situadas en el interior de los amortiguadores, determinando así la dureza de los mismos. También se tiene en cuenta la velocidad del coche y la intensidad de la frenada.

El **Renault 5 Five** recibe una nueva versión del motor de 1.108 centímetros cúbicos, adaptada para poder utilizar indistintamente gasolina con o sin plomo, mientras que el 5 GT Turbo se mantiene únicamente hasta que aparezca el Clio 16 válvulas. Por último, el **Alpine Le Mans** pasa de 185 a 210 caballos de potencia gracias a un kit del preparador Danielson.

En el otro gran grupo francés, en PSA, tanto Peugeot como Citroën cuentan con su dosis de novedades. El **Peugeot 205 D Turbo** es una muestra de la versatilidad de un modelo del que ya se han fabricado tres millones y medio de unidades. Lanzado en 1983, marcó el comienzo de la generación de los «5», una nueva familia en resumidas cuentas, de la que el modelo de competición **Peugeot 905**, también expuesto en París, es un digno representante. El 205 D Turbo se distingue por el motor de 1.769 centímetros cúbicos y 78 caballos de potencia. Alcanza una velocidad máxima de 175 kilómetros por hora y acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en 12,2 segundos. Los consumos homologados son: 4,6 / 6,9 / 6,6 litros cada cien kilómetros, respectivamente a 90, 120 kilómetros por hora y en ciclo urbano. Las suspensiones se han adaptado al nuevo motor, lo mismo que el cambio, con una primera más corta y una segunda más larga. La servodirección es opcional. En el interior, lleva el volante de tres brazos y los asientos del GTI. Exteriormente, adopta los elementos distintivos de los 205 gama 91: pilotos posteriores de nuevo diseño e intermitentes delanteros color blanco.

CARRERA RS
Sus enormes llantas de diecisiete pulgadas de diámetro distinguen al último de los Porsche 911. Es una versión aligerada y todavía más deportiva del Carrera 2. Conserva el alerón retráctil, pero prescinde de elementos tales como el aire acondicionado o la servodirección.

En la marca hermana, el **Citroën Activa 2** (ver Motor 16 número 360) será la atracción. Junto a él, varios modelos no tan sofisticados pero sin duda muy interesantes, como los comerciales **C15 y C25 eléctricos**, este último con su equivalente en Peugeot, el J5 también movido por energía eléctrica.

La marca española Seat vuelve a la carga con un nuevo prototipo, que parcialmente prefigura lo que podría ser un futuro Ibiza del año 93 ó 94. Es el **Seat Proto C**. La «C» quiere decir cuatro, cuatro coches en uno. Esa es la filosofía de este modelo, diseñado por Giugiaro sobre la idea aportada por los técnicos de Seat. Esta propuesta múltiple, se materializa en un vehículo de 3,94 metros de largo y 1,66 de ancho. Sobre estas medidas hay cuatro variantes de carrocería: Coupé, Cabrio, Speedster y Tiempo Libre. Sus posibilidades de utilización son múltiples. Quien quiera un vehículo urbano, fácil de aparcar, lo tiene en el Coupé. Si se prefiere deportivo, las motorizaciones existentes (1.000 centímetros cúbicos con compresor G y 100 caballos de potencia o V-6 ➤

CUATRO EN UNO
Estas son las cuatro variantes a que da lugar el Seat Proto C, un modelo realizado por Giugiaro. Hay tres descapotables y un coupé.

de 200 caballos), le dan el empuje necesario. Hay además las dos opciones descapotables, Cabrio y Speedster, esta última con un carácter más auténtico aún y la versión Tiempo Libre para los que desean llegar a los puntos más inaccesibles. Un sistema de tracción a las cuatro ruedas les proporcionaría los medios necesarios.

Otras peculiaridades del Proto C son: un sistema que filtra y depura el aire del sistema de climatización, un acumulador de calor para mantener una temperatura determinada en el habitáculo aunque el coche esté parado y sometido a temperaturas extremas, un dispositivo que ajusta los cinturones de seguridad y la profundidad del volante y, finalmente, la desconexión automática del motor en retenciones a velocidades inferiores a los 5 kilómetros por hora o en paradas prolongadas, sistema que pone nuevamente en marcha el motor de manera automática cuando el conductor acelera y logra economías de carburante de hasta un quince por ciento.

Otra novedad de París es el **Porsche Carrera RS**. Con él la marca alemana resucita unas siglas de raigambre deportiva, unas siglas que han caracterizado a los Porsche más deportivos. Este nuevo RS es un Carrera 2 con las especificaciones de los coches que hacen la Copa Carrera. Tiene 260 caballos de potencia, sólo diez más que el modelo de serie, pero es infinitamente más ligero (un diez por ciento) y tanto suspensiones como frenos se han adaptado a una utilización más exigente. Lleva los discos del 911 Turbo y un reglaje diferente del sistema antibloqueo; los amortiguadores son más duros y la altura libre al suelo se ha disminuido en cuatro centímetros. Generosamente calzado con unos neumáticos de 205/50 delante y 255/40 detrás, estos van montados en unas espectaculares llantas de gran altura (17pulgadas de diámetro), procedentes de la Copa Carrera, estilo 959. La velocidad máxima apenas varía (261 kilómetros por hora), pero sí la aceleración (5,4 segundos frente a 5,7 para pasar de 0 a 100 kilómetros por hora). Ello se debe sobre todo a la ausencia de una serie de elementos, eliminados para reducir peso. Así, el Carrera RS no tiene cerraduras ni elevalunas eléctricos, sistema de alarma, aire acondicionado, asientos traseros, calefacción en asientos ni dirección asistida. El capó delantero es de aluminio y los asientos delanteros se han sustituido por unos de competición, unos auténticos «baquets». Porsche fabricará mil ochocientas unidades para homologarlo en Grupo N/GT en la temporada 1992 y así poder competir en dicha categoría.

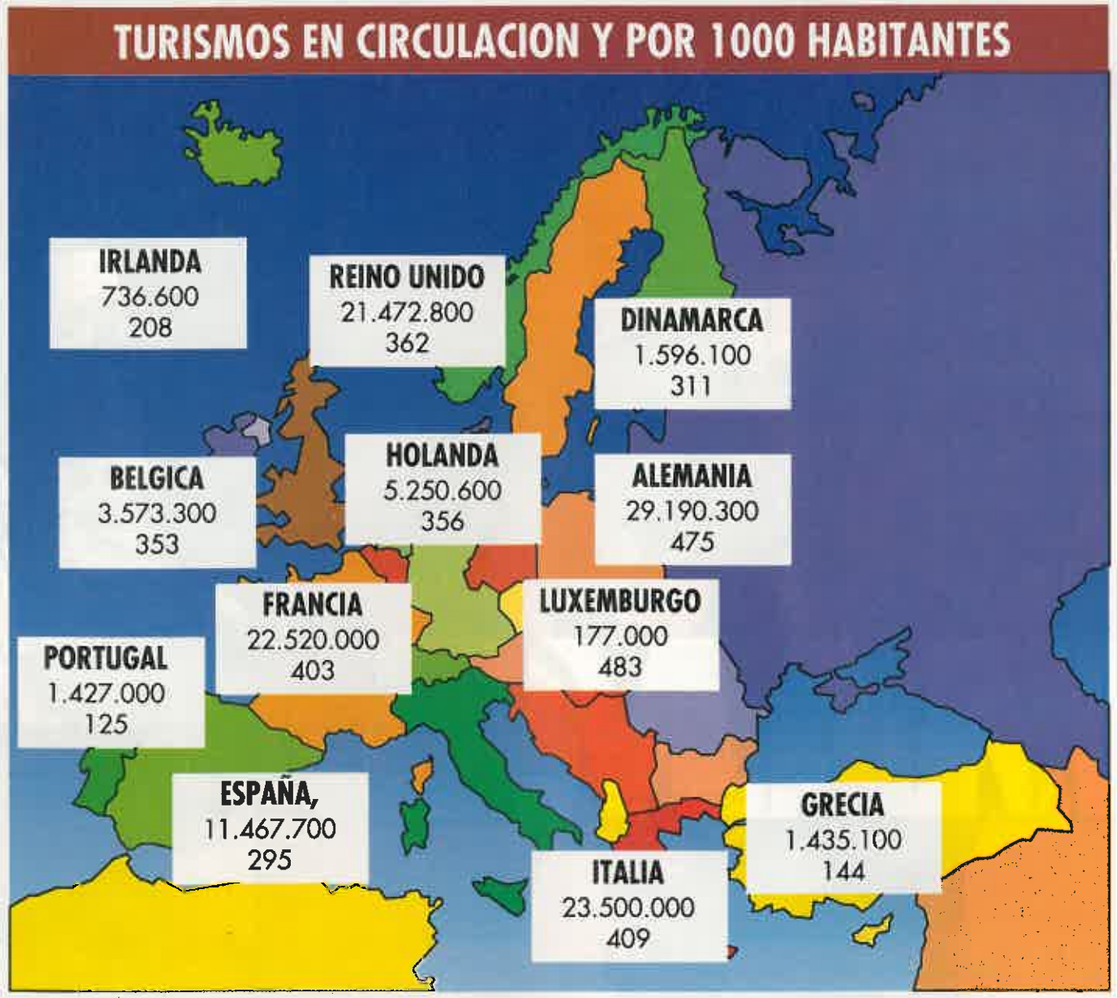
JAPONESES Los nuevos modelos de Toyota son un Celica descapotable y un Supra Twin Turbo con un motor en el que las turbinas de los turbocompresores son de material cerámico. La conversión de la carrocería del Celica la hace ASC en Estados Unidos.

A parte de los constructores europeos, París tendrá también una presencia masiva de japoneses. Es seguro que Nissan presentará el Primera y Honda el NSX, como últimas novedades. Sin embargo, cabe la duda de si Toyota expondrá algunas de sus últimas creaciones como el **Toyota Celica Convertible**, un modelo que se convierte en descapotable en los Estados Unidos en las factorías de ASC, pero que se fabrica en Japón. Este nuevo Cabrio opta ante todo al mercado norteamericano y lleva el motor de 165 caballos de potencia.

Siempre con esta marca, el **Supra 2.5 GT Twin Turbo**, ofrece cambios importantes como para ser mencionado, aunque tampoco se sabe con certeza si estará en París. Es un motor completamente nuevo, con dos árboles de levas en cabeza, veinticuatro válvulas y doble turbo, que desarrolla 280 caballos de potencia a 6.200 revoluciones por minuto (cuarenta más que el Supra 3.0). Se caracteriza por una mejor respuesta a regímenes intermedios, gracias a la incorporación de dos turbos más pequeños y ligeros con una turbina de cerámica. Amortiguadores Bilstein, diferencial Torsen, techo solar y nuevo equipo de sonido, son otras de las características de estos nuevos Supra. ❍

Alberto Mallo.

TÓMAME.
RIVES GIN



Datos 1988. Fuente: Catálogo Automóbil Revue'90 y elaboración propia.

EN RELACION A LA COMUNIDAD EUROPEA

EL PARQUE AUTOMOVILISTICO ENVEJECE

En el último anuario de la «Federation Allemande de l'Industrie Automobile», se cifra en 167 millones el parque automovilístico europeo. Más de 122, el 73 por ciento, pertenecen a la Europa comunitaria. En cifras globales, la primacía la ostenta Alemania, con más de 29 millones de turismos, seguida de Italia, Francia y Gran Bretaña. Entre las cuatro suman 97 millones, casi el 80 por ciento del parque comunitario y el 58 de toda Europa, incluida la del Este.

España con un parque de 11.467.700 coches, ocupa la quinta posición en la Comunidad, con un 9,4 por ciento. A nivel continental ocupa la sexta posición al estar precedida por la U.R.S.S.

Estos datos pueden llevarnos a conclusiones erróneas, ya que en cifras relativas, tomando como base el número de habitantes por coche, estamos en la cola de la CEE, y sólo tenemos detrás a Irlanda, Grecia y Portugal. Nuestro índice de motorización, en cuanto a turismos, es de 3,4 habitantes por coche, cuando la media comunitaria es de un 2,6. España está en la actualidad a un nivel en el que se movían los países comunitarios hace 15 años.

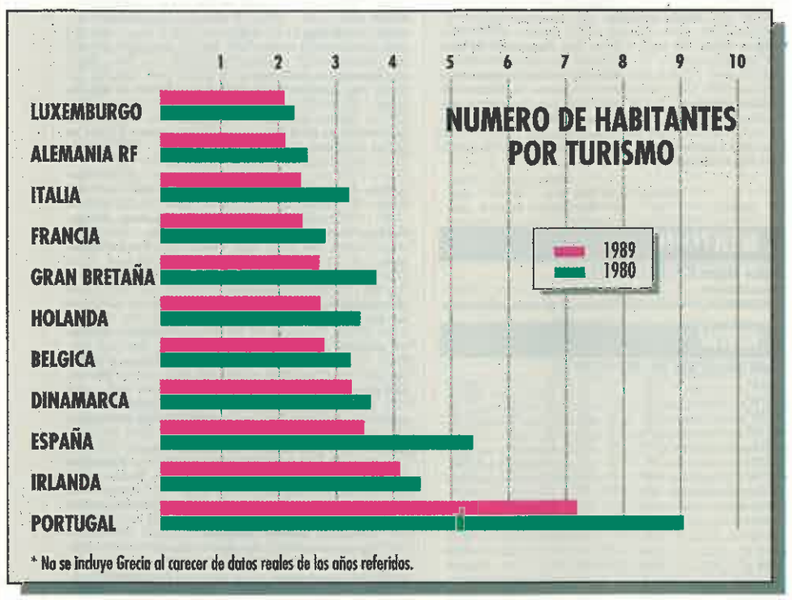
Si tomamos los datos de los últimos años se puede apreciar, como se refleja en el gráfico, que hay un acercamiento aunque lento a los índices de la Comunidad y que las diferencias son menores hoy que hace diez años, al ser nuestro crecimiento interanual superior al del resto de los países. Pero, desgraciadamente, hay que constatar otra realidad. Este mayor crecimiento no se debe exclusivamente al incremento de las matriculaciones de coches nuevos, sino también en gran medida, a una prolongación de la vida de estos coches más allá de los límites deseables.

A la vista de los datos que figuran en el Anuario de la Dirección General de Tráfico, más de 5,4 millones de coches, cerca de la mitad de los que ruedan por nuestras carreteras, tienen más de diez años y casi 2,5 millones, más de quince.

Nuestro parque automovilístico es el más viejo de la Comunidad, después del griego y del portugués, y seguirá envejeciendo mientras nuestras tasas de renovación (bajas / matriculaciones) estén por debajo del 40 por ciento, cuando los otros países han superado hace años unas tasas anuales del 78,2 por ciento.

Afortunadamente para nuestra seguridad no todos estos datos son así de reales. Ni nuestro parque automovilístico es de más de 11,5 millones de coches, ni muchos de ellos circulan ya por nuestras carreteras. Son coches abandonados, que ocupan una plaza en nuestras calles, ya bastante saturadas, pero que nadie se ocupa de dar de baja, porque hacerlo significa para el propietario ponerse al día en el pago de multas e impuestos pendientes. Es más fácil abandonarlos o desguazarlos sin declarar la baja oficial.

Sería bastante positivo realizar una «limpieza» de datos en serio y una «barrida» de nuestras calles, decretando, si fuese necesario, una amnistía general para todos estos coches abandonados. Se aclararían bastante las cosas y se vería que los coches de nuestro parque automovilístico ni son tantos como se dice, ni son tan viejos. Pero también es cierto, que de no cambiar las tendencias actuales, nuestro parque seguirá envejeciendo irremediablemente. ○



OFERTAS DE SEGUNDA MANO

MADRID

EN Ditécnica, calle Huertas de Abajo s/n en Paracuellos del Jarama, se puede adquirir un impresionante VW Corrado G60 a estrenar. Incorpora el techo corredizo, aire acondicionado, cinturones automáticos eléctricos, ABS y equipo de música. Su precio es de 3.750.000 pesetas. El teléfono es (91) 658 11 97.

BARCELONA

EN Cataluña Motors, Gran Vía de las Cortes Catalanas se puede adquirir un VW Golf Rallye, matriculado en el año 90. Es de color negro y cuenta con varios extras, como aire acondicionado y radio. Su precio es de 3.300.000 pesetas.

EN POCAS PALABRAS

ALFA 75 TROFEO SERIE ESPECIAL

El nuevo Alfa 75 Trofeo I. E. está dotado de un motor de 1.570 centímetros cúbicos con sistema de gestión electrónica y encendido digital, que desarrolla una potencia de 107 caballos y una velocidad máxima de 180 kilómetros por hora.

El completo equipo de serie que ya incorpora toda la gama 75, con servodirección, cierre centralizado, elevalunas eléctrico, volante regulable y Alfa Control, se ve incrementado en el Trofeo con un kit deportivo. Esto incluye los espejos integrados, los parachoques y la parrilla en el mismo color de la carrocería. También unos bajos de carrocería aerodinámicos, aletines en los pasos de rueda, spoiler trasero y faros antiniebla.

El precio final del Alfa 75 Trofeo es de 1.860.000 pesetas.

KRAFFT MARCA LA PAUTA

Por la normativa recientemente promulgada por el Ministerio, según la cual, se hace preciso reglamentar las cantidades nominales de ciertos productos que se venden envasados y que va dirigida principalmente a pinturas, barnices, disolventes y aceites lubricantes, a partir de ahora y para evitar confusiones deberán presentarse en envases por litros.

La empresa de lubricantes y anticongelantes Krafft se había adelantado varios años a esta medida, comercializando estos productos por litros con lo que se evitan situaciones anómalas pues las normas que dan los fabricantes de los vehículos siempre vienen determinadas en esta medida

AUXOL CONTRA LA CONTAMINACION

En la última Exposición Internacional de la Estación de Servicio, celebrada a mediados de este mes de septiembre en Zaragoza, fue presentado un nuevo aditivo para motores de gasolina: Auxol.

Este nuevo aditivo se presenta con unas importantes ventajas respecto a la conservación de la mecánica del automóvil, además de incidir favorablemente en la reducción de los elementos contaminantes. Este aditivo viene avalado por los favorables informes del Instituto de Investigación Aplicada del Automóvil.

COCHES NUEVOS

* Probado MOTOR 16

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.

ALFA ROMEO

Alfa Romeo Española, S.A. Tel.: (91) 654 40 11

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Alfa 33 1.3 S	1.351	88	176	8,2	12,45	1.589.350
Alfa 33 1.5 T i	1.490	105	188	8,8	12,92	1.699.351
Alfa 33 1.7 I E	1.712	110	190	8,1	12,37	1.884.351
Alfa 33 1.7 16v	1.712	137	208	8,8	13,00	2.185.446
Alfa 75 1.6 ie	1.570	107	183	7,9	13,03	2.000.482
Alfa 75 1.8 i.e.	1.779	122	192	8,9	14,38	2.221.577
Alfa 75 Twin Spark*	1.962	148	198	8,6	15,00	2.619.766
Alfa 75 T. "América"	1.779	155	197	10,7	16,66	2.969.766
Alfa 75 3.0 "América"	2.959	188	214	12,7	18,24	3.679.766
Alfa 75 2.0 D	1.962	128	194	10,7	9,38	2.504.351
Alfa 75 2.4 TD	2.393	112	184	7,4	9,56	2.793.671
Alfa 164 Twin Spark*	1.962	148	210	12,1	16,43	3.631.577
Alfa 164 3.0 V6*	2.959	192	230	12,3	16,59	4.956.577
Alfa 164 TD	2.500	117	204	7,6	8,94	3.973.482

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: 67.000 ptas. La gama 75 con la excepción del 75 1.8 Turbo America y del 75 3.0 America: 84.056 ptas.**Techo practicable:** 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 America: 262.542. **Espejo lateral derecho:** La gama 33 excepto el 33 Boxer I6 válvulas: 13.000 ptas. **Aire Acondicionado: Toda la gama 33 : 165.000 ptas.** Toda la gama 75, excepto el 75 3.0 America: 225.000 ptas. **Tapiceria de Cuero:** Alfa 75 2.0 Twin Spark y 3.0 America: 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 electrica:** Alfa 164 3.0 V6: 40.000 ptas.

ARO

Remark. Tel.: (93) 680 06 88.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Aro 10 techo lona	1.289	54	125	9,5	10,38	1.289.869
Aro 10 techo duro	1.289	54	125	9,5	10,38	1.320.109
240 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.520.848
243 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.612.512
244 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.654.400
244 S	3.120	65	110	10,1	11,19	1.817.136
320 D	3.120	65	110	10,1	9,79	1.542.064

AUDI

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
80 E*	1.781	112	192	9,1	13,98	2.796.620
80 Special	1.781	112	192	9,1	13,98	2.647.919
80 TD*	1.588	80	165	6,8	9,20	2.873.208
80 TD Special	1.588	80	165	6,8	9,20	2.711.208
90 2.2 E	2.226	136	214	10,1	14,85	3.060.375
90 2.2 Quattro	2.226	136	214	10,1	14,85	4.105.114
90 20 V Trac Front	1.994	160	215	10,0	14,77	4.206.714
90 20 V Front Sport	1.994	160	215	11,0	15,78	4.547.303
90 20 V Quatro	1.994	160	215	11,0	15,78	4.765.904
90 20 V. Quatro Sport	1.996	160	216	11,2	15,94	5.103.304
100-CD*	2.226	138	202	10,8	15,40	3.422.715
100 CD Avant*	2.226	138	199	10,2	14,93	3.857.714
100 CD TD*	1.986	100	178	9,93	9,93	3.934.619
100 CD TDI	2.461	120	200	9,1	10,34	4.239.018
200Turbo*	2.226	200	226	12,6	16,82	5.894.714
200 Turbo Quattro	2.226	200	223	12,0	17,69	6.652.903
Coupé 2.2 E	2.226	136	219	11,2	15,72	3.897.114
Coupé Quattro	2.226	136	214	10,7	15,32	4.619.114
Coupé 2.0 V Trace Front	1.994	160	215	11,0	15,78	4.494.303
Coupé 2.0 V Quattro	1.994	160	215	11,0	15,78	5.051.303
V-8	3.562	250	235	14,0	18,59	9.794.629

OPCIONES: Tapicería de cuero: 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 443.864 pts. 100 manual/automát y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automát Quattro: 391.262 ptas. **Computadora de abordo:** 80, 90, 90 20V , 90 20V Quattro: 50.377 ptas. **Asientos delanteros calentables:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 52.761 ptas. 100 manual/automát, TD, 200 Turbo manual /automát Quattro: 66.428 ptas. **Radiador más potente:** 80, 90: 28.765 ptas. **Spoiler trasero:** 80: 93.604 ptas. **Dispositivo Lavafaros:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 44.497 ptas. 100 manual/automát y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automát, Quattro: 84.863 ptas. **Tempomat:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro:7 7.553 ptas. 100 manual/automat y TD,100 Avant, 200 Turbo manua/automat y TD, Quattro: 77.553 ptas. **Llantas de aleación.** 80, 90, 20V: 134.444 ptas. **Llantas deeleación-A** los modelos:100 manual/aut 100 Avant: 134.447 ptas. **ABS:** 80, 90, 90 20V, 100 manual/automát y TD: 484.389 ptas. **Preinstalación radio stereo:** 80: 62.137 ptas. **Aire acondicionado:** 80: 287.805 ptas. **Calefacción más potente:** 80, 90, 90 20V Quattro: 18.953 ptas. **Asiento conductor regulable altura:** 80: 22.883 ptas. **Faros antinlebla:** 80: 48.312 ptas. **Asientos deportivos FO Crayon:** 80: 92.597 ptas. **Tapicería cuero (asiento deportivo):** 80: 575.768 ptas. **Sistema Procon-Ten:** 80, 90, 90 20V 90 20V Quattro: 115.694 ptas. 100 Avant, 200 Turbo manual/automát, Quattro: 138.737 ptas. **Techo corredizo eléctrico:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 247.757 ptas. 100 manual/automát y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automát, Quattro: 247.757 ptas. **Techo corredizo manual:** 80, 90, 90 20V, 90 20V, TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automáti, Quattro: 138.737 ptas. **Asiento delantero regulable eléctricamente:** 80: 212.952 ptas. 100 manual/automát y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automát, Quattro: 257.610 ptas. **Pintura especial:** 80: 19.950 ptas. **Pintura metalizada:** 80, 90, 90 20V, 90 20V Quattro: 79.002 ptas. **Climatizador:** 90 20V Quattro: 179.241 ptas. **Alarma antirrobo:** 100 manual/automático y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automát, Quattro: 84.227 ptas. **Asiento niños:** 100 Avant: 135.440 ptas. **Regulación de nivel:** 100 manual/automát y TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automát., Quattro: 163.370 ptas. **Asientos delanteros deportivos:** 100 Avant, 200 Turbo manual/automát, Quattro: 76.758 ptas. **Dispositivo remolque:** TD, 100 Avant, 200 Turbo manual/automático, Quattro: 150.339 ptas. **Regulación faros:** 100 manual/automát,TD,100 Avant, 200 Turbo manual/automát, Quattro: 22.248 ptas. **Saco portaesquíes:** 100 manual/automát y TD: 37.664 ptas. **Precio con IVA incluído.**

BERTONE

Alpine Motor, S.A. **Tel.: (91) 672 56 11.**

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Bertone Freeclimber	2.443	116	153	10,8	11,3	[illegible]

OPCIONES: A. Acondic. 230.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

BMW

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
316 i 2p*	1.596	103	176	9,6	14,37	2.290.921
316 i 4p*	1.596	103	176	9,6	14,37	2.385.920
318 i 2p*	1.795	115	189	10,1	14,77	2.553.656
318 i 4p*	1.795	115	189	10,1	14,77	2.643.657
318 i S	1.796	136	202	8,5	13,51	2.778.056
320 i 2p*	1.991	129	191	9,3	14,22	3.161.014
320 i 4p*	1.990	129	191	9,3	14,22	3.124.751
320 i Cabrio*	1.990	129	191	9,3	14,22	4.459.751
320 i Touring*	1.990	129	191	9,3	14,22	3.864.413
325 i 2p*	2.494	171	221	11,5	17,08	3.902.016
325 i 4p*	2.494	171	221	11,5	17,08	4.014.751
325 IX 2p*	2.494	171	210	11,7	17,23	4.789.750
325 IX 4p*	2.494	171	210	11,7	17,23	4.954.751
325 i Cabrio*	2.494	171	214	11,5	17,08	5.219.751
325 Touring*	2.494	171	221	11,5	17,08	4.984.413
325 IX Touring*	2.494	171	210	11,7	17,23	5.944.414
M-3*	2.302	200	234	10,6	16,58	6.997.602
M-3 Cabrio	2.302	200	234	10,6	16,58	9.847.603
M-3 Sport Evolution	2.467	238	248	10,1	15,07	8.447.602
Z-1	2.494	171	239	10,4	16,21	8.544.413
324 D*	2.443	86	162	8,0	9,91	3.021.844
324 TD*	2.443	115	193	7,0	9,32	3.586.844
324TD Touring*	2.443	115	187	7,0	9,32	4.462.507
520 i	1.990	150	211	9,8	14,61	4.144.413
525 i*	2.494	192	225	9,0	14,20	5.197.602
530 i*	2.693	188	227	14,0	18,15	5.762.602
535 i*	3.430	211	235	14,5	18,33	6.156.413
M 5*	3.535	315	250	16,8	20,66	9.847.929
524 TD*	2.443	115	196	9,0	10,50	4.521.507
730 i*	2.986	197	225	15,0	19,27	6.277.602
735 i*	3.420	220	236	15,0	19,67	7.942.603
735 iL*	3.420	220	236	15,0	19,67	8.347.602
750 i A*	4.988	300	240	15,0	20,08	10.537.929
750 i AL*	4.988	300	254	15,0	20,08	12.397.929

OPCIONES: EH Control: 320 i, 320 ic,325i, 325 ic, 325 ix, 520i, 525i, 530i, 730i: 103.571 ptas. **Caja de cambio de relación cerrada:** 325i, 325ic, 325ix: 89.693 ptas. **Diferencial autoblocante 25 %:** Toda la serie 3 excepto 325 ix: 73.502 ptas. Todas las series 5 y 7: 78.128 ptas. **ABS:** 316i, 318i, 320i, 520i, 524td: 165.415 ptas. **ASC:** 535i, 735i, 735il:178.029 ptas. 750i, 750il: 122.428 pts. 730i: 183.688 ptas. **Cambio automático:** 316i 2p: 142.857 ptas. 316i 4p: 154.136 ptas. 318i 2p : 180.451 ptas. 318i4p: 184.210 ptas. 320 2p: 236.588 ptas. 320 4p 242.414 ptas. 320i Cabrio: 184.211 ptas. 325i 2p: 180.451 ptas. 325i 4p: 214.285 ptas. 325 ix 2p y 4p: 127.820 ptas. 325i Cabrio: 195.488 ptas. 324 d: 187.970 ptas 324 TD: 199.249 ptas. 320i Touring: 203.007 ptas. 325 i Tourign: 195.489 ptas. 325 ix Touring: 206.767 ptas 324 TD Touring: 221.053 ptas. 520i: 218.045 ptas. 525i: 206767 ptas. 535i: 308.271 ptas. 524 TD: 195.489 ptas. 730i: 210.526 ptas 735i: 266917 ptas. 735i: 300752 ptas. **Dirección asistida:** 316i, 318i, 320i, 325i: 103.957 ptas.**Servotronic:** 520i, 730i, 735i, 735 IL: 37.008 ptas. **Volante deportivo M-Technic:** 320i, 320 ic, 325i, 325 ic, 325 ix, 324 TD,520i, 525i, 530i,524 TD: 31.483 ptas. 535i: 7.453 ptas.**Volante deportivo de piel:** Toda la serie 3, 520i, 524 TD, 730i: 25.443 ptas. 735i,735 IL,75oi, 750 IL: 7.453 ptas. **Control automático del nivel del eje trasero:** 530i, 535i: 131.199 ptas. 730i y 735 i: 125.092 ptas. 520i y 525i: 111.533 ptas. **Control electrónico de la suspensión:** M-3: 297.606 ptas. 525i, 530i, 535i, 735 IL, 750i, 750 IL: 194.164 ptas.730i, 735i: 309.959 ptas.**Suspensión deportiva:** Toda la serie 5: 11.565 ptas. **Suspensión deportiva M-Technic:** 316i, 318i: 41.634 ptas. 320i: 32.382 ptas. 320ic, 325 ix, 325i, 325 ic: 17.605 ptas. **Enganche de remolque:** Toda la serie 3: 94.084 ptas. 320 ic, 325 ic: 79.346 ptas.Toda la serie 5 y 7: 98.945 ptas.**Airbag:** M-3: 192.622 ptas. Toda la serie 3: 208.683 ptas. Toda la serie 5 excepto 535i: 239.910 ptas. 535i : 214.467 ptas. Toda la serie 7 excepto 730i: 221920 ptas.730i: 239.910 ptas.**Neumaticos perfil bajo:** 316i: 27.242 ptas. 520i, 524 TD: 55.007 ptas. **Neumaticos de perfil bajo y llantas de aleación ligera:** 316i: 143.278 ptas. 318i, 320i, 325i: 116.036 ptas. 520i, 524 TD: 194.164 ptas. 525i: 161.640 ptas. 730i: 159.469 ptas. **Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación ligera de radios cruzados:** 320ic: 180.622 ptas. 320i: 198.425. 325i, 325ix: 180.622 ptas. M-3: 123.441 ptas. 520i, 524 TD: 151.860. 525i: 217.997 ptas. 530i: 57.825 ptas. 735IL: 35.134 ptas. **Neumaticos de perfil bajo y llantas de aleación ligera con antirrobo:** 530i: 396.551 ptas. 535i: 200.075 ptas. 735i: 237.083 ptas . 750i: 127.601 ptas. **Neumaticos de perfil superbajo de seguridad con llantas de aleación ligera y antirrobo:** 316i: 173.732 ptas. 318i,320i, 325i, 325ix, 320ic: 146.490 ptas. **Pintura Metalizada:** 316i, 318i, 320i, 325i, 325ix, M-3: 70.161 ptas. 325ic, 320ic: 53.199 ptas. Toda la serie 5: 89.179 ptas. 730i, 735i 735IL: 108.069 ptas. **Cierre centralizado:** 316i: 42.534 ptas. **Cierre centralizado modelos 4 puertas:** 316i: 51.786 ptas. **Antirrobo con alarma:** 316i, 318i, 320i, 320ic: 90.783 ptas. 325i, 325ix, M-3: 64.020 ptas. Toda la serie 5: 49.858 ptas. **Antirrobo con alarma modelos 4 puertas:** 316i, 318i, 320i: 112.358 ptas. 325i, 325ix: 76.753 ptas. **Antirrobo con alarma y mando a distancia:** 730i, 735i, 735IL, 750i: 86.481 ptas. 750IL: 45.232 ptas. **Espejo retrovisor eléctrico lado del pasajero:** 316i, 318i: 17.605 ptas. **Espejos eléctricos con sistema antivaho cerradura puerta de conductor y toberas limpiaparabrisas calentables:** 316i, 318i: 34.695 ptas. 320i, 320ic, 325i, 325ic, 325ix, 520i, 525i, 524TD: 17.091 ptas. **Spoilers delantero y trasero:** 316i, 318i, 320i, 320ic: 55.512 ptas. 325i, 325ix: 32.382 ptas. **Parabrisas con franja verde:** Toda la serie 5 y 7: 7.192 ptas. **Techo corredizo e inclinable (mecánico):** Toda la serie 3: 106.784 ptas. Toda la serie 5: 122.975 ptas. **Techo corredizo e inclinable(eléctrico):** Toda la serie 3: 144.177 ptas. Toda la serie 5 y 7: 160.368 ptas. **Elevalunas eléctrico delantero:** 316i, 318i, 320i: 81.855 ptas. **Elevalunas eléctrico delantero y trasero:** 316i, 318i, 320i: 148.803 ptas. 325i, 325ix, 520i,524 TD: 64.020 ptas. **Cortina retráctil de la luna trasera:** Toda la serie 3, 5, 7, excepto el 750 IL: 19.661 ptas. **Regulación eléctrica asientos delanteros y altura de reposacabezas:** 525i, 530i,535i, 730i, 735i, 735IL, 750i: 174.632 ptas. **Bolsas de esquies incluye reposabrazos traseros:** 316i, 318i, 320i, 325i, 325ix: 25.443 ptas.Toda la serie 5,7: 17.990 ptas. **Asientos deportivos BMW para conductor y pasajero con regulación de altura inclinación y longitud de banqueta:** Toda la serie 3,excepto versiones cabrio y M-3: 92.392 ptas. Toda la serie 7, excepto el 750 IL: 232.971 ptas. 750IL: 55.649 ptas. 525i, 530i, 535i: 275.650 ptas. **Soporte lumbar de ajuste eléctrico del conductor y del acompañante por separado:** Toda la serie 5,7: 29.170 ptas. **Calefacción asientos delanteros:** 535i, 735i, 735IL: 47.160 ptas. Todos los demas modelos de la gama: 45.746 ptas. **Calefacción asientos traseros:** 735IL, 750IL: 51.400 ptas. **Apoyacabezas asientos traseros(manual):** Serie 3 y 5, 20.817 ptas.**Eléctrico:** 730i, 735i, 735IL, 750i: 30.070 ptas. **Tapiceria de cuero:** 320i, 325i, 325ix: 203.416 ptas. 320ic, 325ic, M-3: 191.337 ptas. 520i, 525i, 524 TD: 244.921 ptas. 530i, 535i: 207.913 ptas. 730i: 263.425 ptas. 735i, 735IL, 750i: 235669 ptas. **Limpia y lavafaros:** Serie 3 , excepto cabrios: 60.138 ptas. 320ic, 325ic: 52.685 ptas. Serie 5: 56.026 ptas. Serie 7: 48.573 ptas. **Faros antiniebla combinados con pilotos traseros:** 316i, 318i, 320i, 520i, 525i, 524 TD: 29.555 ptas. **Aire acondicionado:** Serie 3: 265.039 ptas. 520i, 525i, 530i: 220.119 ptas. 535i: 223.538 ptas. **Control automático de temperatura por regulación eléctronica de calefacción y aire acondicionado** : 520i, 525i, 530i, 524TD: 414.300 ptas. 535i, 735i, 735IL: 434.459 ptas. **Control automático de velocidad:** Todos los modelos excepto 316i y el 318i: 58.211 ptas. **Computadora de a bordo segunda generación:** 320i, 320ic, 325i, 325ic, 325ix: 65.150 ptas. M-3: 50.886 ptas. **Computadora de a bordo de cuarta generación:** 520i: 70.386 ptas. 525i, 530i, 730i: 75.928.ptas.

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

CITROËN

Citroen Hispania, S.A. Tel.: (91) 585 11 00

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
AX 3P 11 RE*	1.124	55	158	6,3	9,88	1.037.323
AX 5P 11 RE	1.124	55	158	6,3	10,20	1.075.172
AX 3P 11 TRE*	1.124	55	158	6,3	9,88	1.099.587
AX 5p 11 TRE*	1.124	55	158	5,9	9,59	1.160.586
AX 5p Palmarés	1.360	65	165	6,8	10,42	1.350.587
AX 3p 14 TRS	1.360	70	170	6,8	10,25	1.190.587
AX 3p 14 TZS	1.360	70	170	6,8	10,42	1.275.587
AX 5p 14 TRS	1.360	70	170	6,8	10,42	1.251.586
AX 5p 14 TZS	1.360	70	170	6,8	10,42	1.336.586
AX 3p GT*	1.360	85	177	7,3	10,80	1.389.305
AX 5p GT*	1.360	85	177	7,3	10,80	1.450.306
AX 3p 14 TRD	1.360	53	155	4,7	6,32	1.340.207
AX 5p 14 TRD*	1.360	53	167	4,7	6,73	1.407.333
AX 3p 14 TRD Leader	1.360	53	155	4,7	5,50	1.230.947
AX 5p 14 TRD Leader	1.360	53	155	4,7	6,50	1.230.947
BX 14 RE	1.360	72	161	8,1	11,78	1.574.840
BX 14 TRE*	1.360	72	161	8,1	11.78	1.703.357
BX 14 TE	1.360	72	161	7,2	11,48	1.479.111
BX 14 TGE	1.360	72	161	8,1	12,9	1.585.789
BX 14 TGE Palmarés	1.360	72	161	7,2	11,48	1.572.590
BX 16 RS Leader	1.580	94	171	8,0	11,45	1.644.167
BX 16 TRS Athena*	1.580	92	171	8,0	11,72	1.956.721
BX 16 TS	1.580	94	171	8,0	11,25	1.633.164
BX 16 TGS	1.580	94	171	8,0	11,45	1.755.968
BX 16 TGS Palmarés	1.580	94	171	8,0	11,85	1.725.933
BX 19 TRS Athena*	1.905	107	191	8,0	12,12	2.048.485
BX 19 TGS	1.905	105	191	8,0	12,12	1.867.380
BX 19 TGS Palmarés	1.905	107	191	8,0	12,52	1.862.920
BX 19 GTI*	1.905	125	193	9,7	13,64	2.224.857
BX GTI 16 V*	1.905	160	215	9,9	14,20	3.009.143
BX 4x4	1.905	107	191	8,0	12,52	2.527.555
BX 17 D*	1.769	60	155	6,8	8,16	1.866.042
BX 19 Diesel*	1.905	71	151	7,2	8,36	1.980.724
BX 19 TR Diesel*	1.905	71	160	7,2	8,55	2.167.392
BX TRD Turbo	1.769	90	182	7,7	9,50	2.335.668
BX Break RD*	1.905	65	151	7,2	8,55	2.272.377
BX Break 19 TRS	1.905	105	191	8,0	12,12	2.334.473
XM 2L I	1.998	130	205	8,6	14,78	3.805.404
XM V6	2.894	170	206	13,6	18,97	4.635.405
XM Diesel	2.138	83	171	77	9,10	3.178.180
XM Turbo D	2.088	110	192	8,0	10,81	4.034.310

OPCIONES: Pintura metalizada: AX 11 TRE, AX 14 TRS, AX14 TZS, AX 14 5P, AX14 TZS 5P, AX GT, AX 11 TRE 5P, AX 11 RE: 17.097 ptas. BX 14 TRE, BX 17 D, BX 19 D, BX 19 TRD, BX 19 GTI 16V, BX Break 19 TRS, BX Break 19 RD, BX TRD Turbo, BX 16 RS: 36.422 ptas. CX 22 TRS, CX 25 GTI, CX 25 TRD Turbo 2, CX 25 RD, CX RD Fam.Turbo 2: 45. 304 ptas. **Preequipo de radio:** AX 11 TRE, AX 11 TRE 5P, AX 11RE: 10.685 ptas. **Equipo de HIFI:** BX 19 TRD, BX 19 GTI 16V, BX TRD Turbo: 16.899 ptas. **Preg1equipo HIFI:** BX Break 19TRS: 21.374 ptas. **Caja 5 velocidades:** AX 11TRE, AX 11 TRE 5P, AX 11RE: 26.713 ptas. **Asientos AR separados:** AX 11 TRE, AX 11 TRE 5P, AX 11 TRS, AX 11 RE: 19.234 ptas. **Cristales tintados:** AX 11 TRE, AX 14 TRS, AX 14 TZS, AX 14 TRS 5P, AX 14 TZS 5P, AX GT, AX 11 TRE 5P: 10.685 ptas. **Lunas tintadas + Cort. AR:** BX 14 TRE, BX 17 D, BX 19 D, BX 19TRD: 17.773 ptas. BX 16 TS: 18.217 ptas. **Lunas tintadas:** BX Break 19 trs, BX Break 19 RD: 33.021 ptas. **Neumáticos 155:** AX 11TRE, AX 11 TRE 5P, AX 11RE: 10.685 ptas. **Elevalunas eléctricos + Cierre:** AX 14 TRS, AX 14 TRS 5P, AX GT: 26.713 ptas.BX Break 19 RD: 51.793 ptas. **Llantas de aleación:** AX 14 TRS, 14 TRS 5P, GT: 42.741 ptas.BX Break 19TRS, BX Break 19 RD, BX TRD Turbo: 60.973 ptas. **Aire acondicionado:** AX 14 TRS, AX 14 TZS, AX GT: 150.000 ptas. BX 16 TRS Athena, BX 19 TRS Athena, BX 19D, BX 19 TRD, BX 19 GTi, BX 19 GTi 16V, BX Break 19 Rol, BX TRD Turbo, BX 16 RS: 147.872 ptas. **Dirección asistida:** BX 19D, BX 19 TRD, BX 17 D: 76.339 ptas. BX Break 19 rd: 91.527 ptas. **Frenos ABS:** BX 19 GTi, BX TRD Turbo: 189.915 ptas. CX 25 GTi, CX 25 TRD Turbo 2, CX RD Fam. Turbo 2: 301.530 ptas. **Tableta trasera:** BX Break 19 RD: 19.868 ptas. **VIP telu:** CS 25 GTi, CX TRD Turbo 2: 75.455 ptas. **VIP cuero:** CX 25 TRD Turbo2: 75.455 ptas. **Tapizado de cuero:** CX 25 GTi Turbo 2, CX Prestige Turbo 2: 278.878 ptas. **Precio con IVA incluido.**

DAIHATSU

Daihatsu España, S.A. Tel.: (91) 672 56 11.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Rocky Station Wagon TD	2.765	90	141	[illegible]	13,15	[illegible]
Rocky Corto F 70	2.765	90	141	[illegible]	13,15	[illegible]
Daihatsu Feroza EL II	1.589	[illegible]	143	11,8	15,39	[illegible]

FERRARI

Ferrari Import Española. Tel.: (91) 456 75 64.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Mondial T	3.405	300	255	11,9	17,79	15.908.940
Mondial Cabrio T	3.405	300	255	11,9	17,79	17.937.253
348 TB	3.405	300	275	9,9	16,05	16.979.919
348 TS	3.405	300	275	9,9	16,05	17.408.200
Testarossa*	4.942	390	290	18,4	22,77	29.019.680

FIAT

Fiat Auto España, S.A. Tel.: (91) 519 10 22.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Panda Sisley 4x4	999	50	135	7,6	11,13	1.232.489
Panda 1000 S	999	45	145	6,4	10,19	929.169
Uno 45 3p*	999	45	145	6,4	9,80	1.045.831
Uno 45 S 3p S	999	45	145	6,4	10,19	1.169.899
Uno 45 S 5p* S	999	45	145	6,4	10,19	1.221.769
Uno 60 3p S	1.108	57	152	6,4	10,28	1.239.109
Uno 60 5p S	1.108	57	152	6,4	10,28	1.284.329
Uno 70 IE SX 3P	1.372	72	162	7,0	10,75	1.417.329
Uno 70 IE SX 5P	1.372	72	162	7,0	10,75	1.467.869
Uno Selecta IE	1.372	72	162	7,0	10,75	1.518.409
UnoTurbo IE	1.372	118	196	8,4	12,61	1.712.648
Uno Turbo Antiskid	1.372	118	196	8,4	12,61	1.836.338
Uno Diesel 3p	1.697	58	156	5,0	6,77	1.385.409
Uno Diesel 5p	1.697	58	156	5,0	6,77	1.477.179
Tipo 1.4*	1.372	72	161	7,7	11,03	1.501.469
Tipo 1.4 DGT*	1.372	72	161	7,7	11,03	1.653.089
Tipo 1.6 DGT*	1.580	83	175	7,5	11,90	1.778.498
Tipo 16 V	1.756	138	201	9,2	13,65	1.985.972
Tipo 1.9 TD DGT*	1.929	92	180	6,2	7,58	2.182.488
Tempra 1400	1.372	78	172	7,8	11,11	1.629.479
Tempra 1400 SX	1.372	78	172	7,8	11,11	1.773.119
Tempra 1600	1.581	86	177	8,0	11,72	1.771.848
Tempra 1600 SX	1.581	86	177	8,0	11,72	1.916.818
Tempra 1800 ie SX	1.756	110	190	8,7	11,66	2.087.206
Tempra 1900 D	1.929	65	162	5,8	7,82	1.914.910
Tempra 1900 TD SX	1.929	92	178	6,0	7,46	2.407.258
Croma CHT*	1.995	100	178	8,6	13,58	2.375.489
Croma Duemila	1.995	120	193	9,2	14,14	3.121.384
Croma Jarama	1.995	120	193	9,2	14,14	3.121.384
Croma Jarama 2.0 i Turbo.	1.995	155	210	9,3	14,22	3.553.634
Croma 2.0 IE Turbo*	1.995	155	210	9,3	14,22	3.553.634
Croma Turbo Diesel*	2.445	100	181	7,8	9,57	3.114.969
Croma TD ID*	1.995	92	181	7,8	9,57	2.739.909

OPCIONES: Pintura metalizada: Fiat Uno: todos excepto el 45, el Fire 3p S), 18.620 ptas. Regata Mare 70 S.85 Automático 100 i.e. S y DS. Weekend 100 i.e. S y DS: 32.250 ptas.Tipo 1400, 1400 DGT, 1600 DGT, 1900 TD DGT: 33.250 ptas. Croma 42.560 ptas. **Asiento posterior partido:** Regata todos excepto Mare, Weekend 10 i.e.S y Weekend DS): 19.950 ptas. Croma CHT, 2.0 i.e. TD, Turbo D ABS: 46.550 ptas. Tipo 1400, 1400 DGT, 1600 DGT, 1900 TD DGT: 19.950 ptas. **Espejo derecho:** Uno 5p, S, 60 S3p, DS, 5p: 6.650 ptas. **Cinturones de seguridad posteriores:** Fiat Uno: todos excepto 45 3p S): 18.088 ptas. Regata Weekend 100 i.e. S y Weekend DS y Tipo:todos, excepto el 1400): 19.950 ptas. **Cinturones de seguridad posteriores enrollables:** Croma CHT: 21.280 ptas. **Techo abrible:** Fiat Uno: todos excepto 45 S 3p y 45 S: 43.890 ptas. Regata DS, Weekend 100 i.e. S: 69.160 ptas. Tipo 1400, 1400 DGT, 1600 DGT: 90.440 ptas. Croma (todas las versiones):133.000 ptas. **Llantas de aleación:** Uno, 70 5p y 70 S 3p: 49.875 ptas. Regata100 i.e.S, Weekend 100 i.e. S: 59.850 ptas. Croma 2.0 i.e. Turbo, 2.0 i.e. Turbo ABS, 2.0 i.e. Turbo Autonivelante, 2.0 i.e.Turbo ABS+Autol: 73.150 ptas. **Llantes de aleación con neumáticos de perfil bajo:** Croma CHT 2.0 i.e.,Turbo Diesel ABS y Turbo D Autonivelante: 86.450 ptas. **Alzacristales y blocapuertas:** Uno DS 5p: 33.250 ptas. **Alzacristales eléctricos posteriores:** Croma CHT 2.0 i.e.: 26.600 ptas. **Apoyacabezas posteriores:** Regata 70 S, 85 Automático 100 i.e. S. DS, Weekend 100 i.e. S, y DS: 13.300 ptas. **Servodirección:** Regata 100 i.e.S, Weekend 100 i.e. S: 65.170 ptas. **Aire acondicionado:** (incompatible con la servodirección y con el techo abrible). Regata 100 i.e. S: 159.600 ptas. Tipo 1400 DGT, 1600 DGT, 1900 Turbo D DGT: 155.610 ptas. Croma CHT, 2.0 i.e., 2.0 i.e. Turbo, 2.0 i.e. Turbo ABS, 2.0 i.e. Turbo Autonivelante, 2.0 i.e. Turbo ABS Turbo D Autonivelante: 239.400 ptas. Check control: Regata Weekend 100 i.e. S: 35.910 ptas. **Lavafaros:** Regata Weekend 100 i.e. S, y DS: 21.280 ptas. Croma 2.0 i.e: 23.940 ptas. Tipo 1400 DGT, 1600 DGT, 1900 TD DGT: 19.950 ptas. ABS: Tipo 1900 TD DGT: 269. 990 ptas. Croma 2.0 i.e: 269.990 ptas.**Autonivelante:** Croma 2.0 i.e.: 199.500 ptas. **Climatizador automático:** Croma 2.0 i.e. Turbo, 2.0 i.e. Turbo ABS, 2.0 i.e. Turbo Autonivelante, 2.0 i.e., Turbo Diesel, Turbo D ABS, Turbo D Autonivelante: 292.600 ptas. **Asiento conductor regulable en altura:** Tipo 1600 DGT y 1900 TD DGT: 9.044 ptas. **Señal de agua en el gas-oil:** Tipo 1900 TD DGT: 15.960 ptas. **Precio con IVA incluido.**

FORD

Ford España, Tel.: (91) 336 91 00.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Fiesta CLX 1.1 3p	1.117	55	143	6,1	9,44	1.130.438
Fiesta CTX 1.1 3p	1.117	55	143	6,1	9,44	1.360.439
Peché	1.117	55	143	6,1	9,44	1.210.439
Fiesta S 1,1 3p	1.117	55	143	6,1	9,44	1.176.439
Fiesta CLX Cat. 1.1 3	1.117	49	143	6,1	9,44	1.360.439
Fiesta CLX 1.4 3p	1.392	75	166	9,4	12,38	1.301.819
Fiesta S 1.6	1.597	90	174	8,6	12,25	1.493.537
Fiesta XR 2i 1.6 i *	1.597	110	192	10,8	13,32	1.722.375
Fiesta Turbo	1.598	133	208	8,5	11,51	1.946.376
Fiesta CLX 1.1 5p	1.117	55	143	6,1	9,44	1.198.108
Fiesta CTX 1.1 5p	1.117	55	143	6,1	9,44	1.428.108
Fiesta S 1.1 5p	1.117	55	143	6,1	9,44	1.244.439
Fiesta Ghia 1.1 5p	1.117	55	143	6,1	9,44	1.341.109
Fiesta Ghia Cat 3p	1.117	49	143	6,1	9,44	1.398.438
Fiesta CLX 1.4 5p	1,392	75	166	9,4	12,38	1.369.489
Fiesta Dies. Especial 1.8 3p	1.753	60	152	6,7	7,77	1.421.818
Fiesta Dies. Especial 1.8 5p	1.753	60	152	6,7	7,77	1.405.818
Fiesta Ghia 1.8 5p	1.753	60	152	6,7	7,77	1.550.489
Escort CLX 3p	1.596	90	177	8,0	12,58	1.588.787
Escort CLX 5p	1.596	90	177	8,0	12,93	1.648.919
Escort CLX 1.6 i Cata.	1.596	105	185	8,6	13,45	1.847.788
Escort Ghia 1.6 5p	1.596	90	177	8,0	12,52	1.762.787
Escort CLX 1.8 D	1.753	60	155	6,7	8,25	1.640.069
Escort Cabrio 1.6 i	1.596	105	180	8,6	13,45	2.369.787
Orion Ghia 1.6	1.596	90	177	7,6	12,74	1.678.787
Orion Ghia 1.6	1.596	90	177	7,8	12,74	1.812.787
Orion Ghia 1.6 i	1.596	105	185	7,9	12,83	1.938.787
Orion CLX 1.6 i Cat	1.596	105	185	8,0	13,10	1.869.919
Orion CLX 1.8 D	1.753	60	155	6,8	8,25	1.674.068
Orion Ghia 1.8 D	1.753	60	155	6,8	8,31	1.810.068
Sierra CLX 2.0 i 3p	1.998	125	195	7,9	12,62	2.264.359
Sierra XR4 2.0 i 3p	1.998	125	195	7,9	12,67	2.420.547
Sierra CL 2.0 4p	1998	110	178	8,0	12,70	2.004.358
Sierra GL 2.0 i 4p	1.998	125	195	7,9	12,62	2.219.035
Sierra GLS 2.0 i 4p	1.998	125	195	7,9	12,45	2.289.359
Sierra Ghía 2.0 i	1.998	125	195	7,9	12,62	2.529.358
Sierra GL 2.0 Cata 4p	1998	120	190	8,2	13,10	2.319.358
Sierra CL 1.8 TD 4p	1.753	75	160	6,5	8,65	2.199.829
Sierra GL 1.8 TD 4p	1.753	75	160	6,5	8,65	2.387.828
Sierra CL 2.0 5p	1998	110	178	8,0	12,70	2.085.358
Sierra Gl 2.0 i 5p	1.998	125	195	7,9	12,62	2.299.359
Sierra GL Catalizador 5p	1.998	120	190	8,2	12,86	2.399.359
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1.998	125	195	7,9	12,62	2.609.358
Sierra XR4 2.0 i 5p	1.998	125	195	7,9	12,86	2.499.359
Sierra XR4 2.0 i 4x4 5p	1.998	125	195	8,5	13,81	3.083.643
Sierra CL 1.8 TD	1.753	75	160	6,5	8,65	2.279.828
Sierra GL 1.8 TD 5p	1.753	75	160	6,5	8,65	2.464.829
Sierra CL 1.8 TD Fam.	1.753	75	160	6,8	8,65	2.366.639
Sierra GL 2.0 i Fam.	1.998	125	195	8.0	12,70	2.369.358
Scorpio 2.0 i CL 4p	1.998	125	189	9,8	14,53	3.032.038
Scorpio 2.0 i GL 4p	1.998	125	189	9,8	14,53	3.287.039
Scorpio 2.9 i GL 4p	2.933	150	208	12,6	17,04	3.753.302
Scorpio 2.5 GL TD 4p	2.498	92	173	8,1	9,55	3.704.038
Scorpio 2.0 i Ghía 4p	1.998	125	189	9,8	14,53	3.667.039
Scorpio 2.9 i Ghía 4p	2.933	150	208	12,6	17,04	4.127.302
Scorpio 2.9 i Ghía Catal.	2.933	145	204	12,3	16,81	4.367.322
Scorpio Ghía 4x4 4p	2.933	150	208	12,6	17,04	6.137.322
Scorpio 2.0 i CL 5p	1.998	125	189	9,8	14,53	3.112.039
Scorpio 2.0 i GL 5p	1.998	125	189	9,8	14,53	3.367.038
Scorpio 2.9 i GL 5p	2.930	150	208	12,6	17,04	3.833.303
Scorpio 2.5 GL TD 5p	2.499	92	173	8,1	9,55	3.697.028
Scorpio GL 2.9 i Cat 5p	2.933	145	204	12,3	16,81	4.067.322
Scorpio Ghia 2.0 i 5p	1.998	125	189	9,8	14,53	3.747.038
Scorpio Ghía Catal. 2.9 i 5p	2.933	145	204	12,3	16,81	4.446.323

OPCIONES: Lavalimpia luneta trasera: Fiesta C: 31.000 ptas. Escort CL: 38.000 ptas. Sierra CL y GL (sólo versiones 5 puertas): 28.000 ptas. **Trasmisión automática:** Fiesta CL y CLX: 125.000 ptas. Escort Ghia 1.6 y GT 1.8 D: 174.000 ptas. Orion GT : 174.000 ptas. Sierra CL,Ghia y GL: 73.000 ptas. Scorpio GL: 176.000 ptas. **Radiocassete ESRT 32 P6:** Fiesta todas las versiones: 80.000 ptas. Escort CL y Ghia: 80.000 ptas. Escort XR3i, RS turbo, cabrios y country: 75.000 ptas. Orion CL y Ghia: 77.000 ptas. Sierra CL, GL y Ghia: 77.000 ptas. Scorpio CL 4x4: 77.000 ptas. **Radio EP 326 (incluye código antirrobo):** Escort CL y Ghia: 30.000 ptas. Escort XR3i, RS turbo, cabrios y Country: 25.000 ptas. Orion CL y Ghia: 27.000 ptas. Sierra todas las versiones menos GT: 27.000 ptas. **Radiocassete ECU 2:** Escort Ghia: 100.000 ptas. Escort XR3i, RS turbo, Cabrios y Country: 103.000 ptas. Orion: 105.000 ptas. Sierra todas las versiones excepto GT: 105.000 ptas. Scorpio GL: 105.000 ptas. **Techo solar (apertura manual):** Fiesta todas las versiones excepto C: 60.000 ptas. Escort y Orion todas las versiones: 64.000 ptas. Sierra todas las versiones excepto Ghia (de serie): 77.000 ptas. Scorpio CL y GL 96.000 ptas. **Techo solar (apertura eléctrica):** Scorpio Ghia: 149.000 ptas. **Deshielo eléctrico de parabrisas:** Fiesta Ghia: 27.000 ptas. Escort GT, Ghia, XR3i, RS turbo y Cabrios: 26.000 ptas. Orion: GT y Ghia: 26.000 ptas. Sierra S, Ghia y XR4x4: 34.000 ptas. Scorpio GL 4x4: 40.000 ptas. **Cerradura centralizada:** Escort XR3i y RS turbo: 23.000 ptas. **Pintura metalizada:** Fiesta: 23.000 ptas. Escort: 23.000 ptas. Orion: 23.000 ptas. Sierra: 41.000 ptas. Scorpio: 61.000 ptas. **Sistema antibloqueo de frenos (ALB):** Fiesta todas las versiones excepto automáticos: 99.000 ptas. **Sistema antibloqueo de frenos (SCG):**Orion y Escort todas las versiones excepto RS turbo (de serie): 97.000 ptas. **Frenos ABS:** Sierra todas las versiones excepto RS turbo (de serie): 293.000 ptas. **Asientos delanteros Recaro:** Escort RS turbo: 25.000 ptas. **Asiento del conductor regulable en altura:** Sierra CL y GL: 10.000 ptas. **Ajuste de altura manual asiento del conductor:** Scorpio CL: 18.000 ptas. **Amortiguador trasero autoajustable:** Sierra G L Longway: 34.000 ptas. **Faros delanteros antiniebla:** Scorpio CL: 34.000 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 XRi,RS turbo: 53.000 ptas. **Elevalunas eléctrico trasero:** Scorpio GL: 59.000 ptas. **Espejos remotos termoeléctricos:** Escort GT,Ghia,XR3i,RS turbo y Cabrios: 22.000 ptas. Orion GT y Ghia: 22.000 ptas. **Antena en luneta rérmica:** 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 1.8i: 61.000 ptas. Sierra XR4x4: 73.000 ptas. **Equipo opcional:** Fiesta

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

(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:** Escorpio Ghia: 410.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

HONDA

Honda Automóviles España, S.A. Tel.: (93) 370 80 07.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Honda Civic	1.590	130	191	8,1	12,78	2.640.488
CRX	1.590	130	212	7,2	12,07	2.970.487
Honda Concerto 1.6i 16v	1.590	130	196	8,4	15,56	2.795.713
Honde Accord 2.0 i	1.997	135	202	9,1	13,65	3.590.487
Honda Prelude EX*	1.958	150	204	8,5	13,10	3.990.487
Honda Priude EX Aut.*	1.958	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.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
990 SE	993	53	143	7,3	10,39	1.356.350
990 SL	993	53	145	7,3	10,73	1.236.651
990 MSE Aut.	993	53	145	7,4	11,01	1.436.989
Turbo De Tomaso	993	72	162	8,9	12,15	1.535706
990 DSE	993	37	124	5,7	7,99	1.525.906

ISUZU

General Motors España, S.A. Tel.: (91) 597 30 00.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Trooper 3 p. DLX	2.771	100	161	8,1	10,34	3.413.206
Trooper 5 p. DLX	2.771	100	151	8,1	10,34	3.714.919

JAGUAR

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
XJ 6, 4.0	3.980	235	225	13,3	18,74	7.397.551
4.0 Sovering Automát*	3.980	235	220	14,4	19,67	8.171.352
Daimler 4.0	3.980	235	220	14,4	19,67	9.431.351

OPCIONES: Pintura Metalizáda: 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: 169.640 ptas.**Nivelador de suspensión:** 4.) Berlina: 120.000 ptas. **Ribete tapizado:** 4.0 Berlina y Baimler 4.0:69.820 ptas. **Tapicería no standar(Magnolia):** 4.0 Berlina y Baimler 4.0: 91.600 ptas. **Precio con IVA incluido**

LADA

Lada Ibérica, S.A. Tel.: (91) 803 42 44.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
VAZ 2104	1.294	63	148	7,6	11,24	920.194
VAZ 2105	1.294	63	148	7,6	11,24	863.088
Samara (2108)	1.288	65	150	8,2	11,02	1.006.727
Samara 5p	1288	65	150	8,2	1143	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	1.118.852
VAZ 2107	1.452	77	152	10,6	13,64	993.530
Niva TT*	1.569	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.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
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	1.264.379
Y-10 GT 1.3	1.301	78	175	7,2	10,91	1.451.909
Delta 1.3	1.301	78	164	7,2	11,66	1.628.208
Delta World Champion 1.3.	1.301	78	164	7,2	11,66	1.526.197
Delta 1.6 00	1.585	108	187	9,1	13,98	1.897.679
Delta World Champion 1.6 ie	1.585	108	187	9,1	13,98	1.797.918
Delta HF Turbo ie*	1.585	140	204	9,6	15,57	2.299.104
Delta Intregale 16V*	1.995	200	220	10,6	16,36	4.246.224
Prisma 1.5 LX*	1.498	80	160	7,6	12,62	1.819.209
Prisma Veneto	1.498	80	160	7,6	12,62	1.633.658
Prisma Symbol*	1.585	108	185	7,8	12,95	2.167.669
Prisma Turbo Diesel*	1.929	80	175	7,6	9,45	2.264.759
Dedra 1.600 ie	1.591	90	180	9,5	13,49	2.081.219
Dedra 1.800 ie	1.756	110	192	10,1	13,38	2.319.815
Dedra 2.000 ie	1.995	120	196	10,5	15,17	2.656.874
Dedra Turbo Diesel	1.929	92	180	6,5	8,81	2.556.029
Thema 2.0 ie Base	1.995	120	195	8,5	13,59	3.133.354
Thema 2.0 ie*	1.995	120	195	8,5	13,59	3.437.924
Thema 2.0 ie 16V	1.995	150	205	8,9	13,90	3.670.674
Thema ie Turbo 16V	1.995	185	225	9,4	14,30	4.567.094
Thema 8.32	2.927	215	236	13,3	18,72	7.969.763
Thema Turbo Diesel*	2.445	118	186	7,4	10,46	3.911.639

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 abrible:** Y-10 Fila, Y- 10 Fire: 43.890 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., HF Turbo i.e., Intregale, Prisma 1.5 LX, Symbol y Turbo Diesel: 69.160 ptas. **Techo abrible eléctrico:** Theme 2.0 i.e., Turbo DS SW: 133.000 ptas. **Cinturones de seguridad posterior:** Y-10 Fire: 18.088 ptas. **Check Control, Vacuometro, Cuentarrevoluciones y manómetro de aceite:** Y-10 Fire: 43.890 ptas. **Pintura metalizada:** Y-10 Fire: 18.620 ptas. Delta 1.300, 1.600 i.e., HF-Turbo i.e., Intregale: 35.112 ptas. Prisma TD: 36.309 ptas. Thema 2.0 i.e., Turbo, Turbo-Diesel, Thema 6V, Turbo i.e., SW, Turbo DS DW: 39.900 ptas. **Aire acondicionado:** Delta 1.600 i.e.: 175.560 ptas. Prisma Symbol: 159.600 ptas. **Servodirección:** Delta 1.600 i.e., Prisma Symbol: 59.850 ptas. **Ruedas de aleación:** Delta 1.600 i.e., Turbo i.e.: 65.370 ptas. Prisma Symboll Turbo Diesel: 49.875 ptas. **Trip Master y Check Control:** Delta 1.600 i.e.: 38.750 ptas. **Cortina Parasol+Apoyacabezas posterior:** Prisma 1.5 LX, Turbo Diesel: 33.250 ptas. **Ruedas de aleación-con neumáticos de perfil bajo:** Thema 2.0 i.e., Turbo Diesel, Turbo DS SW: 87.780 ptas. **Asiento anterior con mando eléctrico-la calefacción:** Thema i.e. Turbo: 73.150 ptas.**Tapicería Cuero:** Thema i.e. Turbo, Thema 6V: 305.900 ptas. **Techo abrible eléctrico:** Thema 8.32: 133.000 ptas. **Red:** Thema Turbo i.e. SW, Turbo DS SW: 42.427 ptas. **Bandeja portaobjetos:** Thema Turbo i.e. SW, Thema Turbo DS SW: 29.260 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.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Discovery TD Base	2.496	113	147	9,3	10,09	3.439.919
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	6.254.203
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: 62.511 ptas. **Pintura metalizada**: Versiones de 2 puertas del Range: 89.253 ptas. **Aire Acondicionado**: Toda la gama Discovery: 266.000 ptas. Versiones de 2 puertas del Range: 298.750 ptas. **Versiones de 2 puertas de Range. Bandeja trasera:** 50.000 ptas. **Electrick Pack**: Versiones de 2 puertas del Range: 298.750 ptas. **Gama Discovery:** 124.953 **Especial Valve Pack:** 309.200 ptas.**Precio con IVA Incluido.**

LOTUS

Tayre. Tel.: (91) 259 94 63.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
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	10.036.634

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.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
222	1.996	220	214	11,7	17,47	6.063.524
422	1.996	220	214	11,7	17,47	7.082.787
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
430	2.790	250	240	14,6	19,76	8.584.019
Spider E	2.790	250	240	14,6	19,76	8.556.488
228*	2.790	250	240	14,6	19,76	9.198.860
Karif*	2.790	285	237	14,9	20,00	9.394.416

OPCIONES: Pintura Metalizada: 222, Spider, 222-E, Spider-E: 84.563 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: 256.696 ptas. 422, 222-E: 277.054 ptas.**Dirección Asistida:** 222: 256.000 ptas.

MAZDA

Tecnitrade. Tel.: (91) 262 42 35.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Mazda 323 F*	1.840	140	201	8,4	14,63	3.200.454
Mazda 323 GT*	1.840	140	198	8,4	14,63	2.910.514
Mazda 323 4 W D	1.597	150	205	10,6	16,38	3.562.214
Mazda MX-5*	1.597	115	183	8,5	13,51	3.335.019
Mazda MX-5 LSD	1.597	115	183	8,5	13,51	3.745.989
Mazda 626 2.0 i 16V*	1.998	148	210	10,0	14,36	3.756.913
Mazda 626 4 W S	1.998	148	210	10,0	14,69	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	4.147.649
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	4.046.569
Mazda RX-7	2.616	150	210	10,3	15,23	4.995.153
Mazda RX-7 Turbo	1.308	200	234	11,9	16,49	6.510.023
Mazda RX-7 Cabrio	1.308	200	234	11,9	16,46	7.008.773
Mazda 929 3.0 i	2.954	190	216	13,0	17,14	5.925.624

MERCEDES BENZ

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
190*	1.997	105	175	8,4	13,43	3.501.989
190 E 1.8	1.997	122	185	8,0	14,38	3.111.013
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	10,56	3.446.070
190 D 2.5*	2.497	90	177	8,4	9,93	3.675.719
190 DT 2.5*	2.497	122	192	8,0	9,77	4.362.264
200	1.997	109	187	9,6	13,89	4.127.300
200 E	1.997	122	195	9,5	13,90	4.389.604
200 T	1.997	109	168	10,2	14,34	4.683.240
200 TE	1.997	122	203	9,8	14,34	4.964.164
200 D	1.997	72	160	7,6	8,97	4.176.451
200 T Diesel	1.997	72	160	7,6	9,32	4.823.360
230 E*	2.299	136	202	9,8	14,12	4.559.315
230 TE	2.299	136	203	9,8	14,17	5.142.384
230CE	2.299	136	180	10,3	14,49	5.836.115
250 D*	2.497	90	176	7,7	9,21	4.599.45
250 DTurbo	2.497	126	195	7,7	9,81	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	5.345.874
260 E 4 Matic	2.599	170	218	10,1	14,56	6.602.724
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	6.496.324
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	7.610.864
300 TE 24v	2.960	231	240	13,1	17,44	7.064.234
300 SE	2.962	188	210	12,1	16,04	6.826.164
300 SEL	2.962	188	210	12,1	16,04	7.339.544
300 SL	2.962	188	210	12,1	16,65	9.510.104
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	7.017.684
300 D*	2.996	109	192	8,6	9,92	5.006.959
300 D 4 Matic	2.996	109	192	8,6	9,92	6.338.829
300 Turbodiesel	2.996	109	192	8,6	10,00	5.602.564
300 T Turbodiesel	2.996	147	196	9,6	10,55	6.666.564
300 T D 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	8.852.060
420 SEC	4.196	218	219	13,2	18,00	11.033.280
500 SE	4.793	245	230	11,4	16,67	8.933.210
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
560 SE	5.547	300	250	15,1	19,40	13.141.330
560 SEL	5.547	300	244	15,1	19,16	13.729.665
560 SEC	5.547	300	250	15,1	19,16	15.200.645
240 GD W 460	2.399	72	115	13,4	15,10	6.112.720
230 GE W 460	2.399	125	143	15,2	19,24	6.371.894
300 GD W 460	2.996	88	130	13,7	15,67	6.657.278
280 GE W 460	2.746	156	155	22,6	24,93	7.158.453

OPCIONES: Pintura Metalizada: Todos los modelos 190, excepto el 190 E 2.5 16V: 133.798 ptas.200 D,250 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, 230 TE, 300 TE, 300 TE 24, 300 TE 4 Matic, 230 CE, 300 CE, 300 CE-24v: 153.881 ptas. 260 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 (Inclouye apoyabrazos abatible trasero):** Todos los modelos de la gama 190, excepto el 190 E 2.5-16V: 58.786 ptas.Todos los modelos de las clases 200 y 300 con excepción del 230 CE, 300 CE y 300 CE-24v: 31.388 ptas. 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL y 500 SE: 31.388 ptas.**Cuero:** Toda la gama 190: 300.048 ptas. Todos los modelos de las clases 200 y 300 y 260 SE,300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL y 500 SE: 347.529 ptas. 560 SEL, 420 SEC y 500 SEC: 154.945 ptas. 300 SL, 300 SL-24v y 500 SL: 246.050 ptas.**Terciopelo:** La gama 190 con excepción del 190 E- 2.5 16V :237.536 ptas. 230CE, 300 CE, 300 CE 24v, 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL, 500 SE: 237.538 ptas. Todos los modelos de las clases 200 y 300 con excepción del 230 CE, 300 CE y 300 CE 24v: 267.330 ptas. **Amaretta:** 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL, 500 SE: 273.980 ptas. 500 SEL, 560 SEL y 420 SEC: 89.376 ptas. **Diferencial Autoblocante:** Toda la gama 190 con excepción del 190 E 2.5 16v: 195.377 ptas. 200 D, 250 D, 250 DT, 300 D, 300 D 4Matic, 200, 200 E, 230 E, 260 E, 300 E, 300 E-24v, 200 TD, 250 TD, 300 TD, 300 TD Turbo, 200 T, 200 TE, 230 TE, 300 TE, 300 TE-24, 230 CE, 300 CE, 300 CE-24v, 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 300 SL, 300 SL 24v: 195.377 ptas. **Indicador de la temperatura exterior:** Toda la clase 190,200 y 300: 25.536 ptas. **Volante y palanca de cambio revestidos de cuero:** Los 190 con excepción del 190E 2.5 16v: 35.378 ptas. 200 D, 250 D, 250 DT, 300 D, 300 D 4 Matic, 200, 200 E, 230 E, 260 E, 300 E, 300 E-24v, 200 TD, 250 TD, 300 TD, 300 TD Turbo, 200 T, 200 TE, 230 TE, 300 TE, 300 TE 24v, 230 CE, 230 CE 24v: 35.378 ptas. **Airbag(para conductor y acompañante):** Todos los modelos de las clases 200, 300 y SL: 527.611 ptas. **Techo corredizo electrico con mecanismo elevador:** Los 190: 192.451 ptas. Todos los modelos de la clase 200 y 300: 214.396 ptas. 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL, 500 SE, 500 SEL: 201.495 ptas. 420 SEC, 500 SEC: 223.972 ptas. **Cambio Automático MB, palanca selectora en el piso (todos los modelos de gasolina con selector de programas):** 190 D, 190 D 2.5, 190 D 2.5 Turbo, 190 E 2.5 16 V, 200 D, 250 D, 250 D Turbo, 300 D, 200 TD,250 TD, 300 TD: 278.389 ptas. 190, 190 E, 190 E 2.3, 190 E 2.6, 300 DT, 200, 200 E, 230 E, 260 E, 200 T, 200 TE, 230 TE, 230 CE, 260 SE: 297.388 ptas. 260 E 4Matic, 300 E, 300 E-24v, 300 E 4 Matic, 300 TE, 300 TE 24v, 300 TE 4Matic, 300 CE, 300 CE- 24v. 300 SE, 300 SEL, 300 SL, 300 SL-24v: 311.752 ptas. **Cambio de cinco marchas:** 190D, 190, 190 E, 200 D, 200, 200 E, 230 E, 200 T, 200 TE, 230 TE: 91.371 ptas. **Apoyacabezas traseros:** Toda la gama 190: 26.068 ptas. Toda la clase 200 y 230 CE, 300 CE y 300 CE 24v: 48.412 ptas. **Regulador de velocidad:** Todos los modelos de la clase 190, 200, 300 y SL con la excepción del 560 SE, 560 SEL, 560 SEC: 48.412 ptas. **Columna de Dirección regulable electricamente**: Toda la clase 200, 300 y SL con la excepción del 560 SE, 560 SEL y 560 SEC: 65.569 ptas. 300 SL, 300 SL-24v: 102.410 ptas. **Airbag (lado del conductor):** Toda la clase 190,200, 300 y SL: 260.946 ptas. **Bloqueo central de cerraduras:** Todos los 190 con excepción del 190 E 2.6 y 190 E 2.5 16 V: 65.303 ptas. 200 D, 250 D, 250 DT, 200, 200 E, 230 E, 200 TD, 250 TD, 200 T, 200 TE, 230 TE: 65.303 ptas. **Sistema de Frenos Antibloqueo:** Toda la gama 190 con excepción del 190 E 2.6 y del 190 E 2.5 16v: 162.526 ptas. **Regulación del resbalamiento al acelerar:** 260 E, 300 E, 300 E 24V, 300 TE, 300 TE 24v, 300 CE, 300 CE 24v, 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE, 420 SEL, 500 SE, 500 SEL, 420 SEC, 500 SEC, 300 SL, 300 SL-24v, 500 SL: 402.591 ptas. 560 SE, 560 SEL, 560 SEC: 343.805 ptas. **Antena Automática sin instalación de radio con dos altavoces delanteros:** Toda la Clase 190, 200 , 300 y SL con excepción del 560 SE, 560 SEL y 560 SEC: 74.480 ptas. **Apoyabrazos delantero abatible:** Toda la gama 190 con excepción del 190 E 2.5 16V: 27.398 ptas. Toda la gama 200 y 300: 27. 398 ptas. **Aire Acondicionado:** Toda la gama 190, 200, 300 y 300 SL, 300 SL 24v y 500 SL: 438.900 ptas. **Aire Acondicionado Automático:** Toda la clase 200 y 300 y 300 SL, 300 SL 24v y 500 SL: 558.999 ptas. Toda la clase S con excepción del 560 SE, 560 SEL, 560 SEC, 300 SL, 300 SL 24v y 500 SL: 120.099 ptas. 560 SE, 560 SEL y 560 SEC: 91.371 ptas. **Cristales delanteros elevables electricamente:** La serie 190: 103.740 ptas. Todas las Clases 200 y 300: 118.370 ptas. **Cristales delanteros y traseros elevables electricamente:** Toda la gama 190: 182. 609 ptas.Todas los modelos 200 y 300 con la excepción del 300 CE-24v: 203.490 ptas. **Cristales calorífugos, todos más ventana trasera calefaccionable de una capa:** Toda la gama 190, 200 y 300 con excepción del 230 CE, 300 CE y 300 CE-24v: 47.880 ptas. **Depósito combustible de 70 litros:** 190 D, 190 D 2.5, 190 D 2.5 Turbo, 190, 190 E, 190 E 2.3, 190 E 2.6:14.763 ptas. **Ajuste eléctrico asiento conductor:** 260 E, 300 SE, 300 SEL, 420 SE/SEL, 500 SE, 500 SEL: 128.345 ptas. **Lámparas de lectura atras (2):** 260 SE, 300 SE, 300 SEL, 420 SE/SEL, 500 SE, 500 SEL: 16.093 ptas. **Llantas de metal ligero:** Todos los modelos 190 excepto el 190 E 2.5 16v: 128.345 ptas. 200 D y 200: 128.345 ptas.Todas las series 200 y 300 con excepción del 200 TD, 200 D, 200, 300 TE 24v, 300 CE 24v, 560 SE, 560 SEL, 560 SEC, 300 SL, 300 SL 24v, 500 SL: 182.609 ptas. **Extintor, 2 kilogramos de hidrocarburo halogenado:** Todos los modelos de las series 190, 200, 300 y SL con excepción del 560 SE, 560 SEL, 560 SEC. **Sport Line (incluye asientos deportivos delanteros y traseros), chasis deportivo con neumáticos anchos y llantas de aleación :** Toda la gama 190 excepto el 190 E 2.5 16v: 465.500 ptas. 200 D, 250 D, 250 DT,300 D, 300 DT, 300 DT 4 Matic, 200, 200 E, 230 E, 260 E, 300 E: 465.500 ptas. 300 E 24v: 371.070 ptas. **Precio con IVA incluido.**

MITSUBISHI

ICA. Tel.: (91) 401 76 62.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Galant GTi 16V	1.997	145	204	9,8	15,25	3.808.499
Montero corto Inter.*	2.477	95	140	12,4	14,95	3.076.359
Montero corto + equip.*	2.477	95	140	12,4	14,95	3.613.959
Montero largo Inter.*	2.477	95	140	12,4	14,95	3.658.759
L-300, 2.5 TD	2.477	84	133	11,7	14,81	3.616.946

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

MORGAN

Tayre S.A. Tel.: (91) 259 94 63.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
4/4-1600 Ford 2A	1.598	96	185	8,5	13,79	5.777.039
4/4-1600 Ford 4A	1.598	96	185	8,5	13,79	6.066.925
Plus-8	3.532	193	197	11,8	16,94	7.454.837

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

NISSAN

Nissan Motor Ibérica, S.A. Tel.: (93) 205 72 12.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Sunny SLX 1.6 3p	1.597	90	175	8,0	12,94	1.949.819
Sunny SGX 1.6 4p	1.597	90	175	8,0	12,94	1.989.818
Sunny SGX 1.6 5p	1.597	90	175	8,0	12,94	2.039.818
Sunny GTi I 1.8 16v 3p	1.809	129	187	8,5	13,59	2.470.914
Sunny GTi i 1.8 16v 5p	1.809	129	187	8,5	13,59	2.520.914
Bluebird SLX 1.6	1.597	90	175	8,0	12,94	1.749.819
Bluebird SLX 2.0	1.973	105	173	8,5	13,51	2.039.818
Bluebird SLX 2.0 i	1.973	115	185	8,8	13,33	2.469.819
Bluebird SLX 2.0 D	1.952	67	173	10,1	14,68	2.210.914
Bluebird 1.8 T GT i 4p	1.809	135	184	12,3	16,59	2.590.914
Bluebird 1.8 T GT i 5p	1.809	135	184	12,3	16,59	2.690.914
200 SX Turbo*	1.809	171	227	10,5	16,29	4.290.914
300 ZX Turbo	2.960	228	237	10,0	15,39	6.340.914
Prairie SLX 2.0	1.974	99	170	9,8	14,53	3.189.819
Patrol Corto 4 Cil. D	2.820	84	133	11,1	11,13	2.350.387
Patrol Corto 4 Cil. TD	2.820	95	138	12,7	11,13	2.529.386
Patrol Wagon 6 Cil. D*	3.249	95	138	12,7	13,41	3.141.076
Patrol Top Line Corto TD	2.826	115	146	12,7	13,41	3.481.075
Patrol Top Line Lar. TD	2.826	115	145	12,7	13,41	3.678.075
Patrol Top. Line Gas. Corto	2.960	136	163	12,7	13,41	3.158.075
Nissan Terrano 2.7	2.664	99	150	9,6	11,58	3.715.508
Vanette 5 Plazas*	1.952	65	123	9,3	9,72	1.704.199
Vanette 8 Plazas*	1.952	65	123	9,3	9,72	1.843.700
Vanette Coach*	1.952	65	123	9,3	9,72	2.061.199

OPCIONES: Barra antivuelco completa: Corto techo bajo: 70.437 ptas. **Cadenas para nieve:** 6.050 ptas. **Cabrestante:** 3.600Kg. a 24 V. Todos: 172.350 ptas. **Portaequipajescompleto:** Corto techo bajo: 37.609 ptas. **Juego de faros antiniebla:** 4.990 ptas. **Portaskis:** 2.953 ptas. **Protector de carter:** 14.361 ptas. **Inclinómetro:** Todos: 4.780 ptas. **Juego desbloqueador automático 2 ruedas:** 53.370 ptas. **Aire acondicionado: 12V:** Todos los modelos: 152.500ptas. 24V: 150.000 ptas. **Antirrobo rueda de repuesto sin gancho:** Todos: 4.802 ptas. **Rejilla frontal con cuatro faros larga distancia:** Todos: 34.500 ptas. **Protector de carter:** Vanette: Todas: 3.055 ptas. **Portaequipajes largo blanco:** Todas las Vanette: 44.867 ptas. **Enganche de remolque:** Todas las Vanette: 11.855 ptas. **Antirrobo para rueda de repuesto:** Todas las Vanette: 5.746 ptas.**Techo solar:** Todas las Vanette: 17.439 ptas. **Aire acondicionado:** Vanette Gasolina: 195.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

OPEL

General Motors España, S.A. Tel.: (91) 597 30 00.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Corsa 3p City 1.0*	993	45	142	7,6	11,13	1.006.689
Corsa 3p Swig 1.0*	993	45	142	7,6	11,13	1.075.689
Corsa 3p Swig 1.2*	1.196	55	149	7,1	10,83	1.168.070
Corsa 3p GL 1.2	1.196	55	149	7,1	10,83	1.254.069
Corsa Jaca GL 1.2	1.196	55	149	7,1	10,83	1.066.068
Corsa 3p GL 1.4	1.389	75	168	7,9	11,46	1.304.069
Corsa 3p GT 1.4	1.389	75	168	7,9	11,46	1.328.069
Corsa GS i*	1.598	100	188	8,0	11,89	1.597.788
Corsa 4p Swing 1.2 S*	1.196	55	149	7,1	10,83	1.252.069
Corsa 4p GL 1.2 S	1.196	55	149	7,1	10,83	1.328.069
Corsa 4p GL 1.4	1.389	75	168	7,9	11,46	1.376.069
Corsa 5p Swing 1.0*	993	45	142	7,6	11,13	1.119.689
Corsa 5p Swing 1.2 S	1.196	55	149	7,1	10,83	1.213.069
Corsa 5p GL 1.2 S	1.196	55	149	7,1	10,83	1.297.069
Corsa 5p GL 1.4	1.389	75	168	7,9	11,46	1.348.069
Corsa 3p Swing 1.5 D*	1.487	50	151	5,1	6,74	1.301.689
Corsa 3p Swing 1.5 TD	1.487	66	168	5,2	6,55	1.420.069
Corsa 4p Swing 1.5 D	1.487	50	151	5,1	6,74	1.385.689
Corsa 4p Swing 1.5 TD	1.487	66	168	5,2	7,18	1.511.389
Corsa 5p Swing 1.5 D.	1.487	50	151	5,1	6,74	1.345.689
Corsa 5p Swing 1.5 TD	1.487	66	168	5,2	7,18	1.472.389
Kadett 3p GT 1.6	1.598	82	175	8,2	12,05	1.778.788
Kadett 3p GT 1.8 SE	1.796	112	190	8,6	13,17	1.879.919
Kadett 3p GS i 2.0 I*	1.998	130	204	9,1	13,24	2.040.883
Kadett 3p GS i 16v*	1.998	157	221	9,5	14,38	2.413.027
Kadett 4p 1.4 LS	1.389	75	168	7,9	11,63	1.546.069
Kadett 4p LS 1.6 SV	1.598	82	175	8,2	12,05	1.623.788
Kadett 4p LS 1.6 SV Aut.	1.598	82	170	8,7	12,44	1.734.788
Kadett 4p GL 1.6 SV	1.598	82	175	8,2	12,05	1.759.789
Kadett 4p GL 1.8 SE	1.796	112	190	8,6	13,17	1.863.919
Kadett 4p GT 1.6*	1.598	82	175	8,2	12,05	1.846.788
Kadett 4p GT 1.8 SE*	1.796	112	190	8,6	13,17	1.976.919
Kadett 5p 1.4 LS*	1.389	75	168	7,9	11,63	1.552.069
Kadett 5p LS 1.6 SV	1.598	82	175	8,2	12,05	1.631.788
Kadett 5p LS 1.6 SV Aut.	1.598	82	170	8,7	12,44	1.747.788
Kadett 5p GL 1.6 SV	1.598	82	175	8,2	12,05	1.730.788
Kadett 5p GL 1.8 SE	1.796	112	190	8,6	13,17	1.827.069
Kadett 5p 2.0 i GS i*	1.998	130	204	9,1	13,24	2.122.883
Kadett Cabrio	1.598	82	175	8,2	12,05	2.158.789
Kadett Cabrio GS i*	1.998	130	198	9,1	13,57	2.458.787
Kadett 4p LS 1.7 D	1.700	57	153	5,9	8,65	1.680.069
Kadett 4p LS 1.5 TD	1.487	72	165	5,4	7,15	1.893.200
Kadett 5p LS 1.7 D*	1.700	75	153	5,9	8,65	1.688.069
Kadett 5p LS 1.5 TD	1.487	72	168	5,4	7,18	1.896.069
Kadett Caravan LS 1.6 SV.	1.598	82	175	8,2	12,05	1.772.788
Kadett Caravan LS 1.5 TD.	1.487	72	168	5,4	7,15	2.035.200
Vectra 4p GL 1.6 S	1.598	82	178	7,8	11,96	1.954.788
Vectra 4p GL 4x4	1.998	129	206	8,5	13,51	2.825.919
Vectra 4p GLS 2.0 i	1.998	115	197	8,5	13,34	2.379.919
Vectra 4p CD 2.0 i	1.998	115	197	8,5	13,34	2.700.919
Vectra 4p CD 2.0 i Aut.	1.998	115	193	9,0	13,73	2.870.919
Vectra 4p GT 2.0 i	1.998	129	206	8,5	13,51	2.600.919
Vectra 4p 2.000 i	1.998	150	220	10,0	14,77	3.281.014
Vectra 4p 2.000 i 4x4	1.998	150	220	10,0	14,77	3.737.014
Vectra 5p GL 1.6 S	1.598	82	178	7,8	11,96	2.038.789
Vectra 5p GLS 2.0 i	1.998	115	197	8,5	13,34	2.463.919
Vectra 5p CD 2.0 i	1.998	115	197	8,5	13,34	2.786.919
Vectra 5p CD 2.0 i Aut.	1.998	115	193	9.0	13,73	2.956.919
Vectra 5p GT 2.0 i	1.998	129	206	8,5	13,51	2.686.919
Vectra 4p GL 1.7 D	1.700	57	153	6,0	8,13	2.105.200
Vectra 5p GL 1.7 D	1.700	57	153	6,0	8,13	2.184.200
Calibra 2.0	1.998	115	203	8,2	15,51	2.986.203
Calibra 16V	1.998	150	220	8,9	16,13	3.536.202
Omega 2.0 I*	1.998	122	203	9,2	14,14	2.676.917
Omega GLS 2.0 i	1.998	122	203	9,2	14,14	3.088.917
Omega CD 2.0 i 5V	1.998	122	203	9,2	14,14	3.345.917
Omega CD 2.0 i 4V Aut.	1.998	122	193	9,6	14,45	3.595.917
Omega 3000 i	2.969	177	222	10,2	14,95	4.282.243
Omega 3.0 24v	2.969	204	240	11,7	17,23	4.722.783
Omega GL 2.3 TD	2.260	100	173	9,6	10,63	2.987.822
Omega GLS 2.3 TD	2.260	100	173	9,6	10,63	3.246.822
Omega CD 2.3 TD	2.260	100	173	9,6	10,63	3.383.822
Omega Caravan. GL 2.0 I	1.998	122	190	9,2	13,89	2.766.822
Omega Caravan. GL 2.3 TD	2.260	100	173	9,6	10,63	3.078.822
Senator 3.0	2.969	177	220	11,8	17,53	4.445.919
Senator 3.0 Aut.	2.969	177	210	11,5	17,30	4.750.203
Senator 3.0 CD 5v	2.969	177	220	11,8	17,53	5.035.204
Senator 3.0 24v	2.969	204	240	11,17	17,23	5.472.783
Senator CD 3.0 4v Aut.	2.969	177	210	11,5	17,30	5.350.204

OPCIONES: Pintura brillante: Corsa City, Swin, GL, GT, GSi: 8.133 ptas. Toda la gama Kadett: 12.216 ptas. Vectra GL, GL 4x4, GLS, CD y GT: 12.000 ptas. Omega GL, GLS, CD, Caravan GL 2.0i y Caravan GL 2.3 TD: 12.515 ptas. **Pintura Metalizada:** Corsa Swin, GL, GT, GSi: 17.556 ptas. **Pintura Metalizada Bicapa:** Toda la gama Kadett: 25.882 ptas. Toda la gama Vectra: 44.000 ptas. Omega GL,GLS, CD: 64.111 ptas. Omega 3.000: 51.596 ptas. Senator SE: 98.000 ptas. **Pintura Mica Bicapa:** Toda la gama Kadett: 25.882ptas. Toda la gama Vectra: 44.000 ptas. Omega GL, GLS y CD y Caravan GL 2.0i y GL 2.3 TD: 64.111 ptas. **Pre-equipo de Radio:** Corsa City: 10.953 ptas. **Elevalunas Eléctricos delanteros:** Corsa Swin, GT, GSI : 28.813. Kadett LS y Caravan: 52.797 ptas. Vectra GL, GL 4x4: 63.000 ptas. Omega GL y Caravan GL 2.0i y GL 2.3 TD: 69.770 ptas. **Cerradura Centralizada 3p:** Corsa Swin, GT: 13.270 ptas. **Cerradura Centralizada 4 y 5 puertas:** Corsa Swin: 16.155 ptas. **Cerradura Centralizada:** Kadett LS y Caravan: 31.057 ptas. Vectra GL: 42.000 ptas. **Techo Solar Transparente y deslizante:** Toda la gama Corsa: 54.324 ptas. Toda la gama Kadett: 64.186 ptas. **Techo solar eléctrico:** Toda la gama Vectra : 107.000 ptas. Toda la gama Omega: 145.225 ptas. Senator SE y SE CD: 175.000 ptas. **Techo solar manual:** Toda la gama Kadett: 79.000 ptas. Toda la gama Vectra:80.000 ptas. Toda la gama Omega: 85.213 ptas. Senator SE y SE CD: 92.000 ptas. **Neumáticos 165/65 R 14-785 (solo con motor 1.4) :** Corsa GL: 21.816 ptas. **Neumáticos 165/65 R 14-784:** Corsa GT: 3.036 ptas. **LLantas de aleación:** Corsa GT: 32.007 ptas. **Llantas de aleación (solo con motor 1.4) :** Corsa GL: 34.287 ptas. **Llantas de aleación:** Vectra GT, GLS y CD: 78.000 ptas. **Llantas de aleación 7Jx15:** Omega GL, GLS y CD: 85.482 ptas.. Senator SE: 120.000 ptas. **Porta Cassettes:** Corsa Swin, GL y GT: 2965 ptas. Toda la gama Kadett: 3.728 ptas. Vectra GL, GL 4x4, GLS y GT: 4.000 ptas. **Cuentarrevoluciones:** Corsa Swin: 8.606 ptas. **Consola Central:** Corsa Swin: 2.414 ptas. **Sistema Abntibloqueo de Frenos (ABS):** Kadett GT y GSi: 176.750 ptas. Vectra GL 4x4, GLS, CD y GT: 187.000 ptas. Omega GL, GLS, CD y Caravan: 185.000 ptas. **Dirección asistida:** Toda la gama Kadett: 65.738 ptas. Vectra GL: 97.000 ptas. **Aslento abatible 2/3:** Kadett GSi: 37.890 ptas. **Cinturones Traseros de inercia:** Toda la gama Kadett: 25.882 ptas. **Aire Acondicionado:** Vectra GL 4x4, GLS, CD, GT, 2.000: 177.000 ptas. Omega GL: 204.978 ptas. **Retrovisores eléctricos y térmicos:** Vectra GL, GL 4x4, GLS,GT: 27.000 ptas. **Computadora de abordo:** Vectra GT, 2.000 y 2.000 4x4: 42.000 ptas. **Chek Control:** Vectra GT: 12.000 ptas. Omega GL: 12.000 ptas. **Volante ajustable en altura:** Toda la gama Vectra; 32.000 ptas. Omega

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

GL, GLS y 3.000: 35.020 ptas. **Lunas Tintadas:** Vectra GL, GL 4x4, GLS: 24.000 ptas. **Elevalunas eléctricos traseros:** Vectra GLS, CD, GT, 2.000 y 2.000 4x4: 57.000 ptas. **Elevalunas traseros:** Omega GLS, CD y 3.000: 65.576 ptas. Senator SE: 65.576 ptas. **Elevalunas electricos delanteros y traseros:** Vectra GL, GL 4x4: 116.000 ptas. Omega GL y Caravan: 119.000 ptas. **Cinturones traseros:** Toda la gama Vectra: 27.000 ptas. Toda la gama Omega: 25.508 ptas. Senator SE: 28.00. **Bateria de 55AH:** Vectra CD y 2.000: 8.000 ptas. **Bateria de 66 AH:** Omega y Caravan GL: 7.693 ptas. **Control electrónico de suspensión:** Omega CD: 120.000 ptas. Senator SE: 120.000 ptas. **Faros antiniebla delanteros:** Omega GL y Caravan: 30.694 ptas. **Ajuste electrónico nivel de faros:** Omega GL y GLS, Caravan: 11.398 ptas. **Volante de cuero de 4 radios:** Omega GLS y CD: 9.912 ptas. **Volante de cuero de 4 radios:** Omega GL: 33.841 ptas. **Tapiceria de cuero:** Senator SE y CD: 377.000 ptas. **Limpialavafaros:** Senatopr SE: 61.000 ptas. **Diferencial Autoblocante:** Senator SE y SE CD: 87.780 ptas. **Controlador de velocidad:** Senator SE y SE CD: 76.460 ptas.

PEUGEOT

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
205 XL*	1.118	55	146	7,0	11,16	1.163.574
205 GL 4V*	1.118	55	146	7,0	10,55	1.210.705
205 GR*	1.204	63	150	8,0	11,54	1.348.943
205 XR*	1.294	65	154	8,2	1170	1.393.943
205 SR*	1.294	65	154	8,2	11,70	1.451.143
205 Plus	1.294	65	154	8,2	11,70	1.232.742
205 GT	1.360	85	178	8,9	13,41	1.524.993
205 Roland Garros	1.360	85	178	8,5	13,10	1.682.592
205 Automát.*	1.580	80	159	8,1	11,80	1.535.762
205 Rallye	1.294	103	190	8,5	12,53	1.488.193
205 GTX*	1.592	94	172	9,3	12,92	1.586.562
205 GTi 1.9*	1.905	130	201	9,0	13,49	1.914.163
205 XAD*	1.769	60	155	6,6	8,12	1.410.724
205 XLD*	1.769	60	155	6,6	8,12	1.406.974
205 XRD*	1.769	60	155	6,6	8,12	1.575.574
205 GLD*	1.769	60	155	6,6	8,12	1.465.274
205 GRD*	1.769	60	155	6,6	8,12	1.539.875
205 SRD*	1.769	60	155	6,6	8,12	1.632.574
205 Cabrio CJ	1.360	70	174	7,8	11,79	2.012.075
205 Cabrio CTi	1.580	115	190	8,0	12,70	2.632.392
309 GL Profil*	1.294	65	164	8,2	11,43	1.467.244
309 Look	1.294	65	165	8,2	11,43	1.503.743
309 Automát*.	1.580	80	165	9,1	13,81	1.828.293
309 GR*	1.442	83	173	8,3	11,69	1.585.562
309 SR*	1.592	94	179	8,8	12,52	1.803.862
309 GT*	1.905	105	191	8,3	12,13	1.915.862
309 GTX*	1.905	105	190	8,3	12,77	1.941.893
309 GT i*	1905	130	199	9,1	13,24	2.183.557
309 GT i 16v	1.905	160	220	9,8	14,61	2.403.688
309 GLD*	1.905	65	162	6,4	8,18	1.690.574
309 SRD*	1.905	65	162	6,4	8,18	2.013.875
309 SRDT	1.769	78	175	6,4	9,05	2.157.742
309 Green*	1.442	83	173	8,3	11,69	1.697.362
405 GL*	1.580	92	176	9,0	13,49	1.926.593
405 GR*	1.905	110	185	8,9	13,41	2.141.793
405 GR 4x4	1.905	110	185	8,9	13,41	2.712.093
405 GR Break	1.905	110	185	8,9	13,41	2.281.593
405 GRTD Break	1.769	90	180	6.2	9,25	2.551.893
405 SRi Automát.	1.905	125	198	10,2	14,93	2.675.588
405 SRI*	1.905	125	198	10,2	14,52	2.511.088
405 MI 16*	1.905	160	219	9,8	14,61	3.198.088
405 MI 16 4x4	1.095	160	215	9,0	13,98	3.893.687
405 GLD	1.905	70	174	5,8	8,01	2.108.374
405 GRDT	1.769	90	180	6,2	9,25	2.416.793
405 SRDT	1.769	90	180	6,2	9,25	2.702793
505 GL*	1.971	108	173	9,8	14,12	2.217.695
505 GTi*	2.165	130	180	11,0	15,56	3.168.490
505 GTi Automát.	2.165	130	180	11,0	15,56	3.374.490
505 GLD 5V	2.498	76	150	8,6	9,84	2.528.795
505 GTDT Inter A.A.*	2.498	95	167	8,9	10,02	3.394.995
505 GTDT Inter Automat.	2.498	110	176	8,0	10,22	3.599.995
505 GRD Fam.*	2.498	76	146	8,6	9,84	3.207.496
605 SR i	1.998	130	203	8,6	12,84	3.137.557
605 SV i	1.998	130	203	8,6	12,84	3.637.556
605 SV 3.0	2.975	170	222	10,8	15,40	4.643.687
605 SV 24V	2.975	200	235	11,0	16,90	5.686.876

OPCIONES: Pintura Metalizada Bicapa: Toda la gama 205: 19.000 ptas. Toda la gama 309: 23.300 ptas. Todos los 405: 35.800 ptas. Todos los 505: 49.800 ptas. **Dirección Asistid:** 205 Automático, 205 XAD,XLD, XRD, SRD y Cabriolet CTI: 73.100 ptas. 309 Automático, GLD: 73.200 ptas. 405 GLD: 68.500 ptas. **Aire acondiconado:** 205 Automático, GTi, GT, Cabriolet CTI: 131.500 ptas.309 Automático, SR, GT, GTX, GTi, SRD: 134.900 ptas. **Dirección asistida más Aire acondicionado:** XAD, XLD, XRD, SRD: 204.600 ptas. 309 Automático: 208.100 ptas. **Llantas de aleación ligera:** 205 GT: 39.900 ptas. 309 SR, GT, SRD: 52.700 ptas. 505 GTi, 505 GTI Automático, 505 GTDT, 505 GTDT Automático: 105.100 ptas. **Llantas de aleación ligera más aire acondicionado:** 205 GT: 171.400 ptas. 309 SR, GT, SRD: 187.600 ptas. **ABR:** 405 GR 4x4, MI 16: 226.900 ptas. **Aire acondiconado más regulador climatización:** GR 4x4, GR Break, GRDT, GRDT Break: 144.500 ptas. **Llantas de aleación ligera más elevalunas electricos traseros:** 405 SRI, SRI Automático, SRDT: 106.300 ptas. **Llantas de aleación ligera más elevalunas electricos traseros más aprertura:** SRI Automático: 333.200 ptas. **Techo corredizo más llantas de aleación ligera más elevalunas eléctricos traseros** : 405 SRDT: 212.400 pesetas. **Techo corredizo:** 405 Mi-16 y 405 Mi-16 4x4: 106.100 ptas. **Tapiceria cuero:** 405 Mi-6 y 405 Mi-16 4x4: 251.500 ptas.

POLONEZ

Diasa. Tel.: (96) 325 74 35.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Polonez 1.500	1.481	75	160	8,8	12,45	1.084.346

PORSCHE

Porsche España. Tel.: (91) 459 15 61.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
944 S2	2.999	211	240	12,4	17,79	8.042.714
944 S2 Cabriolet	2.999	211	240	12,4	17,79	9.439.214
944 Turbo*	2.479	250	256	12,6	18,18	9.562.429
911 Carrera 2 Coupe*	3.600	250	260	11,3	17,14	10.705.903
911 Carrera 2 Tiptronic	3.600	260	250	13,2	18,64	11.295.093
911 Carrera 2 Targa*	3.600	250	260	11,3	17,14	11.224.603
911 Carrera 2 Cabrio*	3.600	250	260	11,3	17,14	12.129.003
911 Carrera 4 Coupé	3.600	250	260	11,3	17,16	12.634.729
911 Carrera 4 Targa	3.600	250	260	11,3	17,16	13.166.729
911 Carrera 4 Cabrio	3.600	250	260	11,3	17,14	14.124.003
928-S 4*	4.957	320	265	15,7	20,63	14.416.929
928 S-4 GT*	4.957	330	275	17,2	21,82	14.416.929

OPCIONES: Volante deportivo en cuero de 365 mm, de 4 radios con centro elevado a 30 mm: 944 S2, 944 S2 Cabrio, 944 Turbo, Carrera 2 Coupé, Carrera 4 Coupé, Carrera2 Targa, Carrera 4 Targa, Carrera 2 Cabriolet, Carrera 4 Cabriolet, 928 S4 y 928 GT: 11.970 ptas. **Calefacción asiento izquierdo y derecho:** 944 S2 Coupé, 944 S2 Cabriolet, 944 Turbo, 911 Carrera 2 Coupé, Targa y Cabriolet, Carrera 2 Coupé, Targa y Cabriolet, 928 S4 y 928 GT: 43.890 ptas. **Asiento deportivo izquierdo y derecho con regulación eléctrica de altura:** 944 S2 Coupé y Cabrio, 944 Turbo, Carrera 2, Coupé, Targa y Cabriolet, Carrera 4 Coupé, Targa y Cabriolet: 55.860 ptas. **Asiento regulable eléctricamente lado izquierdo y derecho:** 944 S2 Coupé y Cabrio, 944 Turbo, Carrera 2 Coupé, Targa y Cabriolet, Carrera 4 Coupé: 94.430 ptas.**Sujección Lumbar asiento izquierdo y derecho:** 944 S2 Coupé y Cabriolet, 944 Turbo, Carrera 2 Coupé, Targa y Cabriolet, Carrera 4 Coupé, Targa y Cabriolet: 103.740 ptas. **Paneles de púertas en tela combinados con los asientos:** 944 S2 Coupé y Cabriolet, 944 Turbo y todas las versiones de los carrera 2 y 4: 31.920 ptas.**Respaldo plazas trasera abatible parcialmente:** 944 S2 Coupé y Cabriolet, 944 Turbo: 81.130 ptas. **Asientos delanteros parcialmente en cuero:** 944 S2 Coupé y Cabriolet, 944 Turbo: 114.380 ptas. **Interior en cuero:** 944 S2 Coupé, Cabriolet, 944 Turbo: 557.270 ptas. **Asiento en cuero delanteros y traseros:** 944 S2 Coupé y Cabriolet, 944 Turbo: 371.070 ptas. **Asientos totalmente en tela:** 944 S2 Coupé, Cabriolet y 944 Turbo: 41.230 ptas. **Interior en cuero de serie combinado a elegir:** los Carrera 2 y 4: 590.520 ptas. 928 S4 y 928 GT: 801.990 ptas. **Interior en cuero a elegir:** los carrera 2 y 4 : 808.640 ptas. 928 S4 y 928 GT: 958.930 ptas. **Capota Tonneau:** 911 Carrera 2 y 4 Cabriolet: 187.530 ptas.**Maletero en sustitución de asientos traseros:** 911 Carrera 2 y 4 Cabriolet: 95.760 ptas. **Memoria de posición de asiento derecho:** 928 S4 y 928 GT: 143.640 ptas. **Aumento de la capacidad de aire acondicionado:** 928 S4 y 928 GT: 231.420 ptas. **Asientos en cuero especial delanteros y traseros:** La gama Carrera 2 y 4: 61.180 ptas. 928 S4 y 928 GT: 85.120 ptas. **Radio Toronto SQR 46:** 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo, toda la gama Carrera 928 S4 y 928 GT: 129.010 ptas. **Equipo de alta fidelidad:** 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo: 57.190 ptas. **Sistema amplificador (4x 25):** 944 S2 Coupé, Cabriolet, 944 Turbo, toda la gama Carrera 2 y 4: 46.550 ptas. **Radio CD-10:** 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo, Todos los Carrera 2 y 4, 928 S4 y 928 GT: 208.810 ptas. **Pintura Metalizada:** 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo: 147.630 ptas. toda la gama Carrera 2 y 4: 183.540 ptas. 928 S4 y 928 GT: 285.950 ptas. **Pintura exterior especial:** Toda la gama Carrera 2 y 4: 238.070 ptas. **Pintura exterior a elegir:** Toda la gama Carrera 2 y 4: 331.170 ptas, 928 S4 y 928 GT: 401.660 ptas. **Pintura exterior especial metalizada:** 928 S4 y 928 GT: 285.950 ptas. **Paragolpes amortiguadores de energía delanteros y traseros:** 944 S2 Coupé y Cabriolet, 944 Turbo, toda la gama Carrera 2 y 4, 928 S4 y 928 GT: 63.840 ptas. **Bandas laterales protectoras:** 944 S2 Coupé y Cabriolet: 50.540 ptas. **Parabrisas Securiflex:** 944 S2 Coupoé y Cabriolet, 944 Turbo, toda la gama Carrera 2 y 4, 928 S4 y 928 GT: 89.110 ptas. **Limpiaparabrisas delantero:** Carrera 2 Coupé y Targa, Carrera 4 Coupé y Targa: 65.510 ptas. **Anagrama Turbo:** 944 Turbo: 10.640 ptas. **Parabrisas tintado con franja oscura superior:** 944 S2 Coupé y Cabriolet, 944 Turbo, La gama Carrera 2 y 4, 928 S4 y 928 GT: 11.970 ptas. **Techo eléctrico desmontable:** 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo: 215.460 ptas. **Techo eléctrico corredizo (6 y 8 cilindros):** Toda la gama Carrera 2 y 4 Coupé: 277.970 ptas, 928 S4 y 928 GT : 299.250 ptas. **Suspensión deportiva:** 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo: 321.860 ptas. **Diferencial autoblocante (40 %):** 944 S2 y Cabriolet, toda la gama Carrera 2: 164.920 ptas.**Llantas forjadas en color platino:** 944 S2 Coupé y Cabriolet: 111.970 ptas. Llantas de aleación forjadas delanteras 7J x 16 con neumáticos 205/ 55 VR 16 y trasera 8J x16 con neumáticos 225/50 VR 16: 944 S2 y Cabriolet: 319.200 ptas. **Llantas forjadas tipo disco:** Toda la gama Carrera 2 y 4: 246.050 ptas. **Control automát. de velocidad:** 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo, toda la gama Carrera 2 y 4: 87.780 ptas. **Amortiguadores deportivos:** 928 S4: 63.840 ptas. **Segundo piloto antiniebla trasero:** 944 S2 y Cabriolet, 944 Turbo: 9.310 ptas.

RENAULT

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
R4 GTL	1.108	38	125	6,7	9,94	967.713
R-5 Five 3p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.044.739
R-5 Five 5p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.124.738
R5 Oasis 3p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.109.739
R5 Oasis 5p	1.108	48	142	7,4	10,41	1.174.739
R5 TL 3p	1.237	55	148	7,8	11,48	1.142.249
R-5 TL 5p	1.237	55	148	7,8	11,48	1.287.250
R-5 GTL	1.397	60	160	7,3	10,72	1.331.119
R-5 GTL 5p	1.397	60	160	7,3	10,72	1.396.118
R-5 GTR 3p Cat.	1.390	60	160	7,3	10,72	1.481.119
R-5 GTR 5p Cat.	1.390	60	160	7,3	10,72	1.546.119
R-5 GTX	1.721	90	181	7,9	11,81	1.573.737
R-5 GTX 5p	1.721	90	181	7,9	11,81	1.633.838
R-5 GT Turbo	1.397	120	198	8,5	12,69	1.823.838
R-5 GT Turbo Copa	1.397	120	200	9,1	13,16	2.011.788
R-5 TD	1.595	55	148	6,7	8,18	1.557.249
R-5 GTD 5p	1.595	55	148	6,7	8,18	1.522.200
Clio RL 1.2 3p	1.171	60	155	6,3	9,93	1.161.118
Clio RL 1.2 5p	1.171	60	155	6,3	9,93	1.221.118
Clio RN 1.2 5p	1.171	60	155	6,3	9,93	1.296.118
Clio RT 1.2 5p	1.171	60	155	6,3	9,93	1.381.119
Clio RN 1.4 5p*	1.390	80	169	8,7	12,68	1.394.969
Clio RT 1.4 5p*	1.390	80	169	8,7	12,68	1.473.318
Clio RT 1.7	1.721	92	185	8,7	12,68	1.573.318
Clio RN 1.9 D	1.870	65	161	5,9	7,88	1.490.599
Clio RT 1.9 D	1.870	65	161	5,9	7,88	1.575.600
R-19 TR	1.397	60	153	6,7	10,51	1.544.469
R-19 GTS	1.390	80	176	6,9	11,26	1.663.319
R-19 TSE	1.390	80	176	6,9	11,26	1.783.318
R-19 GTX	1.721	90	178	8,3	12,37	1.769.968
R-19 TXE	1.721	90	178	8,3	12,77	1.888.319
R-19 TXE Cat.	1.721	95	178	8,3	12,77	2.111.319
R-19 TX i	1.721	107	190	8,8	12,52	1.927.187
R-19 16V	1.764	140	215	8,6	13,88	2.260.952
R-19 TDE	1.870	65	160	7,2	8,65	1.864.200
R-19 GTD	1.870	65	160	7,2	8,65	1.745.599
R-19 Chamade TR	1.397	60	153	6,7	10,51	1.544.469
R-19 Chamade GTS	1.390	80	176	7,6	11,97	1.663.319
R-19 Chamade TSE	1.390	80	176	7,6	11,81	1.783.318
R-19 Chamade GTX	1.721	90	178	8,3	12,37	1.769.968
R-19 Chamade TXE	1.721	90	178	8,3	12,77	1.888.319
R-19 Chamade TXE Cat.	1.721	95	178	8,3	12,77	2.111.319
R-19 Chamade TDE	1.870	65	160	7,2	8,65	1.864.200
R-19 Chamade GTD	1.870	65	160	7,2	8,65	1.745.599
R-21 GTS	1.721	92	175	8,6	12,41	2.152.818
R-21 GTX	1.995	120	194	9,2	13,56	2.302.764
R-21 TXE	1.995	120	194	9,2	13,56	2.672.763
R-21 TXE Cat.	2.165	110	192	9,2	13,65	2.771.668
R-21 TX i	1.995	140	202	9,6	14,67	2.845.953
R-21 2L T	1.995	175	227	11,2	15,55	3.637.763
R-21 T Quadra	1.995	175	227	11,2	15,55	4.408.763
R-21 GTD	2.068	74	166	6,8	8,60	2.313.950
R-21 TDX	2.068	88	178	8,5	9,62	2.756.668
R-21 GTS 5p	1.721	92	175	8,6	12,41	2.152.818
R-21 GTX 5p	1.995	120	194	9,2	13,56	2.302.764
R-21 TXE 5p	1.995	120	194	9,2	13,56	2.672.763
R-21 TXE 5p Cat.	2.165	110	192	9,2	13,65	2.771.668
R-21 TX i	1.995	140	202	9,6	14,67	2.845.953
R-21 GTD 5p	2.068	74	166	6,8	8,60	2.313.950
R-21 TDX 5p	2.068	88	178	8,5	9,62	2.756.668
R-21 Nevada GTS	1.721	90	169	8,3	12,18	2.382.819
R-21 Nevada TXE	1.995	120	189	9,5	15,01	2.741.669
R-21 Nevada GTD	2.068	67	155	8,7	9,72	2.603.949
R-21 Nevada TDX	2.068	88	172	8,0	9,32	2.986.668
R-25 TX	1.995	120	194	9,2	15,18	3.131.669
R-25 TX i	1.995	140	207	9,8	15,73	3.832.764
R-25 V6 I Cat	2.489	153	208	11,8	17,53	4.505.952
R-25 V6 i Baccara Cat	2.489	153	208	11,8	17,53	5.400.952
R-25 V6 T Baccara Cat	2.458	205	233	12,0	17,69	6.625.952
R-25 TD	2.068	85	175	7,9	10,75	3.501.668
Alpine V6 Turbo	2.458	200	250	11,9	17,61	7.943.708
Espace GTS	1.995	103	170	10,7	15,07	2.916.669
Espace TXE	1.995	120	178	11,1	15,39	3.541.668
Espace TXE Cat.	2.165	110	175	10,0	14,28	3.641.668
Espace Quadra 4x4	1.995	120	175	11,7	15,86	4.111.669
Espace TD	2.068	88	165	8,0	9,52	3.541.668
Espace Turbo DX	2.068	88	165	8,0	9,52	3.906.669
Jeep Cherokee	3.988	178	170	14,2	19,21	4.842.763
Jeep Wrangler	2.461	105	145	14,3	18,09	2.381.919

OPCIONES: Aire acondicionado: R-5 GTL, GTS: 125.700 ptas. R-19: 125.000 ptas. Toda la gama Clio: 140.000 ptas. **Pintura Metalizada:** R- 19: 22.000 ptas.R-21:28.500. R-25 (excepto los Baccara):45.000 ptas. Toda la gama Clio: 25.000 ptas. **Tapicería de cuero:** R-21 TXE y 2L Turbo:255.000 ptas. R-25:292.000. **Dirección asistida variable:** R-25:40.000 ptas. **Dirección asistida:** Toda la gama Clio: 68.000 ptas. **Radio:** R21 2L Turbo: 87.000 ptas. **Radio 4x6 altavoces:** R-25: 89.000 ptas. **Pack Ergomatic:** R-25: 145.000 ptas. **Pack comfort:** R-25: 102.000 ptas. **Pack:** Toda la gama Clio: 45.000 ptas. **Asiento trasero 1/3 y 2/3:** Toda la gama Clio: 20.000 ptas. **Llantas aluminio:** Toda la gama Clio: 55.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

ROLLS ROYCE/BENTLEY

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
RR Silver Spirit*	6.750	—	193	17,5	21,18	[illegible]
Bentley Eight	6.750	—	193	17,5	20,98	[illegible]

ROVER

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Metro LS Surf	1.275	63	146	7,6	11,62	1.220.069
Metro Advatage 5p	1.275	63	146	7,6	11,62	1.246.421
Metro LS 3p	1.275	63	146	7,6	11,62	1.211.069
Metro LS 5p*	1.275	63	146	7,6	11,62	1.281.069
Metro GTA	1.275	63	146	7,6	11,62	1.341.070
MG 2.0 i	1.994	112	176	9,8	14,12	2.092.789
Montego 1.6 SL	1.589	83	165	6,9	11,42	1.738.788
Montego 2.0 GSi	1.994	112	185	8,7	13,25	2.223.788
Montego Estate GTI	1.994	112	171	9,8	14,12	2.403.788
Montego 2.0 GTi	1.994	112	176	9,4	13,81	2.310.043
Montego 2.0 DSL	1.994	81	163	5,1	7,63	2.285.369
Rover 2.14 S i 16v	1.396	95	174	7,4	11,47	1.826.069
Rover 2.14 GS i 16v	1.396	95	174	7,4	11,47	1.916.068
Rover 2.16 GS i 16v	1.590	116	192	8,6	13,41	2.248.918
Rover 820 Si	1.994	140	203	9,5	14,52	3.548.109
Rover 825 SD Turbo	2.499	118	190	7,0	8,73	4.124.918
Rover 820 Si 5p	1.994	140	203	9,5	14,52	3.548.109
Rover 827 Sterling*	2.675	177	219	10,4	15,09	4.986.014
Rover 827 Ster. Aut.*	2.675	177	215	11,4	15,88	5.251.015
Rover 827 Vitesse	2.675	177	215	10,4	15,09	4.816.014

OPCIONES: Pintura metalizada: Metro (toda la gama): 10.000 ptas. MG 2.0i y Montego (toda la gama): 16.834 ptas. **Pintura metalizada:** Rover 216 (toda la gama): 17.325 ptas. **Aire acondicionado:** Toda la gama Metro: 237.440 ptas. MG 2.0i: 244.160. Rover 214 Si 5p, 214 GSi 5p y 216 GSi 5p: 182.500 ptas. Toda la gama Montego: 241.920 ptas. **Techo eléctrico:** Rover: 2.14 GSi 5p y 2.16 GSi 5p: 98.000 ptas. **Dirección asistida:** Rover 2.14 GSi 5p: 82.500 ptas. **Precio con IVA incluido.**

SAAB

Porsche-Saab España. Tel.: (91) 459 15 61.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
900 I 3P	1.985	118	175	9,6	14,37	2.607.669
900 I 4P	1.985	118	175	9,6	14,37	3.007.669
900 I 5P	1.985	118	175	9,6	14,37	3.180.669
900 I 16 3P	1.985	133	180	9,8	15,73	3.168.763
900 I 16 4P	1.985	133	180	9,8	15,73	3.261.763
900 I 16 5P	1.985	133	180	9,8	15,75	3.367.764
900i Turbo 16 3p	1.985	175	210	9,3	15,34	4.032.764
900I Turbo 16 4p	1.985	175	210	9,3	15,34	4.138.764
900i Turbo S	1.985	175	210	9,3	15,34	4.870.764
900I Turbo 16 Cabrio	1.985	175	207	9,3	15,34	6.280.763
900i Turbo S	1.985	175	210	9,3	15,34	4.870.764
9.000I	1.985	135	190	9,6	15,57	3.766.764
9.000i Turbo	1.985	175	221	10,3	16,13	5.522.763
9000i Turbo S	1.985	185	216	11,8	16,19	6.061.014
9.000 Airflow*	1.985	204	229	12,6	17,94	6.340.764
Saab CDI	1.985	135	190	9,6	15,57	3.939.764
Saab CDi e	1985	135	190	9,6	15,57	4.502.763
Saab CDI S	1.985	135	190	9,6	15,57	4.502.763
Saab CDi Turbo	1.985	175	221	11,3	16,92	5.854.763
Saab CDI T , Top Line	1.985	204	229	12,6	17,94	6.790.764

OPCIONES: Control automático de velocidad: 9000i T 16V y 9000 i, Saab CDi y CDi e: 21.000 ptas: **ABS:** 900i, 900 T 16V, 900 Cabrio, 900 iT, 900iT 16S, 9000i y Saab CDi, CDi E y CDi S : 340.000 ptas. **Aire acondicionado:** 900i 16, 9000i , Saab CDi y CDi S: 188.000 ptas. **Climatizador automático:** 9000i, Saab CDi CDi E y CDi S:334.000 ptas. **Nivelación automática de la carrocería:** 9000i, 9000i T 9000 i T Airflow, Saab CDi, CDi E, CDIS CDi T, CDI T Top Line: 112.000. **Cambio automático. 4 relaciones 900:** 900i 900i 16V: 181.000 ptas. **Cambio automático. 4 relaciones 9000:** Toda la gama 9000 y Saab CDi, CDi E, CDi S y CDi T: 322.000 ptas.**Ordenador de viaje:** Toda la gama 9000 y toda la gama Saab CD: 96.000 ptas. **Pintura metalizada** Toda la gama 900: 63.000 ptas. **Pintura metalizada 9000:** Toda la gama 9000 y Saab CD: 89.000 ptas. **Asientos cuero:** Toda la gama 900, excepto el 900 Cabrio, toda la gama 9000 y los CD excepto el CDi E: 186.000 ptas. **Asientos delanteros ajustables eléctricos:** Toda la gama 9000 y toda la gama CD: 275.000 ptas. **Techo corredizo manual acero:** 900i y 900i 16V 122.000 ptas. **Techo corredizo electrico transparente:** Toda la gama 9000 y toda la gama CD: 181.000 ptas..**Sistema audio SAAB con radiocassette:** Toda la gama 9000 y toda la gama CD: 253.000 ptas. **Llantas de Aleación 15 radios** 900i, 900i 16V, 9000i y Saab CDi: 144.000 ptas. **Llantas de aleación radios cruzados:** 900 i T y Saab CDi T: 165.000 ptas. **Kit de Suspensión:** Toda la gama 900: 156.000 ptas. **Kit de potencia:** 9000 iT 16, 9000 iT 16 S: 209.000 ptas. **Volante deportivo:** Toda la gama 900: 69.000 ptas. **Pomo de madera:** Toda la gama 900: 9.000 ptas.

SANTANA

Land-Rover Santana, S.A. Tel.: (91) 766 42 27.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Santana 2.5 DC	2.495	64	110	10,5	10,60	1.932.340
Santana 2.500 DL TC	2.495	64	110	10,5	10,78	2.248.695
Santana 2.500 DL CC	2.495	84	110	10,5	10,78	[illegible]
Santana 3.500 DL 6C	3.429	[illegible]	110	11,0	11,07	[illegible]

SEAT

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Marbella Special	903	40	130	7,0	9,90	847.665
Marbella Red	903	40	130	7,0	9,90	843.304
Marbella Black	903	40	130	7,0	9,90	843.304
Marbella XL	903	40	130	7,0	9,90	967.664
Marbella GLX*	903	40	130	7,0	9,90	1.007.664
Ibiza 3p Special 0.9	903	44	131	7,3	10,63	1.017.664
Ibiza 3p Special 1.2	1.193	63	151	8,4	11,69	1.126.068
Ibiza 3p XL 1.2	1.193	63	151	8,4	11,69	1.291.070
Ibiza 3p GLX 1.2	1.193	63	151	8,4	11,69	1.421.065
Ibiza 3p XL 1.5	1.461	90	166	9,2	12,84	1.443.789
Ibiza 3p Special 1.5	1.461	90	166	9,2	12,84	1.278.787
Ibiza 3p GLX 1.5	1.461	90	166	9,2	12,84	1.583.788
Ibiza 3p SXi*	1.461	100	180	8,4	12,61	1.692.789
Ibiza Slalom	1.461	100	180	8,4	12,61	1.655.624
Ibiza 3p XLD 1.7	1.714	55	146	7,3	8,54	1.397.201
Ibiza Special D 1.7	1.714	55	146	7,3	8,54	1.232.199
Ibiza 5p Special 0.9	903	44	131	7,0	10,63	1.099.688
Ibiza 5p Special 1.2	1.193	63	151	8,4	11,69	1.206.080
Ibiza 5p XL 1.2	1.193	63	151	8,4	11,69	1.371.069
Ibiza 5p GLX 1.2	1.193	63	151	8,4	11,69	1.501.069
Ibiza 5p XL 1.5	1.461	90	166	9,2	12,84	1.523.788
Ibiza 5p Special 1.5	1.461	90	166	9,2	12,84	1.501.069
Ibiza 5p GLX 1.5	1.461	90	166	9,2	12,84	1.663.788
Ibiza 5p Injection	1.461	100	180	8,4	12,61	1.723.788
Ibiza 3p 1.2i Cat.	1.193	70	157	7,2	10,64	1.569.069
Ibiza 5p 1.2i Cat.	1.193	70	157	7,2	10,64	1.649.068
Ibiza 3p 1.5i Cat.	1.461	92	175	7,6	11,57	1.681.788
Ibiza 5p 1.5i Cat.	1.461	92	175	7,6	11,57	1.761.788
Ibiza 5p XLD 1.7	1.714	55	146	7,3	8,71	1.477.200
Ibiza Special D 1.7	1.714	55	146	7,3	8,71	1.312.200
Malaga GLX 1.2	1.193	63	151	8,4	11,69	1.331.069
Malaga GLX 1.5*	1.461	90	168	8,5	12,29	1.578.788
Malaga Injectión*	1.461	100	179	8,2	12,05	1.693.789
Málaga 1.2i Cat	1.193	70	154	7,3	10,72	1.541.068
Málaga 1.5I Cat	1.461	92	165	7,6	11,57	1678.788
Málaga GLX 1.7 D	1.714	55	151	7,6	8,88	1.472.201

OPCIONES: Pintura metalizada: Todos los Marbella: 14.231 ptas. Los Ibiza y Málaga: 25.669 ptas. **Precios con IVA incluido.**

SKODA

Montalbán, S.A. Tel.: (91) 248 89 77.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
136 LS Favorit	1.298	63	150	[illegible]	11,31	[illegible]
136 L Favorit	1.298	63	150	7,6	11,31	1.175.204
136 Rapid	1.298	62	150	7,2	[illegible]	1.124.611

SUBARU

Nipmotor, S.A. Tel.: (91) 672 56 11.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Subaru Justy 4WD*	1.189	68	152	6,0	10,57	1.988.030
Legacy 2.2 Sedán 4WD	2.212	136	200	10,0	14,82	3.046.703
Legacy 2.2 SW 4WD	2.212	136	195	10,5	15,22	3.122.513
Legacy 1.8 Sedán 4WD	1.820	104	181	9,0	12,98	2.734.723
Legacy 1.8 SW 4WD	1.820	104	175	9,8	13,61	2.844.727
XT 4WD 1.8 Turbo	1.782	136	185	10,1	14,85	4.130.253

SUZUKI

Land-Rover Santana, S.A. Tel.: (91) 766 42 22.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Swif GTi	1.298	101	180	7,2	12,07	1.873.787
Swif 1.3 GL	1.299	67	162	5,6	9,64	1.366.068
Swif Sedan 1.6 GLX	1.590	91	171	6,9	10,91	1.693.787
Swif Sedan 1.6 4x4	1.590	91	171	6,9	10,91	1.893.787
Samurai Mil Techo Lona	970	45	119	10,0	13,92	1.270.489
Samurai Mil Techo Duro	970	45	118	10,0	13,92	1.339.929
Samurai Mil Techo Met.	970	45	118	10,0	13,92	1.302.089
Samurai TD	1.325	63	123	9,3	12,98	1.510.600
SJ 413 Samurai TM.	1.325	63	123	9,3	12,98	1.479.240
Samurai Long Body	1.325	63	123	9,3	12,98	1.548.400
SJ 413 T.D.	1.325	63	123	9,3	12,98	1.371600
SJ 413 T.L.*	1.325	63	123	9,3	12,98	1.293.200
SJ 413 T.M.E.*	1.325	63	123	9,3	12,98	1.338.000
Vitara TL Standard	1.590	75	145	9,7	13,29	1.717.170
Vitara TL S Lujo	1.590	75	145	9,7	13,29	1.782.170
Vitara TM Standard	1.590	75	145	9,7	13,29	1.720.169
Vitara TM S Lujo	1.590	75	145	9,7	13,29	1.787.169

TOYOTA

Nipauto. Tel.: (91) 429 97 84.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Corolla 1.6 Fit back	1.587	95	171	8,0	11,78	2.151.158
MR/2	1.587	124	200	8,3	13,43	4.266.802
Camry	1.998	128	190	7,9	12,29	3.079.082
Celica 2.0	1.998	160	210	9,8	14,61	4.186.614
Supra 3.000	2.954	203	220	11,7	17,45	6.512.898
Supra Targa	2.954	203	220	11,17	17,45	6.826.289
Land Cruiser 250 TD	2.494	108	145	13,4	14,22	3.082.308
Land Cruiser SW	3.956	145	160	13,0	13,59	6.171.437

OPCIONES: Pintura metalizada: Land Cruiser 250 TD: 36.575 ptas. Land Cruiser Station Wagon: 65.750 ptas. MR 2: 39.934 PTAS. Supra y Supra Targa: 70.765 ptas. Camry con techo eléctico y sin techo eléctrico: 50.000 ptas. Celica 2.0:44.027 ptas. Corolla 1.6: 34.580 ptas. **Spoiler Trasero:** Corolla 1.6: 33.250 ptas.

UMM

Montalban, S.A. Tel.: (91) 552 51 00.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
100 DA Corto	2.498	76	121	12,5	11,98	2.242.319
100 DTi Corto	2.498	110	140	13,6	12,62	2.483.679
100 DAS Corto	2.498	76	121	12,5	11,98	2.125.279
121 DA Largo	2.498	76	121	12,5	11,98	2.367.199
121 DTi Largo	2.498	110	140	13,6	12,62	2.607.999

OPCIONES: Neumáticos y llantas: 75.040 ptas. **Cabestrante eléctrico:** 221.760 ptas. **Techo doble:** 53.760 ptas. **Pintura metalizada:** 31.920 ptas. **Aire acondicionado: 226.240** ptas. **Precio con IVA incluido.**

VOLKSWAGEN

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

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Polo Bunny *	1.043	45	145	7,1	10,19	1.021.974
Polo Fox 1.3	1.272	55	155	8,4	11,59	1.239.343
Polo Twist 1.05	1.043	45	145	7,1	10,87	1.098.095
Polo Twist D 1.3	1.272	45	141	5,8	7,56	1.381.095
Polo Coupe Twist 1.05	1.043	45	145	7,1	10,47	1.091.964
Polo Coupe CL* 1.3	1.272	55	153	7,4	10,77	1.282.343
Polo Coupe GT* 55	1.272	55	155	7,4	11,07	1.313.344
Polo Coupe GT* 75	1.272	75	170	7,5	11,32	1.398.343
Polo GT* Coupe Inyection	1.272	80	175	7,7	11,47	1.413.343
Polo Classic C 1.3	1.272	55	155	8,4	11,86	1.208.344
Polo Classic CL 1.3	1.272	55	155	8,4	11,17	1.379.674
Polo Classic CLD 1.3	1.272	45	141	5,8	7,32	1.530.293
Polo Bel Air	1.272	55	153	7,4	10,77	1.278.344
Polo Bel Air Plus	1.272	55	153	7,4	10,77	1.349.343
Polo Bel Air Plus S	1.272	55	153	7,4	10,77	1.404.344
Golf Sprinter 75 3p	1.598	75	167	7,5	10,63	1.630.290
Golf Manhattan 75 3p	1.595	75	167	7,5	12,13	1.731.290
Golf Manhattan 75 5p	1.595	75	167	7,5	11,90	1.804.885
Golf Sprinter 75 5p	1.595	75	167	7,5	12,13	1.723.290
Golf Sprinter 90 3p	1.781	90	174	8,8	13,30	1.739.140
Golf Manhattan 90 3p	1.781	90	174	8,8	13,30	1.836.141
Golf Manhattan 90 5p	1.781	90	174	8,8	13,30	1.913.140
Golf Sprinter 90 5p	1.781	90	174	8,8	13,30	1.814.140
Golf 90 Autom. 3p	1.781	90	174	9,2	13,62	1.967.140
Golf 90 Autom. 5p	1.781	90	174	9,2	13,62	2.073.140
Golf GT i	1.781	112	189	8,6	13,41	1.938.140
Golf GT i 5p	1.781	112	189	8,6	13,41	2.105.140
Golf GT i 16 V*	1.781	139	209	9,6	14,28	2.405.235
Golf GT i 16V 5p	1.781	139	209	9,6	14,60	2.511.236
Golf Rallye	1.763	160	209	9,5	14,60	3.998.825
Golf GT i G-60	1.781	160	216	10,2	14,93	2.542.236
Golf GT i G-60 5p	1.781	160	216	10,2	14,93	2.648.353
Golf CL Syncro	1.781	90	178	9,2	13,62	2.646.140
Golf CL Syncro 5p	1.781	90	178	9,2	13,62	2.752.140
Golf GL Cabrio	1.595	75	167	8,0	12,52	2.148.290
Golf Cabrio Quartett	1.781	112	189	8,8	13,57	2.464.140
Golf Sprinter TD 70cv	1.588	70	170	6,7	8,13	1.849.290
Golf CLD 3p	1.588	54	148	6,7	7,96	1.820.291
Golf Sprinter TD 70cv 5p	1.588	70	170	6,7	8,13	1.921.290
Golf CLD 5p	1.588	54	148	6,7	7,96	1.926.291
Golf GTD 80	1.588	80	169	5,9	8,08	2.226.141
Golf GTD 80 5p	1.588	80	169	5,9	8,08	2.332.140
Jetta 75 CL	1.595	75	165	7,5	11,55	1.622.069
Jetta 75 CL Plus	1.595	75	165	7,5	11,55	1.731.069
Jetta 90 CL	1.781	90	175	8,8	13,16	1.798.864
Jetta 90 CL Plus	1.781	90	175	8,8	13,57	1.907.862
Jetta GT	1.781	112	182	8,6	13,41	2.329.286
Jetta CLD	1.588	54	148	6,7	7,96	1.715.544
Jetta CL TD	1.588	70	158	5,7	7,54	1.971.580
Jetta TD Plus	1.588	70	158	5,7	7,54	2.022.794
Jetta Pacific 70	1.595	75	165	7,5	11,55	1.783.290
Jetta Pacific 90	1.781	90	175	8,8	13,16	1.873.140
Jetta Pacific TD	1.588	70	158	5,7	7,54	2.021.290
Scirocco GT	1.781	90	174	7,5	12,28	2.150.246
Scirocco GTX*	1.781	112	190	8,8	13,67	2.471.978
Scirocco GT 16V	1.781	139	209	9,6	14,28	2.447.824
Scirocco GTX 16V	1.781	139	209	9,6	14,28	2.802.149
Corrado 16 V	1.781	136	209	11,8	16,19	3.578.013
Corrado G-60	1.781	160	219	9,6	14,45	4.107.235
Passat 90 CL*	1.781	90	171	8,7	13,25	2.183.450
Passat 90 GL	1.781	90	171	8,7	13,66	2.555.501
Passat 112 GL	1.781	112	192	8,6	13,58	2.642.201
Passat 136 GT	1.781	136	208	11,0	15,61	3.051.048
Passat GT Syncro G-60	1.781	160	210	10,3	15,01	3.915.236

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción
Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Passat CL Turbo Diesel	1.986	80	175	8,5	9,64	2.498.664
Passat Variant 90	1.781	90	171	8,0	12,94	2.409.170
Passat Variant 112	1.781	112	185	8,6	13,63	2.887.120
Passat Variant Syncro g-60	1.781	160	210	10,3	15,01	4.156.236
Passat Variant TD	1.588	80	171	6,0	8,14	2.721.819
Passat TD	1.588	80	171	6,0	8,14	2.498.194

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 los cabriolet: 182.261 ptas. Todos los modelos Jetta, excepto el CLD: 182.261 ptas. Todos los Passat y Corrado: 182.261 ptas. **Elevalunas Electricos:** 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 980 CV: 70.284 ptas. Sprinter TD 70 CV y Manhattan 75 y 90 CV: 53.542 ptas. Passat CL 90 CV, Passat CL TD , Variant CL 90 CV y Vartiant 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-60 y GTD 80 CV, CL Syncro, 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 Syncro, Sprinter 75 CV y 90 CV: 141. 041 ptas. Sprintet TD 70 CV: 43.434 ptas. Manahattan 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 Syncro: 341.999 ptas. Sprinter 75 y 90 CV: 375.000 ptas. Sprinter TD-70 CV: 359.998 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 GT 16 V: 256.000 ptas. **Capota Eléctrica:** Todas las versiones del Cabrio: 181.633 ptas. **Faros Antiniebla:** Golf GTD 80 CV, CL 90 CV Automático, CLD, GL Syncro, Sprinter 75 y 90 CV, Sprinter TD 70 CV, Manhattan 75 y 90 CV y Gol 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, Manahattan 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 Syncro, 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 Syncro, 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,CTI 16V, GTi G-60 t Cabrio Quartett: 51.647 ptas. **Llantas de aleación:** Todos los Passat, escepto el Variant GT 16 V: 117.144 ptas. **Paquete opcional para el GTi G-60 compuesto por aire Acondicionado y ABS:** 400.000 ptas. **Paquete opcional para el Manhattan 2p con cierre centralizado, elevalunas eléctrico y dirección asistida:** 112.000 ptas.

VOLVO

Volvo Concesionarios, S.A. Tel.: (91) 252 48 20.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
340 Plus	1.397	72	155	7,9	13,06	1.850.668
440 GL	1.721	82	170	9,1	13,97	2.124.918
440 GLT	1.721	106	183	9,2	14,31	2.749.918
440 Turbo	1.721	120	193	11,9	14,51	3.244.014
460 GLE	1.721	109	185	9,2	17,26	2.968.919
460 Turbo	1.721	120	200	9,5	15,16	3.376.614
480 ES	1.721	106	186	9,0	14,80	3.335.518
480 Turbo	1.721	122	200	9,3	15,15	3.739.614
240 Polar	2.316	115	178	10,0	15,69	2.750.519
740 Master II Sedán	2.316	130	185	10,5	16,22	3.171.614
740 Master II S. Wagon	2.316	130	180	11,8	17,59	3.247.537
940 GLE Sedán	1.986	139	200	11,1	16,75	4.026.613
940 GLE S. Wagon	1.986	139	190	11,2	16,39	4.226.613
940 Turbo Sedán	2.316	165	200	13,0	19,78	4.504.202
940 Turbo S. Wagon	2.316	165	200	13,1	19,65	4.701.584
960 Turbo 16 V	1.986	190	205	12,3	18,94	6.001.614
960 24 V	2.922	204	220	12,2	18,94gg4	

OPCIONES: Pintura metalizada: 340, 360: 50.000 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. **Llantas de aleación:** 740, 745 State, 760: 114.000 ptas. **Espejos retrovisores eléctricos:**740, 745 State, 760: 31.000ptas. **Tapiceria cuero:** 760: 125.000 ptas. **Electrorregulacion del asiento del conductor:** 760: 100.000 ptas. **Precio con IVA incluido.**

WARTBURG-TRABANT

Wartburg Trabant Española, S.A. Tel.: (91) 447 29 77.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Wartburg Berlina*	992	50	130	8,0	12,05	700.745
Wartburg Familiar*	992	50	130	7,4	11,01	[illegible]

YUGO

Carslavia. Tel.: (91) 611 55 13.

MODELO	Cilindrada c.c.	Potencia CV	V. máx. km/h.	Consumo litros 100 km	Costo/Km. 15.000 km/año	Precio total ptas.
Yugo 45 A	903	45	135	8,0	10,77	834.513
Yugo 45 A Star	903	45	135	8,0	10,77	912.889
Yugo 55 A	1.116	55	145	8,5	11,44	914.164
Yugo 55 AGL	1.116	55	145	8,5	11,44	1.111.289
Yugo 65 A	1.299	65	155	9.0	12,50	1.028.968
Yugo 65 AGLS	1.299	65	155	9.0	12,50	1.242.718
Florida 1.4	1.372	70	160	9,2	12,66	1.335.569

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 Electrico:** Toda la gama: 21.800 ptas.**Techo solar:** Toda la gama: 18.700 ptas. **Kit Tornillos Antirrobo:** 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.

CRITICA DE TIENDAS

MOTOR CENTRAL

USADOS CON CLASE

EN los últimos tiempos, los grandes concesionarios de automóviles se han dado cuenta de que las secciones de usados están en constante crecimiento y que necesitan exposiciones o tiendas dedicadas a la comercialización de sus unidades. Este es el caso de Motor Central que ha dividido sus usados entre la central situada en la calle Guillermo de Osma y una nueva tienda construida para este fin. Las nuevas instalaciones se caracterizan por la amplitud de la exposición, en la que ante todo se ha buscado la visibilidad exterior, dispone de una superficie de 250 metros cuadrados. En su interior tienen cabida seis automóviles que pueden ser contemplados sin ningún tipo de estrecheces. Todos estos automóviles proceden de operaciones de canje y en la práctica totalidad de los casos su estado es perfecto. La tienda está atendida por dos vendedores con gran experiencia en el complicado mundo de los vehículos de segunda mano.

Puntuaciones:
exposición: 9
vendedores:9
taller:9
recambios:8
financiaciones: 7

●**Garantía:** Todos los automóviles que comercializa Motor Central están perfectamente acondicionados y revisados. Disponen de una garantía variable dependiendo del estado en que se encuentre cada modelo.
●**Entregas:** Las entregas se realizan de manera inmediata y el único retraso puede estar motivado por el tiempo en que se tarde en llevar a cabo toda la burocracia.
●**Taller:** Cuenta con una superficie de 3.000 metros cuadrados en los que hay secciones de chapa, pintura y mecánica. El material técnico es de última generación. Las reparaciones las realiza un equipo compuesto por siete mecánicos.
●**Financieras y Seguros:** En materia de financiaciones trabajan con Cofisa y con la mayor parte de las entidades bancarias nacionales. En seguros, tramitan gran parte de las pólizas con la compañía Seguros Velázquez.
●**Dirección:** La sección de usados se encuentra en la calle Antonio López, 248. Teléfono: (91) 476 04 59

Gonzalo Serrano

COCHES USADOS (En miles de pesetas)

ganvam

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

ALFA ROMEO

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
Alfasud	—	—	—	—	—	430	400	360
Alfasud T.I.	—	—	—	—	550	490	440	390
Alfa 33 SL	—	—	—	790	650	610	—	—
Alfa 33 QO	—	—	—	820	710	640	—	—
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	1280	1080	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8 IE	1380	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8 América	1880	1590	1450	1300	—	—	—	—
Alfa 75 2.0	1340	1240	1150	1030	—	—	—	—
Alfa 75 2.0 T.S.	1670	1410	1280	—	—	—	—	—
Alfa 75 2.0 TD.	1440	1220	1100	980	—	—	—	—
Alfa 75 2.4 TD	1600	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 2.5 QV	1660	1580	1430	1290	—	—	—	—
Alfa 75 3.0 América	2270	1920	1750	—	—	—	—	—
Alfa 90 2.0	1380	1260	1140	960	780	—	—	—
Alfa 90 2.5	—	1580	1430	1200	970	—	—	—
Alfa 90 2.4 TD	1560	1430	1280	1080	870	—	—	—
Sprint Veloce	—	—	—	—	—	—	460	380
Sprint 1.5	1100	1030	950	830	700	620	—	—
Sprint 1.7 QV	1230	1100	—	—	—	—	—	—
GTV 2.0	—	1270	1180	1030	870	770	690	620
GTV 2.5	—	1620	1490	1300	1100	980	840	760
Alfetta Q.v	—	—	—	—	540	450	380	300
Alfetta TD	—	—	—	—	635	550	470	410
Giulietta 1.8	—	—	—	—	470	410	370	—
Giulietta 2.0	—	—	—	—	570	470	420	—
Spider 2.0	—	1680	1520	1290	1080	900	730	660
Spider 2.0 Q.V	—	1900	1700	1500	—	—	—	—
164 Twin Spark	2300	—	—	—	—	—	—	—
164 3.0 V6	2980	—	—	—	—	—	—	—
164 2.5 TD	2400	—	—	—	—	—	—	—

AUDI

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
80 CL	—	—	—	—	—	650	580	520
80 CD	—	—	—	990	900	810	720	650
80 GTE	—	—	—	1060	950	850	—	—
80 Quattro	—	—	—	1770	1590	1440	—	—
80 CD TD	—	—	—	930	830	750	670	600
80 Special	1650	—	—	—	—	—	—	—
80 1.8 E	1750	—	—	—	—	—	—	—
90 E 2.2	2120	1980	1700	—	—	—	—	—
90 E 2.2 Aut.	2400	2160	1950	—	—	—	—	—
90 2.0 Front	2670	—	—	—	—	—	—	—
90 Quattro	2800	2500	2250	—	—	—	—	—
100 2.2 E	2200	—	—	—	—	—	—	—
100 CC	—	—	1210	1090	930	830	750	670
100 CD	2090	1990	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	1080	860
200 Turbo Aut.	3850	3460	—	—	—	—	—	—
200 CD	—	2640	2220	1820	1430	1280	1110	760
200 Quattro	3750	3420	2850	2560	2180	1960	1760	—
200 V8	5850	—	—	—	—	—	—	—
Coupé GT	2220	1890	1600	1360	1090	930	840	760
Coupé Quattro	2910	2610	2230	1890	1520	1290	1090	980

BMW

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
315	—	—	—	—	—	850	750	600
316	1600	1500	1350	1250	1150	1100	800	700
316 4p	1700	1600	1500	1350	1200	—	—	—
318 i	1800	1700	1550	1400	1250	1150	1000	750
318 i 4p	1900	1800	1650	1500	1350	—	—	—
320	—	—	—	—	—	—	—	770
320 i 2p	2100	1950	1800	1700	1500	1350	1200	—
320 i 4p	2200	2050	1900	1800	1600	1450	—	—
323 i	—	—	—	—	1560	1420	1280	850
323 i 4p	—	—	—	—	1800	1650	—	—
324 D	2050	1900	1800	—	—	—	—	—
324 TD	2450	2200	—	—	—	—	—	—
325 i	2800	2600	2400	2300	—	—	—	—
325 i 4p	2900	2700	2500	2400	—	—	—	—
325i X	3250	3000	2850	—	—	—	—	—
M-3	4950	4550	4100	—	—	—	—	—
520 i	—	—	1520	1280	1090	995	900	800
520 i (nuevo)	3150	2850	—	—	—	—	—	—
525 i	—	—	1800	1610	1420	1180	990	900
525 i (nuevo)	3850	3550	—	—	—	—	—	—
528i	—	—	2135	1900	1710	1520	1300	1140
M 535 i	—	—	3085	2800	2515	—	—	—
635 i (nuevo)	4750	4370	—	—	—	—	—	—
524 TD	—	—	2065	1850	1710	1470	1330	—
524 TD (nuevo)	3420	3130	—	—	—	—	—	—
728 i	—	—	—	2150	1850	1550	1350	1200
730 i	4800	4100	3800	—	—	—	—	—
735 i	—	—	—	3100	2700	2350	1950	1700
735 i (nuevo)	5700	5220	—	—	—	—	—	—
745 i	—	—	—	3300	2900	2500	2100	1800
750 i	7790	7120	—	—	—	—	—	—
628 CS i	—	—	—	2400	2100	1800	1500	1300
635 CS i	4500	4050	3690	3330	2970	2610	2250	1980
M 635	6300	5850	5400	4950	4500	—	—	—

CITROËN

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
2 CV	—	—	320	280	240	190	150	120
Dyane 6	—	—	—	—	—	170	130	100
Mehari 4 pl.	—	—	370	310	280	240	190	150
LNA	—	—	—	250	190	170	150	—
LNA 11 E y RE	—	—	—	280	240	190	170	—
LNA RE	—	—	—	280	240	190	170	—
AX 11 RE	710	610	—	—	—	—	—	—
AX 11 RE 5 p	750	—	—	—	—	—	—	—
AX TRE	760	650	580	—	—	—	—	—
AX TRE 5 p	800	680	—	—	—	—	—	—
AX 14 TRS	820	700	630	—	—	—	—	—
AX 14 TRS 5 p	860	740	—	—	—	—	—	—
AX 14 TZS	880	750	680	—	—	—	—	—
AX 14 TZS 5 p	920	790	—	—	—	—	—	—
AX GT	960	820	740	—	—	—	—	—
AX GT 5 p	980	—	—	—	—	—	—	—
AX 14 RD	700	—	—	—	—	—	—	—
AX 14 RD 5 p	730	—	—	—	—	—	—	—
AX TRD	740	—	—	—	—	—	—	—
AX TRD 5 p	770	—	—	—	—	—	—	—
Visa II Club y ES	—	—	430	370	310	260	230	190
Visa II Super E y X	—	—	—	—	340	280	230	200
Visa GT	—	—	—	—	390	330	290	250
Visa 11 E	—	—	—	390	320	270	240	210
Visa 11 RE	—	—	—	410	360	290	260	230
Visa Challenger	—	—	510	450	370	—	—	—
Visa 14 TRS y Stylo	—	—	610	530	440	—	—	—
Visa GTI	—	980	850	770	680	—	—	—
Visa 17 D y Challenger	—	680	580	500	400	—	—	—
Visa 17 RD y Stylo	—	710	620	530	420	—	—	—
GSA 11 y Break	—	—	—	—	—	—	—	120
GSA 13 Special y Club	—	—	—	—	270	240	180	150
GSA Palas	—	—	—	—	310	270	220	170
GSA Break Special	—	—	—	—	240	220	160	120
GSA X1	—	—	—	420	350	320	270	230
GSA X3	—	—	—	320	280	250	200	160
BX	—	790	720	650	510	430	—	—
BX 14 E, RE y Leader T	960	810	740	670	530	440	340	—
BX 14 TRE y TGE	1030	870	790	710	—	—	—	—
BX 16 RS	—	—	—	—	590	495	400	—
BX 16 TS	1060	—	—	—	—	—	—	—
BX 16 TGS	1140	—	—	—	—	—	—	—
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	980	880	700	590	480	—
BX 19 TGS	1210	—	—	—	—	—	—	—
BX 19 TRSGT y Athena	1330	1120	1020	920	—	—	—	—
BX 19 GTI	1440	1220	1110	—	—	—	—	—
BX 19 GTI 16 V	1920	1620	—	—	—	—	—	—
BX 19 TRS Break	1490	1260	1140	1030	—	—	—	—
BX D	1110	950	850	760	—	—	—	—
BX 19 D y RD	1180	1010	910	810	650	520	410	—
BX 19 TRD	1250	1060	960	850	690	550	430	—
BX 19 TRD Turbo	1450	1230	—	—	—	—	—	—
BX 19 RD Break	1330	1130	1020	910	—	—	—	—
CX 20 y Reflex	—	—	—	—	390	310	240	200
CX 22 TRS	1300	1100	920	740	—	—	—	—
CX 2400 GTI	—	—	—	—	—	520	450	380
CX 25 GTI	—	1420	1190	960	790	630	—	—
CX 25 GTI Turbo 2	2400	2040	1840	1530	1080	—	—	—
CX Prestige Turbo	2740	2340	2100	1800	—	—	—	—
CX 25 D y RD	1640	1390	1170	920	740	390	—	—
CX TRD Turbo	2070	1750	1580	1260	940	—	—	—
CX 2500 D Fam. / D.Sup.	—	—	—	—	—	580	490	400
CX 25 RDT Familiar	2120	1810	1620	1360	900	720	—	—

FERRARI

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
308 GTS	—	—	5000	4400	3300	3000	2800	2700
400 GT	—	7100	6700	6300	5100	4600	3900	3600
512 BB	—	—	—	—	—	5900	5500	5100
Mondial 8	—	6700	6200	5800	5100	4700	4300	3900
Mondial Cabrio	9850	8400	7500	—	—	—	—	—
Mondial T	9100	7700	7000	6200	5300	—	—	—
412	13800	11500	—	—	—	—	—	—
Testarossa	16800	14000	12800	11300	9800	—	—	—

FIAT

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
Uno 45 3p	—	—	—	—	380	320	280	—
Uno S 55 3p	—	—	—	—	440	370	330	—
Uno S 55 5p	—	—	—	—	450	380	340	—
Uno S 70 3p	—	—	—	—	460	390	350	—
Uno S 70 5p	—	—	—	—	470	400	360	—
Uno Diesel 3p	—	—	—	—	460	420	—	—
Uno Diesel 5p	—	—	—	—	500	450	—	—
Uno 45 Sting 3p	—	640	590	530	—	—	—	—
Uno Brio 45 3p	680	580	—	—	—	—	—	—
Uno 45 Fire 3p	700	600	570	520	—	—	—	—
Uno 45 Fire S 3p	780	670	600	540	—	—	—	—
Uno 45 Fire S 5p	820	700	630	560	—	—	—	—
Uno 60 S 3p	830	710	640	570	—	—	—	—
Uno 70 SL 5p	980	840	760	680	—	—	—	—
Uno 70 SX 3p	950	820	730	—	—	—	—	—
Uno 70 SX 5p	990	850	—	—	—	—	—	—
Uno Turbo ie	1150	990	890	790	—	—	—	—
Uno Turbo ie ASKD	1260	1080	—	—	—	—	—	—
Uno DS 5p	850	720	650	580	—	—	—	—
Tipo 1.400	1120	960	—	—	—	—	—	—
Tipo 1.400 DGT	1210	1050	—	—	—	—	—	—
Tipo 1.600 DGT	1300	1130	—	—	—	—	—	—
Tipo TD DGT	1590	1360	—	—	—	—	—	—
Regata 70	—	—	—	—	500	400	—	—
Regata 70 C	—	—	640	560	—	—	—	—
Regata Mare	880	740	670	—	—	—	—	—
Regata 70 S	970	820	740	640	560	450	360	—
Regata 70 ES	—	—	—	560	480	410	340	—
Regata 100 S	—	—	—	670	570	500	—	—
Regata 100 S ie	1130	950	860	780	—	—	—	—
Regata Weekend S ie	1190	1010	920	830	—	—	—	—
Regata Weekend DS	1290	1090	990	890	—	—	—	—
Regata Diesel1.7	—	—	—	—	510	400	—	—
Regata Diesel1.9	—	—	—	—	570	510	—	—
Regata DS	1160	990	890	790	—	—	—	—
Regata DS Turbo	—	—	960	860	—	—	—	—
Ritmo Abarth 130 TC	—	—	—	720	590	530	—	—
Argenta 2.0 ie	—	—	—	450	340	310	270	—
Argenta Volumex	—	—	—	500	450	—	—	—
Argenta 2.5 D	—	—	—	485	330	260	230	—
Argenta TD	—	—	—	—	380	340	—	—
Croma CHT	1520	1280	1170	1050	—	—	—	—
Croma Duemila	2000	1690	—	—	—	—	—	—
Croma 2.0 ie	2000	1690	1540	1380	—	—	—	—
Croma Turbo ie	2280	1930	1750	1580	—	—	—	—
Croma TD	1850	1570	1480	1260	—	—	—	—
Croma TDID	1620	—	—	—	—	—	—	—

FORD

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
Fiesta N y C	—	520	460	415	310	260	220	200
Fiesta 1.1 C. HIT y Flash	—	—	540	480	—	—	—	—
Fiesta L y 1.1	—	—	—	440	360	300	250	220
Fiesta Balear 1.1	—	—	—	480	410	—	—	—
Fiesta LD y Balear 1.6 D	—	—	—	520	420	370	—	—
Fiesta Super Hit	—	—	540	480	—	—	—	—
Fiesta Super Hit 1.6 D	—	—	580	520	—	—	—	—
Fiesta Sport 1.4	—	680	620	560	—	—	—	—
Fiesta Trip 1.1	—	640	580	—	—	—	—	—
Fiesta Trip 1.6 D	—	660	600	—	—	—	—	—
FiestaS 1.1	—	—	—	490	390	320	270	230
Fiesta S 1.3	—	—	—	—	410	340	280	240
Fiesta S 1.4	—	—	—	560	—	—	—	—
Fiesta Ghia 1.1	—	—	—	510	410	340	280	240
FiestaGhia 1.3	—	—	—	520	420	350	290	250
Fiesta Ghia 1.4	—	690	630	570	—	—	—	—
Fiesta Ghia 1.6 D	—	710	610	550	440	400	—	—
Fiesta XR2	—	840	820	770	690	520	430	370
Fiesta C 3p	750	—	—	—	—	—	—	—
Fiesta C 5p	810	—	—	—	—	—	—	—
Fiesta CL 1.1 3p	770	—	—	—	—	—	—	—
Fiesta CL 1.1 5p	870	—	—	—	—	—	—	—
Fiesta CL 1.1 Catalizad.	990	—	—	—	—	—	—	—
Fiesta CLX 1.4 3p	860	—	—	—	—	—	—	—
Fiesta CLX 1.4 5p	910	—	—	—	—	—	—	—
Fiesta S 1.6 3p	980	—	—	—	—	—	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	950	—	—	—	—	—	—	—
Fiesta XR2 I	1170	—	—	—	—	—	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	790	—	—	—	—	—	—	—
Fiesta CL 1.8 D 3p	810	—	—	—	—	—	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	850	—	—	—	—	—	—	—
Escort Láser 1.1	—	—	—	500	430	360	—	—
Escort Láser 1.3	—	—	—	540	430	390	—	—
Escort L 1.1	—	—	—	470	400	330	290	250
Escort CL y GL 1.1	—	780	710	640	540	410	350	290
Escort CL y GL 1.3	—	850	790	720	610	520	430	350
Escort CL y GL 1.4	—	940	820	750	—	—	—	—
Escort GL 1.6	—	—	—	—	640	550	460	380
Escort CLD y GLD 1.6	—	810	710	600	480	420	—	—
Escort GT 1.6	990	840	—	—	—	—	—	—
Escort GT 1.6 D	990	840	—	—	—	—	—	—
Escort Ghia 1.3	—	—	—	750	640	550	460	380
Escort Ghia 1.6	1040	880	800	720	580	480	390	310
Escort Ghia 1.6 Cataliza.	1170	—	—	—	—	—	—	—
Escort Ghia 1.6 i	1130	1060	870	—	—	—	—	—
Escort Ghia 1.6 D	1030	880	790	710	570	450	360	290
Escort XTRA 1.4	—	900	810	—	—	—	—	—
Escort XTRA 1.6 D	—	840	750	—	—	—	—	—
Escort Mark 1.6	1020	—	—	—	—	—	—	—
Escort GT 1.8 D	990	—	—	—	—	—	—	—
Escort Ghia 1.8 D	1040	—	—	—	—	—	—	—
Escort CL Country 1.6	1100	930	—	—	—	—	—	—
Escort CL Country 1.8D	1090	—	—	—	—	—	—	—
Escort XR 3	—	—	—	—	—	590	520	470
Escort XR 3 i	1240	1060	950	850	680	—	—	—
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	1000	—	—	—	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	1050	—	—	—	—
Escort Cabrio XR 3 i	1780	1520	1370	1220	990	840	—	—
Orión GL 1.3	—	—	—	—	—	430	390	—
Orión CL 1.4	1000	840	770	690	—	—	—	—
Orión CL 1.6	—	850	760	680	590	490	—	—
Orión GL 1.6	—	—	—	—	630	570	—	—
Orión GT y Millonair 1.6	1050	890	—	—	—	—	—	—
Orión Ghia 1.6	1090	930	840	760	—	—	—	—
Orión Ghia 1.6 i	1190	1010	920	820	—	—	—	—
Orión Ghia 1.6 Cataliza.	1230	—	—	—	—	—	—	—
Orión CLD y GLD 1.6	—	820	720	570	460	420	—	—
Orión 1.8 D	1090	—	—	—	—	—	—	—
Orión GT y Millonair. 1.8D	1020	870	—	—	—	—	—	—
Orión Ghia 1.6 D	1080	920	830	740	—	—	—	—
Orión Ghia 1.8 D	1080	—	—	—	—	—	—	—
Taunus GL 1.6	—	—	—	—	—	—	—	230
Taunus GLS 2.0	—	—	—	—	—	—	—	270
Taunus Ghia 2.0	—	—	—	—	—	—	—	290
Taunus Ghia 2.3	—	—	—	—	—	—	—	310
Taunus Familiar 2.0	—	—	—	—	—	—	—	240
Granada GL 2.3	—	—	—	—	470	410	360	290
Granada GL 2.3 Familiar	—	—	—	—	—	—	—	360
Granada GLS 2.8 i	—	—	—	—	600	480	440	380
Granada Ghia 2.8 i	—	—	—	—	740	620	510	450

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
Granada Ghía 2.8 i Familiar	—	—	—	—	770	650	540	480
Granada GLD 2.1	—	—	—	—	—	—	—	270
Granada GLD 2.5	—	—	—	—	480	440	390	—
Capri 2.0 S	—	—	—	—	—	—	290	240
Capri 2.8 i	—	—	—	—	—	—	380	330
Sierra L 1.6	—	—	—	—	640	570	510	—
Sierra CL 1.8 4p	—	1150	1030	—	—	—	—	—
Sierra GL 1.8 4p	—	1150	1030	—	—	—	—	—
Sierra CL 1.8 5p	—	1330	1200	—	—	—	—	—
Sierra Láser 2.0 y D	—	—	—	840	710	640	580	—
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	970	—	—	—	—	—
Sierra GL 2.0 4p	—	1290	1160	—	—	—	—	—
Sierra GL 2.0 i 4p	1440	1220	1110	—	—	—	—	—
Sierra Ghía 2.0 4p	—	—	—	1055	940	860	780	—
Sierra Ghía 2.0 i 4p	1750	1560	1350	—	—	—	—	—
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	—	—	—	—	—	—	—
Sierra CLD 4p	1290	1100	990	—	—	—	—	—
Sierra GLD 4p	1410	1200	1080	—	—	—	—	—
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	—	—	—	—	—
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1030	—	—	—	—	—
Sierra 2.0 i 5p	1495	1260	1150	—	—	—	—	—
Sierra Ghía 2.0 i 5p	1800	1530	1390	—	—	—	—	—
Sierra CLD 5p	1340	1140	—	—	—	—	—	—
Sierra GLD 5p	1460	1240	1120	950	800	640	510	—
Sierra Ghía 2.3	—	—	—	—	—	850	780	—
Sierra Familiar CL 2.0	—	1420	1280	—	—	—	—	—
Sierra Familiar GL 2.0	—	—	—	990	860	790	710	—
Sierra Familiar GL 2.0 i	1610	1360	1240	—	—	—	—	—
Sierra Familiar Ghía 2.0	—	—	—	1140	1010	940	850	—
Sierra Fam.Ghía 4x4 2.9i	2810	2390	—	—	—	—	—	—
Sierra Familiar GLD	—	—	—	990	860	790	710	—
Sierra Familiar 2.3 D	1470	1250	1130	960	810	—	—	—
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1150	980	820	—	—	—
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	—	—	—	—	—
Sierra XR4 2.8 i	—	—	—	—	1280	1200	1080	—
Sierra XR4 y Ghía 4x4 2.8 i	—	1850	1670	—	—	—	—	—
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	—	—	—	—	—	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	—	—	—	—	—
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	—	—	—	—	—	—
Scorpio GL 2.0 i	1915	1620	1470	1320	1110	—	—	—
Scorpio GL 2.4 i	2005	1700	1540	—	—	—	—	—
Scorpio GL 4x4 2.0 i	—	—	—	1860	1670	—	—	—
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	—	—	—	—	—
Scorpio Ghía 2.0 i	2220	1880	1710	—	—	—	—	—
Scorpio Ghía 2.4 i	2390	2020	1840	—	—	—	—	—
Scorpio Ghía 2.8 i	—	—	—	1930	1760	1580	—	—
Scorpio Ghía 2.9 i	2610	2210	2000	—	—	—	—	—
Scorpio Ghía 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	—	—	—	—	—
Scorpio CL TurboD	1740	—	—	—	—	—	—	—
Scorpio GL TurboD	1910	—	—	—	—	—	—	—
Scorpio Ghía Turbo D	2300	—	—	—	—	—	—	—
Scorpio Ghía 2.9 Cataliz.	2690	—	—	—	—	—	—	—

LANCIA

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
A 112 Junior TC	—	—	—	—	310	260	230	—
A 112 LX	—	—	—	—	360	300	270	—
A 112 Abarth	—	—	—	—	400	320	290	—
Y 10 Fila	690	580	—	—	—	—	—	—
Y 10 Fire LX IE	790	660	600	540	460	—	—	—
Y 10 Turbo	910	770	700	630	—	—	—	—
Y 10 1300	920	—	—	—	—	—	—	—
Delta 1300	1020	860	790	—	—	—	—	—
Delta 1600 IE	1180	1000	900	820	—	—	—	—
Delta HF Turbo IE	1320	1120	1010	900	—	—	—	—
Delta 4X4	—	1850	1680	1500	—	—	—	—
Delta Integrale	2690	—	—	—	—	—	—	—
Delta Integrale 16 V	2900	—	—	—	—	—	—	—
Prisma 1.5 LX	1150	980	—	—	—	—	—	—
Prisma 1600	—	—	—	—	650	580	—	—
Prisma 1600 IE	—	1140	1000	900-	—	—	—	—
Prisma Symbol	1270	1080	980	—	—	—	—	—
Prisma TD	1330	1130	1020	—	—	—	—	—
Thema 2.0 IE	2050	1820	1620	1440	1300	—	—	—
Thema IE Turbo	2230	2000	1800	1620	1460	—	—	—
Thema 6v	—	2090	1850	1660	—	—	—	—
Thema Turbo IE SW	2970	2670	2400	—	—	—	—	—
Thema 2.0 IE 16 V	2300	2060	—	—	—	—	—	—
Thema Turbo IE 16 V	2740	2470	—	—	—	—	—	—
Thema 8.32	4730	4250	—	—	—	—	—	—
Thema TD	2050	1840	1660	1490	1340	—	—	—
Thema TD Nuevo	2250	2000	—	—	—	—	—	—
Thema Turbo DS SW	2600	2350	2110	—	—	—	—	—
Gamma 2500	—	—	—	—	—	—	400	350
Gamma Coupé	—	—	—	—	—	—	475	420

MERCEDES BENZ

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
190 D	2600	2450	2250	2050	1850	1600	—	—
190 D 2.5	3100	2950	2550	—	—	—	—	—
200 D	—	—	—	—	—	1040	800	570
200 D	2950	2800	2550	2300	2050	—	—	—
240 D	—	—	—	—	—	1090	850	570
250 D	3300	3150	2900	2650	2350	—	—	—
300 D	—	—	—	—	—	1470	1230	990
300 D	3750	3550	3300	3050	2800	—	—	—
240 TD	—	—	—	—	1470	1180	900	610
300 TD	—	—	—	—	1990	1750	1470	1180
300 TD	4200	4000	3700	3400	—	—	—	—
300 TD Tuitbo	—	—	—	—	2370	2040	1710	1370
300 TD Turbo	5050	4800	4450	4100	—	—	—	—
190 E	2950	2800	2600	2400	2200	2000	1800	—
190 E 2.3	3250	3100	2900	2700	—	—	—	—
190 E 2.3 16v	5200	4950	4550	4100	3650	3200	—	—
190 E 2.6	3700	3550	3300	3050	—	—	—	—
200	—	—	—	—	—	990	760	520
200	2950	2800	2550	2300	2050	—	—	—
230 E	—	—	—	—	—	1470	1230	980
230 E	3550	3400	3200	2950	2700	—	—	—
230 CE	—	—	—	—	1990	1710	14220	1140
230 CE	4550	4350	4050	—	—	—	—	—
230 TE	—	—	—	—	1900	1680	1420	1140
230 TE	3850	3650	3400	3150	—	—	—	—
260 E	4150	3950	3700	3450	3200	—	—	—
280 E	—	—	—	—	—	1710	1420	1140
280 CE	—	—	—	—	2280	1990	1710	1370
280 TE	—	—	—	—	2130	1850	1560	1280
300 E	4550	4300	4000	3700	3400	—	—	—
300 E 4 Matic	5700	5200	4900	4550	—	—	—	—
300 CE	5650	5150	4800	—	—	—	—	—
300 TE	5000	4550	4250	3900	—	—	—	—
260 SE	4100	3700	3350	—	—	—	—	—
280 S	—	—	—	—	2250	1900	1550	1200
280 SE	—	—	—	—	2850	2500	2200	1850'
280 SEL	—	—	—	—	3100	2750	2400	2050
300 SE	5050	4800	4500	4200	—	—	—	—
300 SEL	5450	5200	4850	4500	—	—	—	—
380 SE	—	—	—	—	3600	3200	2750	2300
380 SEL	—	—	—	—	3850	3400	3000	2550
420 SE	5800	5500	5050	4550	—	—	—	—
420 SEL	6150	5850	5350	4850	—	—	—	—
500 SE	6200	5900	5400	4950	4000	3500	3050	2550
500 SEL	6800	6450	5900	5320	4350	3900	3400	2900
560 SEL	9600	9100	8350	7400	—	—	—	—
280 SL	—	—	—	—	3600	3200	2800	2350
300 SL	6500	6200	5800	5350	—	—	—	—
380 SL	—	—	—	—	4500	4000	3500	2950
380 SEC	—	—	—	—	4250	3600	2950	2260
420 SL	—	7000	6400	5800	—	—	—	—
420 SEC	7450	7050	6450	5850	—	—	—	—
500 SL	—	7700	7050	6400	5100	4500	3900	3300
500 SEC	7900	7500	6850	6200	5200	4550	3950	3350
560 SE	8500	—	—	—	—	—	—	—
560 SEL	8900	—	—	—	—	—	—	—
560 SEC	9850	—	—	—	—	—	—	—

OPEL

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
Corsa City 1.0 3p	670	570	510	460	—	—	—	—
Corsa Swing 1.0 3p	720	620	560	—	—	—	—	—
Corsa Base, Luxus LS 1.0 3p	—	—	—	430	370	300	270	—
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	—	—	—	—	—
Corsa B.-Luxus LS 1.2 3p	—	—	—	480	410	340	300	—
Corsa TR 1.2 2p	—	—	—	—	390	320	280	—
Corsa Swing 1.2 4p	850	720	650	—	—	—	—	—
Corsa Swing 1.2 5p	820	700	630	—	—	—	—	—
Corsa Berlina L.S. 1.2 3p	—	—	—	—	430	370	320	—
Corsa GL 1.2 3p	840	720	650	—	—	—	—	—
Corsa GL 1.2 4p	890	760	690	—	—	—	—	—
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	—	—	—	—	—
Corsa TR 1.3 2p	—	—	—	—	410	340	300	—
Corsa B.-Luxus L.S.1.3 3p	—	—	—	520	450	380	340	—
Corsa GL 1.3 3p	870	750	670	—	—	—	—	—
Corsa GL 1.3 4p	920	790	710	—	—	—	—	—
Corsa GL 1.3 5p	900	770	690	—	—	—	—	—
Corsa SR y GT 1.3	880	760	680	600	510	460	380	—
Corsa Swing 1.5 D 3p	750	640	580	—	—	—	—	—
Corsa Swing 1.5 TD 3p	825	700	—	—	—	—	—	—
Corsa Swing 1.5 D 4p	800	680	620	—	—	—	—	—
Corsa Swing 1.5 TD 4p	870	740	—	—	—	—	—	—
Corsa Swing 1.5 D 5p	780	660	600	—	—	—	—	—
Corsa Swing 1.5 TD 5p	850	720	—	—	—	—	—	—
Corsa GSI 1.6 SE	1070	920	—	—	—	—	—	—
Kadett Top 1.6 3p	—	980	—	—	—	—	—	—
Kadett 1.6 GT 3p	1050	—	—	—	—	—	—	—
Kadett 1.8 GSI 3p	—	—	—	850	770	690	—	—
Kadett 1.8 GT 3p	1130	—	—	—	—	—	—	—
Kadett 2.0 GSI 3p	1310	1110	1000	—	—	—	—	—
Kadett 2.0 GSI 16v 3p	1500	1270	1150	—	—	—	—	—
Kadett LS 1.3 S 4p	970	820	740	670	—	—	—	—
Kadett City 1.3 S 5p	910	—	—	—	—	—	—	—
Kadett LS 1.6 S 4p	1020	860	780	700	—	—	—	—
Kadett LS 1.6 S 5p	990	840	760	690	—	—	—	—
Kadett GL 1.6 S 4p	1100	930	850	760	—	—	—	—
Kadett GL 1.6 S 5p	1080	910	830	740	—	—	—	—
Kadett GT 1.8i 4p	1230	1040	940	850	—	—	—	—
Kadett GSI 2.0 5pi	1360	1150	1050	950	—	—	—	—
Kadett LS 1.5 TD 4p	1100	930	840	—	—	—	—	—
Kadett LS 1.7 D 4p	970	—	—	—	—	—	—	—
Kadett LS 1.5 TD 5p	1070	910	820	—	—	—	—	—
Kadett City 1.7 D 5p	920	—	—	—	—	—	—	—
Kadett LS 1.7 D 5p	950	—	—	—	—	—	—	—
Kadett LS 1.6 D	—	910	840	760	—	—	—	—
Kadett Caravan LS 1.6S	1090	920	840	—	—	—	—	—
Kadett Caravan LS 1.5TD	1160	980	890	—	—	—	—	—
Kadett Caravan LS 1.7 D	1040	880	800	—	—	—	—	—
Kadett 1300 S	—	—	—	—	—	540	500	410
Kadett 1600 SR	—	—	—	—	—	670	600	540
Kadett GTE	—	—	—	—	—	700	600	—
Ascona 1.600 S	—	980	800	640	540	480	440	370
Ascona 1.800 E	—	—	—	850	720	670	610	550
Ascona GT 1.8i 2p	—	—	—	880	810	—	—	—
Ascona GLS 2.0 i 4p	—	1210	1090	—	—	—	—	—
Ascona GLS 2.0 i 5p	—	1250	1120	—	—	—	—	—
Ascona GT 2.0 i 2p	—	1130	1020	—	—	—	—	—
Ascona GT 2.0 i 5p	—	1210	1090	—	—	—	—	—
Ascona D Berlina	—	—	—	720	610	540	480	420
Ascona LS 1.6 D	—	1020	1000	—	—	—	—	—
Manta Coupé GT/E	—	—	—	—	—	570	510	460
Manta Coupé 200	—	1130	1050	910	750	670	—	—
Rekord Berlina 2.0 E	—	—	—	—	760	640	490	430
Rekord CD 2.2i	—	—	—	1000	900	—	—	—
Rekord Berlina D	—	—	—	710	610	510	370	340
Rekord CD 2.3 D Turbo	—	—	—	1010	920	—	—	—
Vectra GL 1.6 S 4p	1200	—	—	—	—	—	—	—
Vectra GL 1.7 D 4p	1200	—	—	—	—	—	—	—
Vectra GL 4x4 2.0 i 4p	1760	—	—	—	—	—	—	—
Vectra GLS 2.0 i 4p	1450	—	—	—	—	—	—	—
Vectra CD 2.0 i 4p	1530	—	—	—	—	—	—	—
Vectra GT 2.0 i 4p	1460	—	—	—	—	—	—	—
Vectra 2000 2.0 i 4p	2100	—	—	—	—	—	—	—
Vectra GL 1.6 S 5p	1250	—	—	—	—	—	—	—
Vectra GL 1.7 D 5p	1260	—	—	—	—	—	—	—
Vectra GLS 2.0 i 5p	1500	—	—	—	—	—	—	—
Vectra CD 2.0 i 5p	1580	—	—	—	—	—	—	—
Vectra GT 2.0 i 5p	1510	—	—	—	—	—	—	—
Omega GL 2..0 i	1530	1290	1180	—	—	—	—	—
Omega GL 2.3 TD	1580	1350	1210·	—	—	—	—	—
Omega GLS 2.0 i	1770	1500	1360	—	—	—	—	—
Omega GL 2.3 TD	1720	1465	1320	—	—	—	—	—
Omega CD 2.0 i	1920	1630	1480	—	—	—	—	—
Omega CD 2.3 TD	1800	1510	1370	—	—	—	—	—
Omega 3.0 i	2470	2090	1930	—	—	—	—	—
Omega Diamond	1820	—	—	—	—	—	—	—
Omega Caravan GL 2.0i	1590	1350	—	—	—	—	—	—
Omega CaravanG 2.3 TD.	1635	1390	—	—	—	—	—	—
Senator 3.0 E	—	—	—	—	990	890	730	600
Senator 3.0	2570	2170	1980	1780	—	—	—	—
Senator 3.0 CD	2910	2460	2240	2010	—	—	—	—
Monza CS 3.0 E	—	—	—	—	990	890	730	600
Monza GSE	—	—	1050	940	—	—	—	—

PEUGEOT

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
205 Junior 3p	690	—	—	—	—	—	—	—
205 XL	710	630	580	520	440	—	—	—
205 XR	870	780	720	640	550	—	—	—
205 Rallye	940	—	—	—	—	—	—	—
205 GTX	980	880	810	730	—	—	—	—
205 GTI	1250	1120	970	880	750	—	—	—
205 Automatico	950	850	770	—	—	—	—	—
205 Junior	730	—	—	—	—	—	—	—
205 GI	750	670	620	560	440	—	—	—
205 GR	840	760	700	630	510	—	—	—
205 SR	910	820	750	680	580	—	—	—
205 GT	940	840	770	700	600	540	—	—
205 XLD	810	720	670	600	510	—	—	—
205 XRD	910	820	740	—	—	—	—	—
205 GLD	840	760	700	630	540	—	—	—
205 GRD	890	800	720	—	—	—	—	—
205 SRD	950	850	780	710	600	—	—	—
205 Cabriolet CJ	1370	1180	1060	—	—	—	—	—
205 Cabriolet CTI	1800	1550	1400	—	—	—	—	—
309 GL Profil	920	830	750	—	—	—	—	—
309 GR	1000	900	810	—	—	—	—	—
309 Automatico	1070	—	—	—	—	—	—	—
309 SR	1100	980	900	—	—	—	—	—
309 GT	1190	1060	950	—	—	—	—	—
309 GTX	1290	—	—	—	—	—	—	—
309 GTI	1370	1230	1110	—	—	—	—	—
309 GLD	980	830	740	—	—	—	—	—
309 GRD	1100	930	840	—	—	—	—	—
405 GL	1280	1150	—	—	—	—	—	—
405 GR	1410	1260	—	—	—	—	—	—
405 GR 4x4	1740	—	—	—	—	—	—	—
405 SRI	1590	1430	—	—	—	—	—	—
405 SRI Autom.	1580	—	—	—	—	—	—	—
405 MI 16	2200	1910	—	—	—	—	—	—
405 GLD	1240	—	—	—	—	—	—	—
405 GRD DT	1420	—	—	—	—	—	—	—
405 SR DT	1600	—	—	—	—	—	—	—
405 GR Break	1460	—	—	—	—	—	—	—
405 GR DT Break	1500	—	—	—	—	—	—	—
504 Familiar	—	—	—	—	—	410	360	280
504 Familiar Diesel	—	—	—	—	—	479	410	360
505 GL	—	860	690	580	460	400	360	—
505 GR	—	—	—	680	540	460	360	320
505 Covadonga y SR	—	980	790	680	540	460	380	330
505 STI y GTI	—	1220	990	840	670	540	455	410
505 GTI A	—	1220	1100	—	—	—	—	—
505 V6	—	1540	1390	—	—	—	—	—
505 V6A	—	1540	1390	—	—	—	—	—
505 GLD	—	970	790	670	570	—	—	—
505 GRD y SRD	—	—	—	—	480	400	340	280
505 GR DT	—	—	—	—	600	540	490	—
505 SR DT	—	1200	970	830	650	560	470	400
505 GT DT	—	—	—	830	650	560	470	—
505 GTD Intercooler	—	1390	1250	—	—	—	—	—
505 GTD Intercooler Aut	—	1390	1250	—	—	—	—	—
505 GR Familiar	—	—	1000	820	690	610	550	—
505 GTI Familiar	—	—	1320	1190	1070	—	—	—
505 GRD Familiar	—	1310	1050	900	760	660	600	—
604 STI	—	—	—	—	—	—	440	380
604 GTI	—	—	—	700	610	560	—	—
604 D Turbo	—	—	—	—	—	—	—	360
604 GRD Turbo	—	—	—	—	—	—	460	400
604 GTD Turbo	—	—	—	700	610	560	—	—

PORSCHE

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
924 Coupé	—	—	—	1800	1600	1400	1350	1300
924 Turbo	—	—	—	—	—	—	—	1100
924 S	—	3100	3000	2900	—	—	—	—
924 Spirit	—	3100	—	—	—	—	—	—
944	—	—	—	—	—	2700	2400	2100
944 II	—	—	3700	3600	3300	—	—	—
944 S	4600	4300	4100	—	—	—	—	—
944 Turbo	5700	5100	4700	4200	4000	—	—	—
944 Turbo Cup	6900	6600	—	—	—	—	—	—
944 Turbo II	7000	6700	—	—	—	—	—	—
944 Coupé 2.7	4500	—	—	—	—	—	—	—
944 S2	6000	5700	—	—	—	—	—	—
944 Cabriolet	7100	—	—	—	—	—	—	—
911 SC Coupé	—	—	—	—	3800	3300	3200	3000
911 SC Targa	—	—	—	—	3950	3450	3350	3150
911 SC Cabriolet	—	—	—	—	4200	4000	3800	3600
911 Carrera Coupé	6750	6200	5600	5100	4900	—	—	—
911 Carrera Targa	7500	7100	6900	6500	6000	—	—	—
911 Carrera Cabriolet	7700	7200	6800	—	—	—	—	—
911 Turbo Coupé (930)	11000	9600	8000	7000	6000	5000	4200	3900
911 Turbo Targa	11400	10000	8400	7400	6400	5400	4600	4300
Carrera 4	9900	—	—	—	—	—	—	—
Carrera 2	8300	—	—	—	—	—	—	—
928	—	—	—	—	—	—	—	1900
928 S	—	6000	5600	5000	4500	4000	3400	3000
928 S4	10000	9300	8500	—	—	—	—	—
928 GT	10500	—	—	—	—	—	—	—

RENAULT

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
R-4	—	440	380	350	280	220	190	160
R-4 TL	570	480	430	390	310	260	210	170
R-5 TL	—	—	—	—	—	300	220	190
R-5 GTL	—	—	—	—	—	340	280	220
R-5 TS	—	—	—	—	—	—	—	230
R-5 TX	—	—	—	—	—	370	300	230
R-5 Turbo	—	—	—	—	—	500	400	320
Supercinco C	710	620	550	480	400	—	—	—
Supercinco TL	740	630	560	510	410	—	—	—
Supercinco TL 5p	780	660	600	540	430	—	—	—
Supercinco GTL	800	680	610	550	440	—	—	—
Supercinco GTL 5p	840	720	650	590	470	—	—	—
Supercinco GTS	890	750	680	610	490	—	—	—
Supercinco GTS 5p	930	790	710	640	510	—	—	—
Supercinco GTX	970	830	—	—	—	—	—	—
Supercinco GTX 5p	1020	860	—	—	—	—	—	—
Supercinco Baccara	1120	950	—	—	—	—	—	—
Supercinco Five	650	520	—	—	—	—	—	—
Supercinco Five 5p	710	600	—	—	—	—	—	—
Supercinco GTD Sage	930	790	670	570	—	—	—	—
Supercinco GTD 5p	970	830	700	600	—	—	—	—
Supercinco GT Turbo	1130	960	870	780	630	—	—	—
R6 TL y GTL	—	—	—	440	320	290	220	200
R-7 TL y GTL	—	—	—	—	—	240	200	180
R-9 GTC	790	710	640	580	460	—	—	—
R-9 GTL	830	750	680	610	490	410	330	270
R-9 TSE	920	820	740	670	540	460	370	290
R-9 TXE	1000	900	810	730	590	500	—	—
R-9 GTD	960	810	730	660	530	450	—	—
R-11 GTC	860	770	700	630	510	430	—	—
R-11 GTL y Broadway	930	840	760	680	550	470	400	—
R-11 GTS	—	—	—	700	570	520	—	—
R-11 TSE	1020	910	820	740	630	570	480	—
R-11 GTX	1040	930	840	760	640	580	—	—
R-11 TXE	1110	1000	900	810	700	610	—	—
R-11 Turbo	1190	1070	970	870	740	670	—	—
R-11 GTD	990	840	760	680	570	480	—	—
R-12G TL	—	—	—	—	—	—	—	210
R-12 GTL y TS Fam.	—	—	—	—	—	340	290	260
R-12 TS	—	—	—	—	—	—	—	250
R-14 GTL	—	—	—	—	—	300	250	220
R-14 GTS	—	—	—	—	—	330	280	250
R-18 GTS y GTL	—	—	850	740	630	570	440	380
R-18 GTL y GTS Fam.	—	—	890	780	660	600	470	410
R-18 GTX	—	—	950	830	700	—	—	—
R-18 GTX Fam.	—	—	940	860	730	—	—	—
R-18 Turbo	—	—	—	870	700	640	540	—
R-18 GTD	—	—	—	790	630	570	480	440
R-18 GTD Familiar	—	—	—	820	660	600	510	450
R- 19 TR 4 v	990	840	—	—	—	—	—	—
R- 19 TR 5 v	1000	850	—	—	—	—	—	—
R- 19 GTS 5 p	1070	910	—	—	—	—	—	—
R- 19 GTX 5 p	1130	960	—	—	—	—	—	—
R- 19 TSE 5 p	1140	970	—	—	—	—	—	—
R- 19 TXE 3 p	1190	1010	—	—	—	—	—	—
R- 19 TXE 3p DA y AA	1330	1130	—	—	—	—	—	—
R- 19 TXE 5 p	1230	1050	—	—	—	—	—	—
R- 19 TXE 5p DA y AA	1370	1170	—	—	—	—	—	—
R- 19 GTD 5 p	1160	990	—	—	—	—	—	—
R- 19 GTD 5 p DA	1210	1020	—	—	—	—	—	—
R-21 TS	1230	1050	—	—	—	—	—	—
R-21 GTS	1300	1100	1000	—	—	—	—	—
R-21 TXE	1570	1330	1200	—	—	—	—	—
R-21 TI	1500	1270	—	—	—	—	—	—
R-21 2 l. Turbo	2240	1900	—	—	—	—	—	—
R-21 GTD	1420	1200	1100	—	—	—	—	—
R-21 Turbo D	1560	1320	—	—	—	—	—	—
R-21 Nevada GTS	1420	1200	1080	—	—	—	—	—
R-21 Nevada TXE	1610	1370	1230	—	—	—	—	—
R-21 Nevada TXE Fam.	1680	1420	1280	—	—	—	—	—
R-21 Nevada GTD	1580	1340	1210	—	—	—	—	—
Fuego	—	—	—	—	710	600	540	470
R-20 TS	—	—	—	—	—	470	430	420
R-20 TX	—	—	—	—	—	520	460	400
R-20 GTD	—	—	—	—	—	470	430	380
R-30 TX	—	—	—	—	—	540	470	430
R-25 GTS	1290	1100	1000	900	760	650	—	—
R-25 GTX	1820	1540	1390	1250	1060	900	—	—
R-25 TX	1620	1380	1240	1110	—	—	—	—
R-25 GTD	1230	1050	940	850	720	610	—	—
R-25 Turbo D	1950	1660	1490	1340	1140	—	—	—
R-25 V6	2270	1930	1730	1560	1320	—	—	—
R-25 V6 Turbo	2760	2350	2110	1900	1620	—	—	—
Espace GTS	2000	—	—	—	—	—	—	—
Espace TSE	—	1850	1620	1450	1180	—	—	—
Espace TXE	2400	2050	1850	1650	1330	—	—	—
Espace TXE Quadra	2650	—	—	—	—	—	—	—
Espace Turbo D	2000	1700	1520	1350	1090	—	—	—
Espace Turbo DX	2250	1920	1720	1550	1260	—	—	—
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	—	—	—	—	—

ROVER

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
Metro 1.0	—	—	420	380	330	310	230	—
Metro 1.3	750	650	600	500	420	330	260	—
Metro MG	850	700	650	540	460	380	280	—
Metro Mayfair	850	700	650	540	470	380	280	—
Metro MG Turbo	—	—	—	—	540	475	420	—
Maestro 1.6 Mayfair	—	—	—	520	470	—	—	—
Maestro EFI	—	960	830	760	670	—	—	—
Montego Mayfair	—	1030	900	760	680	—	—	—
Montego 1.6 SL	1080	—	—	—	—	—	—	—
Montego EFI 2.0	—	1150	1030	870	780	—	—	—
Montego GSI 2.0	1260	—	—	—	—	—	—	—
Montego GTI 2.0	1320	—	—	—	—	—	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1370	1170	1050	—	—	—	—	—
Montego DSL Turbo	1210	—	—	—	—	—	—	—
216 S	1020	850	—	—	—	—	—	—
216 Sprint	1070	900	—	—	—	—	—	—
216 SE EFI	1190	1010	920	820	700	—	—	—
216 Vitesse	1330	1120	1010	920	780	—	—	—
2400 Turbo	—	—	—	720	630	540	—	—
2600 S	—	—	—	720	630	540	440	350
3500 S	—	—	—	—	—	—	—	450
3500 Vitesse	—	—	—	990	880	770	700	—
Vanden plas	—	—	—	—	770	650	580	—
Vanden plas EFI	—	—	—	1040	930	—	—	—
820 SI	2220	1900	1700	—	—	—	—	—
827 Sterling Aut. ATC.	3000	2700	2600	—	—	—	—	—
827 Sterling	3120	2650	—	—	—	—	—	—

SEAT

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
Panda 35	—	—	—	—	—	—	—	160
Panda 45	—	—	—	—	—	—	—	180
Panda 40	—	—	380	320	270	230	200	—
Panda Marbella 5v	—	—	—	—	290	250	230	—
Panda Sprint	—	—	—	400	340	—	—	—
Marbella L y Playa	—	500	450	—	—	—	—	—
Marbella Special y Junior	550	470	—	—	—	—	—	—
Marbella XL y GL	630	540	—	—	—	—	—	—
Marbella GLX	660	570	—	—	—	—	—	—
127 Fura L	—	—	—	—	—	210	190	180
127 Fura CL	—	—	—	—	280	230	210	190
127 Fura Crono	—	—	—	—	—	270	230	—
Ritmo 65 L	—	—	—	—	—	—	150	130
Ritmo 65 CL	—	—	—	—	—	—	180	160
Ritmo 75 CL y CLX	—	—	—	—	—	—	210	180
Ritmo CL Diesel	—	—	—	—	—	170	140	110
Ronda 65	—	—	—	—	—	260	240	210
Ronda 75 CLX	—	—	—	—	—	300	270	240
Ronda Crono 1.6	—	—	—	—	—	310	280	250
Ronda CLD	—	—	—	—	—	220	190	170
Ronda CLXD	—	—	—	—	—	260	240	210
Ronda LP 1.2	—	—	—	—	330	300	—	—
Ronda GLP 1.2	—	—	—	—	370	330	—	—
Ronda GLP 1.5	—	—	—	470	420	380	—	—
Ronda CLXP 1.5	—	—	—	480	440	390	—	—
Ronda LD	—	—	—	370	330	290	—	—
Ronda GLD	—	—	—	380	350	310	—	—
Ibiza Disc.Str. y Spc. 0.9	630	530	490	440	—	—	—	—
Ibiza GL y XL 1.2 3p	790	670	610	540	430	—	—	—
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	610	480	—	—	—
Ibiza Del Sol	—	670	610	540	—	—	—	—
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	760	640	—	—	—	—	—	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	590	470	—	—	—
Ibiza GL y Crono 1.5 3p	—	690	620	560	—	—	—	—
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	650	520	—	—	—
Ibiza SXI 1.5 3p	1020	860	—	—	—	—	—	—
Ibiza Disc.Spc.Str 0.9 5p	680	580	520	470	—	—	—	—
Ibiza Disc.Spc,Str 1.2 5p	750	630	570	—	—	—	—	—
Ibiza L 1.2 5p	—	670	620	—	—	—	—	—
Ibiza GL 1.2 5p	840	710	650	—	—	—	—	—
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	—	—	—	—	—
Ibiza GL y XL 1.5 5p	800	680	620	—	—	—	—	—
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	—	—	—	—	—
Ibiza Inyección 5p	1040	—	—	—	—	—	—	—
Ibiza Disc,SpcyJun D 3p	700	590	530	470	380	—	—	—
Ibiza GLD y XLD 3p	780	670	600	530	430	—	—	—
Ibiza Disc,SpcyJun D 5p	750	630	570	—	—	—	—	—
Ibiza GLD y XLD 5p	830	710	640	—	—	—	—	—
Malaga Touring	720	—	—	—	—	—	—	—
Malaga L y GL 1.2	—	600	530	—	—	—	—	—
Malaga GLX 1.2	750	640	570	—	—	—	—	—
Malaga L 1.5	—	660	590	510	420	—	—	—
Malaga Touring 1.5	790	—	—	—	—	—	—	—
Malaga GL y Brisa 1.5	—	680	610	520	450	—	—	—
Malaga GLX 1.5	820	700	630	560	480	—	—	—
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	640	550	—	—	—
Malaga Touring D	790	—	—	—	—	—	—	—
Malaga LD	—	670	570	460	390	—	—	—
Malaga GLD	—	700	600	500	430	—	—	—
Malaga GL XD	820	—	—	—	—	—	—	—
131 Supermirafiori 1430	—	—	—	—	—	—	—	160
131 Supermirafiori 1600	—	—	—	—	—	210	190	170
131 Supermirafiori 2000	—	—	—	—	—	260	220	200
131 Diplomatic	—	—	—	—	—	300	260	250
131 Panorama Super 1600	—	—	—	—	—	220	200	180
131 Diésel	—	—	—	—	—	140	110	90
131Mirafiori 2500 D	—	—	—	—	—	180	160	140
131 Supermirafiori 2500D	—	—	—	—	—	220	180	160
131 Panorama Super 2500D	—	—	—	—	—	220	180	160
132 2000	—	—	—	—	—	—	—	130
132 2200 D	—	—	—	—	—	—	—	100

TALBOT

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
Samba LE	—	—	—	—	260	200	—	—
Samba LS	—	—	—	—	300	260	220	190
Samba GL	—	—	—	—	330	280	230	200
Samba S	—	—	—	—	370	290	—	—
Horizon LS	—	—	515	445	390	340	280	230
Horizon GI	—	—	545	470	420	380	300	250
Horizon GLS	—	—	—	—	440	390	310	280
Horizon GT	—	—	610	530	460	400	—	—
Horizon LD	—	—	—	—	390	340	280	—
Horizon GLD	—	—	550	470	430	380	300	250
Horizon EXD y GTD Aut	—	—	600	540	480	410	320	—
150 LS y GL	—	—	—	—	—	240	180	140
150 GT,GT 5 y GT2	—	—	—	—	—	260	200	160
150 SX y Aut.	—	—	—	—	—	—	210	180
Solara LS	—	—	—	—	330	290	240	200
Solara GL	—	—	—	—	350	310	260	220
Solara GLS	—	—	—	—	370	330	270	230
Solara SX	—	—	—	—	410	370	290	240
Solara Escorial Aut.	—	—	560	520	480	—	—	—
Solara Escorial D	—	—	640	610	560	—	—	—

VOLKSWAGEN

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
Polo Bunny 1.0	680	580	530	420	380	—	—	—
Polo 40 C	—	—	—	400	330	290	—	—
Polo C Oxford	—	—	—	410	340	300	—	—
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	450	—	—	—	—
Polo 55 CL y Fox 1.3	800	680	620	490	420	360	—	—
Polo Classic C 1.3	810	690	630	500	430	—	—	—
Polo Classic CL 1.3	920	790	710	560	480	—	—	—
Polo Classic Bel Air	860	—	—	—	—	—	—	—
Polo Fox Diesel	770	650	—	—	—	—	—	—
Polo Classic CL D	880	750	680	—	—	—	—	—
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	—	—	—	—	—	—
Polo Coupé CL	820	700	—	—	—	—	—	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	—	—	—	—	—	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	—	—	—	—	—	—
Golf Sprinter 2 p	1120	—	—	—	—	—	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	—	—	—	—	—	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	820	700	570	450	370
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	—	—	—	—	—	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	920	790	—	—	—
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	—	—	—	—	—	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	990	850	680	550	440
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	1040	890	—	—	—
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1130	—	—	—	—
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1180	—	—	—	—
Golf CL D 2 p	1070	910	820	730	630	470	370	300
Golf CL D 4 p	1140	970	870	780	660	500	400	320
Golf GTD 2 p	1260	1070	970	870	740	560	430	—
Golf GTD 4 p	1330	1130	1020	900	770	590	460	—
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	1040	890	720	570	470
Golf Cabrio Quartett	1700	1450	1300	1160	1000	800	640	530
Jetta CL 75 cv	1040	880	—	—	—	—	—	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	—	—	—	—	—	—
Jetta GT	1490	1260	1090	980	820	650	540	—
Jetta CLD	1100	930	—	—	—	—	—	—
Jetta CL TD	1100	940	—	—	—	—	—	—
Passat 1.8 C L	—	780	720	600	560	510	—	—
Passat 2.0 GLS	—	990	900	—	—	—	—	—
Passat 1.6 CLD	—	—	700	590	550	490	—	—
Passat 1.6 CL D Turbo	—	830	750	—	—	—	—	—
Passat Variant 1.6 D	—	—	—	—	580	520	—	—
Passat Variant 1.6 GL TD	—	—	—	690	650	580	—	—
Passat CL 90 cv	1270	1080	—	—	—	—	—	—
Passat GL 90 cv	1500	1270	—	—	—	—	—	—
Passat GL 112 cv	1550	1310	—	—	—	—	—	—
Passat GT 16 v	1800	1530	—	—	—	—	—	—
Passat CL TD	1350	1150	—	—	—	—	—	—
Passat Variant CL 90 cv.	1400	1180	—	—	—	—	—	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	—	—	—	—	—	—
Passat Variant TD	1460	1240	—	—	—	—	—	—
Corrado 16 v	2300	1940	—	—	—	—	—	—
Corrado G 60	2640	2240	—	—	—	—	—	—
Santana LX 1.8	—	—	800	670	630	560	—	—
Santanta GX 5	—	—	1080	990	860	770	—	—
Santana GX GTD	—	—	870	740	620	560	—	—

VOLVO

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
244 GL	1800	1550	1350	1200	1000	850	650	500
244 GLE	—	—	—	—	—	1000	800	700
244 Turbo	—	—	—	—	—	1350	1200	1100
244 GLD	1600	1400	1250	1000	850	650	500	450
245 GL	1650	1450	1300	1050	900	700	550	500
245 GLD	1750	1500	1350	1100	950	750	600	550
264 GLE	—	—	—	—	—	1050	950	750
265	—	—	—	—	—	—	1000	850
343 DL y GL	—	—	—	—	—	—	450	400
343/345 GLS	—	—	—	—	—	700	600	500
340 DL	—	1100	950	850	750	700	600	500
340 GL	1350	1150	1050	—	—	—	—	—
340 GLT	1550	1350	1200	1100	1000	—	—	—
340 GLD	1450	1200	1100	—	—	—	—	—
360 GLS	1500	1350	1200	1100	—	—	—	—
360 GLE	1650	1500	1300	1200	1000	900	—	—
360 GLT	1550	1400	1200	1100	950	850	—	—
360 GLT/I 5 p	1600	1450	1250	1150	1000	950	—	—
440 GLE	1750	1450	—	—	—	—	—	—
440 GLT	1850	1550	—	—	—	—	—	—
440 Turbo	2050	1750	—	—	—	—	—	—
480 ES	2300	—	—	—	—	—	—	—
480 ES Turbo	2600	—	—	—	—	—	—	—
740 GL	1940	1660	1520	1370	1140	—	—	—
740 GLE	2370	1990	1800	1660	1370	—	—	—
740 GLI	2130	1800	1660	1470	1230	—	—	—
740 GLD	1990	1710	1520	1370	1180	—	—	—
740 Turbo Diésel	2420	2090	1990	1660	1420	—	—	—
740 Turbo Intercooler	2660	2230	2040	1800	1520	—	—	—
745 GLE	2370	1990	1800	1610	1370	—	—	—
745 Turbo Diésel	2850	2420	2180	1900	1660	—	—	—
745 Turbo Intercooler	2890	2420	2180	1900	1660	—	—	—
760 GLE	3560	3040	2750	2420	2090	1660	—	—
760 Turbo Diésel	3750	3180	2850	2560	2180	1750	—	—
760 Turbo Intercooler	3890	3320	2990	2660	2280	1800	—	—
780	5550	4750	4270	—	—	—	—	—

OTRAS MARCAS

MODELO	89	88	87	86	85	84	83	82
JAGUAR								
XJ6 4.2	—	—	—	—	—	—	—	1800
Sovereing 4.2	—	—	—	3300	3000	2400	—	—
XJ 12 Sovereing V12	5700	5000	4100	3800	3400	3000	2200	1800
XJS 3.6 Cabriolet	—	—	4900	4500	—	—	—	—
XJS V12 Cabriolet	6700	6200	5500	5000	—	—	—	—
XJS 3.6	5200	4700	4400	—	—	—	—	—
XJ6 3.6	4800	4000	4100	—	—	—	—	—
Sovereing 3.6 Aut.	5600	5100	4800	—	—	—	—	—
Daimler 3.6 Aut.	6400	5900	5400	—	—	—	—	—
SAAB								
900 i	1800	1650	1450	1200	900	700	600	—
900 Turbo A.P.C.	2250	2000	1750	1200	950	650	550	—
900 Turbo 16v	2940	2610	2130	1990	1800	—	—	—
900 Cabrio	4270	3840	3510	3130	—	—	—	—
9000 i 16V	2700	2420	2130	1900	—	—	—	—
9000 i Turbo 16V	3610	3230	2850	2560	—	—	—	—
TOYOTA								
Celica 1.6	2430	2050	1850	—	—	—	—	—
Celica 2.0 GT	2750	2350	2100	—	—	—	—	—
MR 2	2700	2300	2050	—	—	—	—	—
Supra 3000	4200	3550	3250	—	—	—	—	—
Supra Targa	4400	3700	3400	—	—	—	—	—
Camry	2300	1950	1750	—	—	—	—	—

Copyright Motor 16. 1990. Prohibida su reproducción

Brooks were establis
ne wines in Sinc
he Royal Warrant as
sive Kings and Queens
Rare Old Scotch Whis
he turn of the century
en sophisticated and
e acquiring a taste fo
na', the gaelic word f
Rare is blended with a
ch. Over 40 differen

1749.

¿Aún no ha probado J&B.?
No será que no
ha tenido tiempo.

J&B Rare Scotch Whisky.

Y&R

En estos días se está llevando a cabo el lanzamiento del Renault Clio, un automóvil que a medio plazo va a sustituir a todo un clásico en la automoción europea, el R-5 ó el Renault Supercinco, que no es más que la última de sus versiones, aparecida en 1985. Pero el Supercinco sigue en producción, ocupando el hueco que el Clio deja en la parte baja de la gama.

RENAULT SUPERCINCO: OPINAN LOS USUARIOS

EN SU JUSTO MEDIO

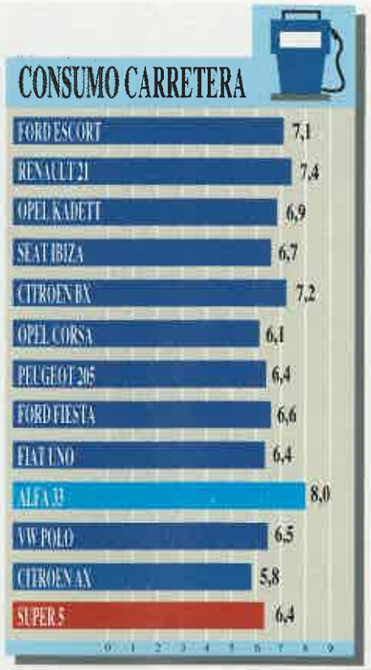
DE la encuesta, realizada por la empresa especializada ECO, lo primero que llama la atención es la juventud de los usuarios. Así, nada menos que el 50,4 por ciento tienen menos de 29 años, siendo más del 40 por ciento los hijos/hijas de una familia. No es por tanto descabellado deducir que en gran medida, se trata del segundo coche familiar. Sin embargo y pese a lo que hemos creido, no es el Renault Supercinco un coche especialmente usado por mujeres, ya que no llegan a un tercio las usuarias. Recuerden que este porcentaje rozaba el 40 por ciento en el Peugeot 205 y era superior incluso en el Citroën AX.

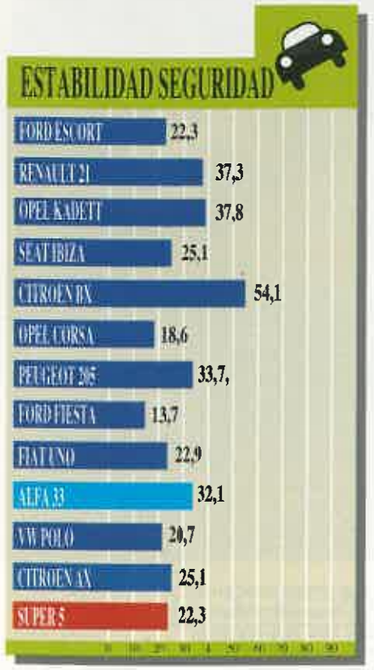
GRADO DE SATISFACCION

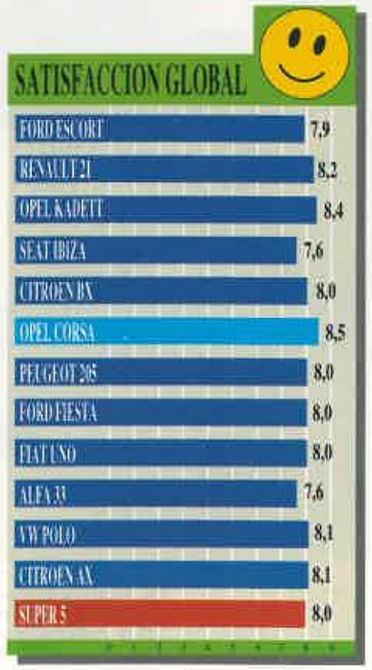
Cuando los usuarios puntuan de 0 a 10 la satisfacción que les produce su coche, tres de cada cuatro lo valoran entre 8 y 10, con un índice medio de 8,0 puntos. No es la cifra más alta de las obtenidas en nuestras encuestas, pero sí un valor más que aceptable. Aunque otros modelos, como el Corsa o el AX han sido merecedores de una nota más alta (en décimas de punto), el Renault supera al Fiat Uno, Ford Fiesta o Seat Ibiza. Este punto medio de la tabla es una característica que va a repetirse a lo largo de toda la encuesta.

FIABILIDAD MECANICA

En este apartado, el Renault 5 repite valoración, con un 8,0 como nota media







y no hay grandes diferencias en cuanto a su posición un un «ranking» de modelos, entre los que el Opel Kadett y el Renault 21 ocupan los lugares más privilegiados y los dos Ford, Fiesta y Escort, los últimos lugares de la lista.

Los problemas mecánicos que más afectan a los usuarios son, por orden de importancia y reflejando el porcentaje de veces que se cita en la encuesta, los siguientes:

Refrigeración del motor	11,2 %
Sistema de combustible	6,8 %
Arranque difícil	3,6 %
Dirección	2,5 %
Caja de cambios	2,2 %

De las encuestas realizadas con anterioridad se deduce que sólo las anomalías mencionadas por más del 10 por ciento de los usuarios tienen cierta entidad. Por tanto, sólo el sistema de refrigeración merece mencionarse como anomalía en el Supercinco y hay que señalar que entre los usuarios que la mencionan, destacan los usuarios de las versiones con motor turbo (el 35,7 % lo mencionan) y aquellos que utilizan un R-5 anterior a 1985. Puede por tanto limitarse este defecto a las versiones con motor turbo, que en efecto tienen una mayor dificultad de refrigeración y los coches más veteranos. En las versiones más recientes no llega al 10 por ciento de respuestas, por lo que puede afirmarse que no existe como tal.

En el platillo contrario de la balanza, los aspectos que producen más satisfacción son, por este orden:

Concepción del motor	27,3 %
Confort	26,3 %
Bajos consumos	19,8 %
Manejabilidad	16,2 %
Estética	15,5 %

Analizando por versiones y años cada una de estas virtudes, cabe señalar que los más satisfechos con la concepción del motor son los usuarios del motor pequeño de 1.108 cilindros cúbicos, mientras que los de los motores 1.397 y 1.721 se encuentran muy satisfechos con el confort; evidentemente, los usuarios de la versión del supercinco turbo, se inclinan por la velocidad punta y los del motor diesel, por los bajos consumos.

CONSUMOS

Un tercio de los usuarios encuestados del Renault Supercinco consideran que sus consumos son normales, ni muy altos ni excesivamente bajos. Es curioso señalar que ningún usuario juzga los consumos como «muy altos», lo que no había sucedido en otros modelos anteriormente encuestados, en los que siempre en el resultado final una pequeña proporción de usuarios consideraban en cierta medida que el consumo de su vehículo era excesivo.

Volviendo al Renault Supercinco, según las pruebas realizadas por Motor 16, el consumo medio es de 8,3 litros cada cien kilómetros recorridos en ciudad y 6,4 en carretera, pero con una notable diferencia entre las distintas versiones. A continuación pueden verse los consumos en ciu-

EL RENAULT SUPERCINCO EN MOTOR 16

A lo largo de la historia de Motor 16, el Renault 5 primero y el Supercinco después, ha sido objeto de cerca de 30 pruebas, comparativas frente a todos los modelos imaginables competidores y, a fondo, todas y cada una de sus versiones. Es probablemente el modelo más veces probado por la Redacción de nuestra revista.

Obviamente, no podía faltar una prueba de largo recorrido, de 15.000 kilómetros, como las que de una manera habitual se realizan a todos los modelos de mayor difusión.

Los mejores argumentos del Supercinco, en esta prueba han sido su excelente nivel de terminación y su bien nivel de confort. A lo largo de la intensa prueba, las únicas incidencias detectadas han sido una bombilla del piloto intermitente fundida y que se aflojaron los tornillos del salvacárter. Se detectó una ligera pérdida de aceite a través de las guías de las válvulas, pero dentro de la tolerancia que marca la casa.

El confort de las suspensiones, que merece las mejores valoraciones por parte del equipo de pruebas, fue considerado la causa de un excesivo balanceo de la carrocería en aquellos probadores que quieren que el Renault Supercinco sea un coche de competición. Claro está que el confort y la rigidez son factores contrapuestos y en Renault se han inclinado por la opinión mayoritaria de sus clientes, con toda la razón del mundo. Para lo otro, para las carreras, están las versiones deportivas de la marca.

Motor 16

Suscríbase a Motor 16

Motor 16 sienta a sus lectores al volante de todos los modelos. Desde los fuera de serie hasta los utilitarios. Conozca el mundo del motor cilindro a cilindro.

Viva a fondo su propio coche, los Grandes Premios, el deporte, los consejos técnicos. Conozca todos los precios de coches nuevos y usados. Todo esto escrito por los mejores especialistas del motor.

Su suscripción a Motor 16 le garantiza no perderse un solo número, recibir semanalmente la mejor información del automóvil, con rigor y amenidad.

Aprovéchese de nuestra fabulosa oferta a Motor 16 con un 20% de descuento.

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

❑ Por el precio de **12.480 ptas.** deseo suscribirme a **Motor 16** por un año y con ello me beneficio del **20% de descuento.**

La forma de pago que elijo es la siguiente:

❑ Talón adjunto a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A.

❑ Giro Postal Nº _____ a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A., Hermanos García Noblejas, 39, 28037 Madrid

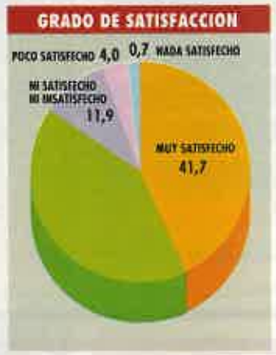
Motor 16

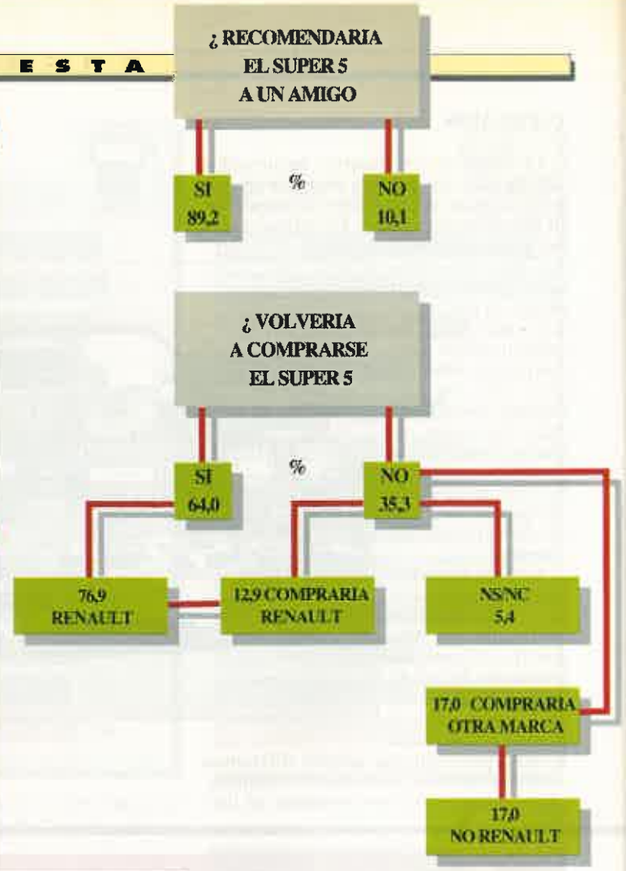
D _____ Dirección _____

Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tfno _____

Precio suscripción Motor 16

España	12.480 ptas	Portugal	13.338 ptas	América	20.176 ptas
		Europa	15.808 ptas	Resto del mundo	23.816 ptas





LA OPINION DEL FABRICANTE

COMO en encuestas anteriores, hemos querido conocer la opinión del fabricante sobre algunos aspectos puestos de manifiesto en la encuesta realizada por ECO. Estas son las preguntas y las respuestas más destacables:

MOTOR 16: A lo largo de la encuesta, el Supercinco sorprende porque no destaca ni favorable ni desfavorablemente en ninguno de los muchos factores analizados. Se trata de un coche «neutro». ¿Se considera este tono medio como algo a conservar en el modelo Clio?.

RENAULT: El Renault Supercinco ha sido un coche que ha destacado y sigue destacando a lo largo de su historia, por lo que podemos afirmar que no se trata de un coche, ni mucho menos neutro.

El primer lugar, destacó en su día porque supuso una total innovación en el mercado su lanzamiento. Se trataba de un coche cuyo diseño y calidad le convertían en revolucionario dentro de la época. En segundo lugar, por ser el vehículo más vendido de su segmento, pudiéndose decir que ha sido uno de los coches más queridos por los clientes españoles.

El Renault Supercinco se ha convertido en el símbolo de toda una generación de deportistas del volante, pues gracias a él se han podido celebrar innumerables carreras de promoción, que han servido de escuela de muchos pilotos que hoy están cosechando grandes éxitos para el deporte español.

MOTOR 16: El problema más frecuentemente detectado afecta al sistema de refrigeración del Renault Supercinco. ¿Coincide este resultado con lo observado por los servicios técnicos de la marca?

RENAULT: Renault no ha constatato problemas en el Renault Supercinco respecto a la refrigeración. Es más, este vehículo, a lo largo de su historia, no ha tenido problemas acusados de nungún tipo. Existen algunos casos en los que no se han respetado los recambios originales de Renault, por lo que pueden presentarse anomalías, pero no relacionadas directamente con la refrigeración solamente. En este sentido, la empresa FASA-Renault siempre ha recomendado a sus usuarios reparar los vehículos en los talleres autorizados por Renault, que ofrecen la garantía de utilización de piezas y recambios originales.

dad y carretera de los distintos modelos:

modelo	ciudad	carretera
1.108	8,0	6,0
1.237	8,2	6,5
1.397	8,3	6,5
1.721	8,6	6,9
Turbo	10,4	7,6
Diesel	6,3	5,3

Respecto a la competencia, una vez más el pequeño Renault se queda en la zona intermedia del «ranking», en una tercera posición absoluta, pero superado por sus directamente competidores, Citroën AX y Opel Corsa, y empatado por Peugeot 205 y Fiat Uno.

SERVICIO POSVENTA

La mitad de los usuarios del Renault Supercinco consideran que la eficacia del servicio posventa, durante la garantía, es buena y un 16,2 por ciento califican esta asistencia como «muy buena». Esto, que en términos absolutos puede ser una buena nota, es sólo media en comparación con otros modelos encuestados con anterioridad. Así, modelos como el Citroën AX, el Ford Sierra o incluso el Renault 21, de la misma marca, merecen mejor calificación en este tema. Curiosamente, los usuarios de las versiones diesel y turbo son más generosos a la hora de calificar la eficacia de la garantía.

En cuanto a la eficacia de los servicios posventa en su actuación posterior a la del periodo de garantía, no hay grandes diferencias respecto a lo reseñado con anterioridad. En la calidad de trato, el 23,8 por ciento de usuarios manifiestan haber tenido algún problema y en la calidad de los trabajos, este porcentaje sube hasta el 28,2 por ciento.

MODELOS RECOMENDADOS

Nada menos que el 89,2 por ciento de usuarios reconoce que recomendaría el R-5 a un amigo, cifra de las más altas reflejadas en nuestras encuestas. Es por tanto este Renault uno de los coches que se venden excelentemente por el sistema de «boca a boca», lo que siempre es significativo. Un 64 por ciento reconoce que volvería a comprarse otro R-5 y del 35 por ciento restante, un porcentaje significativo repetiría marca, aunque no modelo, sin duda por diferentes necesidades de espacio o de prestaciones. En definitiva, el 76,9 por ciento volvería a comprarse otro producto de la marca, lo que demuestra un elevado grado de fidelidad.

Entre los modelos más apetecidos que desearían tener los propietarios del Renault Supercinco merecen destacarse:

Renault 19	17,3 %
Volkswagen Golf	17,3 %
Opel Kadett	3,1 %
Fiat Uno	2,0 %
Ford Fiesta	2,0 %

Es importante señalar que cuando se realizó esta encuesta aún no estaba en la calle el Clio, que habría hecho cambiar apreciablemente este cuadro.

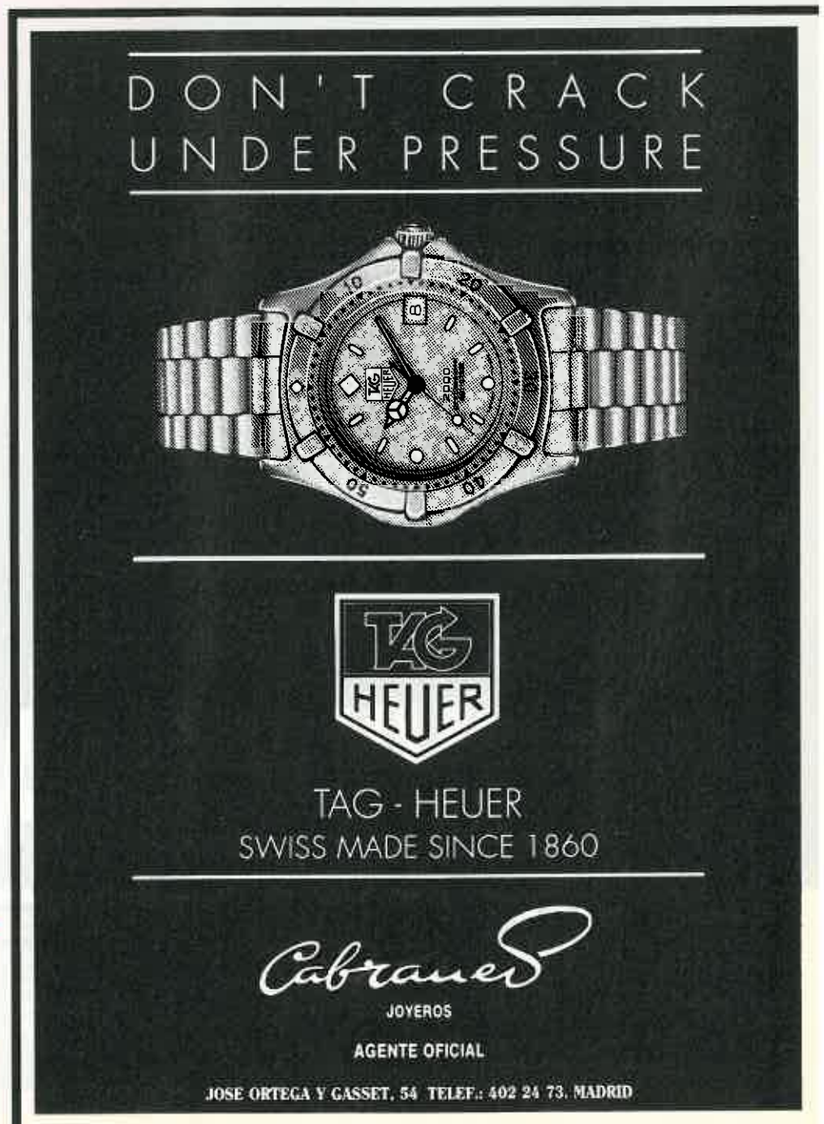
CONCLUSION

Este Renault Supercinco hace el número doce la lista de coches encuestados en los últimos tres años por nuestra revista. Hay pues toda una larga lista de modelos con los que lo podríamos comparar. Pues bien, el Renault 5, es un coche que mantiene el tipo perfectamente. No destaca en cuestiones puntuales y eso se convierte en su punto fuerte dentro de la balanza, en un perfecto equilibrio entre los muchísimos factores que constituyen el cuaderno de cargas de cualquier constructor de automóviles. Su sucesor, el Renault Clio, está ahí, recogiendo una brillante antorcha, y asumiendo una gran responsabilidad. Ser el sustituto del Supercinco supone todo un desafío. ○

José María Cernuda

FICHA TECNICA

UNIVERSO.- Usuarios de Renault Super 5 comprado nuevo antes de 1989 **MUESTRA.-** 278 entrevistas, realizadas en Madrid, Barcelona, Valencia, Bilbao, Sevilla y Gijón **METODOLOGIA.-**Entrevista personal mediante cuestionario semiestructurado. **FECHA DE CAMPO.-**Del 11 al 15 de septiembre de 1989. **MARGEN DE ERROR.-** Más, menos 5.8 por ciento, con un nivel de confianza del 95.5 por ciento en el caso más desfavorable de una probabilidad 50/50 **REALIZACION.-** ECO Consulting, SA, miembro de Anemmo, en exclusiva para Motor 16.



NUEVO FIESTA TURBO

LA SUPREMACIA DE LA TURBOINYECCION

133 CV. de 0 a 100 EN 8,2 SEGS.

El nuevo Fiesta Turbo es la culminación de uno de los proyectos más ambiciosos desarrollados por FORD.

Deportivo puro. Sin concesiones.

Sus llantas exclusivas, de aleación ligera, calzadas con neumáticos de 185/55 VR 14, sus asientos Recaro, el volante deportivo en piel, e incluso su agresivo perfil, quedan casi eclipsados cuando se pone en marcha su prodigioso motor de 133 CV, con turbo compresor Garrett T2, con intercooler e inyección electrónica multipunto, capaz de producir un movimiento de translación fulgurante, para alcanzar los 205 Km/h.

Si quiere lograr la supremacía absoluta, póngase a los mandos del Nuevo Fiesta Turbo y... arranque.

Ford

FIESTA TODO UN FORD

REBAJA DEL IVA

HACIENDA SE LO PIENSA

«En Hacienda están más receptivos». Esta frase recorre los despachos de fabricantes y vendedores de automóviles después de que desde el sector se haya planteado una ofensiva final en toda regla contra el actual tipo de IVA, el incrementado del 33 por ciento, al que se le acusa de ser uno de los principales responsables de la crisis del mercado.

DESPUES de cuatro años de tiras y aflojas, la actitud de los responsables del Ministerio de Economía y Hacienda en cuanto al tratamiento fiscal al automóvil parece haber entrado en una senda mucho más sensata y ya se ha comenzado a pensar en bajar los tipos impositivos. Y es que la evolución última del sector de automoción, muy castigado por la restrictiva política monetaria puesta en marcha por el Gobierno y por los últimos acontecimientos internacionales que se reflejan día a día en el precio de los combustibles, ha llegado a tales extremos que ha propiciado ese cambio aparente de actitud en las autoridades fiscales hacia un sector que hasta ahora sólo ha sido, desde su punto de vista, la «gallina de los huevos de oro».

En efecto, tras cinco años de resultados realmente espléndidos, las ventas de automóviles en el mercado doméstico han iniciado una nueva fase de deterioro propiciada no sólo por la fulgurante subida del precio de los productos petrolíferos, que ha agudizado la recesión experimentada en el mercado desde noviembre último tras las medidas monetarias de julio de 1989, y que podría agravarse aún más con el ajuste que anuncia el Gobierno de cara al próximo ejercicio.

Las cifras cantan: según estimaciones de la patronal Anfac, la facturación global del sector en el año actual se reducirá en torno a los 150.000 millones de pesetas respecto al ejercicio pasado, cifrándose en un 10 por ciento (unos 120.000 coches) la caida de las ventas en el mercado doméstico, el doble de lo que se había previsto para 1990. Pese a que la fuerte recesión de las ventas interiores (un 7,5 por ciento hasta agosto) no ha tenido repercusiones sobre la producción debido a que las exportaciones están creciendo en torno a un 17 por ciento, la previsión para septiembre con una probable caida del 25 por ciento, ha encendido la «alarma roja» en todos los estamentos del sector.

La respuesta no se ha hecho esperar. El sector se ha movilizado y con él otros estamentos de la vida pública como son los partidos políticos. El senador del Partido Popular, Juan José Unceta, se ha dirigido al Gobierno preguntando sobre el gravámen del 33 por ciento del IVA al automóvil, escrito en el que señala la preocupación por el hecho de que esta industria «está comenzado a sufrir bajadas en la producción, regularizaciones de empleo y rescisiones de contratos eventuales, algo altamente grave para la situación laboral de nuestro país si tenemos en cuenta que el sector, con sus derivados y servicios, cubre un cupo laboral equivalente superior a los dos millones de empleos».

La posibilidad de que las ventas hayan caido un 25 por ciento en septiembre ha encendido la «alarma roja».

Añade Unceta que el automóvil en España está muy gravado para el comprador, «situación discriminatoria frente al de la Comunidad Europea» y destaca que en Alemania la diferencia es de 20 puntos y en el resto de los países comunitarios, de 13 puntos. Concluye Unceta manifestando que el Gobierno debería cubrir esta deficiencia y mejorar las condiciones del mercado, analizando la baja del actual 33 por ciento de IVA, inquiriendo al Gobierno qué previsiones tiene respecto a este impuesto para 1993.

En línea similiar se han manifestado asociaciones sectoriales como Ganvam y, sobre todo Anfac, la principal afectada por esta situación, quien no se ha recatado de anunciar la posibilidad de que este panorama suponga una caida de las inversiones productivas.

La petición mas clara y definitiva de los fabricantes de automóviles realizada al Gobierno pasa en primer lugar porque la repersusión del alza de los precios del crudo sobre los precios de las gasolinas sea estricta y tenga no sólo en cuenta la variable del coste del petróleo, sino también las variaciones de la cotización del dólar respecto a la peseta. Así mismo, y como medida prioritaria, se ha propuesto que el exceso de recaudación fiscal que el Estado va a obtener por la venta de las gasolinas derivada de la subida de los precios repercuta en el sector de automoción a través de una rebaja del tipo de IVA de forma similar a lo hecho en Francia.

Como se recordará, en el país vecino se emprendió hace poco tiempo una política de ayuda al sector de automoción basada esencialmente en la rebaja del tipo de IVA, coadyuvándose al mismo tiempo a acercar esos tipos impositivos a la media europea y de cara al proyecto de Mercado Unico. Los distintos Ejecutivos galos rebajaron desde el 35 al 28 por ciento ese tipo en una primera tacada, que fue seguida después por otra hasta situarlo en el 25 por ciento actual. Ahora, las propuestas para el próximo año prevén una rebaja hasta el 22 por ciento con un claro objetivo, según el ministro francés de Economía, Pierre Beregovoy: «Contener la inflación y prestar un apoyo sensible a un sector industrial particularmente rico en mano de obra y que juega un importante papel como motor de crecimiento de la economía».

Independientemente de estos criterios, hay razones objetivas para pensar que la tan esperada rebaja del tipo de IVA a los automóviles está relativamente cerca aunque de momento no hay nada en firme. Desde el sector se barajan tres argumentos para solicitar de manera clara y taxativa esa rebaja:

1.-Las claras **dificultades** que está atravesando el **mercado** respecto a otros sectores. El **ajuste** parece que está dedicado sólo al automóvil. Las **exportaciones** son ➤

RETOQUE DEL IVA
No se ha pensado aún en cuanto quedaría ni la fecha. El sector teme que se originen falsas expectativas a corto plazo.

cada día mas difíciles y las perspectivas son malas para la producción y el empleo.
2.-Nos estamos acercando a **1992** y pese a las dificultades que encuentra el **Mercado Unico** es necesario armonizar gradualmente los tipos impositivos. De no hacerlo así el **«shock»** tendría repercusiones impredecibles.
3.-El **agravio** histórico de un tipo tan alto para el automóvil, que sigue recordando el fenecido **Impuesto sobre el Lujo.**

Con estos tres argumentos se han presentado los responsables del sector en el Ministerio de Economía y, por primera vez, han entablado conversación -que no negociación- y han encontrado una cierta receptividad que antes no existía. Fuentes solventes del sector afirmaban a MOTOR 16 que la rebaja del IVA «es mas posible ahora que en otras ocasiones que se ha pedido. Ahora bien, esto no es algo que se decida de un día para otro y las fechas y plazos que se han comentado en algun sitio -se ha hablado de una bajada al 26 por ciento en breve plazo- son meras especulaciones». En este sentido se destaca el peligro de que se originen expectativas de rebaja a medio plazo y las ventas sufran un mayor correctivo en el momento actual.

En el Ministerio de Economía se confirmaban a esta revista los contactos citados pero por razones de política general del Departamento se rechazaban las explicaciones. «Retocar cualquier tipo impositivo supone mover todo el esquema y no sólo el de un sector concreto. Pero efectivamente existe esa actitud de reformar el IVA para algunos productos, entre ellos los automóviles».

VENTAS EN PICADO
Pueden caer más de 10 puntos este año.

Sea como fuere, algo se mueve en Hacienda. En el borrador del proyecto de la Ley de Presupuestos Generales del Estado para el próximo año se contempla una subida de cinco pesetas del impuesto especial que grava las gasolinas (ver MOTOR 16 núm. 362) que viene a compensar lo que deja de recaudar la Administración central al desaparecer la Renta del Monopolio tras la liberalización del mercado. También se apunta que esa subida (cinco pesetas-litro a primeros de enero si se aprueba la Ley) compensaría una rebaja del tipo actual del IVA. Es decir que, comidos por servidos, el caso es estrujar al coche y/o su uso.

Raúl R. Sáez

Cada día hay más argumentos para adecuar el tipo de IVA a lo que se estila en la CE.

ESTA SEMANA

CATALUÑA: UN DIA SIN ACCIDENTES

El próximo día 7 de octubre ha sido escogido en Cataluña como el «Día Sin Accidentes», y la mayoría de las entidades del sector se han unido a ella para promover una concienciación en la que tanto conductores como peatones hagan público manifiesto de su apoyo al proyecto. A tal efecto se lanza un llamamiento para que ese día los usuarios de la vía pública lo manifiesten de modo bien explícito: colocando de forma bien visible en el exterior del vehículo o atado al brazo en el caso de motoristas o peatones, un pañuelo o un tejido blanco. Es una señal de tregua en una guerra que se cobra muchas vidas.

Y es que en las carreteras y ciudades de Cataluña se registran 1.300 muertos al año por accidente de tráfico. Uno de cada 800 jóvenes pierde la vida con un coche o una moto y una de cada 5.000 personas también fallece del mismo modo brutal e injusto. Eso significa dejar en el asfalto, entre hierros retorcidos y humeantes, nada menos que 50.000 años de vida cada 365 días. El hacerlos bajar es una de las prioridades de los gobiernos y en Cataluña esta labor está encomendada a la Gerencia de Seguridad Vial de la Generalidad.

«Nosotros queremos hablar más que nada de tendencias y no de números concretos», señala Josep Lluis Pedragosa, gerente de Seguridad Vial de Cataluña, para quién el descenso del número de accidentes es objetivo prioritario. «Nos hemos propuesto ahorrar 200 muertos en el cuatrienio 1989-1992 y ese es un objetivo que estamos en condiciones de cumplir. El incremento de fallecidos entre 1987 y 1988 fue de un 23 por ciento, mientras que el registrado entre 1988 y 1989 ha sido de un 4 por ciento. En 1990 hemos logrado estabilizar la tendencia a un crecimiento cero lo cual ya nos satisface porque el disminuirla tal vez sería pedir demasiado». Para Pedragrosa «los 90 han de ser los años de la amnistía, los años en los que se invierta la tendencia de muertos y en esta óptica se inscribe la Campaña de Bandera Blanca".

Esta jornada marca la conclusión de la Semana de Seguridad Viaria en la que se aprobará el Plan

J.L. Pedragosa

Catalán de 1991 que consta de cuatro puntos principales: rebajar a 0,5 el grado del alcoholemia, participar en el Plan Nacional de Seguridad Vial, normalizar las señales para evitar criterios distintos y regular las zonas en que los viandantes tienen prioridad sobre el automóvil. Trás el éxito de las campañas del casco y el alcohol seguirán otras como la del uso del cinturón y el auto-control.

José Luis Aznar

Buscamos a alguien excepcional para darle un premio a la excepción.

Buscamos de entre muchos, esos pocos que saben sacarle a la vida lo mejor que la vida puede dar. Esos pocos que hacen de su profesión un hobby, o del hobby una profesión. Esos pocos que son felices con lo que hacen y que probablemente, lo que hacen, hace feliz a los demás.

Esa clase de gente, siempre excepcional, merece un premio a la excepción: 5 Millones para él por ser como es y 1 Millón para ti por verle como le ves.

Si conoces a alguien así, hombre o mujer, mándanos su perfil, edad, teléfono, hobbies... al Apartado de Correos 222 de Madrid, o si lo prefieres, para ampliar información, llama al teléfono:

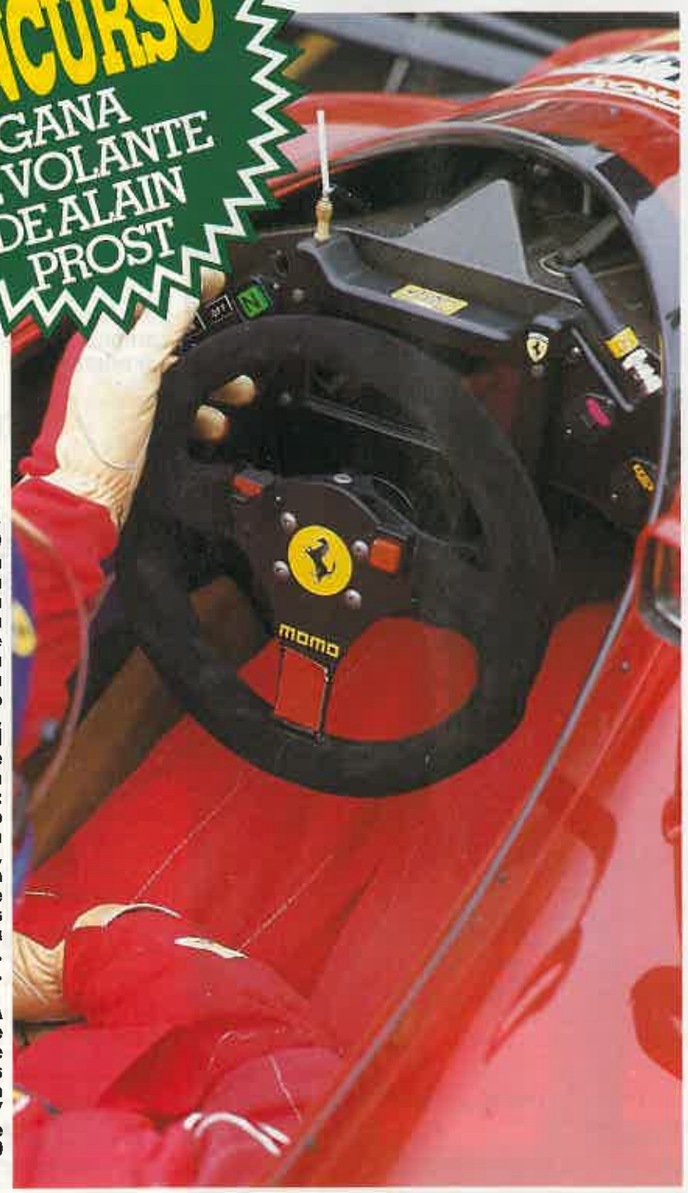
900/10 19 92

CON MOTOR 16

Al volante

ESTA SEMANA, MOTOR 16 LE PROPONE UN JUEGO APASIONANTE. DEMUESTRE SUS CONOCIMIENTOS SOBRE EL MUNDO DEL AUTOMOVIL Y GANE EL VOLANTE DE ALAIN PROST. NADIE MAS QUE USTED VA A TENER EN SU CASA ESTE TROFEO: EL AUTENTICO VOLANTE DEL FERRARI 641/2 CON EL QUE PROST CONSIGUIO EN BRASIL SU PRIMERA VICTORIA CON FERRARI.

CONCURSO
GANA EL VOLANTE DE ALAIN PROST



① ¿Qué motor de Fórmula 1 ganó un Gran Premio en su primera participación?
- A) Ferrari
- B) Honda
- C) Cosworth

② ¿A qué piloto se le bautizó con el apodo de «Gaucho Triste»?
- A) Juan Manuel Fangio
- B) Carlos Pace
- C) Carlos Reuteman

③ ¿Qué piloto tuvo una mujer llamada Sylvia?
- A) Gilles Villeneuve
- B) Nelson Piquet
- C) Keke Rosberg

④ ¿Cuál ha sido la residencia habitual de Mario Andretti?
- A) Dallas
- B) Nazaret
- C) San Diego

⑤ Los ministros españoles, al menos la mayoría, viajan en Mystere o en sus nuevos coches blindados. ¿Sabría decirnos de qué marca son?
- A) Mercedes Benz
- B) Opel
- C) Audi

⑥ ¿A qué trabajo se dedicaba Ron Dennis en sus comienzos?
- A) Mecánico
- B) Director técnico
- C) Organizador

⑦ ¿Quién diseñó el motor Ferrari 037?
- A) Mauro Forghieri
- B) Paolo Massai
- C) Franco Renzetti

⑧ En los últimos compases de un Gran Premio, Alain Prost perdía el control de su coche cuando seguía a Michele Alboreto. ¿Dónde fue?
- A) Monza
- B) Nurburgring
- C) Brands Hatch

⑨ ¿Cuántos cilindros tenía el motor turboalimentado Hart 415 T?
- A) Cuatro
- B) Seis
- C) Ocho

⑯ Un ingeniero español, Wifredo Ricart, participó activamente en el diseño y construcción de un cohe de carreras de los años 30. ¿De qué marca?
- A) Auto Unión
- B) Alfa Romeo
- C) Mercedes Benz

- B) Vendedor de coches
- C) Negocios inmobiliarios

㉔ ¿Qué constructor de Fórmula 1 dijo la célebre frase: «Soy el fruto de la imaginación de los periodistas»?
- A) Enzo Ferrari
- B) Colin Chapman
- C) Ettore Bugatti

BASES

Marque con una «X» la casilla perteneciente a la respuesta que usted crea correcta. Una vez completado el cuestionario, envíe el original (no se admiten fotocopias) a: «Concurso Volante Alain Prost», Redacción Motor 16, Calle Hermanos García Noblejas 41. 28037, Madrid.

NOTA
La fecha tope de admisión de cuestionarios para entrar en concurso es el 17 de octubre de 1990

Observación: Podrán participar en este concurso todas aquellas personas que lo deseen excepto trabajadores del Grupo 16 y familiares.

"OCU-Compra Maestra" le da la bienvenida y
le ofrece

Una agenda de bolsillo,
tarjeta de suscriptor.

En el anverso:
una agenda multifuncional: listín telefónico, calculadora, reloj y alarma.

Características:
● Listín telefónico: para recordarle rápida y fácilmente los números de teléfono. ● Almacena en la memoria mensajes cortos. ● Memorización de datos: precios, factores de conversión, etc. para poder utilizarlos directamente en los cálculos. ● Alarma: hora y fecha con *bip* sonoro y aparición en pantalla de las citas. ● Código secreto: para proteger sus informaciones. ● Calculadora: 8 dígitos, 4 funciones. ● Control de la memoria: para comprobar cuánta memoria sigue utilizable. ● Apagado automático: para ahorrar las pilas.

En el reverso:
su tarjeta de suscriptor.

3 meses gratis a prueba,
las revistas "OCU-Compra Maestra" y "Dinero y Derechos".

Vea cuanto antes cómo puede beneficiarse de esta oferta especial y de la garantía de satisfacción...

La oportunidad de elegir mejor, de comprar mejor, de invertir mejor.

Descubra hoy mismo 2 revistas excepcionales.

Una le ayudará a comprar mejor y más barato; la otra le permitirá administrar mejor el presupuesto familiar, realizar inversiones más acertadas y pagar menos impuestos.

3 MESES GRATIS A PRUEBA

Aproveche sus consejos prácticos y rentables gratuitamente durante 3 meses.

Tras este trimestre gratis a prueba, si lo desea, se convertirá automáticamente en un suscriptor privilegiado: por 885 ptas trimestrales (sólo 295 ptas al mes), se beneficiará de las valiosas informaciones de nuestras revistas.

Además, como regalo de bienvenida, recibirá gratuitamente su tarjeta de suscriptor-agenda de bolsillo.

Además de otras muchas posibilidades, podrá memorizar en ella números de teléfono útiles y calcular los ahorros que realizará gracias a nuestros consejos.

2 Revistas para vivir mejor y ahorrar

OCU-COMPRA MAESTRA:

Una información objetiva sobre todos los productos que compra.

Como consumidor, tiene que tomar mil y una decisiones relacionadas con las pequeñas y las grandes compras.

Para esto la revista "OCU-Compra Maestra" le será muy útil. Le servirá para comprar mejor y más barato, para proteger su salud y la de su familia y ahorrar al máximo.

Mes a mes, encontrará resultados de análisis comparativos de productos y servicios, artículos y encuestas sobre asuntos de un interés inmediato y concreto.

Gracias a su postura neutral, por la que velamos desde un principio, la revista "OCU-Compra Maestra" le puede decir, con imparcialidad total, cuál es la mejor lavadora, el mejor champú, frigorífico, cadena estéreo, etc. El producto que mejor relación calidad-precio ofrece se lleva el título de "Compra Maestra".

Siguiendo nuestros consejos, miles de consumidores se ahorran efectivamente miles de pesetas. Incluso cuando las compras implican cantidades relativamente pequeñas, al fin y al cabo, salen ganando mucho.

DINERO Y DERECHOS:

La revista imprescindible para conocer mejor sus derechos y administrar mejor su dinero.

Un seguro mal elegido o un conocimiento insuficiente de sus derechos pueden costarle muy caro.

"Dinero y Derechos" le dará respuesta a innumerables preguntas: ¿Cuáles son mis derechos con respecto al taller de reparaciones de coches? ¿Qué plan de jubilación elegir? ¿Dónde contratar el crédito hipotecario más ventajoso? ¿Cuáles son las obligaciones que combinan una renta atractiva con un riesgo limitado? ¿Cómo sacar provecho de mi declaración a Hacienda? ¿Es responsable de sus errores el banco? etc.

Con "Dinero y Derechos" sabrá cómo debe actuar. Cuatro veces al año, nuestros especialistas financieros y jurídicos le dan un sinnúmero de consejos prácticos para resolver sus problemas, limitar sus riesgos y hacer que su ahorro le produzca un rendimiento óptimo. Como conclusión de los estudios detallados y de fácil comprensión, le orientamos hacia una "Mejor Elección" o una "Mejor Vía".

Para beneficiarse de esta oferta especial a prueba, rellene, desprenda y remítanos el cupón de suscripción adjunto.

Déjese convencer por estos ejemplos sacados de números ya publicados...

Lectores de CD

Diferencias de precios entre varias tiendas para el mismo modelo. Eligiendo bien el lugar de la compra, puede ahorrar hasta 24.000 ptas, para el mismo aparato.

Neumáticos

Por 10.000 ptas puede adquirir un neumático que resiste 50.000 km u otro que dura 30.000 km ¿Cuál prefiere?

Certificados-oro

¿Cómo invertir 1.000.000 de ptas. en oro? Para que no caiga sobre nosotros el efecto devastador del I.V.A. (tipo incrementado 33 %) en la adquisición del oro, aconsejamos invertir en certificados-oro (títulos indexados a la cotización del oro en Londres). El ahorro fiscal es de 330.000 ptas.

Vino tinto de Valdepeñas

Nuestros catadores profesionales seleccionaron para usted un excelente tinto de 158 ptas (precio medio por litro). Por un vino que acaricia menos su paladar, se paga hasta un 70 % más.

Cámaras compactas

¿Por qué comprar una cámara de fotos compacta por 43.000 ptas... cuando se pueden encontrar cámaras de calidad cuando menos equivalente por tan sólo 26.000 ptas? Su ahorro: 17.000 ptas.

Cuentas ahorro-vivienda

Si aportamos todos los años 1.000.000 de pesetas a la cuenta de ahorro-vivienda designada como MAESTRA, al finalizar el cuarto año tendremos 354.361 ptas más que si lo hubiéramos depositado en otra cuenta.

Sondeo en los supermercados

La visita a 100 supermercados españoles: en la misma ciudad puede haber una diferencia de precio de hasta el 45% en un carrito lleno con los mismos productos.

GARANTIA DE SATISFACCION

Si transcurridos los 3 meses gratuitos, las revistas "OCU-Compra Maestra" y "Dinero y Derechos" no respondieran totalmente a sus deseos, puede interrumpir en cualquier momento su suscripción, simplemente indicándolo por carta.

Virginia Flores

El Redactor Jefe

Este cupón le da derecho a 3 meses de suscripción a prueba y, como regalo, a una tarjeta de suscriptor-agenda de bolsillo.

CUPON DE SUSCRIPCION

Sí, deseo recibir las revistas "OCU-Compra Maestra" y "Dinero y Derechos" **gratuitamente durante 3 meses.** Para ello, relleno el impreso de domiciliación adjunto; de este modo, podré recibir, **sin interrupción alguna,** también los números siguientes en caso de querer prolongar mi suscripción después de este trimestre gratis. En caso contrario, se lo comunicaré por escrito, a más tardar 15 días antes del vencimiento de los 3 meses gratuitos, y no les deberé nada. Si decido que me envíen los números siguientes, no debo hacer nada: se renovará automáticamente mi suscripción por 885 Ptas trimestrales, importe que será cargado directamente en mi cuenta.

NOMBRE _____

APELLIDOS _____

DIRECCIÓN _____

_____ Nº _____ PISO _____

C.P. _____ LOCALIDAD _____

DOMICILIACION BANCARIA

Muy Sres míos:

Les ruego que con cargo a mi cuenta ☐ o libreta ☐ nº _____ atiendan hasta nuevo aviso los recibos que les sean presentados por OCU-Compra Maestra (Editorial EDOCUSA).

Banco o Caja de Ahorros _____ Ag. nº _____

Dirección del banco: c/ _____

_____ Nº _____

C.P. _____ Población _____

Provincia _____

EL TITULAR _____

FECHA .. /.. /90 FIRMA _____

10 90/A

BASES

Marque con una «X» la casilla perteneciente a la respuesta que usted crea correcta. Una vez completado el cuestionario, envíe el original (no se admiten fotocopias) a: «Concurso Volante Alain Prost», Redacción Motor 16, Calle Hermanos García Noblejas 41. 28037, Madrid.

NOTA

La fecha tope de admisión de cuestionarios para entrar en concurso es el 17 de octubre de 1990

☐ B) Nurburgring
☐ C) Brands Hatch

⑨ ¿Cuántos cilindros tenía el motor turboalimentado Hart 415 T?

☐ A) Cuatro
☐ B) Seis
☐ C) Ocho

⑯ Un ingeniero español, Wifredo Ricart, participó activamente en el diseño y construcción de un coche de carreras de los años 30. ¿De qué marca?

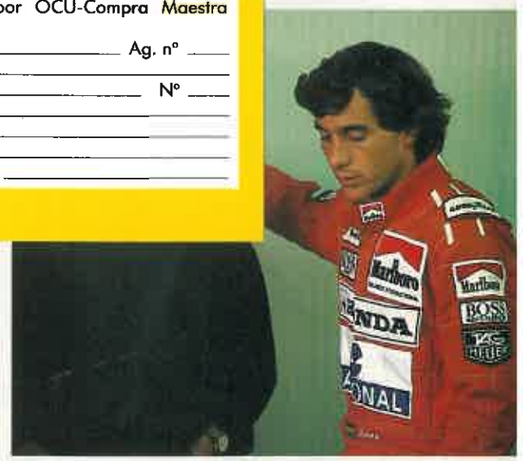
☐ A) Auto Unión
☐ B) Alfa Romeo
☐ C) Mercedes Benz

☐ B) Vendedor de coches
☐ C) Negocios inmobiliarios

㉔ ¿Qué constructor de Fórmula 1 dijo la célebre frase: «Soy el fruto de la imaginación de los periodistas»?

☐ A) Enzo Ferrari
☐ B) Colin Chapman
☐ C) Ettore Bugatti

Observación: Podrán participar en este concurso todas aquellas personas que lo deseen excepto trabajadores del Grupo 16 y familiares.



Desprenda, rellene y remítanos el cupón de suscripción adjunto y recibirá...

1. Su Tarjeta de Suscriptor-Agenda de Bolsillo.

Con su memoria de 2000 caracteres y su pantalla digital de 20 signos, le servirá de repertorio telefónico, reloj, calculadora, organizador con alarma sonora para recordarle sus citas, etc. Por su formato de tarjeta de crédito le será muy fácil de utilizar.

2. Tres meses de suscripción GRATIS.

Gracias a esta oferta a prueba recibirá gratuitamente 4 revistas: los 3 próximos números de "OCU-Compra Maestra" y el próximo de "Dinero y Derechos".

4 NUMEROS GRATIS OCU Compra Maestra

264

NO NECESITA SELLO A FRANQUEAR EN DESTINO

OCU-Compra Maestra
APARTADO Nº 905 F.D.
28080 MADRID

RESPUESTA COMERCIAL
Autorización n.º
8131 B.O.C. y T. n.º35 de 4/5/90

SUS CINCO GARANTIAS DE INFORMACION FIABLE Y OBJETIVA

1 COMPRAMOS SIN IDENTIFICARNOS
Un equipo de colaboradores anónimos compra los artículos en el comercio minorista. Se encomienda el estudio, el análisis y la comparación de estos productos a laboratorios independientes.

2 TOTAL INDEPENDENCIA
Los suscriptores constituyen nuestra única fuente de ingresos. No recibimos subvenciones de ningún grupo político o ideológico.

3 MARCAS DE LOS ARTICULOS ANALIZADOS
Frigoríficos, lectores de compact-discs o alimentos para bébés... en cada análisis comparamos marcas, modelos y precios, y señalamos los productos que mejor relación calidad-precio ofrecen.

4 NINGUNA PUBLICIDAD
Al aceptar publicidad, nos sentiríamos dependientes de las empresas. Aun más, para no manchar nuestra reputación de independencia, prohibimos la utilización con fines comerciales de los análisis y estudios que publicamos.

5 COOPERACION EN EL AMBITO EUROPEO
Los análisis resultan caros, por eso trabajamos con otras organizaciones de consumidores europeas para llevar a cabo más análisis y de este modo, que salga Vd. ganando.

BASES

Marque con una «X» la casilla perteneciente a la respuesta que usted crea correcta. Una vez completado el cuestionario, envíe el original (no se admiten fotocopias) a: «Concurso Volante Alain Prost», Redacción Motor 16, Calle Hermanos García Noblejas 41. 28037, Madrid.

NOTA
La fecha tope de admisión de cuestionarios para entrar en concurso es el 17 de octubre de 1990

B) Nurburgring
C) Brands Hatch

⑨ ¿Cuántos cilindros tenía el motor turboalimentado Hart 415 T?
- A) Cuatro
- B) Seis
- C) Ocho

⑩ La matrícula española de números negros sobre fondo blanco, ha sido recomendada por la CEE por su facilidad de lectura. Esta clarividencia la tuvieron los legisladores españoles en el año...
- A) 1939
- B) 1907
- C) 1931

⑪ ¿En qué circuito logró Teo Fabi su primera «Pole Position»?
- A) Monza
- B) Nurburgring
- C) Spa

⑫ ¿En qué localidad del Japón fabrica Honda sus motores de Fórmula 1?
- A) Tokio
- B) Hamamatsu
- C) Wako

⑬ ¿Quién fue el fabricante de motores que realizó un monoplaza con tracción a las cuatro ruedas?
- A) Ferguson
- B) Cosworth
- C) Repco Brabham

⑭ ¿Por qué llaman a Ken Tyrrell «el leñador»?
- A) Fue leñador
- B) Tuvo una serrería
- C) Su padre era comerciante de maderas

⑮ Un constructor y un piloto se denominaron con el apodo de «Dragón». ¿Quiénes fueron?
- A) Ferrari-Munari
- B) Chapman-Clark
- C) Brabham-Piquet

⑯ Un ingeniero español, Wifredo Ricart, participó activamente en el diseño y construcción de un cohe de carreras de los años 30. ¿De qué marca?
- A) Auto Unión
- B) Alfa Romeo
- C) Mercedes Benz

⑰ ¿Qué marca de turbocompresor utilizaba Ferrari en la segunda mitad de la temporada 87?
- A) K.K.K.
- B) I.H.I.
- C) Garrett

⑱ Un ex-piloto de Fórmula 1 se dedica en la actualidad a la cría de caballos pura sangre. ¿De quién se trata?
- A) Jackie Stewart
- B) Chris Amon
- C) Graham Hill

⑲ ¿Cuántos amortiguadores tiene el Tyrrell 019?
- A) Dos
- B) Tres
- C) Cuatro

⑳ ¿Sabría decirnos cuál de estos coches no posee o no ha poseido el Rey Juan Carlos?
- A) Renault 5 Turbo
- B) BMW M-3
- C) Volkswagen Escarabajo

㉑ ¿Qué taller especializado mecaniza los motores Renault?
- A) Messier
- B) Mecachrome
- C) Chambon

㉒ ¿En qué circuito durante la temporada de 1982, tuvo lugar un memorable «pique» entre Elio de Angelis y Keke Rosberg?
- A) Imola
- B) Zeltweg
- C) Paul Ricard

㉓ ¿A qué se dedicaba Bernnie Eclestone antes de entrar en la Fórmula 1?
- A) Agente de Bolsa
- B) Vendedor de coches
- C) Negocios inmobiliarios

㉔ ¿Qué constructor de Fórmula 1 dijo la célebre frase: «Soy el fruto de la imaginación de los periodistas»?
- A) Enzo Ferrari
- B) Colin Chapman
- C) Ettore Bugatti

㉕ ¿Con qué nombre se fabrican los coches de General Motors en Gran Bretaña?
- A) Vauxhall
- B) Bentley
- C) Austin

㉖ ¿En qué año se retiró Mike Costin, uno de los fundadores de la Cosworth?
- A) 1981
- B) 1977
- C) 1990

㉗ ¿Cómo se llamaba el Lotus con el que Jim Clark ganó su primer Gran Premio?
- A) Lotus 45
- B) Lotus 017
- C) Lotus 25

㉘ ¿Qué piloto ganó el último título Mundial para la escudería Ferrari?
- A) Niki Lauda
- B) Jody Scheckter
- C) Mario Andretti

㉙ ¿Qué coche fue bautizado como «Pico de Pato»?
- A) Lotus 100
- B) Ferrari 639
- C) McLaren MP 4/4

㉚ ¿Qué escudería tenía un osito como emblema?
- A) Hesketh
- B) ATS
- C) Copersucar

Observación: Podrán participar en este concurso todas aquellas personas que lo deseen excepto trabajadores del Grupo 16 y familiares.

PRUEBA
Motor 16

VW POLO GT CONTRA
FIAT UNO 70 SXI, FORD FIESTA 1.4CLX
Y RENAULT CLIO 1.4 RT

PEQUEÑA REVOLUCION

VIRTUDES

- Comportamiento
- Prestaciones
- Consumos

VW POLO GT
PRECIO ESTIMADO 1.455.000

- Habitabilidad
- Equipamiento
- Sólo carrocería de tres puertas

DEFECTOS

VIRTUDES

- Calidad de acabado
- Habitabilidad buenísima
- Consumo

FIAT UNO IE SX
PRECIO: 1.467.869 PTAS.

- Manejo del cambio
- Prestaciones
- Suspensión blanda

DEFECTOS

VIRTUDES

- Calidad de acabado
- Precio final
- Espacio trasero

FORD FIESTA 1.4 CLX
PRECIO: 1.369.489 PTAS.

- Prestaciones pobres
- Comportamiento mediocre
- Dirección lenta

DEFECTOS

VIRTUDES

- Equilibrio general
- Calidad de acabado
- Comportamiento

RENAULT CLIO 1.4 RT
PRECIO: 1.473.318 PTAS.

- Peso elevado
- Recuperaciones
- Dirección pesada

DEFECTOS

Lo único pequeño en esta revolución son los coches. Todo lo demás se hace a gran escala: inversiones, proyectos, campañas de publicidad. En unas semanas prácticamente todas las marcas habrán procedido a la renovación de sus pequeños modelos, los más populares y económicos, los que más se venden. Hoy, en esta comparativa, los últimos en llegar, los escapados.

SOBRE RAILES
El nuevo Polo es aún más estable. Se ha aumentado el compromiso entre comodidad y estabilidad.

PARA LA FAMILIA
Es el más habitable, aunque no cuente con la carrocería más aerodinámica.

POCO a poco el segmento de los utilitarios se va renovando. A veces como en el caso del Renault Clio, el modelo antiguo se sustituye por un producto totalmente nuevo que incluye hasta cambio de nombre. En otras ocasiones, caso de los otros tres modelos de nuestra prueba comparativa, los cambios no llegan a ser tan drásticos aunque a veces supongan una gran inversión de dinero por parte del fabricante. Lo que sí está claro es que los últimos en llegar, caso de estos cuatro modelos, son los que cuentan con mayor ventaja frente al resto. No obstante la revolución en este segmento hace meses que comenzó y por supuesto no termina aquí. Opel, Peugeot, Rover, entre otras tienen ya definidos nuevos modelos y llamativos lavados de cara.

El Volkswagen Polo ha sido el último en llegar a un segmento reactivado por la reciente presentación del Clio, un coche bien hecho que, apoyado por una fuerte inversión publicitaria, comienza a verse habitualmente por la calle.

El Polo GT Inyección ha mejorado en aerodinámica y también en comodidad de marcha, aspecto en el que adolecía de una suspensión demasiado firme e incómoda para los pasajeros. Ahora los muelles delanteros se han endurecido un 40 por ciento y los traseros al contrario son algo más blandos pero combinados con un eje posterior reforzado. El resultado es un coche muy estable y no tan incómodo como el anterior.

En este difícil compromiso para con los ocupantes manteniendo un aceptable nivel de estabilidad, se puede decir que el Polo ha conseguido un equilibrio óptimo aunque le sigue de cerca el nuevo Clio que gana muchos enteros respecto al Supercinco, pero queda algo penalizado por su mayor peso (hay una diferencia con el Polo de 65 kilos). Por detrás, Uno y Fiesta algo más descolgados por culpa de unas suspensiones suaves que obligan a levantar el pie y realizar una conducción más relajada en terreno virado.

Resulta curioso que un coche alemán cuente con unos desarrollos más cortos que uno francés o italiano. En el caso del Polo GT esto ocurre con unas atractivas consecuencias: es el que más anda y el que menos consume. Desde luego estamos ante un motorcito de tan sólo 1.3 litros, pero sube de vueltas con una alegría increíble a lo que hay que sumar su poco peso y los acertados desarrollos.

En consumo es el otro modelo dotado de inyección, el Uno, el que sigue al Volkswagen con unas cifras muy atractivas.

Clio y Fiesta consumen algo más, y es que los carburadores no perdonan las alegrías con el acelerador.

Pero en estos pequeños utilitarios hay algo tan importante o más que la estabilidad, las prestaciones o el consumo y es la habitabilidad.

La lucha de los fabricantes por conseguir el mayor espacio dentro del habitáculo es inevitable ya que el público español exige y aprovecha hasta el último centímetro.

El mejor trabajo es sin duda el realizado en el Uno. No es el más ancho ni el más largo, aunque sí el más alto y el de líneas más cuadradas. A pesar de ello los pasajeros viajan más holgados sobre todo en las plazas traseras.

EQUILIBRIO
Con él se puede circular muy deprisa sin que los ocupantes sufran las consecuencias. La dirección en parado es dura.

VA DE FIESTA
Su línea fue de las primeras con formas redondeadas. La versión tres puertas es más atractiva.

FICHA TECNICA

	POLO GT	UNO 70 SXI	FIESTA 1.4 CLX	CLIO 1.4 RT
MOTOR				
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c c)	1 272	1.372	1.392	1 390
Arbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza	1 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyec electrónica	Carburador	Carburador doble
Compresión	10,0 a 1	9,2 a 1	9,5 a 1	9,5 1
Potencia máxima / r p m	80 CV(57 Kw)/6 100	72CV(53Kw)/6.000	75CV(55,2Kw)/5 600	80CV(57,5Kw)/5 750
Par máximo / r.p m	9,7 mkg(99 Nm)/3 600	11mkg(107Nm)/3 250	11,1mkg(108Nm)/4 000	11.1mkg(108Nm)/3 500
TRANSMISION				
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 vel.	Manual de 5 vel	Manual de 5 vel	Manual de 5 vel
Velocidad a 1 000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,4/12,3/17.5	6,8/13,0/19,9	8,0/13,3/19.9	7.5/13,6/21.0
Velocidad a 1 000 rpm 4ª/5ª	23.3/30,2	27,4/32,1	26,8/33,6	28,7/34,9
Embrague	Mando mecánico	Mando mecánico	Mando mecánico	Mando mecánico
DIRECCION				
Sistema	De cremallera	De cremallera	De cremallera	De cremallera
Vueltas de volante	3.5	4,0	4,2	3,8
Diámetro de giro (m)	10.0	9,4	9,8	10.2
FRENOS				
Delante	Discos	Discos	Discos	Discos
Detrás	Tambores	Tambores	Tambores	Tambores
Antibloqueo	No	No	Opcional	No
SUSPENSIONES				
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Eje torsional	Independiente	Eje torsional	Independiente
RUEDAS				
Llantas (pulgadas)	Chapa 5.5 X 13	Chapa 4,5 X 13	Chapa 4,5 X 13	Chapa 5 X 13
Neumáticos	165/65 SR 13	165/65 R 13	155/70 SR 13	165/65 TR 13
PESOS Y CAPACIDADES				
En orden de marcha (kg)	785	830	835	850
Capacidad del depósito de combus	42	42	42	43

PRESTACIONES

	POLO	UNO	FIESTA	CLIO
VELOCIDAD MAXIMA				
Km/h	175,4	163	167	169
ACELERACION				
400 m. salida parada (seg.)	17,4	19,0	19,3	17,7
1 000 m. salida parada (seg)	32.4	35,7	35.8	33,2
0-100 km/h (seg)	10,5	13.7	14,5	11,8
Metros recorridos	176,2	229,8	243,3	198,0
RECUPERACION				
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	17.5	20,4	19,4	19.1
400 m desde 40 km/h en V (seg.)	19.6	21,6	21,5	21,2
1.000 m desde 40 km/h en IV (seg.)	32,8	38,0	37.0	36,2
1 000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	36,9	40 9	40,3	39,8
De 80 a 120 km/h en IV (seg)	9,5	14,3	14,2	15,6
Metros recorridos	270	406,4	403,5	443,3
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	14.3	18.9	18.7	22.6
Metros recorridos	401	529.9	524,3	633,7

FRENOS

	POLO	UNO	FIESTA	CLIO
DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)				
A 60 km/h	16,3	22,2	16,3	17,2
A 100 km/h	47,7	48,1	53,8	45.4
A 120 km/h	66,0	71,8	73,6	71,9

SONORIDAD

	POLO	UNO	FIESTA	CLIO
Al ralentí	57,1	51,0	45.9	44,3
A 60 km/h	62,7	66.7	67,8	65,9
A 90 km/h	67,1	68,4	69,9	68,6
A 120 km/h	75,5	70,5	72,7	71,9
A 140 km/h	73,5	72,5	77,8	72,8

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

EQUIPAMIENTO

	POLO	UNO	FIESTA	CLIO
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	NO	NO	NO
Faros antiniebla	OP	SI	NO	SI
Aire acondicionado	NO	NO	NO	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	NO	NO	NO
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO	NO	NO
Retrovisor regulable eléctr. (izda./dcha.)	N/N	N/N	N/N	N/N
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO	NO	SI
Elevalunas eléctricos (D/T)	N/-	S/-N	OP/N	S/N
Cierre centralizado	NO	SI	OP	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	OP	OP	SI
Asiento posterior divisible	NO	OP	SI	SI

MAS CUIDADOS
Es la tónica general en todo modelo nuevo. El más reciente, el Polo ha mejorado totalmente su cuadro de instrumentos ahora más alegre y completo.

También la capacidad del maletero se beneficia de esas formas menos aerodinámicas pero más efectivas a la hora de cargar el coche.

El Clio ha mejorado ligeramente respecto al cinco en capacidad de maletero y su habitabilidad en la parte delantera es mayor que en el resto de los modelos. No son cambios significativos pues el cinco contaba con unas buenas medidas interiores, sin embargo unos centímetros, por pocos que sean, en un espacio pequeño valen su peso en oro.

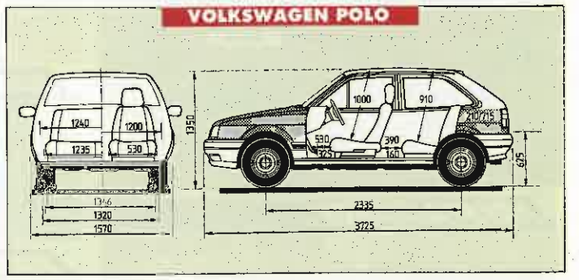
El nuevo Polo es más ancho y más largo, los nuevos paragolpes son los culpables de esta diferencia de medidas que no afecta para nada al habitáculo. El espacio interior sí se ha beneficiado del nuevo diseño del portón trasero y ahora los ocupantes de la parte de atras tienen algo más de sitio para «estirar» las piernas. También destaca por contar con una mayor altura al techo, algo que beneficia a los más altos que no tendrán ningún problema.

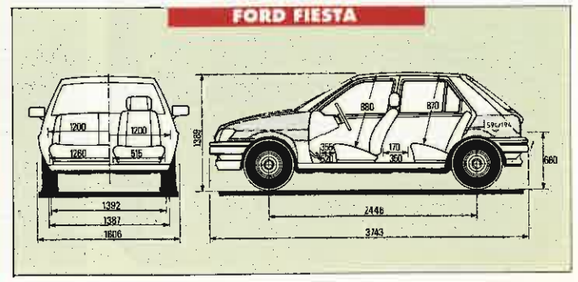
UN POLO PARA OLVIDARSE DE LA CRISIS

EN estos días en los que el precio de la gasolina preocupa a todo el mundo, da gusto hablar de coches que se conforman con poco combustible para moverse. En la prueba que nos ocupa vence con absoluta autoridad el nuevo Polo, incluso con el handicap de unos desarrollos cortos. Sin duda su menor peso junto con la utilización de inyección electrónica han conseguido las excelentes cifras de consumo.

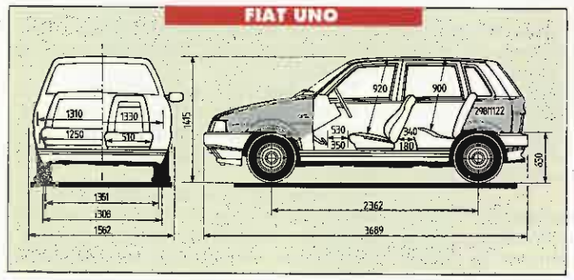
CONSUMOS

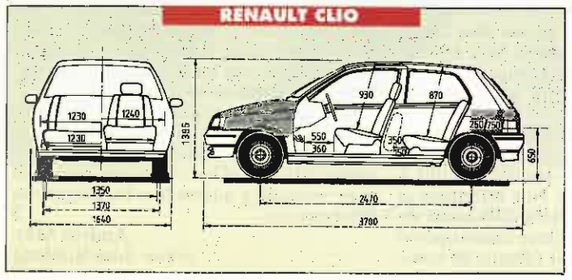
Datos en l/100 km	POLO	UNO	FIESTA	CLIO
CIUDAD				
A 26 km/h de promedio	7,1	7,4	9,2	8,9
CARRETERA				
A 90 km/h de crucero	5,4	5,6	6,9	6,1
En conducción rápida	9,2	10,7	12,1	9,0
AUTOPISTA				
A 120 km/h de crucero	7,7	7,9	10,8	7,9
A 140 km/h de crucero	9,1	9,0	11,7	8,8
CONSU. MED. PONDERADO				
Litros/100 km	6,6	6,9	8,7	8,0
AUTONOMIA MEDIA				
Kilómetros recorridos	630	550	432	487





Los asientos del Ford son más pequeños que los del resto, esto repercute en la sensación de amplitud que en él se respira. Se puede decir, en definitiva, que el espacio interior va a quedar totalmente supeditado a la línea exterior. Es difícil pues contar dentro de unas medidas normales con la carrocería más aerodinámica





15 VERSIONES PARA TODOS LOS GUSTOS

COINCIDIENDO con la presentación en Alemania de los nuevos Polo, los responsables de Volkswagen en nuestro país no desperdiciaban la ocasión de dar a conocer una gama, que en 1993 se producirá exclusivamente para todo el mundo en la fábrica de Pamplona.

Los nuevos Polo estarán en la calle a mediados de Octubre y sumarán en total 15 versiones. Se ofrecerán, como hasta ahora, tres tipos de carrocería: el Coupé y el de 2 volúmenes (mini break) con tres puertas, y el Classic de tres volúmenes y dos puertas. También se podrá elegir entre cuatro niveles de acabado: Fox, C, CL, y GT, y entre cuatro motorizaciones distintas entre las que destaca la desaparición del motor de 75 caballos en la versión GT y el aumento de cilindrada y caballos que afecta al ya conocido motor diesel , una mecánica que ahora cuenta con 1.395 centímetros cúbicos y 50 caballos y en la que se ha mejorado el par y las cifras de consumo. El motor más pequeño, el que desarrolla 45 caballos, también se ha repasado realizando en él ligeras modificaciones que permiten conseguir un consumo más aquilatado. Esto también se ha conseguido a base de alargar los desarrollos, maniobra que a la vez se ha realizado en el nuevo diesel.

La idea de Volkswagen es que el nuevo Polo deje de ser únicamente un coche urbano y funcional, se intenta pues potenciar determinados aspectos en los que flaqueaba. Además de las cerca de 1000 piezas nuevas que, según los responsables de la marca, lleva el nuevo Polo (nuevo tablero de instrumentos, paragolpes, línea, suspensiones, etcétera), ahora todos los modelos, incluidos los diesel, llevan cambio de cinco velocidades o faros halógenos y se ha mejorado el equipamiento en general aunque dejando al comprador sin la posibilidad de contar, ni siquiera en opción, con elevalunas eléctrico o cierre centralizado y mucho menos con aire acondicionado. Los alemanes en este sentido tienen la última palabra y está claro que dentro de su filosofía no entra el que un vehículo de este segmento cuente con el mismo equipamiento que uno de los grandes.

En Enero del 91 aparecerá en nuestro mercado un Polo G40, dotado de compresor G y de intercooler, que rendirá una potencia de 115 caballos. Este modelo alcanzará cerca de 200 kilómetros por hora y estará en lo más alto de la gama.

Los precios no han sido comunicados por el momento, pero Volkswagen tiene que afinar al máximo ya que otras marcas renuevan en estos días sus pequeños utilitarios y la batalla de precios puede ser definitiva.

Por ahora, y ciñéndonos a la gama que nos llega en estos días, hay que añadir que todos los modelos pueden funcionar utilizando gasolina sin plomo.

MECANICA		
POLO	1º	Es un motor de poca cilindrada al que se le han sacado un buen número de caballos. La inyección Digifant, se encarga de que funcione a las mil maravillas.
UNO	2º	También está alimentado por inyección electrónica y su funcionamiento es suave. Queda algo penalizado por culpa de una quinta muy ahorrativa.
FIESTA	4º	No es tan brillante como se espera de él. Tampoco le benefician unos desarrollos muy largos.El cambio se maneja con precisión y tiene en opción antibloqueo.
CLIO	2º	Sube de vueltas con alegría aunque consume más de la cuenta. También se ha mirado por el consumo a la hora de adaptar los desarrollos de 5º.

RENDIMIENTO		
POLO	1º	La combinación de un motor brillante con unos desarrollos cortos, permiten conseguir un rendimiento óptimo. También alcanza la mayor velocidad máxima.
UNO	3º	Es el menos potente y a su vez el menos brillante aunque sus cifras son honestas. Los desarrollos no le permiten lucirse más en este aspecto.
FIESTA	3º	Está en un término medio. Pero sus contrincantes no se quedan atras por lo que frente a ellos peca de algo lentillo. En velocidad máxima se acerca al Clio.
CLIO	2º	Equilibrado en cuanto a consumo y en relación con unas prestaciones bastante llamativas. Es el más rápido por detrás del Polo con un peso excesivo.

COMPORTAMIENTO		
POLO	1º	Se le han realizado precisos reglajes en la suspensión para que se convierta en un modelo con un comportamiento excelente.
FIESTA	3º	Su blanda suspensión requiere una gran dósis de pericia si se quiere circular rápido por zonas viradas. Cara a la comodidad destaca entre los mejores.
UNO	3º	Al igual que en el Ford, ha primado la comodidad de los pasajeros mucho más que el comportamiento.Desde luego no sirve para ir «de carreras»
CLIO	2º	Ha mejorado mucho y casi se pone a la altura de los mejores. En cualquier caso se aprecia un peso excesivo y una dirección algo dura.

CONFORT		
POLO	2º	Aunque se ha mejorado el sistema de suspensión logrando rebajar la dureza, no se le puede considerar tan cómodo como por ejemplo el Clio.
UNO	2º	Al contar con el habitáculo mayor esto incide directamente sobre el confort. Los asientos son cómodos aún que algo blandos para largos viajes.
FIESTA	2º	Es en general cómodo, y aunque no es el más habitable los pasajeros no van apretados. Sólo las inclinaciones de la carrocería pueden resultar incómodas.
CLIO	1º	Cuenta con el mejor compromiso entre comodidad para los pasajeros y estabilidad. Está bien insonorizado y además puede llevar en opción aire acondicionado.

CARROCERIA		
POLO	3º	El nuevo Polo es más aerodinámico y moderno y se ha ganado algo en cuanto a capacidad. Sin embargo no se puede sacar espacio de donde no hay.
FIESTA	2º	Su línea ha servido de base para muchos restyling y su calidad ha destacado siempre entre los rivales. En cuanto a habitabilidad está en un término medio.
UNO	1º	Es el más grande interiormente y en la última remodelación se le dio un aire más moderno y atractivo. También cuenta con el mayor maletero.
CLIO	1º	No es el más capaz en cuanto a capacidad pero sin duda su línea es la más atractiva y aerodinámica. Además es un coche totalmente nuevo y con más calidad.

ECONOMIA		
POLO	1º	Es el que menos consume pero su precio, aún sin definir, tiene la última palabra. En equipamiento no es de los mejores.
FIESTA	1º	Es el más barato y el conjunto nos ofrece un producto a un buen nivel. Además se ofrece en opción el antibloqueo de frenos.
UNO	1º	Es de los que menos consumen y su equipamiento es alto. En precio está en línea con los demás sin superar la barrera psicológica del millón y medio.
CLIO	1º	Lo cierto es que por unas cosas u otras todos se merecen el primer puesto. El Clio es el más caro, pero su equipamiento y posibles opciones lo valen.

DATOS DEL COMPRADOR

FIAT Importador: Fiat Auto España, S.A. Paseo de la Habana 74. 28036 Madrid. Teléfono. (91) 259 82 00. **Red de postventa**: 230 puntos de asistencia en toda España. **Garantía**: Un año sin límite de kilómetros.

FORD Fabricante/ Importador: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 571 13 86. **Garantía**. Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa**. 400 puntos de asistencia en toda España.

RENAULT Fabricante/ Importador: Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía**. Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa**: 1 350 puntos en España.

VOLKSWAGEN Fabricante/Importador: Seat. Pau Claris 167. 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 335 60 11. **Garantía**: Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa**: 1.060 puntos de asistencia en toda España.

y también con una muy superior habitabilidad .

La terminación y la calidad de materiales han mejorado ostensiblemente en los modelos más recientes. Ha sido el caso de Renault con el Clio, Fiat con el Uno y el más reciente Volkswagen Polo. Ford se adelantó a todos pero ya no se puede decir que sea el mejor, ahora le toca compartir honores sobre todo con el nuevo Renault.

En el Clio se ha combinado un diseño atractivo, una terminación alemana y un equipamiento completísimo en un cocktel que deja atrás todo lo visto hasta ahora. Por otra parte el cuadro de instrumentos del último Polo ya no es tan aburrido y escaso. Es totalmente nuevo, más agradable y completo aunque un pequeño empujón más en equipamiento no le vendría mal.

Hay que destacar que tanto el Fiesta como el Clio cuentan con opciones muy interesantes que incluso pueden decidir a estas alturas una venta. Nos referimos al aire acondicionado o al antibloqueo de frenos. El primero se ofrece como opción solamente en el Renault (dentro de nuestra prueba) y es bastante recomendable dado el clima de nuestro país. El segundo es una opción exclusiva del Fiesta y también nos parece muy interesante cara a la seguridad.

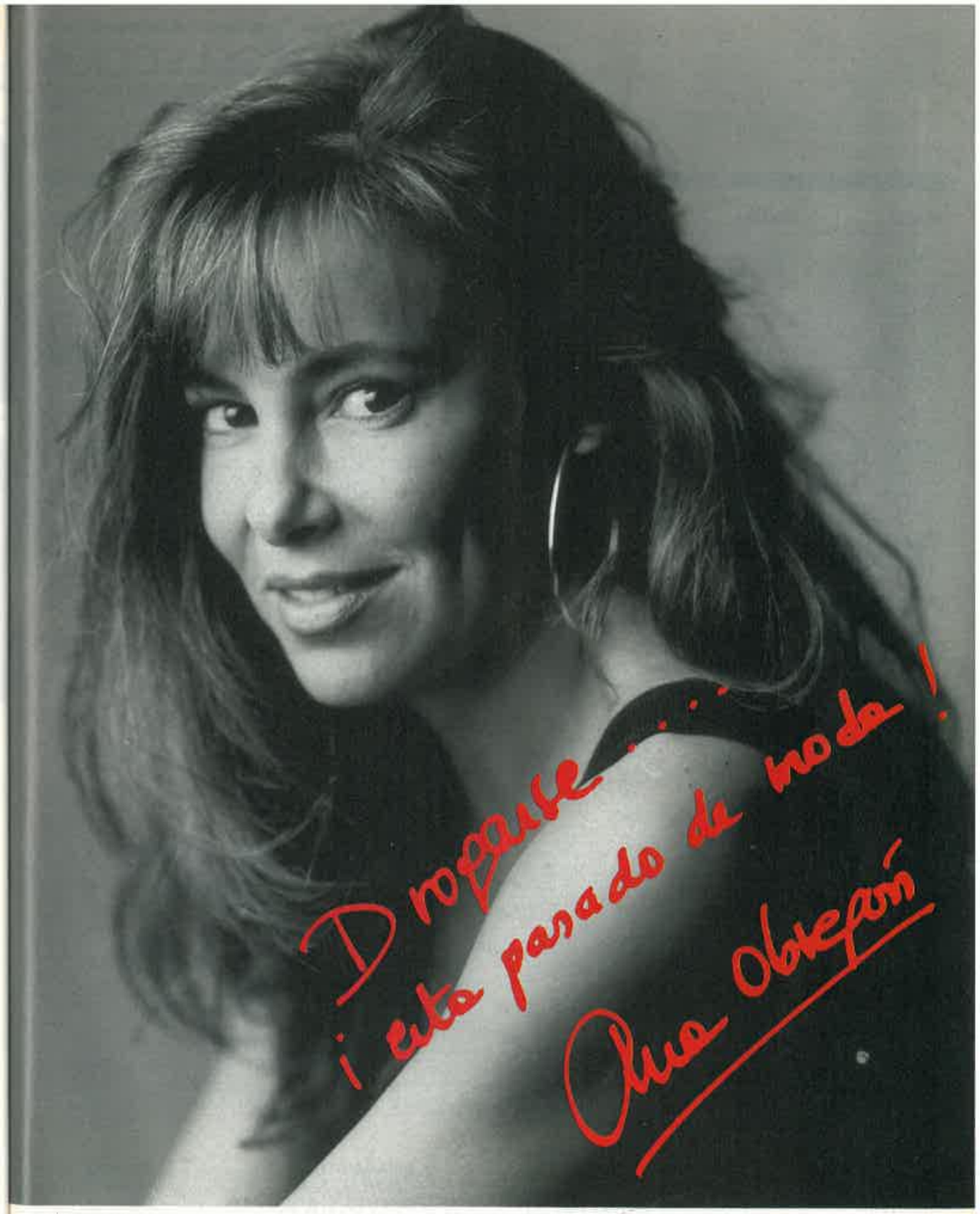
Son cuatro maneras de enfrentarse con el congestionado tráfico de nuestras carreteras y ciudades, cuatro formas de trasladarse solo ó acompañado de toda la familia.

El Polo GT es el más deportivo por comportamiento y prestaciones, además su configuración de tres puertas como carrocería única lo convierte en más juvenil y menos familiar.

Justo lo contrario del Uno y del Fiesta, más burgueses y mejor preparados para una conducción tranquila y eficaz en combinación con unos interiores razonables y una terminación impecable.

Nos queda terminar con el Renault Clio, un producto equilibrado en el que se ofrece lo que el público pide y desea. Y sobre todo un coche totalmente nuevo en todo, pensado y adaptado a las exigencias del momento. ○

Andrés Mas
Fotos: **José Robledo**



DROGARSE... ¡ESTÁ PASADO DE MODA!.
ANA OBREGÓN.

Y TÚ ¿QUÉ OPINAS?

SCACS

SELECCION AUTOMOVILES DE OCASION

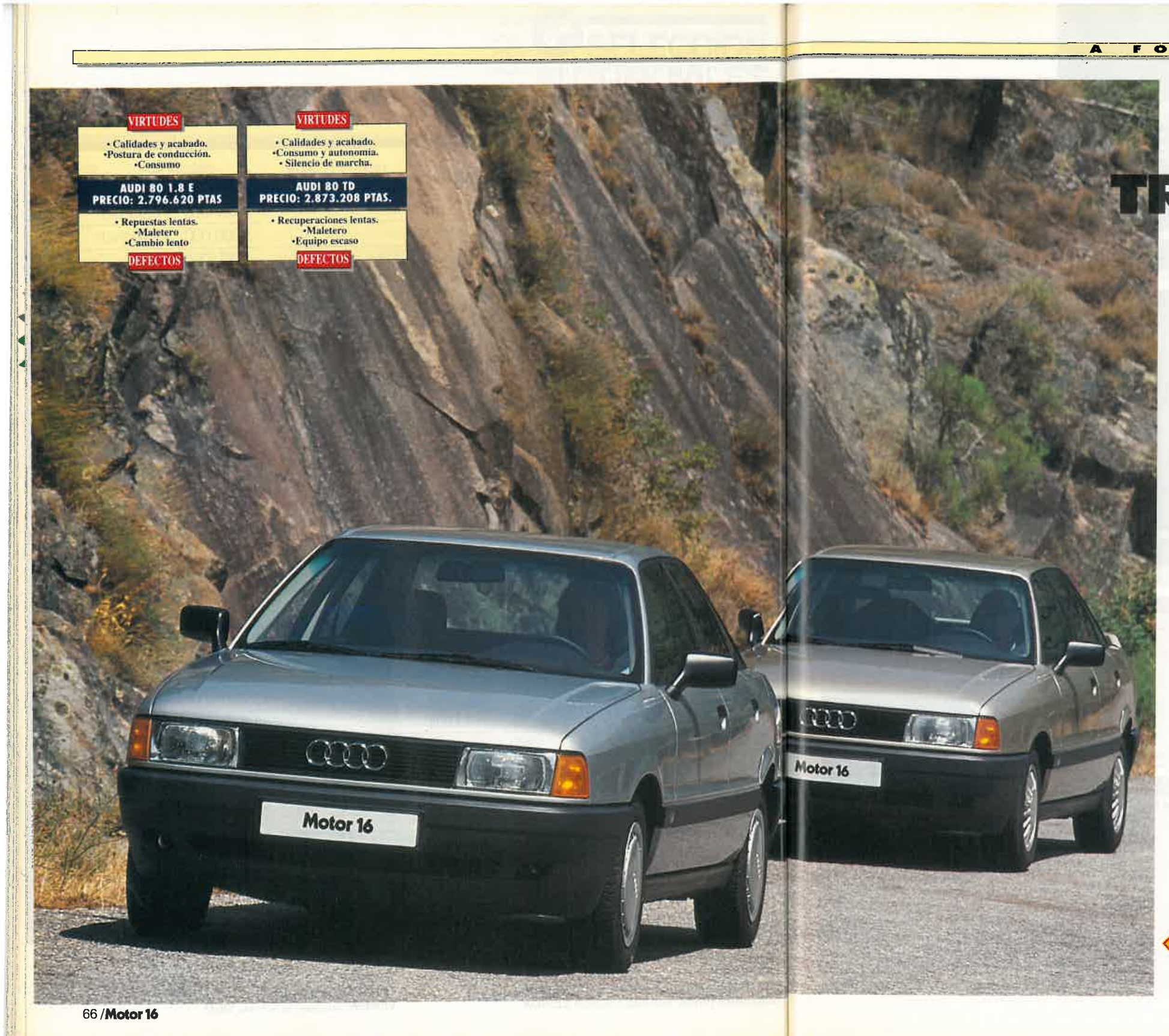
Esta es una selección de lo mejor. La Selección Automóviles de Ocasión BMW. Un programa abierto también a lo mejor de otras marcas y en las mejores condiciones. Venga a nuestra Red de Concesionarios y comprobará que, cuando BMW da su garantía, la garantía es total. Y que, de nuevo, en automóviles de ocasión, lo mejor es BMW.

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	325ix	1988	Full Equip.	3.200.000	Autogal
BMW	730i	1987	Air. Aco.	3.900.000	Autogal
BMW	325i / 4 p.	1990	Full Equip.	2.900.000	Auto Lago
Mercedes	190 E 2.3. 16V	1987	Full Equip.	3.200.000	Auto Lago
BMW	524td A	1989	Llantas / Cuero / Climatizador	4.500.000	Auto París
BMW	M-3	1987	Techo / Air. Aco. / Cuero	4.500.000	Auto París
BMW	316i / 4 p.	1988	Pint. Metalizada	1.750.000	A. S. Busquets
Seat	Ibiza D	1990	Pint. Metalizada	800.000	A. S. Busquets
BMW	323i	1983	M-Technic	1.950.000	A. Albelda
Renault	Alpine V-6 T	1988	Cuero / Climatizador	4.500.000	A. Albelda
BMW	735i	1986	ABS / Llantas / Radio / Climatiz.	5.200.000	Autosa (Oviedo)
Volvo	740 GLE	1988	Llantas / Air. Aco. / Equipo Hi-Fi	2.700.000	Autosa (Oviedo)
Porsche	911 Carrera	1986	Full Equip.	5.800.000	Bertolín
Citroën	BX GTi	1987	Air. Aco.	1.100.000	Bertolín
Renault	11 Turbo	1986	Llantas / Radio	900.000	Bikar
Fiat	Uno Turbo i.e.	1986	Llantas / Equipo Hi-Fi	880.000	Bikar
BMW	520i	1986	Cierre / Faros Antiniebla	1.450.000	Carmelo
BMW	316 / 4 p.	1987	Pre-equipo de radio / Cierre	1.500.000	Carmelo
BMW	524td A	1986	Full Equip.	2.700.000	Dipauto
Mercedes	250 D	1986	Air. Aco. / Radio / Cuero	3.100.000	Dipauto
BMW	325i / 4 p.	1987	Air Aco.	2.350.000	Elitemotor
Peugeot	405 Mi 16 4x4	1990	Full Equip.	2.950.000	Elitemotor
BMW	324d	1986	Cierre / Radio	1.800.000	Fersán
Mercedes	190 2.5 16V	1989	Full Equip.	6.200.000	Fersán
BMW	535i	1988	Full Equip.	5.650.000	G. Guarnieri
Ford	Scorpio	1987	Full Equip.	2.100.000	G. Guarnieri
BMW	M-535 i	1987	Full Equip.	3.700.000	Hispamóvil
Mercedes	190 2.3 16V	1987	Full Equip.	4.000.000	Hispamóvil

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	325ix	1986	Full Equip.	2.800.000	Keldenich
Saab	9000 T 16V	1988	Full Equip.	3.300.000	Keldenich
BMW	750i A	1989	Full Equip.	9.000.000	Martín i Conesa
BMW	320i	1986	Techo / Air. Aco.	1.900.000	Martín i Conesa
Mercedes	300 SEL	1987	Full Equip.	4.500.000	Mengual
Porsche	944	1985	Full Equip.	2.800.000	Mengual
BMW	528i	1983	Air. Aco. / Dir. Asistida	1.500.000	Motor Central
BMW	320i / 4 p.	1987	Air. Aco. / Llantas / Cierre	2.150.000	Motor Central
BMW	325i	1986	Air. Aco. / Llantas / Techo	2.600.000	Movilnorte
BMW	M-5	1986	Cuero / Full Equip.	4.000.000	Movilnorte
BMW	735i	1986	Cuero / Air. Aco. / Techo	4.900.000	Muntañá
Mercedes	190 2.3 16V	1988	Full Equip.	4.700.000	Muntañá
BMW	324d	1987	Air. Aco. / ABS / Llantas	2.500.000	Noguera Piñol
Lancia	Thema 2.0 i.e.	1985	Climatizador	1.500.000	Noguera Piñol
BMW	318i	1985	Full Equip.	1.450.000	Rex Motors
Alfa Romeo	75	1987	Air. Aco.	1.400.000	Rex Motors
BMW	635 CSi	1983	Full Equip.	2.250.000	Ruera Sport
Opel	Omega 2.0	1987	Air. Aco.	1.600.000	Ruera Sport
BMW	735i	1983	Air. Aco. / Llantas / ABS	1.535.000	Sánchez Motor
Ford	Sierra Cosworth	1989	Radio / Alarma	2.700.000	Sánchez Motor
BMW	318is	1990	Air. Aco.	2.400.000	Stinus
Renault	25 V6	1986	Full Equip.	1.500.000	Stinus
BMW	530i A	1989	Alarma / Climatizador / Radio	4.200.000	T. Cayma
Volvo	760 T Interc.	1985	Full Equip.	2.000.000	T. Cayma
BMW	M-535i	1985	Full Equip.	2.200.000	Turalsa
Mercedes	190 E 2.3 16V	1984	Full Equip.	3.500.000	Turalsa
BMW	635 CSi	1983	Full Equip.	2.250.000	Veimsa
Porsche	944	1985	Full Equip.	2.500.000	Veimsa

AUTOGAL, S. A. Ctra. de Vigo, Km. 542,1. Tel. 21 44 72. QUINTELA. **ORENSE**
AUTO LAGO. Avda. de Zaragoza, 93. Tel. 24 14 00. **PAMPLONA**
AUTO PARIS, S. A. Rda. General Mitre, 29-35. Tel. 203 83 00. **BARCELONA**
AUTO SPORT BUSQUETS Ramón y Cajal, 19. Tel. 21 14 21. **TARRAGONA**
A. ALBELDA, S. A. Avda. de Valencia, 68. Tel. 287 42 50. **GANDIA**
AUTOSA Tenderina Baja, 68-70. Tel. 20 02 61. **OVIEDO**
BERTOLIN, S. L. Rafael Cisternes, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**
BIKAR MOTOR, S. A. Gran Vía, 77. Tel. 441 99 00. **BILBAO**
CARMELO, S. A. Cisneros, 89. Tel. 23 46 78. **SANTANDER**
DIPAUTO, S. A. Doce de Octubre, 20. Tel. 48 22 11. **CORDOBA**
ELITEMOTOR, S. A. Roger de Flor, 69. Tel. 870 33 54. **GRANOLLERS**
FERSAN, S. A. Ctra. Alicante-Valencia, Km. 87,300. Tel. 565 73 90. **ALICANTE**
G. GUARNIERI, S. A. Ctra. de Cádiz, Km. 228,1. Tel. 37 30 68. **MALAGA**
HISPAMOVIL. Ctra. Alicante, esquina c/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**
KELDENICH, S. A. San Gervasio de Cassolas, 104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**
MARTIN I CONESA. Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**
MENGUAL, S. A. Ctra. de Madrid, Km. 382. Tel. 83 15 60. **MURCIA**
MOTOR CENTRAL, S. A. Guillermo de Osma, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**
MOVILNORTE, S. A. Ctra. El Plantío-Majad., Km. 1,100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**
MUNTAÑA, S. A. Numancia, 22. Tel. 322 91 62. **BARCELONA**
NOGUERA PIÑOL. Doctor Fleming, 51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**
REX MOTORS, S. A. Gran Vía Asima, 4. P. I. Son Castelló. Tel. 75 88 22. **MALLORCA**
RUERA SPORT, S. A. Ctra. Madrid-Irún, Km. 243. Tel. 22 02 16. **BURGOS**
SANCHEZ MOTOR Ctra. Nacional II, Madrid-Barna. Km. 32,300. Tel. 882 17 35 **MADRID**
STINUS, S. L. Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**
T. CAYMA, S. A. Ronda Barceló, 72. Tel. 798 28 00. **MATARO**
TURALSA. Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**
VEIMSA. Avda. de Madrid, 131. Tel. 37 38 88. **VIGO**

RUIZ NICOLI EWDB



AUDI 80 1.8 E Y 80 TD

RODAR TRANQUILO

La serie 80 ha conocido recientes mejoras técnicas que han revitalizado a los más pequeños de la casa alemana. Con su particular filosofía de viajeros tranquilos, la opción de gasolina o Diesel ofrece dos personalidades bien diferenciadas.

AUDI ha revisado sus modelos 80 trabajando sobre todo en el tren delantero. En modelos anteriores los amortiguadores resultaban excesivamente blandos y el balanceo, unido a la tendencia del coche a irse de delante, ponía en compromiso la estabilidad en curva. Para solventar esto, la marca de los anillos ha rediseñado la barra estabilizadora del eje delantero y ha endurecido ligeramente los amortiguadores para conseguir mayor firmeza en los apoyos. El resultado es satisfactorio y, para los más exigentes, Audi ofrece la posibilidad de acceder a una versión chasis-suspensión deportiva en el modelo 1.8 E estudiada especialmente para el deportivo 80 Quattro, con el centro de gravedad más bajo, barra estabilizadora reforzada y amortiguadores de gas. No obstante, dadas las prestaciones y la filosofía tanto del 1.8 como del TD, esta posibilidad no encuentra demasiada justificación.

Exteriormente la carrocería del 80 no ha variado, a excepción de los deflectores aerodinámicos opcionales. La línea sobria y elegante del Audi sigue vigente en cuanto a estética y diseño. En lo que sí ha mejorado es en seguridad, tanto activa como pasiva, un apartado ya de por sí cuidado en la marca de los anillos. Los frenos traseros son ahora de disco y el sistema antibloqueo ABS equipa de origen a los 80. Además, Audi sigue ofreciendo opcionalmente su equipo Procon-Ten de seguridad y el airbag o bolsa autohinchable de protección para el conductor en caso de accidente.

Mientras que el cuatro cilindros de 1.8 de la versión de gasolina no ha incrementado su potencia, continuando con 112 caballos, el motor Diesel ha recibido un intercambiador de calor para refrigerar los gases que actúan sobre el turbo. Esto ha permitido ganar diez caballos respecto al anterior modelo, muy bienvenidos al ser el nuevo Audi más pesado que su antecesor. Sin embargo, los 80 caballos actuales condicionan un tanto la personalidad del TD. Es claramente un coche tranquilo, sin ninguna pretensión en el campo de las prestaciones y más enfocado hacia el confort de marcha, la fiabilidad y el consumo. En uso general se ve un tanto penalizado por unos desarrollos de cambio muy largos, de autopista, que lo hacen perezoso en adelantamientos y zonas de curvas. Las recuperaciones son pobres y hay que acudir irremediablemente a la caja de cambios para mantener el motor en un régimen óptimo frente a la falta de caballos. El turbo es tan suave y progresivo en su

PRUEBA Motor 16

respuesta que el conductor no nota cuando entra en funcionamiento y el motor pasa por uno de gasolina por la ausencia total de ruidos mecánicos filtrados al interior del habitáculo. Tan solo en frío el ronroneo del motor revela su condición de Diesel.

ESTABILIDAD MEJORADA
La suspensión delantera ha sido rediseñada solventando los problemas de estabilidad del anterior modelo. Sin embargo, los Audi 80 no son amigos de conducciones violentas y se prestan más al turismo tranquilo. En las dos versiones los consumos son muy buenos, sobre todo en el TD.

CONSUMOS

Datos en l/100 km	80 1.8 E	80 1.6 TD
CIUDAD		
A 26 km/h de promedio	11,0	7,2
CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	5,8	4,7
En conducción rápida	10,9	8,1
AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	7,7	6,7
A 140 km/h de crucero	9,1	7,7
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	9,1	6,8
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	690	1 000

PRESTACIONES

	80 1.8 E	80 1.6 TD
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	192,0	165,3
ACELERACION		
400 m salida parada (seg.)	18,0	19,8
1 000 m salida parada (seg.)	33,3	38,4
0-100 km/h (seg.)	11,4	16,3
Metros recorridos	175	290
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en IV (seg.)	20,4	23,2
400 m desde 40 km/h en V (seg.)	22,3	25,3
1 000 m desde 40 km/h en IV (seg.)	37,0	42,2
1 000 m desde 40 km/h en V (seg.)	41,0	49,6
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	11,0	16,8
Metros recorridos	285	450
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	14,9	21,1
Metros recorridos	285	580

FRENOS

	80 1.8 E	80 1.6 TD
DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)		
A 60 km/h	16,6	17,2
A 100 km/h	46,0	47,3
A 120 km/h	66,3	68,2

SONORIDAD

	80 1.8 E	80 1.6 TD
Al ralentí	48,6	48,9
A 60 km/h	63,2	63,7
A 90 km/h	67,2	68,1
A 120 km/h	71,3	71,9
A 140 km/h	74,1	75,5

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

EQUIPAMIENTO

	80 1.8 E	80 1.6 TD
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	SI
Ordenador de viaje	OP	OP
Volante regulable	NO	NO
Faros antiniebla	OP	OP
Aire acondicionado	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO
Retrovisor regulable eléctr. (izda./dcha.)	SI/SI	NO/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevalunas eléctricos (D/T)	SI/SI	OP/OP
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO
Faros regulables desde el interior	NO	NO

GARANTIA DE CALIDAD
Haciendo honor a su prestigio, los interiores de estos Audi presentan una calidad de acabado de muy alto nivel. La comodidad de los asientos y el confort de marcha permiten realizar largas etapas sin cansancio. Sin embargo, el equipo resulta pobre en origen para redondear este apartado.

Al 80 1.8 E le ocurre otro tanto aunque salvando las distancias que supone la diferencia de potencia entre uno y otro. Sin embargo la respuesta tampoco puede calificarse de nerviosa y el Audi no se encuentra a gusto sometido a una conducción impulsiva. Su suave rodar se adapta más bien a largas distancias manteniendo medias muy precisas y consumos contenidos. Prueba de ello es que la velocidad máxima, igualmente discreta, se consigue en cuarta velocidad. Respecto al anterior modelo, el 80 E ha perdido algo de prestaciones y ha mejorado sensiblemente los consumos.

La dirección asistida era algo que se había hecho imprescindible en los Audi 80. El ya importante peso del coche exigía esta opción para poder manejar con soltura al alemán entre el tráfico o aparcando. Las mejoras de suspensión se notan al rodar con el Audi, aunque su tendencia a irse antes de morro que de atrás persiste si intentamos buscarle los límites. El coche ya no balancea tanto en las curvas gracias al endurecimiento de los amortiguadores sin que esto haya afectado al confort de marcha. Una caja muy rígida, una buena estabilidad y una frenada eficaz, hacen del Audi un coche muy seguro.

Algo que permanece invariado y supone un verdadero orgullo para la marca es la calidad general de materiales y acabados. El interior del 80 es un auténtico ejemplo a seguir en cuanto a esmero y presentación. El acertado diseño se complementa con un aspecto general que respira solidez y eficacia por los cuatro costados. Las palancas y los mandos son muy cómodos de accionar y de tacto agradable. En cuanto a la instrumenta-

FICHA TECNICA

	80 1.8 E	80 1.6 TD
MOTOR		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	4, en línea
Cilindrada (c c)	1 781	1 588
Arbol de levas	1, en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección	Turbo
Compresión	10 à 1	23 a 1
Potencia máxima / r p m	112CV(82Kw)/5 800	80CV(59Kw)/4 500
Par máximo / r p m	15,6mkg(160Nm)/3 400	15.2mkg(155Nm)/3 000
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
Velocidad a 1 000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,5/12,7/20,6	7,5/14,6/23,6
Velocidad a 1 000 rpm 4ª/5ª	28,4/34,0	32,6/37,5
Embrague	Mando hidráulico	Mando hidráulico
DIRECCION		
Sistema	De cremallera asistida	De cremallera asistida
Vueltas de volante	3,5	3,5
Diámetro de giro (m)	11,2	11,2
FRENOS		
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	ABS	ABS
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Eje torsional	Eje torsional
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	5,5 J X 14	5,5 J X 14
Neumáticos	175/70 HR 14	175/70 HR 14
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1 050	1 090
Capacidad del depósito de combus	68	68

EL COCHE QUE PROTEGE

LOS Audi 80 pueden ir equipados con el sofisticado sistema «procon-ten» combinado con el balón de aire de inflado automático en caso de accidente. Se trata de un diseño especial de la carrocería y los órganos mecánicos utilizan la propia energía del choque para proteger a los ocupantes. Así, cuando se produce una colisión frontal, la columna de dirección se contrae de forma programada al tiempo que los cinturones de seguridad se tensan proporcionalmente a la deceleración registrada. El efecto que produce es que el volante, causa de graves lesiones en la cabeza del conductor, «desaparece» en el momento del accidente, y los pasajeros son retenidos en sus asientos por la tensión calculada de los cinturones. El mecanismo consiste en que cuando se produce la colisión, el motor y la caja de cambios son desplazados por debajo de la carrocería tirando de la columna de dirección por medio de unos cables de acero. El sistema se completa con travesaños protectores laterales que, a modo de viga deformable, van incluidos en el interior de las portezuelas.

ción, es muy completa, con la necesaria información y de fácil lectura.

Los asientos ofrecen la firmeza ideal en su acolchado para ser cómodos y descansados en etapas largas, poseyendo las cuatro plazas un buen confort sin que la habitabilidad del Audi 80 en cuanto a volumen sea especialmente sobresaliente. A la hora de viajar, el maletero se revela de una capacidad justa y con una difícil distribución por la asimetría de su espacio.

El planteamiento de ambos coches es eminentemente tranquilo y rutero. Son berlinas de gran calidad enfocadas hacia una utilización práctica en desplazamientos de todo tipo, con una conducción sin problemas y unos consumos bajos, sobre todo en el Turbodiesel. En carreteras con curvas o que requieren efectuar adelantamientos, los desarrollos del cambio perjudican un tanto el aprovechamiento de los motores, ya de por sí algo cortos de potencia respecto a sus más inmediatos rivales de otras marcas. Eso sí, la fiabilidad y la precisión de sus cuatro cilindros, ambos alemanes, son una garantía para quien piense hacer muchos kilómetros con los Audi 80. La sobriedad del TD hace posible una increíble autonomía y lo convierte en un auténtico devorador de kilómetros a bajo costo de carburante.

Si se acepta esta filosofía de cruceros mantenidos sin cambios de ritmo, tan sólo se hecha en falta algo más de equipo en origen, aire acondicionado en lugar prioritario, para hacer de los Audi unas comodísimas y seguras máquinas de viajar o desplazarse a diario. ○

Juan Luis Soto
Fotos: **José Antonio Díaz**

FRENTE A SUS RIVALES

El 80 1.8 E encuentra un serio competidor en su propia marca. El 90 2.2 E ofrece, por 300.000 pesetas más, un incremento importante de potencia y prestaciones. Respecto a otros fabricantes encuentra sus rivales más inmediatos en el BMW 318i (2.643.657 ptas.) y el Volkswagen Passat 112 GL (2.642.201 ptas.). Además, se enfrenta directamente a berlinas clásicas familiares como los Citroën BX TGS (1.867.380 ptas.), Fiat Tempra 1.800 ie SX (2.087.206 ptas.), Opel Vectra GLS 2.0i (2.463.919 ptas.), Peugeot 405 GR (2.141.793 ptas.), Renault 21 GTX (2.302.764 ptas.) y Rover Montego 2.0 GTi (2.310.043 ptas.).

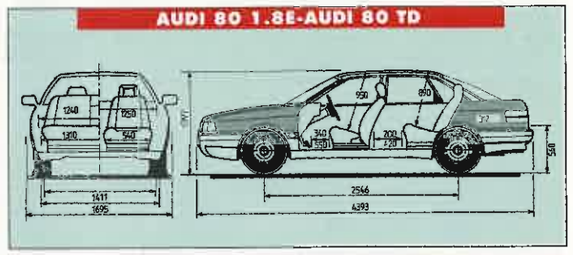
El nuevo 80 TD se enfrenta al BMW 324 TD (3.586.844 ptas.) y Volkswagen Passat CL TD (2.498.664 ptas.) en cuanto a réplicas alemanas. Los Citroën BX TRD Turbo (2.335.668 ptas.), Fiat Tempra 1.900 TD SX (2.407.258 ptas.), Ford Sierra CL 1.8 TD (2.157.489 ptas.), Opel Vectra GL 1.7 D (2.105.200 ptas.), Peugeot 405 GRDT (2.416.793 ptas.) y Renault 21 TDX (2.756.668 ptas.) forman un nutrido grupo incluidos en el mismo segmento.

MECANICA		
MOTOR	Normal	El 1.8 E consigue una potencia aceptable pero el TD resulta perezoso en sus aceleraciones.
CAJA DE CAMBIOS	Regular	El sistema de reenvío de la palanca resulta lento y de tacto impreciso.
TRANSMISION	Regular	Las relaciones del TD resultan excesivamente largas perjudicando las recuperaciones.
COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	La servodirección ha solventado un viejo problema de manejo en los Audi 80.
FRENOS	Buenos	Los cuatro discos y el ABS ofrecen grandes márgenes de seguridad.
SUSPENSION	Buena	El tren delantero se ha mejorado eliminando buena parte de los balanceos en curva.
CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Excelente	Tanto el asiento como la postura son ejemplares por confort y ergonomía.
CLIMATIZACION	Regular	El prestigio y el precio del coche merecerían montar aire acondicionado de serie.
SONORIDAD	Excelente	Muy buena, sobre todo en el TD en el que no se nota su motorización diesel.
RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Normal	En el 1.8 E se consigue en cuarta y en el TD es algo corta y tarda en alcanzarse.
ACELERACION	Regular	Está penalizada por los desarrollos excesivamente largos.
RECUPERACION	Regular	Sobre todo en el TD son bastante perezosas debido a su peso y al cambio.
CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Normal	Sin ser un ejemplo en su género, ofrece confort en cuatro plazas sobre todo por sus asientos.
MALETERO	Malo	Su capacidad no es excesiva pero además su volumen es muy irregular.
CALIDAD	Excelente	La tradicional calidad Audi es de lo mejor que puede encontrarse en el mercado.
ECONOMIA		
CONSUMO	Excelente	Los Audi 80 son especialmente sobrios, sobre todo el TD.
EQUIPAMIENTO	Regular	Muy parco en origen, el coche merecería mayor dotación.
PRECIO	Regular	Además de pagar la marca, las opciones aumentan sensiblemente el precio inicial.

DIESEL O GASOLINA

Sobre la misma base, puede optarse por la versión Diesel o la de gasolina. Las diferencias son mínimas en cuanto a estética o comportamiento y la personalidad de ambas motorizaciones es la de unos corredores de fondo, tranquilos pero seguros.

AUDI 80 1.8E-AUDI 80 TD



DATOS DEL COMPRADOR

Importador SEAT, S.A. Pau Claris 162. 08 032 Barcelona. Teléfono. (93) 215 81 53. **Garantía.** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa.** 1 052 puntos de asistencia en toda España.

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 GTV 2.0. Año 82.
- Alfa 33 1.5 T.I. Año 86.
- Audi 200 Quattro. 52.000 km.
- AX 14 TZS. Año 88.
- BMW Z-1. 3 meses uso.
- BMW 535i, todos extras. Año 89.
- BMW M5. Año 90.
- BMW 730i. Año 87.
- BX 19 TRD. Aire acondicionado.
- Fiat Uno Sting, 21.000 km.
- Ibiza 1.5 GLX, 63.000 km.
- Jaguar XJ-6 4.2, año 82.
- Lancia Delta 1.6, 32.000 km.
- Mercedes 300 E, año 86. Full.
- Mercedes 190 E, 58.000 km.
- Mercedes 300 E, 24v, año 90.
- Peugeot 505 GTD Turbo, año 84.
- Peugeot 309, aire acondicionado.
- Polo Classic, año 86.
- Porsche 944 Turbo, 38.000 km.
- Porsche 924, año 82.
- Renault 25 V6 Turbo, 32.000 km.
- Renault 11 Turbo, 58.000 km.
- Volvo 264 GLE, Full Equip.
- Volkswagen Passat 1.8, 48.000 km.
- Volkswagen Golf GTI, 69.000 km.

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

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

PEUGEOT 405
OPERACION RETORNO
MAS CERCA
150.000
PTAS. DE AHORRO
PEUGEOT 405
BUENDIAUTO
EXPOSICION Y VENTAS: C/ GALILEO, 65 y 76. TELS.: 445 97 68-447 95 02-445 76 63-593 05 81.
TALLERES: C/ JOAQUIN M.ª LOPEZ, 9. TEL.: 448 46 36. FAX: 445 97 69. 28015 MADRID.
Ser agencia PEUGEOT TALBOT

PARTICULAR
ALFA 75 2.5 Q-V IMPECABLE
Aire Acondicionado, un sólo propietario. Siempre en garaje. Tel.: (91) 563 98 08. Srta. CARMEN

PARTICULAR VENDE
PORSCHE 911 3.3 TURBO 1979
COLOR PLATA. MUY BUEN ESTADO
TEL.: (91) 218 88 19

PORSCHE 911 Carrera coupe, año 1985, con cuero, aire acondicionado, llantas turbo, techo eléctrico, control de velocidad, alarma, radio cassette, asientos deportivos y spoiler trasero. Color rojo. Precio: 4.700.000 ptas. Tel.: (976) 21 36 07.

Alfa Romeo
AUTO PEREZ del SUR
Concesionario Oficial Alfa Romeo
Guinda de la semana
ALFA ROMEO 164 V6, M-KY A. CLIMATIZADO, ABS Y TODOS EXTRAS
MES ABRIL'90, COLOR PLATA
3.700.000 ptas.
Tels.: 690 40 89-690 60 21

NUESTRAS LUNAS SUPERAN TODO LO CONOCIDO
* ¡NUEVO! Servicio urgente en días festivos
LUNAUTO
MARCA REGISTRADA POR FELIPE AREVALILLO
CRISTALERIA PARA TODA CLASE DE VEHICULOS
A SU DISPOSICION LA MEJOR Y MAS COMPLETA GAMA DE LUNAS PARA SU VEHICULO.
PROFESIONALES Y TALLERES ESPECIALIZADOS EN RESOLVER ¡AL MOMENTO! CUALQUIER SITUACION O INCONVENIENTE QUE PUDIERA SURGIRLE ¡INCLUSO EN DIAS FESTIVOS! GRACIAS AL NUEVO SERVICIO QUE OFRECE A SUS CLIENTES.
Talleres
Martín de Vargas, 42 - Tels.: 227 50 73-467 33 88 - 28005 Madrid
* Duque de Sesto, 5 - Tels.: 575 91 23-431 26 27 - 28009 Madrid
* Sierra de Gredos, 3 - Tels.: 690 96 86-690 97 35 - Fuenlabrada (Madrid)
Aniceto Marinas, 76 - Tel.: 542 32 38 - 28008 Madrid
Benidorm, 26 - Tel.: 326 61 20 - 28017 Madrid
Alava, 7 - Tel.: 326 61 80 - 28017 Madrid
Ctra. Valencia, km 25 - Tels.: 871 00 78-871 39 45
Fax: (91) 871 39 45 - Arganda del Rey (Madrid)
Oficinas Centrales
Avda. Valladolid, 17 - Tel.: 542 32 38
Fax: 248 51 36 - 28008 Madrid
MUY CERCA DE USTED

VECTRA

Usted descubre realidades donde los demás sólo encuentran deseos.

Vectra. 13 versiones distintas en gasolina o diesel, 4 ó 5 puertas, caja de cambios manual o automática, tracción a 2 y a las 4 ruedas y hasta 150 CV. de potencia.

Con aire acondicionado, direccion asistida, alarma antirrobo y sistema antibloqueo de frenos ABS de serie, según modelos.

¡Opel mejor que nunca!

ENTREGA INMEDIATA

McCANN

OPEL GM

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

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 AUDI VW
PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS
VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

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

AUTO-MASER

Omega 2.0 CD, 87 full. Equite	2.900.000 ptas.
Citroën BX CTI, 88, full. Equite	1.250.000 ptas.
Citroën AX GT-3 meses. Extras	1.040.000 ptas.
Montego MG 2.0 T, 86	890.000 ptas.
Fiat Uno-70, SL, 87	725.000 ptas.
Peugeot 405 MI 16V, 88	2.175.000 ptas.
Renault 21 TXE. A.A, 88	1.200.000 ptas.

Cardenal Silíceo, 35. 28002 MADRID - Tel.: 519 35 77

CORVETTE UNIDADES LIMITADAS

- Aire climatizado.
- Compact Disk.
- 6 Velocidades.
- Potencia desde 250 hasta 400 cv/Airbag.
- Convertible, 2 techos.

C/ HUERTAS DE ABAJO, S/N. PARACUELLOS (MADRID) TEL.: (91) 658 11 97. FAX: (91) 658 13 60. DITECNICA

BMW 302i. Metalizado «precioso». Garantizado 12 meses. 1.500.000 ptas. Admitimos cambios. Extras. C/ Azcona, 62. Tel.: 255 86 21/22.

FIAT Uno 70 SL, 5 p., impecable. M-HN, rojo. Garantizado 12 meses. C/ Azcona, 62. Tel.: 255 86 21/22.

OPEL Ascona 1.8 E, 4 p. Perfecto estado. Azul metal. C/ Azcona, 62. Tel.: 255 86 21/22.

MERCEDES 300 E, 1987. Aire, RS, ASD, ABS, techo, AIRBAG, suspensión nivel, llantas. Negro azulado metalizado. Garantía 18 meses. 4.350.000 ptas. Impecable. C/ Azcona, 62. Tel.: 255 86 21/22.

VOLKSWAGEN Corrado 16V. Full equipe. Seis meses de uso. 2.900.000 ptas. C/ Azcona, 62. Admitimos cambios. Tel.: 255 86 21/22.

VOLKSWAGEN Golf GTI. 1.000.000 ptas. Carrocería moderna 1985. Gris oscuro. Extras. Otros 1988 = 1.475.000 ptas. Facilidades. C/ Azcona, 62. Tel.: 255 86 21/22.

F. Tomé. Polo Classic, año 86, precioso. Garantía 12 meses. 595.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

F. Tomé. Ronda 1.6, año 84. Garantía 6 meses. Barato. 395.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

F. Tomé. Corsa GT 1.3, año 86. Garantía 12 meses. 645.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

F. Tomé. Escort 1.6 Ghia, M-GD. Garantizado. 675.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

F. Tomé. BX 19 Athera, año 89, A.A. Oportunidad. 1.095.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

F. Tomé. Ibiza 1.5 CLX, año 87. Garantía 18 meses. 795.000 ptas. Teléfono: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

F. Tomé. Málaga GLX «con menos de un año», como nuevo. Garantía 18 meses. 995.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

F. Tomé. VW Santana, año 87. Garantía 12 meses. 1.045.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

F. Tomé. Renault 11 TXE, año 86. Garantía 12 meses. 795.000 ptas. Sr San Antonio.

F. Tomé. Alfa 75 2.0, aire acondicionado, año 86. Garantizado. 995.000 ptas. Tel.: (91) 747 82 00. Sr. San Antonio.

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

VOLKSWAGEN escarabajos cabrio. Varios modelos. C/Azcona, 62. Tel.: 255 86 21/22.

FIESTA XR2 rojo. Extras. Año 87. Garantizado. 850.000 ptas. Tel.: 255 86 21/22.

PORCHE 911 SC, varios. También Carrera 3.2 y 944. Teléfono: 255 86 21/22.

OCASION: Granada 2.8 Ghia con pequeño golpe trasero. Baratísimo. C/Azcona, 62. Garaje. Tel.: 255 86 21/22.

COSWORT RS, alarma, HI-FI. No golpes. Urge. Teléfono: (942) 89 18 14. Noches.

BMW 528i, particular. M-EV, full equipe. 1.400.000 ptas. Tel.: 759 41 06. Gris metalizado.

RENAULT Alpine A-110. Muy cuidado, interesante coleccionistas. 550.000 ptas. Tel.: (951) 22 06 35. De 9 a 14.

PORSCHE 924 Turbo, rojo. B-FB. Impecable, muchos extras. 2.500.000 ptas. Tel.: (93) 411 09 51.

VOLVO 740 GLi, HI-FI, control automático velocidad, A.A., llantas. 23.000 kilómetros. Perfecto estado. M-KM. 2.550.000 ptas. Tel.: 574 01 08. Particular.

IMPORTAMOS Mercedes, BMW, Porsche, de dirección y usados. Garantía, seriedad. Tel.: (91) 637 58 91.

PORSCHE 944 2.7, 7.000 kilómetros, seminuevo. Precio: 4.800.000 ptas. Tel.: (976) 23 00 67.

NISSAN Patrol competición: homologaciones Oakar. Turbo diesel, 150 cv. Muy competitivo, depósito 220 litros. Instalación eléctrica blindada, doble amortiguación con muelles delanteros, capó, puertas, hard top y portón de fibra, carrocería y asientos originales de recambio. Buen precio. Interesados llamar en horas de trabajo al teléfono: (93) 564 88 58.

BMW M 635 CSi, 286 cv. Impecable, full equipe, negro ceniza. Admito coche inferior. 4.700.000 ptas. Tel.: (911) 22 11 11. Horas oficina.

VENDO coche siniestro Opel Kadett GSI 2.0 con documentación. 325.000 ptas. Interesados llamar al teléfono: (93) 381 01 60. A partir de las 21 h.

RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES.
Antonio López, 117. 28026 MADRID — TEL. 475 47 93. FAX 476 90 77.

KITS DE CARROCERIA
UN VESTIDO NUEVO PARA SU COCHE.
PERSONALIZAMOS SU COCHE,
CON GRAN VARIEDAD DE SOLUCIONES.
DISTRIBUIMOS LAS MEJORES MARCAS

Eurokarts · Hella SPORT · Zenders · EUROPA CARS SL · KRAMER · HELVETIA · OPTILUX

DISTINGA SU COCHE DE LOS DEMAS

CAR - SHOPPING S.L.

EMPRESA RECOMENDADA

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

- GARANTIA AL CONTADO HASTA 2 AÑOS PARA TODO EL VEHICULO
- PRECIOS ESPECIALES PARA FLOTAS DE EMPRESAS
- CALIDAD, SERIEDAD, PROFESIONALIDAD
- FINANCIACION INMEDIATA, HASTA 5 AÑOS, INTERES MINIMO
- VENGA Y COMPRUEBELO USTED MISMO

MERCEDES: 190 E, 88, 2.700.000. 260 E, 88, 3.600.000. 300 E, 3.700.000. 300 SE, 88, 4.700.000.
AUDI: 200 TURBO QUATTRO, 86, 2.950.000.
BMW: 324 D, 88, 2.300.000. 525i, 89, 4.000.000. 735i, 88, 4.700.000.
PORSCHE: 944 TURBO, 88, 4.800.000.

AVDA. DE LOS PIRRALOS, N.° 3
DOS HERMANAS (SEVILLA)
TEL.: (95) 472 05 51/10
FAX: (95) 566 32 48

¡OFERTA! BMW CABRIO 320i

NOVEDAD NACIONAL

Laminauto Sport

TECHO SOLAR CORREDIZO INTERIOR TIPO «ORIGINAL»

AGENCIA I
C/ ECHEGARAY, 5
JUNTO RENFE
(MOSTOLES)
TELS.: 617 03 16
614 02 58

SEDE CENTRAL
AVDA. POLVORANCA, S/N.
POL. IND. URTINSA
(ALCORCON)
TELS.: 641 65 11-643 18 30
FAX: 643 22 60

AGENCIA II
C/ RIO GUADIANA, 12
JUNTO GASOLINERA
RIO DE ORO
TELS.: 694 60 20
694 16 28

¡ANUNCIESE HOY!

Motor 16
ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVIENOS el presente cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en letras mayúsculas. Cada palabra en una de las casillas reservadas al efecto. Calcule el precio de su inserción a razón de 50 pesetas por palabra. También puede anunciarse en los módulos especiales de 40 x 40 mm. cuyo importe es de 6.500 pesetas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño, háganoslo saber, llamando al teléfono (91) 268 00 69.

Envíenos junto con el cupón el importe de su anuncio mediante talón bancario a nombre de Cambio-Ruscom (CARUSA).

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. Teléfs.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S. A.

AHORA SABADOS Y DOMINGOS

VENDO Super 5 GT turbo, negro, llantas Braid, suspensiones Koni, techo solar, alarma, radio. Precio: 575.000 ptas. Tel.: (927) 16 03 57.

MERCEDES 560 S.E.C., M-J, full equipe, llantas, ABS. 8.500.000 ptas. «Imponente». Tel.: (91) 888 38 76.

OPORTUNIDAD Rolls-Royce Silver Spirit. Vendo por fallecimiento. Año 85, 13.000 kilómetros. Nuevo. Tel.: (981) 27 62 64.

AUDI 100 CD, A.A. elevalunas, cierre centralizado. Impecable 87. 2.400.000 ptas. Tel.: 563 27 28.

RANGE Rover EFI, 86, gris metalizado. 3.100.000 ptas. Tel.: 563 27 88.

OPEL Omega 2.0i CD, gris oscuro, 87, impecable. 1.900.000 ptas. Tel.: 563 27 88.

DESCAPOTABLE Escort 1.6 I, 85, blanco. 1.450.000 ptas. Tel.: 563 27 88.

SEAT Ibiza 1.2 L 5 p., 87, blanco. 675.000 ptas. Tel.: 563 27 88.

DESCAPOTABLE Golf GLI, 84, rojo. 1.550.000 ptas. Tel.: 563 27 88.

GOLF GTI. 88, C.C., elevalunas, gris metalizado. 1.500.000 ptas. Tel.: 563 27 88.

BMW 728i, techo, A.A., azul metalizado, 87. 1.800.000 ptas. Tel.: 563 27 28.

VOLKSWAGEN Passat GL, 83, verde metalizado. 600.000 ptas. Tel.: 563 27 28.

MERCEDES 300 Full, blanco, 86, impecable. 4.300.000 ptas. Tel.: 563 27 28.

MERCEDES 190 E 2.5 16V Full, nuevo. 6.800.000 ptas. Tel.: 563 27 28.

SUZUKI SJ 410, 88, blanco. 850.000 ptas. Tel.: 563 27 88.

VOLKSWAGEN Santana, 87, azul, A.A., C.C., D.A. 1.500.000 ptas. Tel.: 563 27 28.

¡BENEFICIESE! Información completa para importar toda clase de vehículos. Adjuntamos precios de todos los turismos y motocicletas. Conózcala por sólo 2.500 ptas. Import-Automoción, apartado 375. Molina de Segura, 30500 (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 oficina, 61 11 78 fax, 61 11 59 particular. Seriedad absoluta.

OCASION Lada Samara 3 puertas, 10.000 kilómetros. 1 año, matrícula M-KG. Teléfono contacto: 888 47 53. Tardes 8 a 10.

PARTICULAR vendo Opel Kadett GSI 16V, kit transformación super ancho, espectacular, único en España, necesario verlo mejor que nuevo. 16.000 kilómetros. 2.300.000 pesetas. Teléfono: 254 28 11-201 94 69. Horas comercio.

NUMERO 1 en USA — NUMERO 1 en EUROPA

DETECTOR DE RADAR

BEL-TRONICS LIMITED The Intelligent Choice

BEL-EURO-Vector 3
Precio especial
Oferta 79.000 ptas.
12 % IVA incluido

- Contra reembolso sin coste para usted. Seur 24 h.
- Detecta los radares en un radio de 1 km.
- Totalmente indetectable.
- Adaptado a las frecuencias españolas y europeas.
- Garantía de un año.
- Instalación inmediata al mechero.
- Tamaño: 11,8 x 8,1 x 2,87 cm (200 g.).

DISTRIBUIDOR EN ESPAÑA

Accesorios Ayala (40 años al servicio del automóvil)
C/ Zabaleta, 2 y C/ Nueva, 1
Tel.: (943) 27 54 28/27 67 07. SAN SEBASTIAN

FORD Escort XR3 I, M-IJ. 30.000 kilómetros, rojo, extras. 1.200.000 ptas. Tel.: 429 77 09.

VENDO BMW M 635i, modelo 1987, extras. Precio convenir. Tel.: 467 54 24. Horas de 9 a 14 y de 17 a 20. Sr. Nieto.

GOLF GTI rojo. M-HX, año 1987, aire acondicionado, llantas. Particular. 1.400.000 ptas. Tel.: 431 15 15. Federico.

VENDO Peugeot 505 GTI, aire acondicionado, elevalunas, M-HK, blanco. 1.200.000 ptas. Tel.: (91) 715 56 48.

MERCEDES 300 CE coupé. C-6960-AN. Por desplazamiento. 29.000 kilómetros. Muchos extras, 1 año, revisiones oficiales. 30 % menos precio oficial. Teléfono: (91) 352 47 87. Sr. Varela.

PEUGEOT 405 SRI, año 89, impecable, ZA-F, vende particular. 1.750.000 ptas. Tel.: (94) 469 55 98.

YAMAHA XJ 600, cinco años, pintada verde, carenado total, sin golpes, un año sin usar. 400.000 ptas. discutibles. Teléfono: 571 51 46. Llamar noches.

SEAT Lezauto

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

TAMBIEN ABIERTOS SABADOS MAÑANA

— GRAN OCASION VEHICULOS PROCEDENTES DE STOCK DE NUESTRO DEPARTAMENTO COMERCIAL.
— EN CONDICIONES INMEJORABLES Y AL MEJOR PRECIO.

- VW JETTA CL
- SEAT IBIZA 5 P.
- SEAT IBIZA 3 P.
- VW POLO COUPE

Julián Camarillo, 7
28037 Madrid
Teléfono: 327 03 56
Srta. Virginia.
Sr. Lozano.
Teléfono: 327 03 56

NAMATRANS, S. L.
Avda. Doctor Calero. Totti Centro
28220 MAJADAHONDA (Madrid)

Mercedes 190 E 2.3	1.500.000 ptas.
Mercedes 190 E 2.3 16V, 86	3.300.000 ptas.
Mercedes 300 E, 86	3.300.000 ptas.
BMW 735i, 89	5.100.000 ptas.
Porsche 944, 84	2.500.000 ptas.

CAR 10

SELECCION COCHES ECONOMICOS

83	PASSAT CL	600.000
87	ALFA 33 1.7	1.075.000

SELECCION DESCAPOTABLES Y DEPORTIVOS

NUEVO	BMW Z1	8.500.000
88	PORSCHE 911 CARRERA	5.500.000

SELECCION COCHES TODO TERRENO

88	SUZUKI 4 x 4	850.000

C/ INFANTA M.ª TERESA, 10 (Entre P.º HABANA y SERRANO)
TEL. 563 27 28 88 FAX 563 26 68

DISTRIBUYEN:

DITECSA	Alicante	Tel. 96-544 36 11	GRAELX	Del Andalucía	Tel. 958-20 00 06	SPORT AUTO BURGOS	Burgos	Tel. 947-21 40 13
LAMINAUTO SPORT	Madrid-Sur	Tel. 91-641 65 11	ESCARTI, S. A.	Valencia	Tel. 96-374 64 41	RUBEN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel. 976-59 25 41
TECSER	Guipúzcoa	Tel. 943-28 10 11	SEMAUTO, S. A.	Galicia-Leon	Tel. 987-41 05 95	REPUESTOS GUALSA	Oviedo	Tel. 985-28 39 00
DUOS AUTOMOVIL	Barcelona	Tel. 93-424 34 11	KIKU	Vizcaya	Tel. 94-620 01 59	ADAICO	Navarra	Tel. 948-23 80 00
RAISA ACCES. VILLALBA	Madrid-Norte	Tel. 91-850 77 82	SERVIAUTO, S. A.	Vitoria	Tel. 945-13 12 41	AUTO-RECAMBIO FM	Valladolid	Tel. 983-39 20 34
			AUTOSCRATCH	Baleares	Tel. 971-46 80 00	SPORT-AUTO	Santander	Tel. 942-37 27 58

CLUB Alfa Romeo, propietarios de Alfa Romeo que desean inscribirse en el club, contactar teléfono: (952) 54 19 77.

MERCEDES 300 Diesel, 88 cv. B-JP, automático, techo. Precio: 1.200.000. Tel.: (91) 270 11 18.

AUDI 100 CD, nacional, Full equipe. Ocasión, 850.000 ptas. Tel.: (91) 270 83 82.

OCASION Lada Samara 3 puertas, 10.000 km, 1 año, matrícula M-KG. Tel. contacto: 888 47 53. Tardes 8 a 10.

PORSCHE 944, año 82, blanco, 6 meses. 2.500.000 ptas. Turbomovil/Emilio de Villota. Tel.: 733 73 97.

PORSCHE 944, año 84, rojo, 12 meses. 2.200.000 ptas. Turbomóvil/Emilio de Villota. Tel.: 733 73 97.

PORSCHE 911 Carrera, cabrio, año 87, blanco, 12 meses. 6.200.000 ptas. Turbomóvil/Emilio de Villota. Tel.: 733 73 97.

BMW 320i, verde metalizado, techo corredizo eléctrico, llantas originales, buen estado. 1.500.000 ptas. Admitimos cambio. Azcona 62. Tel.: 255 86 21.

UN ABRAZO MUY FUERTE A LOS AMIGOS DE EUROPARTS

¡BENEFICIESE! Información completa para importar toda clase de vehículos, adjuntamos precios de todos los turismos y motocicletas. Conózcala por sólo 2.500 ptas. Impor-Automoción, apartado 375, Molina de Segura. 30500 Murcia. Tel.: (968) 61 21 26 oficina, 64 11 78 fax, 64 11 59 particular. Seriedad absoluta.

PEUGEOT 505 GTI, aire acondicionado, elevalunas, M-HK, blanco. 1.200.000 ptas. Tel.: (91) 715 56 48.

MERCEDES 250 coupe, cuero, muy cuidado. 1.250.000. Tel.: (91) 270 15 15.

PORSCHE 928 S4, año 87, gris, 12 meses. 8.000.000 ptas. Turbomóvil/Emilio de Villota. Tel.: 733 73 97.

SAAB 9000 Turbo 16V, año 88, gris, 12 meses. 3.500.000 ptas. Turbomóvil/Emilio de Villota. Tel.: 733 73 97.

BMW 528i, perfecto estado, ABS y otros extras. 1.700.000 ptas. Tel.: 630 07 61.

MATRICULA turística española Saab 9000 turbo, equipadísimo, junio 90, 3.000 km. 3.600.000 ptas. Tel.: (918) 28 16 12.

PEUGEOT 505 GTD turbo, V-BH, aire acondicionado, servodirección. 850.000 ptas. Teléfono: (96) 287 40 19, horas de oficina.

PARTICULAR vendo Chevrolet Camaro, rojo, noviembre 1988, full equipe. 3.990.000 ptas. Sr. Soria. Tel.: 253 19 66. Noches.

YAMAHA XJ600, cinco años, pintada verde, carenado total, sin golpes, un año sin usar. 400.000 ptas., discutibles. Telélefono: 571 51 96. Llamar noches.

MERCEDES 300 Diesel 88 CV B. JP. Automático Tecmo. 1.200.000 ptas. Tel.: (91) 270 11 18.

MERCEDES 230 TE Ranchera, último modelo, carrocería anterior W123, impecable, extras. Tel.: 256 17 17, Azcona 62.

FIAT Uno 70 SL, rojo, 5 puertas, impecable. Azcona 62. Tel.: 255 86 21.

PORSCHE 911 SC, 80.000 km, 1978, Mokka impecable, garantizado. Tel.: 255 86 21.

COLECCION Volkswagen Escarabajo, también descapotables. Azcona 62. Tel.: 255 86 21.

LANCIA Thema Turbo inyección, gris cuarzo, climatizado, perfecto estado general. 1.900.000 ptas. Garantía 12 meses. Azcona 62. Tel.: 255 86 21.

OPEL Kadett SR, Opel Ascona 1.8 inyección, bien cuidados, revisados. Buen precio. Azcona 62. Tel.: 255 86 21.

ESCARABAJO Cabrio, buen estado. 1.700.000 ptas. Admito cambio Suzuki más efectivo. Tel.: (947) 20 90 97.

BMW M. 635 CSi 286 CV. Impecable, full equip negro ceniza. Admito coche inferior 4.700.000 ptas. Tel.: (911) 22 11 11. Horas oficina.

¡BENEFICIESE! Información completa para importar toda clase de vehículos. Adjuntamos precios de todos los turismos y motocicletas. Conózcala por sólo 2.500 ptas. Import-Automoción, apartado 375, Molina de Segura 30500 (Murcia). Tel: (98) 61 21 26 (oficina), 64 11 78 (fax), 64 11 59 (particular). Seriedad absoluta.

VENDO Peugeot 505 GTI M-HK. 52.000 km. Impecable. Aire acondicionado, elevalunas, blanco. 1.200.000 ptas. Tel.: (91) 715 56 48.

MERCEDES 250 Coupé. Cuero. Muy cuidado. 1.250.000 ptas. Tel.: (91) 270 15 15.

AUDI Coupé GT Full equipe. Siempre garaje. Tel.: (91) 331 48 48.

AUDI 100 CD nacional. Full equipe. Ocasión 850.000 ptas. Tel.: (91) 270 83 82.

OCASION Lada Samara 3 puertas. 100.000 km. 1 año. Matrícula M-KG. Tel.: 888 47 53. Tardes 8 a 10.

JEEP Comando HD. Azul metalizado. Techo lona negro. Llantas amazonas y neumáticos anchos. Motor OK. Otros extras. B-DU. Tel.: (93) 790 49 18.

LIQUIDACION Audi 80, aire acondicionado, blanco, nuevo, sin matricular. 2.780.000 ptas. Azcona 62. Tel.: 255 86 21.

VENDO remolque portacoche casi nuevo, ideal competición. Tel.: (93) 790 49 18.

PEUGEOT 505 GTI, aire acondicionado, elevalunas. M-HK, blanco. 1.200.000 ptas. Tel.: 715 56 48.

PEGASO

TREMA OSNUR, S.A.

Ford

Lopez de Hoyos, 171. Tel. 519 00 29 / 413 68 94 MADRID

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA
¡CONSULTENOS ! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION
CUIDAMOS LOS PRECIOS

AMPLIO STOCK

ASESORA SR. LUJAN. TEL.: 413 68 94 - 519 00 29

¡ GARANTIA SI !

AMERICANOS, nuevos o usados, todas marcas, coches, motos, vans, precios netos USA más gastos y 12% comisión. Garantía hasta 6 años. Servicio. Piezas en 24 horas. Tel.: (91) 245 66 60. Empresa: J & R.

AUDI 100 CD, nacional, full equipe. Ocasión 850.000 ptas. Tel.: (91) 270 83 82.

OCASION Lada Sahara, 3 puertas. 10.000 km. 1 año. Matrícula M-KG. Tel. contacto: 888 47 53. Tardes 8 a 10.

BMW 323i, moderno, impecable, muchos extras. 1.280.000 ptas. Tel.: (942) 21 40 84.

JEEP Comando HD, azul metalizado, techo de lona negro, llantas amazonas y neumáticos anchos. Motor O.K., otros extras. B-DU. Tel.: (93) 790 49 18.

BMW 318i, 4 puertas, modelo 1989, matriculado, A-BU, techo, faros antiniebla, llantas anchas, muy pocos kilómetros. Spoilers delantero y trasero, lineal, estado realmente flamante. Verlo y negociar. Tel.: (96) 512 55 49.

KARTS infantiles y de competición. Tel.: (93) 692 18 24.

BMW M635 CSI, 286 cv, impecable, full equip. Negro ceniza. Admito coche inferior. 4.700.000 ptas. Tel.: (911) 22 11 11. Horas de oficina.

¡BENEFICIESE! Información completa para importar toda clase de vehículos. Adjuntamos precios de todos los turismos y motocicletas. Conózcala por sólo 2.500 ptas. Import-automoción, apartado 375, Molina de Segura. 30500 Murcia. Tel.: (968) 61 21 26 Oficina, 64 11 78 Fax, 64 11 59 Particular. Seriedad absoluta.

AUDI turbo A.A., ABS, techo azul metalizado. Buen estado. 95.000 km. 1.900.000 ptas. Tel.: (96) 254 05 47.

RENAULT 5 GT Turbo 115 CV 750.000. Tel.: 255 86 21/22.

ALFA GTV 2.0. Año 82. 79.000 km. Muy cuidado. Tel.: 549 64 71.

GOLF GTI, negro, M-HP, año 1987, 59.000 km, aire acondicionado. Particular. 1.400.000 ptas. Tel.: 775 02 94. Horas de comida. Ignacio.

AUDI 200 Quattro. 68.000 km. Todos extras. Tel.: 549 57 88.

FIAT Uno. Buen estado. 400.000 ptas. Tel.: 255 86 21/22.

AUTOMATICO Mercedes 300E. Cuero. Aire. Llantas. Tel.: 549 64 71.

IBIZA 1.2. Año 85. 53.000 km. Tel.: 549 57 88.

PORSCHE 924 S. M-KG. 66.000 km. Llantas. Tel.: 549 64 71.

¡COMERCIANTES! ¿Tienen licencias de importación? DE BOER IMPORT-EXPORT SUGGESTIONS les ayuda en comprar sus coches japoneses en Holanda o Bélgica. DE BOER; HEUVEL 04; 5664 HM Geldrop, Holanda. Tel. y Fax: (07)-3140-59119.

BMW M635 CSI, 286 cv, impecable, Full Equip, negro ceniza. Admito coche inferior. 4.700.000 ptas. Tel.: (911) 22 11 11. Horas oficina.

¡BENEFICIESE! Información completa para importar toda clase de vehículos. Adjuntamos precios de todos los turismos y motocicletas. Conózcala por sólo 2.500 ptas. Import-automoción, apartado 375, Molina de Segura. 30500 (MURCIA). Tel.: (968) 61 21 26 oficina, 64 11 78 Fax, 64 11 59 particular. Seriedad absoluta.

AUDI Coupe GT, Full equipe, siempre garaje. Tel.: (91) 331 48 48.

MERCEDES 300 Diesel, 88 cv. B-JP. Automático, techo. Precio: 1.200.000 ptas. Tel.: (91) 270 11 18.

AUDI 100 CD, nacional, full equipe. Ocasión 850.000 ptas. Tel.: (91) 270 83 82.

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

¡¡ NUEVO TELEFONO !!
ERICSSON POCKET
SERIE 900 DIGITAL

EN EL COCHE, EN LA CALLE, EN CASA, EN CUALQUIER LUGAR, VD. SOLO NECESITA ESTE PEQUEÑO TELEFONO PARA HABLAR CON TODO ELMUNDO

- SIN INSTALACION -
- SIN INTERFERENCIAS -
- LINEA INMEDIATA -

INSTAL AUTO

MIGUEL ARACIL, 66
(PEÑA GRANDE)
Tels.3 73 82 56 - 3 73 84 56
FAX: 3 73 84 56 - 28035 MADRID

Hotline

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 Málaga 1.2	89	20.000	680.000	Peugeot 205 Lacoste	86	40.000	820.000
Seat Ibiza 1.2 Junior	87	31.000	675.000	Peugeot 205 XL	89	15.000	790.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	85	37.000	725.000	Peugeot 309 SR	87	48.000	860.000
Seat Ibiza SXI	88	23.000	980.000	Peugeot 405 SRD Turbo	90	17.000	1.970.000
Fiat Tipo 1.600 DGT	88	19.000	1.290.000	Peugeot 405 GL	89	23.000	1.475.000
Fiat Uno 45 S	89	15.000	790.000	Citroën AX 11 RE 5 p.	89	17.000	795.000
Fiat Uno 70 SL 5 p.	87	33.000	725.000	Citroën AX Stilo	89	18.000	725.000
Fiat Uno Turbo I.E. Antiskid	89	17.000	1.225.000	Citroën AX GT	88	23.000	975.000
Lancia Thema Turbo I.E. Full equip.	87	41.000	1.975.000	Citroën BX 16 TRS Athena A.A.	88	25.000	1.390.000
Lancia Delta HF Turbo Integrale	89	23.000	2.450.000	Citroën BX 19 TRD T., ABS, A.A.	89	21.000	1.950.000
Renault 4 TL	86	57.000	425.000	Citroen C 15 Club RE	89	17.000	920.000
Renault Supercinco GTI 5 p.	89	9.000	845.000	Ford Fiesta 1.1	89	15.000	695.000
Renault Supercinco GT Turbo	89	11.000	1.150.000	Ford Fiesta 1.4 S	87	31.000	745.000
Renault Supercinco GT Turbo	86	43.000	860.000	Ford Fiesta 1.4 Ghia 5 p.	89	19.000	1.050.000
Renault Supercinco Baccara A.A.	88	29.000	1.100.000	Ford Escort 1.4	87	27.000	895.000
Renault 11 TXE	88	17.000	975.000	Ford Escort 1.6 Ghia	86	50.000	845.000
Renault 19 TSE	89	32.000	1.265.000	Ford Escort 1.6 Ghia Inyección	89	25.000	1.250.000
Renault 19 TXE	89	17.000	1.325.000	Ford Orion 1.6 Diesel	84	71.000	790.000
Renault 21 GTS Nevada A.A.	87	41.000	1.425.000	Ford Orion 1.6 Ghia	87	31.000	1.100.000
Opel Corsa 1.2 TR 4 p.	87	37.000	675.000	Ford Orion 1.6 Ghia Inyección	89	21.000	1.325.000
Opel Kadett 1.6 GLS	87	32.000	1.050.000	Ford Sierra 2.0	89	31.000	1.425.000
Opel Kadett GSI 2.0 I Cabriolet	89	15.000	1.950.000	Ford Sierra 2.3 Aut. Fam. A.A.	85	45.000	945.000
Opel Kadett GSI	85	51.000	1.100.000	Alfa Romeo 33 1.7 Q.V.	88	31.000	1.225.000
Opel Kadett GSI 2.0 I A.A.	87	37.000	1.525.000	Audi 90 20V Full equip.	89	27.000	3.250.000
Peugeot 205 SHD	86	50.000	780.000	VW Golf GLI Cabrio	84	51.000	1.390.000
Peugeot 205 GHD	88	26.000	960.000	VW Polo Classic	87	37.000	680.000

OCASION Lada Samara, 3 puertas, 10.000 km. 1 año, matrícula M-KG. Tel. contacto: 888 47 53. Tardes de 8 a 10.

MERCEDES 250 Coupe, cuero, muy cuidado. 1.250.000 ptas. Tel.: (91) 270 15 15.

RENAULT 5 GT, Turbo Copa, preparado, 2.000 km, 8 meses. 1.500.000 ptas. Tel.: (91) 450 44 10.

BMW 323i, blanco, impecable, techo, ruedas, amortiguación, volante, etc. 1.750.000 ptas. Teléfono: (91) 450 44 10.

MATRICULA turística española Saab 9000 Turbo, equipadísimo, junio 90. 3.000 km. 3.600.000 ptas. Tel.: (918) 28 16 12.

PEUGEOT 505 GTD Turbo, V-BH, aire acondicionado, servodirección. 850.000 ptas. Teléfono: (96) 287 40 19. Horas oficina.

PARTICULAR vendo Chevrolet Camaro, rojo, noviembre 1988, full equipe. 3.990.000 ptas. Sr. Soria. Tel.: 253 19 66, noches.

GOLF GTI, rojo, M-HX, año 1987, aire acondicionado, llantas. particular. 1.400.000 ptas. Tel.: 431 15 15. Federico.

FORD Escort XR3 I, M-IJ, 30.000 km, rojo, extras. 1.200.000 ptas.

PARTICULAR vendo Opel Kadet GSI 16V, kit transformación, super ancho, espectacular, único en España. Necesario verlo, mejor que nuevo. 16.000 km. 2.300.000 ptas. Tel.: 254 28 11-201 94 69. Horas comércio.

VENDO BMW, M635i, modelo 1987, extras. Precio convenir. Tel.: 467 54 24. Horas 9 a 14 y 17 a 20. Sr. Nieto.

PORSCHE 911 5c, impecable. Garantizado, 80.000 km. 2.700.000 ptas. Revisado en Porsche. Turbomóvil. Teléfono: 255 86 22. C/ Azcona, 62.

BMW 320i, metalizado, «precioso». Garantizado 12 meses. 1.500.000 ptas. Admitimos cambios. Extras. C/ Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

FIAT Uno 70 SL, 5p., impecable. M-HM, rojo. Garantía 12 meses. C/ Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

OPEL ASCONA 1.8e, 4 p., perfecto estado. Azul metal. C/ Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

MERCEDES 300E, 1987. Aire, RS, ASD, ABS, techo, airbag, suspensión nivel, llantas, negro azulado, metalizado, garantía 18 meses. 4.350.000 ptas. Impecable. C/Azcona, 62. C.A.N.S.A.

VOLKSWAGEN Corrado 16V, full equipe, 6 meses uso. 2.900.000 ptas. C/ Azcona, 62. Admitimos cambios. 255 86 21.

LIQUIDACION Audi 80. Aire, Lancia Dedra 2.0i, aire. Precios interesantísimos. A estrenar. Tel.: 255 86 21. C/Azcona, 62.

VOLKSWAGEN Golf GTI. 1.000.000 ptas. Carrocería moderna, 1985, gris oscuro, otros, extras, 1988. 1.475.000 ptas. Facilidades. C/Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

LIQUIDACION Lancia Y10, nuevos, 2 unidades por 940.000 ptas. A estrenar. C/Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

VOLKSWAGEN Escarabajos cabrio. Varios modelos. C/Azcona, 62. Tel.: 255 86 21.

BMW 528i, perfecto estado, ABS y otros extras. 1.700.000 ptas. Tel.: 630 07 61.

MERCEDES 190 D 2.5, plata, 83.000 km, estrenado España, 30510, libro servicio coche, dirección, aire acondicionado, Becker, extras. 2.850.000 ptas. Teléfono: (91) 639 06 60.

BMW 325 IX, plata, llantas, aire, techo, ABS, 59.000 km. 2.800.000 ptas. Urge venta. Tel.: 593 39 64.

BMW 735i se vende, año 87, impecable, Full Equip, gris metalizado. Tels.: 544 75 35 (oficina) y 254 43 97 (particular).

VENDO piezas motor, caja de cambio, ruedas, asientòs, del Opel Kadett GSI 2.0. Todo 425.000 ptas. Interesados llamar de 13 a 15 al teléfono 727 41 78 (preguntar por Miguel).

BMW 320i, cuatro puertas, año 1987, color plata metalizado, ABS y techo corredizo. 1.875.000 ptas. Automóviles Runar. 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.

PARTICULAR vende Pontiac Le Mans descapotable, año 67, ITV, todo en regla, impecable. 2.500.000 ptas. Cadillac Sedán Deville, año 67, ITV, todo en régla, impecable. 2.500.000 ptas. Tel.: (986) 84 73 83. Pontevedra. Víctor.

¡BENEFICIESE de la bajada de aranceles! Información completa sobre importación de 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 Molina de Segura (Murcia). Tel.: (968) 61 21 26 (oficina). Somos importadores. Seriedad absoluta.

MERCEDES 300 diesel, 88 cv. B-JP. Automatico, techo. 1.200.000 ptas. Tel.: (91) 270 11 18.

FERRARI 328 GTS, 20.000 km, año 87, interesados: (965) 65 20 05.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS: TODO EN COMPETICION
AUTO VILARDELL
C/BALMES, 25. TELF.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007

Neumáticos y accesorios para el automóvil
Turini
C. Calvet 73-75 T. 209.67.33
080021 Barcelona
C/ Santa Maria, 5 y 7
Tel. (972) 22 25 50 - Girona

DELTALINE
DELTA MICS SPAIN, S.L.
MONTSERRAT, 178
08201 - SABADELL - SPAIN
TEL. 93-727 50 66 93-727 40 82
93-725 47 02 FAX 93-727 50 00

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació ei importació
Venda d'automòbils nous i d'ocasió
- Ferrari 328 GTSi-Nuevo
- Ferrari 348 TB/TS-Nuevos
- Ferrari Testarossa-Nuevo
- Ferrari F40-Nuevo
- Mercedes 300 SL, 24V-Nuevo
- Mercedes 500 SL-Nuevo
- Mercedes 300 CE, 24V-Nuevo
- Morgan Plus 4-Nuevo
- Porsche 930 Turbo, Cabrio-Nuevo
- Porsche 911 Speedster-Nuevo

Tel.: (9738) 28 4 59. Fax: (9738) 61 9 14 (ANDORRA)

AUDI Coupe GT. Full equipe. Siempre garaje. Tel.: (91) 331 48 48.

VENDO Peugeot 505 GTI, A-HK, 52.000 km, impecable. Aire acondicionado, elevalunas. 1.300.000 ptas. Tel.: 715 56 48.

BMW 318i, 4 puertas, rojo, 1985, llantas. Estado nuevo. 1.500.000 ptas. Tel.: (96) 512 55 49.

PORSCHE 944. Año 86. Cuero, A.A. 58.000 km. Tel.: 549 64 71.

VENDO remolque porta-coche, casi nuevo, ideal competición. Tel.: (93) 790 49 18.

FORD Orión 1.6i GHIA, aire acondicionado. 56.000 km. 1 año garantía. Año 87, gris. 1.200.000 ptas. Tel.: 551 50 62.

¡ATENCION! 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.

JEEP Comando HD, azul metalizado, techo de lona negro, llantas amazonas, neumáticos anchos, motor OK., otros extras. B-DU. Tel.: (93) 790 49 18.

BBS Aerodinámica
VW-BMW-MERCEDES

BBS Llantas de aleación

ROYAL INTERIORES LOOK MADERA
Para ALFA ROMEO, AUDI, BMW, FIAT, LANCIA, MERCEDES, SAAB, VOLVO, VOLKSWAGEN, JEEP CHEROKEE

CAJA PORTA EQUIPAJES
(Para esquís, golf, maletas, etc.)
DISEÑO AERODINÁMICO DIFERENTES MEDIDAS Y COLORES
GRAN CALIDAD DE ACABADOS
ADAPTABLE A TODOS LOS VEHÍCULOS

POLYPIECES
KITS EN FIBRA Y KEVLAR PARA RECONVERSIÓN DE PORSCHE 924-944-911-928

JAMEX MUELLES SPORT
BAJAN LA SUSPENSIÓN DE 30 A 40 mm.
MANTIENEN EL CONFORT MEJORAN LA ESTABILIDAD
COMPATIBLES CON LOS AMORTIGUADORES DE ORIGEN

NOVA VOLANTES DEPORTIVOS EN PIEL Y MADERA
VARIOS MODELOS

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turisport
Pérez Caldós, 40 08012 Barcelona ☎ (93) 237 83 24
De venta en distribuidores autorizados
Distribuidor BARCELONA: TURINI, S.A. Calvet, 73-75 Tel. (93) 209 67 33
Distribuidor MADRID: A.T. Acc. del Automóvil, S.A. Avda. Pablo Iglesias, 49 Tel. (91) 534 09 98

FORD Escort Diesel Ghia, 1986, impecable. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 22.

VOLKSWAGEN Escarabajo Cabrio, negro, impresionante, tapicería blanca, llantas. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 22.

PORSCHE 944, precioso, blanco, instalación completa para teléfono. Admitimos cambio. Azcona, 62. Tel.: 255 86 22.

OPEL Ascona 1.800 I, Kadett 1.600 SR, Corsa 1.200. Azcona, 62. Tel.: 255 86 22.

MERCEDES 230 Familiar, 1984, impresionante, precioso, completamente nuevo. 1.200.000 ptas. Facilidades. Azcona, 62. Tel.: 255 86 22.

FORD 1.100 C, M-IW, cuatro años de garantía Ford, 12.000 km, color rojo, cinco velocidades, impecable, como a estrenar, siempre en garaje. Tel.: 556 01 56. Srta. Begoña.

RENAULT 25 GTX Inyección, aire. Precio: 1.100.000 ptas. Buen estado. Admitimos cambio. Facilidades. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 22.

PARTICULAR vende Audi V8, a estrenar, oportunidad, muy barato. Teléfono: (925) 23 23 59.

PORSCHE Targa, vendo, 911-S, 2.7 I, PM-V. 2.900.000 ptas. Tel.: (987) 41 04 63. Señor Arias. Noche, de 9.30 a 10 horas.

PORSCHE 911 SC, interesantísimo, tres litros, 1978, sólo 80.000 km, completamente todo en perfecto estado original, precio convenir, interesante. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 21.

VOLKSWAGEN 1.303 LS Escarabajo Cabrio, totalmente restaurado y revisado, impecable, color negro, llantas. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 21.

MERCEDES 380 SE, carrocería 126, año 84, Full Equipe. 2.800.000 ptas. Tel.: 467 00 78.

BMW 320i, cuatro puertas, año 1987, color plata metalizado, ABS y techo corredizo. 1.890.000 ptas. Automóviles Runar. Tel.: 468 55 80.

BMW 320i, cuatro puertas, año 1987, color plata metalizado, ABS, techo corredizo. 1.890.000 ptas. Automóviles Runar. Tel.: 468 55 80. Madrid.

BMW 320i, metalizado, techo corredizo eléctrico, llantas, etc. 1.500.000 ptas. Admito cambio. Teléfono: 255 86 22.

PORSCHE 944, asientos Recaro, equipo de música. 2.500.000 ptas. Buen estado. Tel.: 435 00 23 (de 9 a 15 horas). Tony García.

RENAULT 11 TSE, cinco puertas, cinco velocidades, elevalunas eléctricos, cierres centralizados, color plata metalizado, año 1986. 775.000 ptas. Tel.: 468 55 80.

NISSAN Sunny GTI 16 válvulas, aire, servodirección, etc., blanco, 15.000 km, M-JV. Azcona, 62. Teléfono: 255 86 21.

MERCEDES 190 2.3, antracita, 1987, aire, techo, llantas, suspensión nivel constante, etc. Azcona, 62 (garaje). Tels.:255 86 21 y 256 17 17. Azcona, 62.

MERCEDES 300 E, año 85, muchos extras, particular vende al mejor precio del mercado. Tel.: 747 02 31.

PARTICULAR Toyota Supra Targa. Tels.: 690 16 91 y 464 47 22.

GTV Alfa Romeo 2.5 V6 Inyección, 160 CV, Grand Prix, serie limitada, llantas Braid, alarma, radio Pioneer, kit aerodinámico, B-HC. Tel.: (93) 757 39 18.

LANCIA Y-10 Turbo, 86 CV, 35.000 km, todos los extras. Tel.: (93) 422 43 18.

BMW M3. Año 88. 22.000 km. Full. Tel.: 549 57 88.

CALIDAD Y DISEÑO ALEMAN EN AERODINAMICA

Opel Kadett E

Kits de aerodinámica. Llantas de aleación. Kits muelles suspensión especial, así como otros accesorios exclusivos para. ALFA, AUDI, BMW, FIAT, FORD, MERCEDES, OPEL, PEUGEOT, VOLKSWAGEN, etc. Para mayor información disponemos de un CATALOGO completo a todo color con más de 300 páginas, al precio de 1.500 pesetas más franqueo.

Zender

LLANTAS DE ALEACION

Desde 6 x 13 a 8 x 15
Desde 7 x 15 a 8 x 16
Desde 7 x 15 a 10 x 17

DISTRIBUIDORES ZENDER:

ADAICO, S.L. (948) 21 29 47 PAMPLONA • ARELCSA, S.A. (941) 25 96 83 LOGROÑO • AT ACC. DEL AUTOMOVIL (91) 534 09 98 MADRID • AUTO BOUTIQUE (972) 50 96 21 FIGUERAS (GERONA) • AUTO EQUIP (93) 207 35 14 BARCELONA • AUTO KIT,S (93) 870 01 79 GRANOLLERS (BARCELONA) • AUTO NOVEDAD (942) 21 53 18 SANTANDER • AUTO SUPER (954) 63 09 40 SEVILLA • BOPAR RACING (93) 311 65 70 BARCELONA • CASA ARMANGUE (93) 218 53 78 BARCELONA • COMERCIAL RIZZO (93) 727 13 14 SABADELL (BARCELONA) • COMERCIAUTO (976) 56 03 58 ZARAGOZA • COSTA ACC. (93) 873 92 91 MANRESA (BARCELONA) • DISEÑO SPORT (985) 36 71 31 GIJON • GRUPO CIDAR (971) 46 86 20 PALMA DE MALLORCA • KIT SETZE (93) 757 39 18 MATARO (BARCELONA) • MOTOR STYLE (971) 36 69 80 MAHON (MENORCA) • RALLYE MANZANARES (91) 457 47 93 MADRID • SEMAUTO (987) 41 05 90 PONFERRADA (LEON) • SORESA (975) 22 70 77 SORIA • STAND-216 (93) 831 14 58 MANLLEU (BARCELONA) • STYLAUTO (96) 306 08 61 VALENCIA • STYLEFLY (91) 676 14 74 MADRID • SEMIAUTO (945) 28 38 26 VITORIA • TALLERES BORREGO (952) 31 66 00 MALAGA • TALLERES HURTADO (958) 20 50 08 GRANADA • TALLERES LUIS GALLIZO (976) 66 21 01 EJEA (ZARAGOZA) • TGT AUTO (973) 31 28 37 TARREGA (LERIDA) • TRAVEL (974) 60 14 04 TERUEL • VADISA (943) 21 56 44 SAN SEBASTIAN

Importador para España
jacsol Vallespir, 189-191 - Tel (93) 490 19 26 Télex 54318-JSAU-E
Fax. (93) 491 02 01 - 08014 BARCELONA

ECOS DE SONIMAG

SANYO TAMBIEN CON RDS

EN el pasado Salón de la electrónica Sonimag, la marca japonesa Sanyo presentaba su nueva gama de modelos entre los que destacaba el nuevo RDS 1.100.

Hemos comentado muy a menudo lo mucho que un equipo dotado de este sistema puede ayudar al conductor en sus desplazamientos. Un radiocassette normal proporciona música y noticias, pero el RDS va más lejos con un servicio adicional muy útil.

Consiste en la emisión de una señal digital superpuesta a la banda normal de FM que permite la recepción de una información adicional en los aparatos que poseen el sistema.

Seguimiento y sintonización automática de señal, identificación de emisoras, recepción de información de tráfico, etcétera. son algunas de las prestaciones con las que cuenta.

El RDS ha sido desarrollado y adoptado por la Unión Europea de Radiodifusión y dentro de poco tiempo estará disponible en todos los países del continente europeo.

El RDS 1100 de Sanyo está también capacitado para sintonizar sin interferencias, guardar en memoria 30 presintonías, leer un cassette con sistema Dolby y autoreverse.

El amplificador tiene una potencia de salida máxima de 25Wx2 ó 7.5x4 y el aparato va provisto de extraible de fábrica.

Otras novedades de Sanyo se refieren a la línea FX con los modelos 02,12,22 y 32. En ellos destaca el excelente diseño y una gran variedad de prestaciones como los 100 watios del alto de gama el FX 32, o la buena relación existente entre prestaciones y la relación con el precio del FX-12. O

SISTEMA TWIN DRIVE

LOS nuevos altavoces de Sanyo cuentan con un sistema al que llaman Twin Drive y que básicamente está formado por una placa osciladora colocada entre las dos vías. Las señales positivas y negativas se envían de forma simultanea en direcciones opuestas provocando un efecto en el cono que mejora el rendimiento y la respuesta en toda la gama de frecuencias.

Los altavoces cuentan con un diseño moderno y atractivo y reproducen el sonido de cualquier equipo de una manera brillante.

UNICARS: NUEVAS ANTENAS DE TELEFONOS

LA proliferación en España de los teléfonos móviles y los instalados en automóviles ha llevado a la firma italiana Unicars a comercializar una nueva línea de antenas de teléfono para coche fabricadas por Caletti, empresa italiana líder en el sector. Cuatro son los modelos que se pondrán a la venta, con diferentes frecuencias de transmisión (entre 450 y 900 MHz) y con distintas formas, colores y tamaños.

REACCIÓN EN CADENA

Era de esperar, al conectar tus altavoces **Kindvox**, con un radiocassette **Kindvox Serie 500**, el resultado es una **reacción en cadena** con un sonido realmente **Contundente!**

2 Modelos : **KX 500 R (Auto-reverse) • KX 500 (Auto-stop), 60W, FM/OM - 12** memorias, **Sintonía electrónica, Equalizador** (graves, medios, agudos), **Búsqueda automática sintonías, Extraible incorporado.**

KindvoX® CAR AUDIO

RADIOVOX, S.A.
Can Bruixa, 30-40 • **08014 BARCELONA** (E)
Tel. (93) **490 81 40** • Telefax (93) **490 11 16**

KX 500 R

Por primera vez en su corta historia, la Institución Ferial de Badajoz ha puesto en marcha un Salón dedicado al coche clásico y deportivo. Esta muestra, que se repetirá anualmente, ha resultado una feliz mezcla de exposición y subasta, de competición deportiva y de debate, todo sobre el mismo tema, el coche clásico y su problemática.

SALON DE CLASICOS DE BADAJOZ

UNA MUESTRA SINGULAR

LA ESTRELLA
Entre los 107 coches expuestos llamaba poderosamente la atención un Cadillac de competición con un impresionante motor de 16 cilindros en V.

BELLEZA INGLESA
La presencia de Jaguar en el Salón de Badajoz era inevitable. Seis modelos deportivos de todas las épocas pusieron la más alta nota de elegancia. Los diecinueve XK fueron los coches más admirados.

LA ciudad de Badajoz ha recibido éste su primer Salón dedicado al coche clásico y deportivo, en un marco sumamente adecuado por construcción y servicio, en el que ha podido admirar ciento siete bellos ejemplares de la historia mundial del automóvil de todos los tiempos. Allí se pudo contemplar, desde un exclusivísimo Cadillac V16 de competición hasta un pequeño Mini Cooper también preparado para carreras, pasando por los majestuosos Rolls Royce, los enormes coches americanos de los años cuarenta y cincuenta y una muestra bastante interesante de Jaguar, desde los populares Jaguar E a sus antecesores los XK 120, 140 y 150. Pero el Salón de Badajoz ha sido algo más que una mera exposición de coches clásicos, pues muchos de ellos estaban allí no sólo para ser contemplados, sino para ser adquiridos mediante subasta. Los 107 coches que llenaban los dos salones de IFEBA procedían de todos los rincones de España e incluso de Portugal -país que, por su vecindad con la capital pacense, está llamado a participar de una manera más activa en las sucesivas ediciones del Salón- y, en su mayoría estaban allí para ser vendidos en subasta, una subasta no pública, sino algo particular por cuanto los posibles interesados debían interesarse por el automóvil por ellos elegidos en la secretaría del Salón, donde se les informaba del precio para que formalizasen la oferta. Este sistema, no muy del gusto de muchos de los profesionales del mundo de los clásicos presentes en Badajoz, es susceptible de ser modificado en un futuro, cuando la muestra extremeña alcance su madurez. De hecho, la lentitud de los trámites de tal sistema de subasta impide que les podamos dar los resultados de la misma a la hora de escribir estas líneas.

NOBLEZA OBLIGA
La presencia portuguesa en Badajoz estaba presidida por este majestuoso Rolls Royce Phantom I.

EL MAS BELLO
Este poderoso Mercedes no sólo causó admiración en el Salón, sino que se enseñoreó en el rallye.

La participación de los amantes de los clásicos ha sido la clave del éxito del Salón, así como la fuerte afluencia de público de Badajoz y de Portugal. Se pusieron en marcha iniciativas para que los visitantes profesionales pudieran sentirse en su propio Salón. Así, se programó un coloquio debate sobre la futura legislación sobre «vehículos históricos» (así los denomina oficialmente la Administración) a la que asistió un representante de la Dirección General de Tráfico que esbozó los principios de la nueva ley para tranquilidad de los participantes que asistieron a él. En definitiva, una buena iniciativa, y la auguramos un gran futuro.

M. Doménech.
Fotos: **Ramón Rodríguez**

DE OLIVENZA A CAMPO MAIOR

Durante la celebración del Salón tuvo lugar un animado rallye que discurrió en dos etapas: Badajoz-Olivenza-Badajoz y Badajoz-Campo Maior (Portugal)-Badajoz. No era un rallye competitivo en cuanto a premios, aunque los 47 sufridos participantes tuvieron que cumplir un promedio establecido por la organización atendiendo a la edad de sus coches. La expectación de ver por las carreteras extremeñas a tan variopinta caravana multicolor fue enorme y, aunque algunos tuvieron que llegar incluso a remolque, como el pequeño Amilcar de la foto, otros como el Mercedes de competición llenaron con sus sonidos el tranquilo ambiente que les rodeó. Al final, todos ganaron.

NIGEL MANSELL

SOY un gran aficionado a la Fórmula 1 y sobre todo del británico Nigel Mansell. Desearía que me comentasen algo acerca de su palmarés en el mundo de la F-1. También desearía que me proporcionasen algunas cifras acerca de lo que gana o puede ganar un piloto de élite de la Fórmula 1

Luis Sánchez
(Madrid)

R.- Este británico de 35 años, que debutó en la F-1 en 1980 en Austria con un Lotus Cosworth, es la segunda baza de los italianos de Ferrari para romper la hegemonía de McLaren. Su conducción a los mandos del Ferrari 641 es tenaz, pero excesivamente violenta, lo que le lleva a cometer errores a menudo.

Nigel Mansell nació un 8 de agosto de 1954 en la localidad británica de Upton Seven. Con un palmarés de más de 135 grandes premios disputados, 16 victorias y 13 «poles», este piloto se ha permitido el lujo de ceder el lugar a Prost de primer piloto en el equipo capitaneado por Cesare Fiorio a cambio de un contrato igual al del «profesor». La publicidad que lleva en el mono le supone unos ingresos anuales que rondan los 650 millones de pesetas.

Respecto a la segunda pregunta, hay que hacer hincapié en que una cosa es lo que tiene pactado un piloto con su escudería y otra muy distinta son sus ingresos reales anuales, donde también va incluida la publicidad.

Así, Alain Prost es el piloto mejor pagado de la Fórmula 1. Su contrato con Ferrari asciende a nueve millones y medio de dólares al año. Esto hace que el kilómetro recorrido por Alain Prost le salga a Ferrari por cien mil pesetas. Aparte queda la publicidad donde un adhesivo de treinta centímetros cuadrados en la parte delantera de su mono sale por unos cien millones de pesetas al año. En total Prost sale por unos mil quinientos millones de pesetas anuales.

Ayrton Senna tampoco anda «manco» y percibe unos mil trescientos millones de pesetas anuales. Ya por detrás está el británico Nigel Mansell que gana aproximadamente unos mil millones de pesetas al año y Gerhard Berger que recibe unos seiscientos cincuenta millones de pesetas.

El resto de los pilotos está muy por debajo y se da incluso el caso de algunos pilotos que deben aportar su propio patrocinador para poder correr en la Fórmula 1. En algunos casos es la escudería la que concede al piloto quedarse con la rentabilidad que le produzca la publicidad insertada en su mono.

EL LENGUAJE DE LAS BANDERAS

DESEARIA que me informasen qué significan todas las banderas empleadas en un Gran Premio de Motociclismo y las determinaciones que tiene previstas la FIM si se produce alguna interrupción en la carrera.

Alberto Rodríguez
(Bilbao)

R.- En un Gran Premio de motociclismo el único lenguaje que se usa es el de las banderas aunque también se puede usar el de las luces complementarias.

Así la bandera a cuadros sirve para señalar el final de la carrera y el final de los entrenamientos; la bandera amarilla mantenida arriba señala precaución, no adelantar; la bandera amarilla ondulando indica precaución extrema, aminorar la velocidad, preparado para detenerse; la bandera roja y amarilla a rayas es señal de que hay aceite en la pista; la amarilla y roja junto a la amarilla cruzadas significan que la carrera está detenida y hay que retornar a boxes; la roja en la línea de llegada también indica la suspensión temporal de la carrera; la bandera azul quiere decir que existe un piloto que nos sigue para doblarnos y hay que dejarle paso; la verde nos da libertad de pista y por último la negra, con el número de un competidor implica la descalificación inmediata de ese piloto y su entrada en boxes.

Las interrupciones a lo largo de una carrera pueden ser de distinta índole desde la presencia repentina de lluvia hasta obstrucciones de la pista por motos o pilotos accidentados...

El reglamento es claro ante estas situaciones: si se han completado menos de dos vueltas, la carrera se detiene y se inicia de nuevo lo antes posible. Los pilotos podrán cambiar neumáticos, o elegir otra moto de repuesto.

Si se para antes de llevarse consumidas más de las tres cuartas partes del recorrido, se corren las vueltas que restan para el final y se suman los tiempos de ambas mangas.

Puede ocurrir también que la carrera se pare después de haberse completado más de las tres cuartas partes de la carrera, en este caso las posiciones al final de la última vuelta disputada son las definitivas.

COCHE FANTASTICO

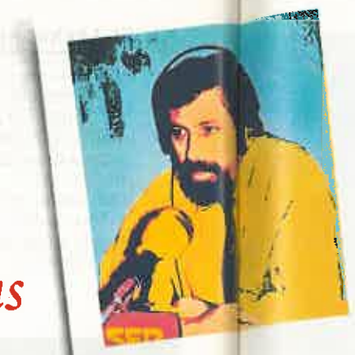
HE leido en su revista un reportaje relacionado con el Auto Retro de Barcelona, donde se exponía un coche usado por James Bond en una de sus películas. Me gustaría saber, alguna de las características de este modelo.

Antonio López
(Madrid)

Hablar del Aston Martin DB5 es hablar de James Bond, el agente 007. Este vehículo de apariencia deportiva, esconde elementos tan dispares como el asiento eyectable, mampara antibalas, ametralladoras ocultas...

El vehículo originario, del que se fabricaron 1.025 ejemplares en tres años, tenía un motor de seis cilindros en línea de 3.995 cilindros cúbicos con 285 caballos que permitían al coche alcanzar los 230 kilómetros por hora con unas aceleraciones espectaculares.

Nuevas tardes:



Me llamo *Julio César Iglesias* y todas las tardes *les traigo la buena nueva.* *Una radio probada y comprobada* entre el público. Con su "PLAZA PUBLICA", que *cada día* trata, con la participación de todos, *un tema de nuestros días.* Y LOS miércoles, **más:** *más de 42 personajes imitados* a dos voces, LAS DE Luis Figuerola-Ferretti y Javier Capitán, en "LA VERBENA DE LA MONCLOA". *Les espero,* junto a Ely del Valle, en un programa de los que se hacen de tarde en tarde; o sea, *todas las tardes.* **De 5 a 7,** *en la* SER.

"SESION DE TARDE" Lo dicho: espero TENER LA DICHA DE contar con su **escucha.**

LA RADIO. PORQUE ESCUCHAR ES DE SABIOS.

RICARDO PEREZ ASOCIADOS

YAMAHA XTZ 750 SUPER TENERE

VIENTO DEL DESIERTO

La marca de los diapasones ha revisado su modelo bicilíndrico de trail, la XTZ Super Ténéré, hermana civilizada de la indómita moto que llevó a Carlos Mas hasta la segunda plaza en la anterior edición del París-Dakar.

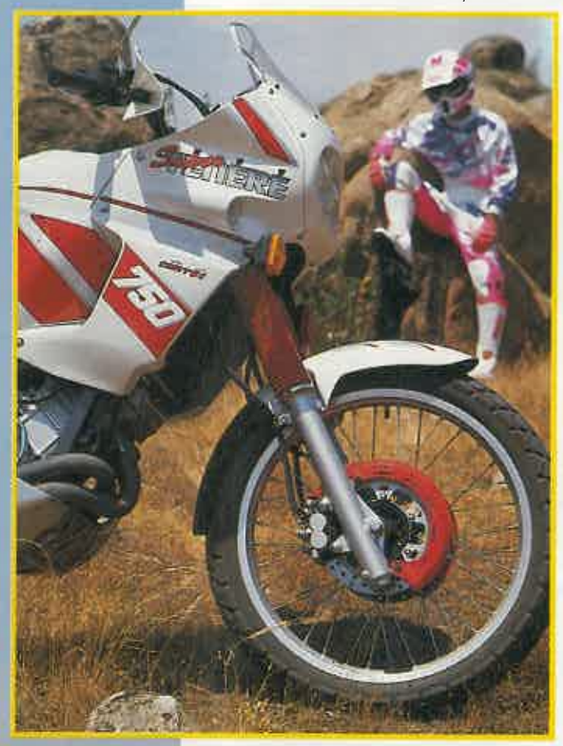
VIRTUDES

Motor rabioso y potente
Cómoda en viajes
Dirección ágil y precisa

YAMAHA 750 XTZ
PRECIO: 1.169.900 PTAS.

Acabado mejorable
Frenos justos e imprecisos
Cambio ruidoso

DEFECTOS



FUERZA INDOMITA
Muchas son las cualidades de esta magnífica moto, su poderoso propulsor y la agilidad, para una moto de su tamaño, son bazas importantes cuando circulamos por caminos amplios o carreteras complicadas

EL concepto de las grandes motos de Trail equipadas para las duras y arriesgadas travesías del desierto ha sido perfilado con el tiempo. En la actualidad parece completamente definida su arquitectura, con un motor bicilíndrico, gran altura y enorme depósito. La Yamaha Super Ténéré podría ser fácilmente el prototipo de este concepto. Una moto de aspecto mastodóntico con un fantástico propulsor lleno de potencia y efectividad en cualquier régimen.

MECANICA ★★★★★

El motor que impulsa a la Super T, es sin duda el eje sobre el que ha sido construido este modelo por los ingenieros de Yamaha. Ante todo se han buscado soluciones comprobadas y fiables. Dos cilindros paralelos, inclinados a 45º y la típica culata Yamaha de diez válvulas. Un motor rotundo y poderoso, capaz de tirar con desbordante energía desde muy abajo y subir sin ningún escalón hasta las 7.500 vueltas, régimen al que llegan los 70 caballos de potencia máxima. Esta entrega de potencia briosa y efectiva se vuelve feroz a partir de 6.800 revoluciones y moviéndonos hasta las 9.000 se puede conseguir una conducción netamente deportiva.

El chasis clásico de doble cuna en tubos de acero soporta con nobleza las descargas de este motor comportándose con neutralidad tanto en pistas como en asfalto. Aunque la horquilla hidráulica, quizá demasiado blanda, produce efecto de imprecisión en terrenos bacheados, su comportamiento es siempre eficaz y seguro. La suspensión trasera monocross permite reglajes en la precarga y funciona en todo momento con gran suavidad.

COMPORTAMIENTO ★★★★

Sentado tras el enorme depósito de la XTZ, el suelo se siente muy abajo. Desde los primeros momentos, circulando por ciudad, se muestra aunque pesada dócil y manejable, siempre que no haya que parar demasiado. Al tomar contacto con los primeros kilómetros por autopista, la Súper Ténéré nos muestra su aspecto más benévolo. La velocidad aumenta al mismo tiempo que nuestra confianza en sus reacciones y en los viajes largos no está exen- ➤

ta de comodidad. Pero realmente son las carreteras con curvas variadas donde se encuentra más a gusto este indómito animal desértico. Las curvas se trazan con facilidad y a pesar de su aspecto pesado, la suavidad de su dirección permite rápidos cambios de trayectoria. Sólo al enfrentarnos con curvas con un trazado muy rápido se pueden sufrir ligeras imprecisiones, nada dasalentador si tenemos en cuenta que puede llegar sin esfuerzo a los 190 kilómetros por hora.

En campo es otra cuestión. La potente patada del motor de la XTZ, recomienda dosificar el gas, aunque su comportamiento, especialmente en pistas anchas, es realmente impecable. Desde luego, no es aconsejable intentar atacar zonas complicadas, pero es que son 200 kilos de moto.

Sí en campo los frenos responden con bastante acierto, aunque es relativamente fácil bloquear el trasero; en asfalto, siempre en conducción rápida, se muestran un poco escasos pero suficientes.

VALOR-PRECIO ★★★

Desde luego, el precio no es la principal cualidad de la Super-Ténéré, aunque no esté por encima de su competencia directa.

Si tenemos en cuenta su acabado, realmente sobrio, por no decir espartano, con un cuadro en el que aparte del velocímetro y el tacómetro sólo encontramos los testigos de intermitencia, luces y un indicador de la temperatura del agua, rápidamente nos damos cuenta de que en Yamaha han centrado el máximo esfuerzo en realizar este magnífico motor que convierte a la Yamaha XTZ Super Ténéré en un vehículo super poderoso tanto en conducción por campo como en asfalto. Una acertada mezcla de efectiva moto rutera y agresiva «off-road».

Fernando Cañizal
Fotos: **Alex Blanco**

FICHA TECNICA

MOTOR. Bicilíndrico en línea inclinado a 45 grados. Cuatro tiempos. Refrigerado por agua. Cinco válvulas por cilindro. Doble árbol de levas. Diámetro por carrera: 87 X 63 milímetros. Cilindrada total: 749 centímetros cúbicos. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 70 caballos a 7.500 revoluciones por minuto. Par máximo: 6,8 mkg a 6.750 revoluciones por minuto.

ALIMENTACION. Dos carburadores Mikuni de 38 mm. Encendido digital. Arranque eléctrico. Batería de 12 V y 14 Ah

TRANSMISION. Cambio de cinco velocidades con embrague multidisco en aceite y transmisión secundaria por cadena.

BASTIDOR. Chasis en doble cuna de acero. Suspensión delantera: horquilla telehidraúlica de 43 milímetros de diámetro y 235 milímetros de recorrido. Suspensión trasera: Monocrass de 215. Rueda delantera: 1,85 X 21. Neumático delantero: 90/90-21. Rueda trasera: 3,00 X 17. Neumático trasero: 140/80-17. Freno delantero del tipo doble disco de 245 milímetros con pinzas de doble pistón. Freno trasero del tipo disco de 245 milímetros con pinzas de doble pistón.

DIMENSIONES. Longitud: 2.285 milímetros. Altura del asiento: 865 milímetros. Distancia entre ejes: 1.505 milímetros. Peso en vacío: 195 kilogramos (226 kilogramos en lleno).

CONSUMOS

CIUDAD	6,9
CARRETERA	8,8
CONDUCCION DEPORTIVA	10,1
VELOCIDAD MAXIMA	10,9

PRESTACIONES

VELOCIDAD	
Velocidad máxima	191
Máxima con dos personas	180
Aceleración de 0 a 400 m(seg)	12,9

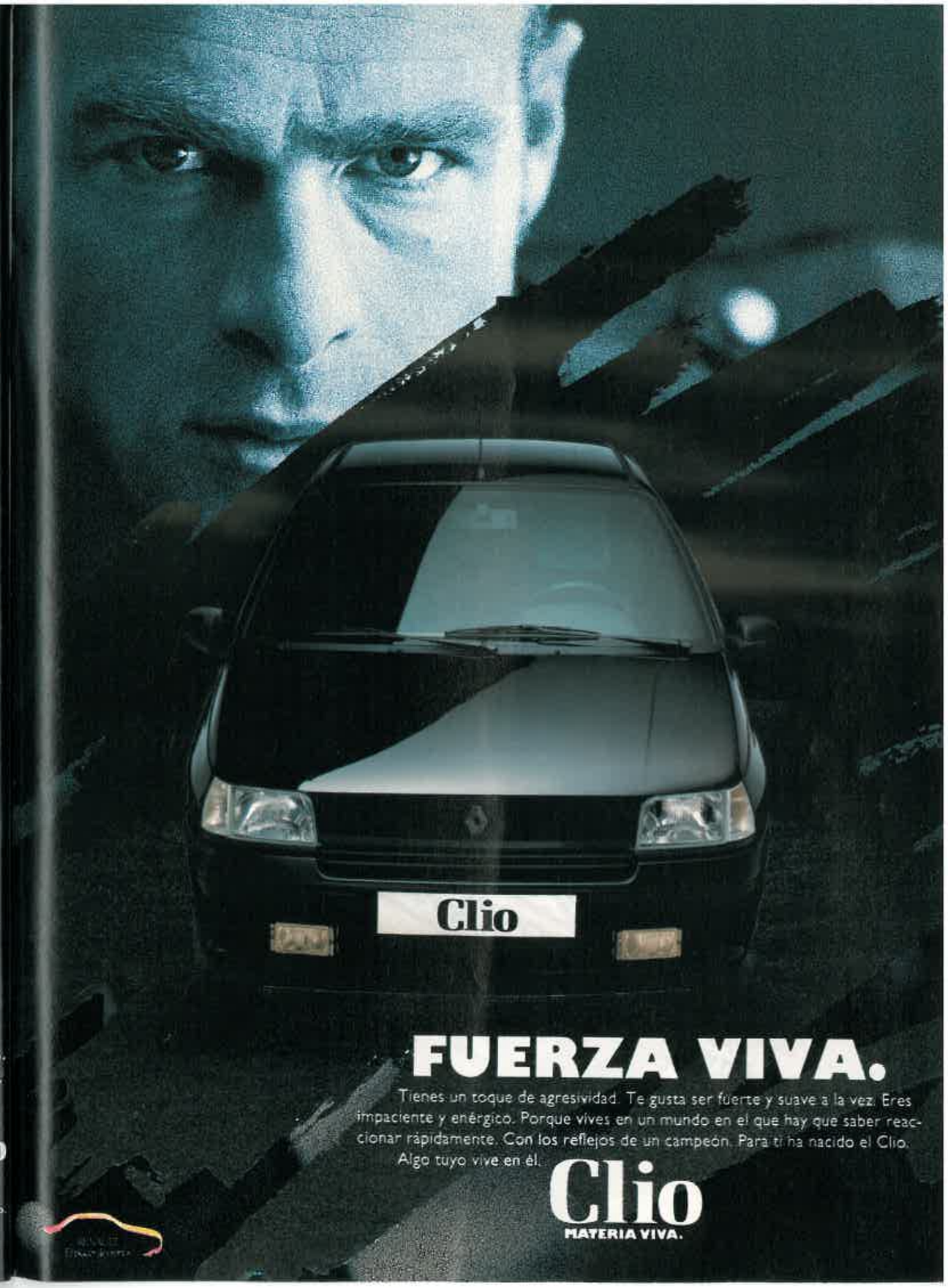
DATOS DE COMPRA

IMPORTADOR: Yamaha Motor España, S.A. Apartado de correos nº 100. 08148 Palau de Plagamans (Barcelona). Teléfono: (93) 864 92 72

Renault ha creado el Clio para ir aún más lejos. Clio es el placer de conducir, unido a unas prestaciones al más alto nivel.
Bajo su línea compacta y perfilada, Renault Clio te ofrece una selección completa de motores, gasolina y diesel.
2 motores Energy de gasolina, ágiles y flexibles: de 1.171 y 1.390 cm³, de 60 y 80 cv, de muy bajo consumo y altas prestaciones, y el conocido motor Renault de 1.721 cm³ de 92 cv. Equipados de un encendido electrónico integral y caja de cambios de 5 velocidades.
Y si lo prefieres, con 1.870 cm³, el gran diesel Clio: 65 cv. Silencioso, económico y robusto, incluso a altas velocidades.
Clio ha nacido con fuerza. Clio ha nacido Renault.

RENAULT Clio

Más de 1.950 instalaciones a su servicio.
Su Renault con Renault financiación.
RENAULT recomienda lubricantes elf



EL GRAN CAMBIO. 50 AÑOS EN LA VIDA DE ESPAÑA

LA HISTORIA DE NUESTRA VIDA ESTA EN LA CALLE.

FASCICULOS COLECCIONABLES
GRATIS TODOS LOS FINES DE SEMANA

Los últimos 50 años de la Historia de España. Con todos sus cambios. De la España de la post-guerra a la España del 92.

La Historia de nuestra vida, contada año a año por prestigiosos historiadores y periodistas, por sus protagonistas y por quienes pusieron su nota de humor.

Ahora, con Diario 16, la mejor oferta del fin de semana:

— Revista Gente.
— Revista TV-16.
— Coleccionable con la Historia de España «De la post-guerra a las Olimpiadas».

La Historia de nuestra vida estará en su quiosco este fin de semana.

Fascículos coleccionables ¡gratis!

Diario 16
Cada día más cerca.

La mejor oferta del fin de semana.

Este fin de semana consiga el vídeo.

UN ERROR MAS
Jean Alesi cometió un error en la salida. Primero se tocó con Riccardo Patrese, y después de rodar por encima del bordillo se encontró con Gerhard Berger, que no le dejó paso. Afortunadamente todo se resolvió sin graves consecuencias, aunque Emanuele Pirro se salió también de la pista. Como estaba previsto Alain Prost no logró prevalecer sobre Ayrton Senna para ocupar la primera posición en los primeros compases de la carrera

G. P. DE ESPAÑA DE F-1

SALIO REDONDO, PROFESOR

Esta vez no pudo ser: el brasileño Ayrton Senna no logró repetir la azaña de la pasada temporada, en la que por poco no gana los tres últimos Grandes Premios. Para ser Campeón del Mundo necesitaba sólo una victoria, pero esta vez la suerte le volvió la espalda. Por el contrario, a Alain Prost le salió todo redondo, y se subió al podio acompañado por su compañero Nigel Mansell y Nannini. Esta es la segunda vez de esta temporada que Ferrari logra hacer un doblete, y según el profesor, se perdió la ocasión del Gran Premio de Portugal.

Gigi Corbetta
Enviado especial

PROST desarrolló una carrera realmente fantástica y, como todas las suyas, caracterizada por una impecable regularidad y precisión. Sin embargo, cabe decir que en este Gran Premio de España los verdaderos ganadores han sido John Barnard -diseñador del Ferrari 640- y Enrico Scalabroni, evolucionador del mismo. La auténtica derrota hay que apuntársela al equipo McLaren-Honda.

Como todos saben, el circuito de Jerez de la Frontera exige un excelente rendimiento del chasis y de las suspensiones. Sin embargo, el motor pasa a ocupar un segundo lugar por la falta de rectas. Por estas razones, el Ferrari 641/2 de Prost y Mansell, gozaba de una perfecta adaptación al trazado andaluz. Concretamente el profesor podía frenar más tarde que Senna al entrar en curva. Del mismo modo,

NO FUE POSIBLE
Ayrton Senna hizo mil filigranas para intentar no dar paso a Alain Prost. Una fisura en un radiador dejó al mágico brasileño en la cuneta que vio pasar a sus espaldas su rival.
En esta ocasión McLaren no logró clasificar ninguno de los dos coches. Gerhard Berger cometió un error incomprensible.
En el podio, regado de champán y con los trofeos en las manos, Alain Prost y Nigel Mansell, hicieron las paces.

JEREZ EN BREVE

En los primeros días de esta semana, Nigel Mansell y Frank Williams firmaron el contrato que da lugar a dos años de colaboración entre el piloto británico y la escudería de Dudcot. Mansell ocupará el lugar de Thierry Boutsen y desempeñará la labor de primer piloto del equipo.

Por primera vez desde la participación de la escudería AGS en la Fórmula 1, se han logrado clasificar para un Gran Premio los dos pilotos. Gabriele Tarquini y Yanick Dalmás tomaron la salida en la antepenúltima y penúltima fila de la parrilla

Nadie se podía imaginar que Thierry Boutsen fuera a parar a Ligier; sin embargo, la escudería francesa lo ha confirmado como primer piloto para las temporadas 1991 y 1992. La próxima semana, Guy Ligier anunciará la formación definitiva del equipo.

El magnate japonés Akira Akagi, propietario de la escudería Leyton House, ha confirmado por cuarto año consecutivo a Ivan Capelli y Mauricio Gugelmin. También la dirección técnica correrá a cargo de Gustav Brunner.

Bern Schneider ha vuelto al escenario de la Fórmula Uno. En este caso ha sustituido a Alex Caffi, lesionado en el Gran Premio de Portugal. Con ésta, es la segunda vez en la temporada que Schneider sustituye a Caffi.

Bernie Ecclestone no atiende a razones. A pesar de las múltiples e historiadas razones que los organizadores del Gran Premio le dieron para que se permitiera exhibir los carteles de la Expo 92 sin pagar, no consiguieron convencerle. Sin muchos miramientos, mandó tapar la publicidad y alegó que la Expo 92 es un negocio político como otro cualquiera, en el que la Fórmula Uno no tiene nada que ver.

Ayrton Senna logró la pole position número cincuenta de su carrera, al registrar el tiempo de 1.18.387, que también ha significado el nuevo record absoluto del circuito de Jerez. «Esta pole ha sido especialmente importante para mí -declaró Senna- Comparo este resultado a mi primera victoria en Fórmula Uno.»

El profesor Sid Watkins, solicitó a la organización un coche más rápido para poder acudir en menos tiempo al lugar del posible accidente. Rápidamente enviaron un Porsche 911 Carrera 4 desde Madrid para que estuviera disponible el día de la carrera.

Como por una mala pasada del destino, el chófer que trasladaba el coche hasta Jerez, sufrió un grave accidente en las proximidades de Sevilla, y fue hospitalizado en el mismo centro médico en el que se encuentra Martin Donnelly. Cosas del destino.

En el mercado de pilotos nadie quiere a De Cesaris, y después de muchas gestiones, Philip Morris ha logrado situarle a los mandos del Lambo 1, que competirá la próxima temporada.

Por otra parte se ha confirmado que Nicola Larini pasará a ocupar el sitio de De Cesaris en la Scuderia Italia.

ECHABA CHISPAS
Hasta llegar a tener un problema con el acelerador Nigel Masell fue a rebufo de Ayrton Senna y Alain Prost.
Nelson Piquet perdió la ocasión de repetir en Jerez la misma azaña de Ivan Capelli en el Paul Riccard. Una salida de pista al haber fallado una marcha y posteriormente una avería en la batería le obligaron al abandono.

la estabilidad del Ferrari era sensiblemente superior a la del McLaren de Senna en cualquiera de las curvas del circuito. Por el contrario, era suficiente observar las manos de Senna sobre el volante en las entradas y salidas de cada curva, para ver que su coche precisaba constantes correcciones. A pesar de esto, «Magic» Senna logró adjudicarse la «pole position» número cincuenta de su carrera, en una vuelta al circuito en la que se encontró con Nelson Piquet y Olivier Grouillard, uno al lado del otro, obstaculizando la pista mientras discutían. A pesar del peligro y del tiempo que le hicieron perder, Senna salió del apuro con una maniobra magistral, registrando el tiempo de 1.18.387, nuevo record del circuito.

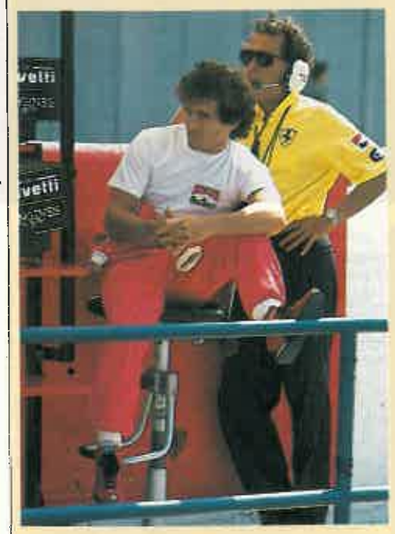
Durante los primeros compases de la carrera, el brasileño logró ocupar la primera posición, seguido de Prost que se le echaba encima en cada curva. Sin embargo, Senna contaba con la gran aceleración del motor Honda RA-100-E Evolution 4, y en las rectas se depegaba de Prost. Todo parecía indicar que en Jerez se iba a presenciar el tan esperado enfrentamiento Senna-Prost.

Desde el inicio de la carrera, Senna se encontró con un problema en el cambio que dificultaba el engranaje de las marchas. En todo momento, Prost intentaba buscar la forma de poder adelantarle, pero los once metros de ancho de la pista no favorecían la intentona. Al prever una situación como ésta, en Ferrari se había preparado una maniobra realmente maquiavélica: era necesario despistar a los hombres de McLaren acerca del momento para el cambio de los neumáticos. Prost fue avisado con una contraseña en la pizarra que le iban enseñando desde la línea de los boxes para que Senna no se diera cuenta. Del mismo modo, los mecánicos no hicieron ningún ademán de esperar al profesor, y este engañó a Senna despegándose un poco para meterse en boxes. La jugada le salió redonda a Ferrari, con lo que pudo quitar el impedimento de Senna y dejar pista libre a Prost. Las esperanzas de victoria para el brasileño, se desvanecieron desde la primera parada en boxes para cambiar neumáticos: al salir a la pista se encontró con Prost y Mansell, que habían cambiado ya sus neumáticos. Sen-

AGENDA DE BOXES

POSTURA DRASTICA

En el box de Ferrari se respira una tensión que se puede cortar con un cuchillo. Por lo visto, Alain Prost explicó a Cesare Romiti y a Piero Fusaro su punto de vista sobre lo ocurrido en Portugal. Además, adoptó la postura drástica por la que en Ferrari tendrán que elegir entre Cesare Fiorio o él.



¿OPINION O CHANTAJE?

A raíz del escándalo ocurrido con Gabriele Cadringher -director técnico de la FISA- que enseñó a Mauro Forghieri los planos de algunos monoplazas ingleses, los fabricantes británicos han hecho a la FISA una propuesta sobre aspectos técnicos con vistas a 1991. Si estas peticiones no se aceptarán, los fabricantes británicos volverán a considerar la gravedad del espionaje de Cadringher, que daría lugar a pedir responsabilidades a Jean Marie Balestre.

COMO EL ORO

La cotización de Joan Villadelprat no para de subir en la Fórmula 1. En este momento, Benetton quiere ficharle, Tyrrell no quiere que se marche y Ferrari desea que regrese. Además, Ron Dennis le ha propuesto hacerse cargo del proyecto Indy que tiene McLaren en colaboración con Honda.

OTRA VEZ AMIGOS

A partir de 1992, Renault y Ligier volverán a colaborar durante tres años. Desde esa fecha, Renault Sport suministrará sus motores de Fórmula 1 a la escudería Ligier.

EL MAS AGARRADO

Ken Tyrrell es un hombre chapado a la antigua. Buena prueba de ello es que cada miércoles tiene sobre su mesa todos los pagos de la escudería, entre los cuales aparecen facturas por importe de muy pocas libras. Al aconsejarle que esos pagos insignificantes pasaran por una caja rápida, contestó: «El dinero es mío, y mi dinero lo administro sólo yo.» Acto seguido, siguió firmando talones de diez libras esterlinas.

INSENSIBILIDAD PROFESIONAL

Mientras Martin Donnelly se encontraba en la camilla del hospital luchando contra la muerte y Ayrton Senna lloraba como un niño por la desventura de su amigo, los mecánicos de Lotus aprovecharon la pausa para almorzar un sucu-

lento plato de paella, devorado a los pies del muleto de Donnelly.

¡EL PROFESOR SE PASA!

Veinte minutos antes de que diera comienzo la segunda sesión de entrenamientos libres, Alain prost seguido por varios pilotos, la mayoría italianos, se presentó a la FISA con la propuesta de poner cuarenta mil neumáticos más de los que ya existen y aceptados por la homologación de la FISA. Más que una petición, fue una exigencia del Profesor para calmar su inseguridad psicológica. Por culpa de esto, los entrenamientos se retrasaron media hora.

NUEVO EN LA PLAZA

Adrian Reynard -constructor británico de monoplazas- convocó una rueda de prensa para comunicar su participación en la Fórmula 1 a partir del año 1992. Rory Byrne diseñará los monoplazas Reynard F1, que rodarán dentro de un año. Por el momento no se sabe que motor se ensamblará en los citados coches, ni tampoco quienes van a ser los pilotos.

CAMBIO DE TERCIO

Con la previsible desaparición del patrocinio de las marcas de tabaco, se ha despertado un gran interés entre otros fabricantes de productos diversos y «limpios». En Jerez de la Frontera, se ha podido comprobar que la marca Gatorade, fabricante de una bebida para deportistas, tiene previsto entrar en la Fórmula 1 con verdadero ímpetu.

UNA DE CONSOLACION

Ayrton Senna se quedó el pasado año sin el trofeo del Gran Premio de España; Ron Dennis -director deportivo- se lo quedó para el museo de la escudería. Al ser un trofeo muy peculiar, Senna expresó el deseo de que le dieran una copia. Rápidamente González Byass le entregó el catavinos gigante igual al que el pasado año tuvo en sus manos en el podio. También Senna se ha visto homenajeado con una tarta gigante, con ocasión de su cincuenta pole position.

na adelantó a Mansell, que tenía un problema en el acelerador, y al respecto dijo: «Tuve la sensación de volver a conducir un coche con turbocompresor; cada vez que aceleraba, no lograba dosificar y el motor daba tirones.» Gracias a esto, Senna le adelantó rápidamente, pero al intentar dar alcance a Prost, se encontró con que el binomio Ferrari-Profesor rodaba dos segundos por vuelta más rápido que él. La idea de Senna era la de no volver a cambiar neumáticos, sin embargo, a partir de la vuelta cuarenta notó que algo ocurría en la rueda trasera derecha. Cambió neumáticos por segunda vez y enseguida se dio cuenta de que la temperatura del agua del motor estaba subiendo. De hecho, una piedra había causado una fisura en el radiador derecho, por lo que éste despedía agua que, a su vez, iba a parar sobre el neumático. De pronto vio que el chivato de la presión del aceite del motor empezaba a parpadear, a causa de la excesiva temperatura alcanzada por la falta de líquido refrigerante. Senna y su esperanza de victoria se pararon pocos metros después de la línea de boxes. En lugar de abandonar el coche y dirigirse rápidamente a los boxes, Senna se quedó unos minutos sentado en el muro que bordea la pista, miraba desconsolado su coche con una expresión abstraida, no se podía averiguar si en su mirada había odio, resignación o una simple meditación sobre la fatalidad del destino. Poco después se supo que comentó a un amigo: «Esta vez, Dios no me ha querido ayudar.» En ese preciso momento, Prost rodaba en la primera posición con treinta y un segundos

SOLO PROBLEMAS
En un principio los Benetton y los Williams rivalizaron para la quinta y la sexta posición. Los problemas aparecidos con los accidentes de Riccardo Patrese y Thierry Boutsen le quitaron la posibilidad de lograr una mejor clasificación . Al final, Alesandro Nannini se aprovechó de varios abandonos y se subió al podio en el tercer lugar.

de ventaja, seguido por Mansell que continuaba luchando con su acelerador. Sin embargo, esto sólo era la primera parte de la «tragedia McLaren», pues a dieciséis vueltas del final, Gerhard Berger se tocó con Thierry Boutsen en la curva de la entrada a la recta de tribunas, saliéndose irremediablemente de la pista. Una vez desaparecidos los Mclaren de la escena, los Benetton adquirieron protagonismo. Ya desde los primeros entrenamientos, tanto Nelson Piquet como Alessandro Nannini se mostraban dichosos por el

PARRILLA DE SALIDA

27 A. Senna (McLaren-Honda) 1 22 533
1. A. Prost (Ferrari) 1.22 935
28. G. Berger (McLaren-Honda) 1 22 936
2 N. Mansell (Ferrari) 1 23 141
4. J. Alesi (Tyrell-Ford) 1 23 526
5. T. Boutsen (Williams-Renault) 1 23 984
6. R. Patrese (Williams-Renault) 1 24 253
19. A. Nannini (Benetton-Ford) 1 24 583
20. N. Piquet (Benetton-Ford) 1 24 699
15. M. Gugelmin (March-Judd) 1 25 556
12. M Donnelly (Lotus-Lamborghini) 1 25 629
11. D. Warwick (Lotus-Lamborghini) 1 25 677
29. E. Bernard (Lola-Lamborghini) 1 25 927
3. S. Nakajima (Tyrrel-Ford) 1 26 081
23. P. Martini (Minardi-Ford) 1 26 330
16. I. Capelli (March-Judd) 1 26 712
8. S. Modena (Brabham-Judd) 1 26 950
30. A. Suzuki (Lola-Lamborghini) 1 26 962
21. E. Pirro (Dallara-Ford) 1 26 964
26.P. Alliot (Ligier-Ford) 1 27 043
10. A. Caffi (Arrows-Ford) 1 27 410
9. M. Alboreto (Arrows-Ford) 1 27 448
14. O. Grouillard (Ovella-Ford) 1 27 541
18.Y. Dalmas (AGS- Ford) 1.27.673
22. A. de Cesaris (BMS Dallara-Ford) 1 27 749
25. N. Larini (Ligier-Ford) 1 27 937

NO PRECLASIFICADOS
R.Moreno (Eurobrun-Judd), 1 24 621 **C.Langes** (Eurobrun-Judd), 1 25 736 **B.Giacomelli** (Life-Judd), 1 42 699

NO CLASIFICADOS
D.Brabham (Brabham-Judd), 1 23 163 **P.Barilla** (Minardi-Ford), 1 23 274 **B.Schneider** (Arrows-Ford), 1 23 924 **B.Gachot** (Coloni-Ford), 1 25 114

CLASIFICACION FINAL

1º A. Prost (Ferrari) 1 48 01 461 **2º N. Mansell** (Ferrari) a 22 064 **3º A. Nannini** (Benetton-Ford) a 34 874 **4º T. Boutsen** (Williams-Renault) a 43 296 **5º R. Patrese** (Williams-Renault) a 57 530. **6º A. Suzuki** (Larrousse-Lamborghini) a 1 03 728 **7º N. Larini** (Ligier-Ford) a 1 vuelta **8º M. Gugelmin** (Leyton-House-Judd) a 1 vuelta **9º Y. Dalmas** (AGS-Ford) a 1 vuelta **10º M. Alboreto** (Arrows-Ford) a 2 vueltas **Vuelta rápida: R. Patresse**l 24 5-13

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1.A.Senna, 78 puntos **2.A.Prost**, 69puntos 3 **Berger**,40puntos **4.Mansell**,31puntos 5.**T.Boutsen**,3puntos **6.N.Piquet**,26puntos **7.A.Nannini**,21puntos **8.R.Patrese**,19puntos **9.J.Alesi**, 13puntos **10.I.Capelli**, 6puntos 11 **Gerhard Berger**,5puntos **12.D.Warwick**,3puntos **13.A.Caffi, S.Modena, A. Suzuki** y **S.Nakajima**,2puntos **17.M.Gugelmin**, 1punto

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1.McLaren-Honda,118 puntos **2.Ferrari**,100puntos **3.Williams-Renault**,49puntos **4.Benetton-Ford**,47puntos **5.Tyrrell-Ford**,15puntos **6.Larrosse-Lamborghini** y **Leyton-House Judd**,7puntos **8.Lotus-Lamborghini**,3puntos **9.Arrows-Ford Brabham-Judd**,2puntos

TRAGEDIA SIN SUERTE

FALTABAN diez minutos para que concluyera la primera sesión de entrenamientos de clasificación, cuando la sombra de la tragedia se ciñó sobre el Gran Premio de España. El piloto británico Martin Donnelly, se estrellaba con su Lotus-Lamborghini 102 en la curva situada entre la Peluqui y la Enzo Ferrari. Ningún otro piloto interfirió en el accidente. Donnelly se estrelló solo contra el muro de protección a 243 kilómetros por hora. La causa del accidente fue la ruptura de la suspensión delantera izquierda, que dejó a Donnelly sin dirección y sin posibilidad de frenar. El choque contra el muro se produjo con una inclinación de setenta grados aproximadamente, y según los cálculos hechos por algunos ingenieros, el coche que pesaba unos seiscientos kilos, recibía un impacto de aproximadamente dieciocho mil toneladas en una superficie de cuarenta centímetos cuadrados. En consecuencia, la parte delantera del coche se destruyó y actuó de fusible mecánico. De no haber sido así, Donnelly hubiera sido víctima de los cinturones de seguridad. El accidente tuvo bastantes puntos en común con el de Gilles Villeneuve en Zolder. De hecho, Martin rebotó y salió despedido cayendo en medio de la pista con el asiento todavía atado a su cuerpo. Pierluigi Martini paró su coche y fue hacia Donnelly para ayudarle, pero al ver el estado en que se encontraba, no se arriesgó ni siquiera a tocarle. La eficacia de los servicios médicos de urgencia merece un elogio, pues contribuyeron decisivamente a que las funciones vitales básicas de Donnelly se aseguraran. Una vez trasladado en helicóptero a la unidad de cirugía neurológica del hospital del Rocio de Sevilla, se le diagnosticó fractura del femur, tibia y peroné de la pierna izquierda, fractura de la clavícula derecha y fisuras en la base craneal con una ligera conmoción cerebral. Donnelly recobró el conocimiento poco después del accidente y su mejoría fue progresiva. Todo sumado, puede decirse que tuvo muchísima suerte, y más si se considera que al verle, el médico de Ferrari Ben Bartoletti dijo: «No creo que se pueda hacer mucho por él.»

La conmoción reinaba en todos los boxes, y Senna al ver lo ocurrido, no pudo contener el llanto. «Somos muy frágiles -dijo- Debemos acostumbrarnos al riesgo, al miedo, a los accidentes y a controlar nuestras reacciones en los momentos difíciles.»

Respecto al accidente, Prost dijo que el circuito de Jerez es el más peligroso y añadió: «Habría que preguntar al que diseñó el trazado de Jerez con que fin hizo la zona comprendida entre la curva Peluqui y la Ferrari. Un circuito ha de ser, además de seguro, lógico y útil. De todos modos, no quiero volver a correr en Jerez.»

Al ser interrogado sobre lo ocurrido, Dennis fue pragmático: «Entiendo mucho de coches -comentó- y considero que las medidas actuales de seguridad son suficientes, así como la solidez de los chasis Buena prueba de ello es que Donnelly está vivo. Warwick, Alliot, Berger y Mansell, se vieron envueltos en accidentes graves sin apenas consecuencias. Lo que tiene que mejorar son las medidas de seguridad de los circuitos.»

Al respecto, el ex campeón del mundo James Hunt comentó que si lo ocurrido a Warwick en Monza y a Donnelly en Jerez hubiese pasado en los tiempos en que el corría, Lotus estaría en este momento buscando dos pilotos.

SIN COMENTARIOS El estado en que quedó el monoplaza de Martin Donnelly no precisa descripción.

comportamiento de los Benetton-Ford B190, aunque para la parrilla de salida no habían logrado prevalecer sobre el Tyrrell de Jean Alesi y los Williams-Renault de Riccardo Patrese y Thierry Boutsen.

Piquet llegó a rodar en tercera posición durante buena parte de la carrera, y llegado el momento de cambiar neumáticos para Prost y Mansell, ocupó la primera posición. Cuando en sus retrovisores vio a Prost que había regresado a la pista, Piquet podría haber aguantado el acoso por lo difícil que resulta adelantar en Jerez; sin embargo, se equivocó al meter una marcha que le hizo salirse de la pista, y el profesor aprovechó la ocasión para adelantar. Más tarde tuvo problemas con la batería y, después de dos paradas en boxes para poner remedio al problema eléctrico, abandonó.

El coche de su compañero Nannini, tenía una ligera tendencia a subvirar, pero a pesar de este problema logró terminar en la tercera posición, gracias a los abandonos de Berger, Nelson Piquet y Ayrton Senna.

También en esta ocasión los Williams-Renault FW13-B han tenido una actuación modesta. Patrese se adjudicó la vuelta rápida al registrar el tiempo de 1.24.513, que resultó ser también el récord absoluto en carrera (el anterior pertenecía a Senna con 1.25.779, establecido el pasado año.) Ambos pilotos se vieron envueltos en accidentes sin consecuencias para ellos. En la salida, Patrese chocó con Jean Alesi, que se salió de la pista a raíz de una maniobra disparatada. El coche de Patrese se vio afectado en el alerón delantero y en la suspensión, cosa que le obligó a una parada en boxes para reparar los desperfectos. Por el contrario, Boutsen decidió seguir conduciendo después de chocar con Berger, para intentar terminar en la mejor posición posible.

Como se ha dicho anteriormente, la carrera para Alesi terminó al final de recta; sin embargo, en la primera sesión de clasificación, logró establecer la pole provisional hasta casi diez minutos antes de que finalizara, momento en que los dos McLaren ocuparon las dos primeras posiciones. Por el contrario, en la clasificación final de la parrilla, Alesi superó a Berger, a los Williams y a los Benetton. Tampoco Nakajima daba una alegría a su escudería, desde el momento en que se salió también de la pista en la vuelta diez.

En esta ocasión, Pierluigi Martini desarrolló una buena carrera: llegó a ocupar la décima posición; lástima que después de entrar a cambiar neumáticos perdió una rueda a final de la recta por estar mal apretada la tuerca de sujeción. Por si esto fuera poco, cuando los servicios de rescate levantaron su coche para retirarlo del trazado, se desprendió la rueda que fue a caer a la pista mientras pasaban Gugelmin y Dalmas.

A diez vueltas del final, Warwick aparcó su coche exactamente en el mismo lugar donde se había parado Senna. Ocupaba la séptima posición a pesar de haber arrastrado durante muchas vueltas un problema con la segunda velocidad. Después de la última parada en boxes para cambiar neumáticos, quedó bloqueada la caja de cambios.

En este Gran Premio tampoco faltaron las sorpresas, como la del séptimo puesto de Larini que, en la últimas vueltas intentó luchar inexplicablemente con Mansell en el momento de ser doblado. De una forma más modesta, Dalmás logró llevar su AGS-Ford hasta el final con una desventaja, respecto a Prost, de una vuelta. Por el contrario, Alboreto terminó en la última posición con dos vueltas de desventaja. ❍

POSIBLE ADIOS

A PESAR de las afirmaciones del alcalde de Jerez Pedro Pacheco, la Fórmula Uno no volverá al circuito de Jerez de la Frontera. El viernes por la tarde, Bernie Ecclestone comunicó a los equipos que no tiene intención de renovar el contrato, que finaliza con la celebración de este Gran Premio. Unicamente la marca «Tío Pepe», propiedad de González Byass, posee un contrato para patrocinar el Gran Premio de España hasta el año 1992 incluído, independientemente del circuito en que tenga lugar.

Por el momento, el circuito de Cataluña Montmeló estará terminado para el año 1992, no antes. Sin embargo, el circuito del Jarama se someterá a la FISA para su homologación dentro de un mes. Las lenguas de doble filo afirman que la FOCA ve con buen ojo regresar con el Gran Circo al Jarama que, por otra parte, podría dar comienzo a la celebración alternativa, entre los circuitos del Jarama y Montmeló, del Gran premio de España de F- 1.

La única razón por la cual Ecclestone no desea renovar el contrato con los organizadores andaluces, es la escasez de público que acude al Gran Premio. Cabe la posibilidad de que, en lo que queda de año, la situación cambie de algún modo; sin embargo, Carlos Gracia -Presidente de la Federación de Automovilismo- pronunció en voz baja unas palabras decisivas: «puede ser que el próximo año, el Gran Premio de España tenga lugar en otro circuito que no sea el de Jerez.»

LABERINTO DE POSIBILIDADES

SOLO faltan los Grandes Premios de Japón y Australia para que se decida el Campeonato del Mundo.A partir de ahora, tanto Alain Prost como Ayrton Senna deberán restar un resultado sobre las puntuaciones acumuladas a lo largo de la temporada.

En la suposición de que Prost logrará ganar las dos próximas carreras, y Senna se situará en segundo lugar, terminarían empatados a ochenta y dos puntos. En ese caso, Prost sería el Campeón del Mundo por tener en su poder siete victorias. Sin embargo, si Senna y Prost ganan cada uno una carrera, y se adjudican un segundo puesto, Senna se proclamaría Campeón con una ventaja de seis puntos sobre Prost. Si en lugar de ocupar las dos primeras posiciones, ocurre algún abandono por parte de los dos o una clasificación inferior a la segunda posición, todo podría cambiar en favor de cualquiera de los dos pilotos. Es de suponer que Senna en Suzuka saldrá dispuesto a todo, incluso a adelantar a Prost en la famosa chicane de la polémica.

De todos modos, a estas alturas de la película, hay que dar la razón a Prost por la falta de estrategia empleada por Ferrari en Estoril. Los errores se pagan caros a trecientos kilómetros por hora.

AHORA SOLO CUENTA EL FUTURO

DESPUES del Gran Premio de Italia regresé a Francia para atender varios asuntos, pero, al comenzar la semana siguiente, volví a Italia para realizar unas pruebas en el circuito privado de Ferrari. En concreto eran pruebas del motor que resultaron bastante concluyentes, y lo que descubrimos será probado definitivamente en el Gran Premio de España. En realidad, era inconcebible que, dada la calidad de nuestro chasis, tuviéramos un motor tan débil en aceleración como el que utilizamos en Monza. En Estoril no era grave, pues la adherencia aerodinámica y la perfección del chasis tienen gran importancia en el resultado final, sin embargo, en el circuito de Jeréz es indispensable que nuestro motor V12 recupere toda su potencia.

Fue en Fiorano donde finalmente se concretó el contrato entre Alesi y Ferrari. Se ha escrito y se ha dicho tanto sobre este contrato que me ha parecido necesario dar a conocer lo que en realidad ha ocurrido desde principios del verano. Entre Jean y yo no existe más que la proverbial camaradería que hay entre los pilotos de Fórmula 1, que además se había enfriado un poco en Mónaco. Después de aquel Gran Premio, Alesi me había asegurado que no me atacaría durante la primera vuelta pero, en el calor del combate, olvidó su promesa. A lo largo de mi carrera profesional, he vivido numerosos eventos similares que, con el tiempo, he llegado a considerar normales. Después de Mónaco, ha corrido bastante agua bajo el puente y he recorrido muchos kilómetros. Lo único que cuenta en realidad es el futuro.

EL comportamiento en Estoril entre Alesi y yo se ha prestado, evidentemente, a una mala interpretación. Los fotógrafos quisieron que nos diéramos la mano y yo me negué, pero anteriormente se lo había advertido a Jean. En realidad, le había dicho que teníamos que hablar en serio y así lo hicimos la noche del segundo día de pruebas. Conociendo lo impulsivo que es y el deseo de la prensa de crear una rivalidad entre nosotros mismos, ya que los dos somos pilotos franceses, quise hacerle entender que con Ferrari había encontrado un equilibrio eficaz, pero que era un arreglo extremadamente frágil. Le dije que había que aprender sobre la «Scudería» y que yo me encargaba de enseñarle.

El primer día de pruebas del Gran Premio de Portugal fue fructífero. No tardé demasiado en obtener los reglajes adecuados para la carrera. Pero, quise prepararme igualmente para las tandas de clasificación y el viernes por la tarde perdí la pole por muy poco. Había realizado un tiempo que hasta el mismo Senna tuvo dificultad en batir. Lo hizo, pero se arriesgó muchísimo. Hubiera podido mejorar mi propia actuación, pero hubiera tenido que utilizar mi segundo juego de neumáticos de clasificación. Delante de mí se había salido alguien de pista y mi intento por conseguir el mejor tiempo fue frustrado.

El sábado por la mañana acondicioné mi coche para la carrera. Andaba de maravilla. Después, me preparé nuevamente para las mangas de clasificación y, durante algún tiempo, volví a tener la «pole position». Mi adversario más fuerte era Mansell, y fue él quien me estorbó en la salida. Pero, en realidad, no fue tan grave: la calidad de nuestros chasis 641 permitió a la escudería monopolizar la línea de salida por delante de los dos McLaren. Las pruebas que realicé en la mañana del domingo me permitiéron confirmar mis excelentes reglajes. Todo el mundo se sorprendió de que no hiciese el mejor tiempo. En realidad, y por rara vez en mi carrera, había realizado las pruebas con el depósito de combustible totalmente lleno para evaluar con precisión las reacciones de mi coche y preparar mi estrategia en la pista. Los neumáticos iban a jugar un papel decisivo y sabía que con las gomas de compuesto B y C, es decir, los neumáticos de compuesto duro o semiblando, era necesario realizar una parada en medio de la carrera.

EN vista de los acontecimientos, todo eso vino a carecer de importancia a partir del momento en el que se encendió la luz verde. La carrera se decidió allí, cuando Nigel Mansell «perdió» el control de su Ferrari y me empujó contra el muro. Esto me obligó a frenar, dejando el campo libre a los dos McLaren-Honda.

Nunca sabré si me empujó deliberadamente, ya que yo era su único rival en esta carrera. Pienso que quiso intimidarme y que finalmente su coche se le fue de las manos. En cualquier caso, todos los ajustes del motor que había calculado en Fiorano una semana antes para la salida del Gran Premio, quedaron arruinados en un solo segundo. Era para llorar de rabia y sólo puedo reiterar aquí lo que dije después de la carrera: Ferrari no se merece ganar el Campeonato del Mundo, porque la «Scudería» no tiene estrategia cuando se enfrenta a un equipo tan unido y estructurado como McLaren-Honda. Todo esto podría llevarme a reconsiderar mi posición para el próximo año y eventualmente pensar en un cambio de equipo. Quizás también me retire de la Fórmula 1 pues, evidentemente, ya no la entiendo.

JEAN ALESI
El joven francés a encontrado en Ferrari un equilibrio eficaz, según opina Prost

RIVALIDAD
Curiosamente ,el adversario más fuerte de Prost en Portugal fue Nigel Mansell, la rivalidad en Estoril dió al traste con todos los ajustes del motor de Prost.
El profesor afirma que ello es debido a una total falta de estrategia de la Ferrari

Alain Prost
Marlboro

CIRCUITOS DE JEREZ

CONFUSION CRECIENTE

SEGUN informa nuestro corresponsal Luis Rebelles, el presidente de la Junta de Andalucía, Manuel Chaves, ha declarado que la participación de este estamento en la explotación del circuito queda condicionada al cumplimiento del acuerdo suscrito en su día con el Ayuntamiento jerezano. Esto contradice la afirmación del consejero Jaime Montaner de que la Junta abandonaría definitivamente la sociedad Cirjesa.

Por otra parte, el presidente de la FEA, Carlos Gracia, ha calificado de «intempestiva e inoportuna» la afirmación de Balestre en cuanto que el G. P. del 92 se correría en Barcelona a pesar del contrato firmado con Jeréz. Para Gracia, el futuro circuito se halla aún muy retrasado en sus obras de acondicionamiento.

FORMULA 1

INTELIGENCIA FERRARI

EL piloto probador de Ferrari, Dario Benuzzi, ha iniciado en el circuito de Fiorano las pruebas con un monoplaza de la marca dotado de una nueva suspensión inteligente, única solución viable por ahora para evolucionar la estabilidad en los fórmula 1. Desarrollada por completo en la fábrica de Maranello, como es norma en la casa, este sistema sin embargo está aún lejos de pisar una parrilla de salida. Ni esta temporada, ni muy probablemente la siguiente, podrá verse un Ferrari «inteligente» competir por el título. Ello da idea de como se plantea ya la competición a largo plazo.

J.M.CASANOVAS

CARLOS ARRIBA, CARLOS ABAJO

HAY casualidades en la vida que parecen imposibles. Que **Carlos Sainz y Carlos Cardús** se jugaran un título mundial en las lejanas tierras de Australia, casi en las mismas fechas, es una de ellas. **El motor español se quedó en las puertas de un doblete histórico.** Falló el «Tiriti» mientras que el «Matador» volvió a dar una estocada casi definitiva.

Cuando se pierde el título luchando hasta el último Gran Premio no se puede hablar de fracaso, simplemente de decepción. Por el contrario, cuando se alcanza la segunda plaza en un Rallye y se suman puntos decisivos para ser campeón, el segundo puesto sabe a gloria y se debe considerar un éxito.

Carlos Cardús sólo tuvo una mancha. Su abandono en la última carrera, no por el fondo, sino por la forma. Los nervios le traicionaron y su impotencia se transformó en una entrada a box temeraria y suicida culminada con una patada a la moto que el equipo Honda no se merecía. Menos mal que supo rectificar a tiempo y **tras calmar sus nervios tuvo el gesto de felicitar al nuevo campeón**

John **Kocinski,** sólo pisar suelo catalán, le ha pasado factura a su máximo rival al tiempo que reconocía que no son amigos en absoluto y apenas cruzan palabra. El norteamericano, que todavía no ha decidido en que categoría correrá en 1991, no olvida el corte de mangas de Checoslovaquia: «El gesto de Carlos Cardús le ha dejado en ridículo. No me gustó nada. Cantaron victoria antes de tiempo. **Creo que al final se ha demostrado claramente que soy el mejor**».

El otro Carlos, volvió mucho más feliz de Australia. El título lo tiene virtualmente en el bolsillo y **se ha convertido en seis meses en uno de los deportistas españoles más famosos.** Sus vuelos en Finalndia, sus derrapajes controlados en Australia y su amabilidad con los medios informativos, le han granjeado simpatías por doquier.

Carlos Sainz, para que todos lo entiendan rápido, es el anti-Emilio. Mientras a nuestro número 1 del tenis, pésimamente asesorado por el poco recomendable «Pato» Alvarez, se ha convertido en el campeón más odiado, **Sainz tiene una cara de buen chico que tira de espaldas.** Encima, invita a sus carreras a sus padres en un acto que conmueve incluso a los no aficionados al automovilismo.

Carlos Sainz está arriba, en lo más alto del podium. Carlos Cardús no es que se haya caído de él, pero se ha quedado en segunda fila. **Así es el deporte. Sólo gana uno.**

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-Tarragona.
A-630, Campomanes-Oviedo.
N-552, Ripoll-Puigcerdá.

Teléfono de información de Tele-ruta: **(91) 535 22 22**

CONCENTRACIONES

TODO LISTO PARA EL PILAR

APROVECHANDO la oportunidad de disfrutar de unos días libres en el puente del Pilar, Motor 16 ofrece varias posibilidades: I Ruta de Aragon en Todo-Terreno organizada por el Club Rutas 4x4, Tel.(911) 18 81 18; IX Día Porsche en la Toja, del Club Porsche España, Tel. (91) 767 27 09, o alguno de los viajes organizados por el Club Camino Verde en las Islas Canarias. Tel. (93) 487 00 22. Si no quiere esperar, La Guía del Ocio, celebrará el IV Raid Verde, durante los días 6 y 7, Tel. (91) 549 11 13.

DEPORTE

EUROPEO DE VELOCIDAD

LOS acontecimientos deportivos de motos durante este fin de semana son: en el circuito italiano de Monza, Europeo de Velocidad de 125 c.c. y Mundial de Superbikes, Stadium Motocross en Valencia el día 6, el domingo 7 Campeonato de España de Tramos Cronometrados en Orballo (Galicia) y de Rallyes en Costa Brava.

CAMIONES EN EL JARAMA

EL Gran Premio Camión de España, la prueba que cierra la Copa de Europa de esta especializad, tendrá su cita en el madrileño circuito del Jarama, durante los días 5, 6 y 7 de octubre y se disputarán además, pruebas valederas para la Copa Citroën AX. Ese mismo fin de semana tendremos el Rallye San Froilán en Lugo, de la Copa de España, Subida a la Faya de los Lobos en Asturias del Campeonato de Montaña, Mundial de Sport Prototipos en Estados Unidos y F3000 en Nogaro, Italia.

Camiones: Viernes y Sábado de 09:00 a 18:00. Domingo de 09:00 a 16:00. Precio: Tribunas 3.000 pesetas y Pelouse 2.000 pesetas.

LOS COCHES DE ANDY WARHOL

LA temporada de exposiciones artísticas organizadas por la Fundación Juan March se abrirá en Madrid con la muestra **«Coches», de Andy Warhol**, compuesta por 47 obras -35 cuadros y 12 dibujos-. Una colección realmente sorprende, realizada a petición de Daimler-Benz para conmemorar el centenario de la invención del automóvil y que lamentablemente quedó inconclusa tras el fallecimiento del rey del pop-art, el 22 de febrero de 1987.

Fecha: Del 5 de octubre al 5 de enero de 1991
Dirección: Castelló, 77, Madrid.
Horario: Lunes a Viernes, de 10:00 a 14:00 y de 17:30 a 21:00. Festivos sólo mañanas.

LO QUE HAY QUE VER

STOP, SEGURIDAD EN MARCHA

EL programa que semanalmente aborda temas sobre la circulación automovilística, se emite desde ahora los jueves a las 17:30 en TVE-1, con repetición los domingos a las 08:00.

MOTOS EN TVE-2

DOMINGO Deporte conectará a las 14:00, con el circuito de Monza para ofrecer la última prueba del Europeo de Velocidad de 125 c.c., en el que el valenciano Javier Debón jugará todas las cartas a su favor, a falta de un solo punto para hacerse con el título. A partir de las 17:00, conectará para ofrecer dos mangas del Mundial de Superbikes. Además tiene previsto emitir a última hora de la tarde, un reportaje de la carrera de camiones.

STADIUM-CROSS EN TELE-5

HIP, Hip, Hurra, el espectacular espacio deportivo de Tele-5 ofrecerá, en la tarde del sábado día 6 y el domingo por la mañana, un resumen del Stadium-Cross desde Holanda, en el que podremos ver la actuación de los mejores pilotos del mundo de la especialidad.

UNA VUELTA POR...

SALON DE PARIS

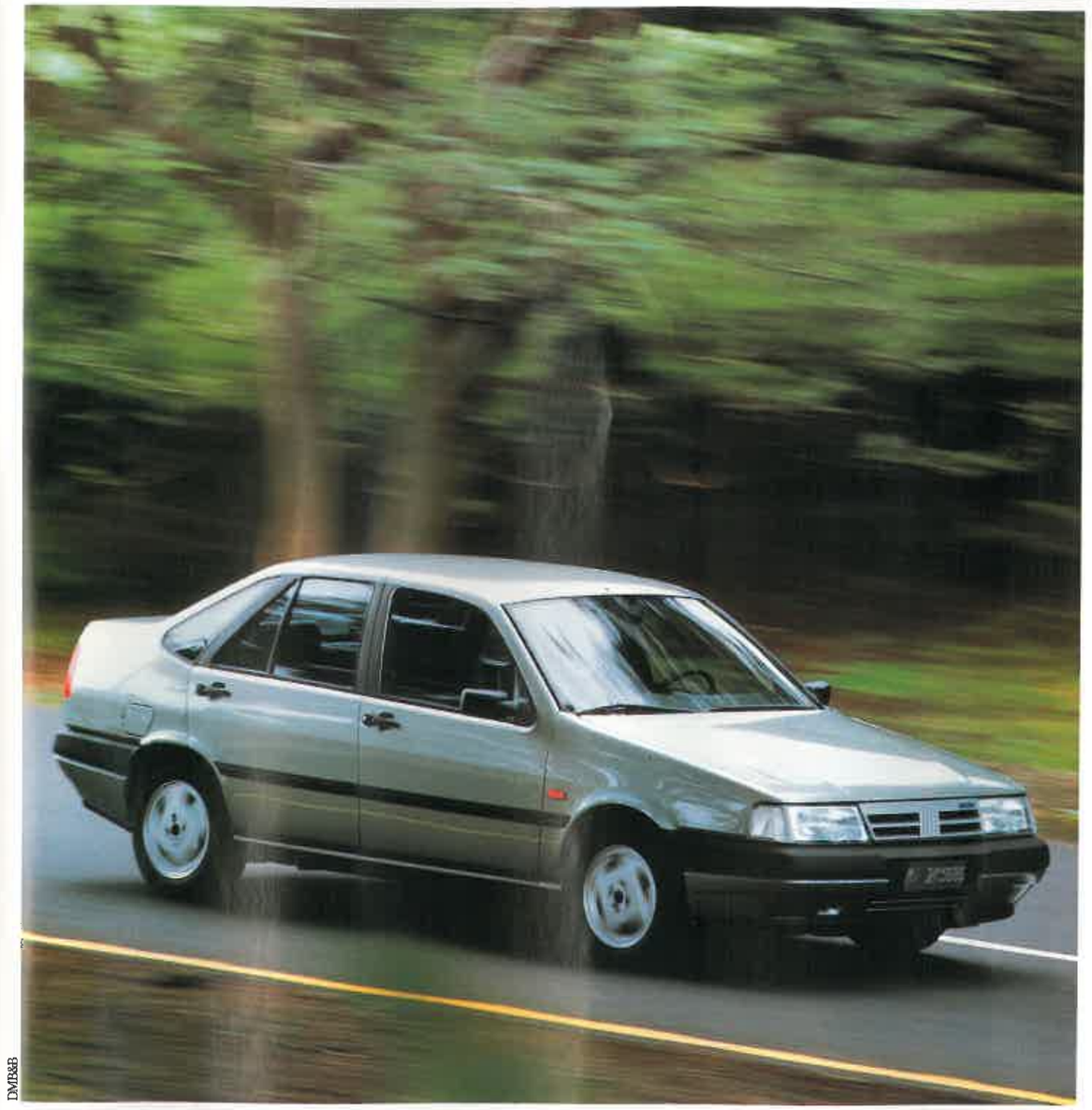
DEL 4 al 14 de octubre, la Puerta de Versalles recibirá la visita de más de un millón de personas con motivo del Salón Internacional del Automóvil, en el que al menos 1.500 expositores presentarán sus más recientes novedades.

Horario: Día 4, de 13:00 a 22:00. Del 5 al 14, de 10:00 a 22:00.
Precio de entrada: 650 pesetas

TELEFONOS

DIRECCION GENERAL DE TRAFICO Tel. (900) 12 35 05
CAMPSA Tel. (900) 15 25 35
AYUDA EN CARRETERRA 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
MAZDA Tel. (91) 597 21 25
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



DMB&B

Fiat Tempra. Sensaciones en vivo.

El último gran éxito de Fiat tiene 3 volúmenes, el coeficiente aerodinámico (0,28) más bajo entre sus competidores, un amplísimo espacio interior y el maletero más capaz (500 dm³).
Incorporar los últimos avances del mundo del automóvil e integrarlos en un solo vehículo ha sido el gran éxito de Fiat. Es el nuevo Tempra con motor transversal, tracción anterior, suspensión independiente y doble circuito de frenos en X.
Gran rutero. Este es el espíritu del nuevo Tempra, por eso Fiat le ha dado tanta importancia a su confort interior, al silencio, a su suavidad.
En cuanto al resto del Fiat Tempra, todo son sensaciones que hay que sentir en vivo.

Tempra 1.4 - 78 CV. - 172 km/h. Tempra 1.6 - 86 CV. - 177 km/h. Tempra 1.8 i.e. - 110 CV. - 190 km/h. Tempra 1.9 diesel - 65 CV. - 162 km/h. Tempra 1.9 turbodiesel - 92 CV. - 178 km/h.

Se advierte del riesgo que supone superar los límites de velocidad establecidos por la ley.

FIAT
TECNOLOGIA LIDER

EN CITROËN

Su coche usado, con garantía por escrito

SELECCION
CITROËN EUROCASION
CARNET DE GARANTIA

COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

Todas las marcas. Todos los modelos.

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir con Garantía.

Garantía hasta 2 años.

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de Garantías, por escrito, que van desde los 3 meses hasta los 2 años, con nuestra Garantía Oro.

Servicio Citroën 24 Horas.

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía selección (1 año, 18 meses, 2 años), disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN

Vehículos de ocasión. Coches de primera.

LEIT MOTIV / RSCG

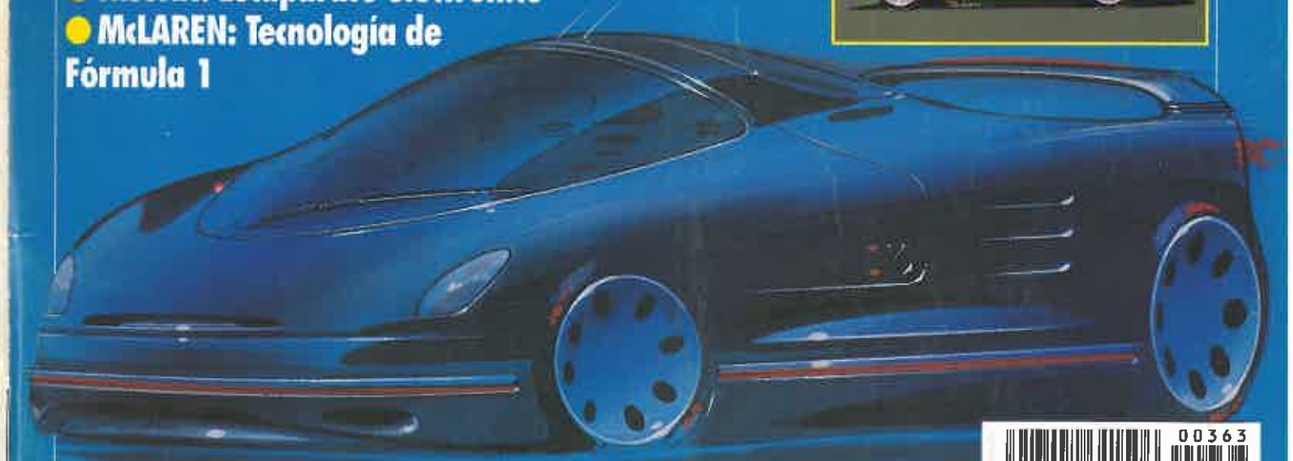
SALON DE PARIS — RETO A LA CRISIS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

6 de octubre de 1990 — Núm. 363 • 300ptas.

NUEVOS MONSTRUOS

- PORSCHE: Motor de 12 cilindros
- MASERATI: La respuesta italiana
- NISSAN: Escaparate electrónico
- McLAREN: Tecnología de Fórmula 1



COMPARATIVA

• Clio • Polo • Fiesta • Uno

CONCURSO
GANA EL VOLANTE DE ALAIN PROST

GRAN PREMIO DE ESPAÑA DE FORMULA 1