

PRECIOS
Guía
TODOS LOS COCHES QUE SE VENDEN EN ESPAÑA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

13 de julio de 1991

Núm. 403 • 325 ptas.



MODA PORSCHE

NUEVO 968 / FUTUROS 911 Y 989 / UN 962 DE 160 MILLONES

NUEVO
OPEL
ASTRA



JUNTOS



Vivir nuevas experiencias, nuevas sensaciones. Descubrir nuevos caminos, nuevos paisajes. Conocer otras gentes, hacer otros amigos. ¡Vive con la XT 600 E!. Descubre todas sus posibilidades. Conoce hasta donde puede llegar la moto más versátil de YAMAHA.

XT 600 E de YAMAHA... para los que disfrutan viviendo.

CREDITO
YAMAHA
19.558
ptos/mes



XT 600 E
P.V.P. 739.800 ptas.
(I.V.A. y Transporte incluido)



CASCOS YAMAHA, POR LA VIDA.

YAMAHA



SUMARIO

6 PUNTO DE MIRA

12 LO ULTIMO
Ya está aquí el sustituto del Kadett, el nuevo Opel Astra viene a reemplazar a uno de los líderes de ventas.

18 El 968 supone una evolución notable dentro de la inamovible gama Porsche, la primera de una serie de novedades inminentes.

22 FUERA DE SERIE
Un coche de carreras con todo lo necesario para poder matricularlo, el Porsche 926 CR Shuppan es un capricho al alcance de muy pocos.

26 AL VOLANTE
Volvo 850 GLT.

30 A FONDO
Alfa Romeo recupera después de 30 años la denominación SZ para su modelo de más prestigio.

38 REPORTAJE
El Jeep ha cumplido medio siglo de vida y continúa en la cresta de la ola.

42 A FONDO
Jeep Wrangler.

47 ACTUALIDAD
Sólo un 40 por ciento de los vehículos pasa la ITV.

49 PRECIOS
Vehículos nuevos.

62 Vehículos usados.

80 LIBROS
Segundo capítulo del libro! Olé Toledo! El nacimiento.

86 OCIO
Las más excéntricas realizaciones presentadas en el Salón de Huston.

88 MOTOS
Honda XV 600 L.

92 DEPORTE
F-1 G.P. de Francia.

98 Campeonato de España de Rallyes: Rallye Osona.

101 Campeonato Turismos Calafat.



EDITORIAL

CUANDO LLEGUE SEPTIEMBRE

La vuelta del verano es la fecha clave para los estudiosos del mercado español. Si para ese momento el curso político económico del país no ha sufrido alteraciones graves, se dará la vuelta a la tortilla. Las ventas de automóviles tomarán entonces un rumbo bien diferente al que han seguido hasta ahora. Continuarán apuntando al norte, pero con viento a favor.

Sumidos en el tedio veraniego, julio y agosto no aclararán la situación. Pero durante estos dos meses se irán maceando las expectativas de compra de todos aquellos usuarios que han esperado a ver las cosas más claras. Habrá sido un periodo de análisis de la oferta, teniendo siempre en cuenta la ofensiva de modelos que se lanza tradicionalmente en septiembre.

Este año, coincide con el Salón de Francfort, un salón en el que los fabricantes alemanes dan a conocer las gamas de la siguiente temporada con un especial énfasis, el que ponen en su salón nacional. La difusión que sus marcas tienen en España no deja dudas sobre

lo prometedores que van a ser los próximos meses en cuanto a oferta de modelos. Unos como Opel y Volkswagen, basarán su ofensiva en el lanzamiento de nuevas familias, respectivamente con el Astra y el Golf, aunque el primero se adelantará por unos meses al segundo. Ford intentará responder a este ataque con una línea de motores por fin puesta al día en su modelo Escort. Las marcas de difusión más limitada como BMW, Mercedes, Audi o Porsche, tienen también sus correspondientes fórmulas preparadas. Respectivamente veremos nuevos familiares, descapotables, más familiares y deportivos, que llegarán muy pronto a los concesionarios españoles...

El panorama es equivalente para las marcas francesas, italianas, suecas o británicas. Desde las versiones descapotable y turbodiesel del R-19 al sorprendente Volvo 850 GLT, habrá un abanico de propuestas que, casi con toda seguridad, van a dar un cambiazco radical al mercado español. **Alberto Mallo**

DAS AUTO - MOBILITÄT UND VERANTWORTUNG



54. IAA PERSONENKRAFTWAGEN
12. BIS 22. 9. 1991 FRANKFURT/M

«Capacidad de movimiento y responsabilidad», lema del próximo Salón del Automóvil de Francfort.

MOTOS



HONDA XV 600 L

La Honda Transalp, con las modificaciones que ha recibido este año, se mantiene como una de las opciones más interesantes en su categoría, es una moto para viajar y disfrutar del campo. (Pag. 88)

MOTOR 16 EN TELETXTO DE TVE

LOS COCHES QUE BATEN RECORDS	
LOS MAS RAPIDOS	
Mercedes 190	178,7
Mercedes 190	172
Mercedes 190	170
Mercedes 190	168
Mercedes 190	166
Mercedes 190	164
Mercedes 190	162
Mercedes 190	160
Mercedes 190	158
Mercedes 190	156
Mercedes 190	154
Mercedes 190	152
Mercedes 190	150
Mercedes 190	148
Mercedes 190	146
Mercedes 190	144
Mercedes 190	142
Mercedes 190	140
Mercedes 190	138
Mercedes 190	136
Mercedes 190	134
Mercedes 190	132
Mercedes 190	130
Mercedes 190	128
Mercedes 190	126
Mercedes 190	124
Mercedes 190	122
Mercedes 190	120
Mercedes 190	118
Mercedes 190	116
Mercedes 190	114
Mercedes 190	112
Mercedes 190	110
Mercedes 190	108
Mercedes 190	106
Mercedes 190	104
Mercedes 190	102
Mercedes 190	100
Mercedes 190	98
Mercedes 190	96
Mercedes 190	94
Mercedes 190	92
Mercedes 190	90
Mercedes 190	88
Mercedes 190	86
Mercedes 190	84
Mercedes 190	82
Mercedes 190	80
Mercedes 190	78
Mercedes 190	76
Mercedes 190	74
Mercedes 190	72
Mercedes 190	70
Mercedes 190	68
Mercedes 190	66
Mercedes 190	64
Mercedes 190	62
Mercedes 190	60
Mercedes 190	58
Mercedes 190	56
Mercedes 190	54
Mercedes 190	52
Mercedes 190	50
Mercedes 190	48
Mercedes 190	46
Mercedes 190	44
Mercedes 190	42
Mercedes 190	40
Mercedes 190	38
Mercedes 190	36
Mercedes 190	34
Mercedes 190	32
Mercedes 190	30
Mercedes 190	28
Mercedes 190	26
Mercedes 190	24
Mercedes 190	22
Mercedes 190	20
Mercedes 190	18
Mercedes 190	16
Mercedes 190	14
Mercedes 190	12
Mercedes 190	10
Mercedes 190	8
Mercedes 190	6
Mercedes 190	4
Mercedes 190	2
Mercedes 190	0

MOTOR 16
PAGINAS 650 A 668

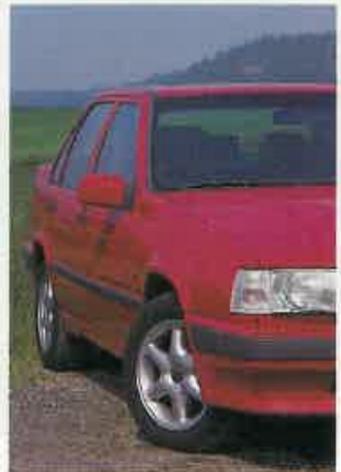
A FONDO



JEEP WRANGLER

El Jeep sigue siendo uno de los vehículos más apropiados para la práctica del todo terreno. (Pag. 72)

AL VOLANTE



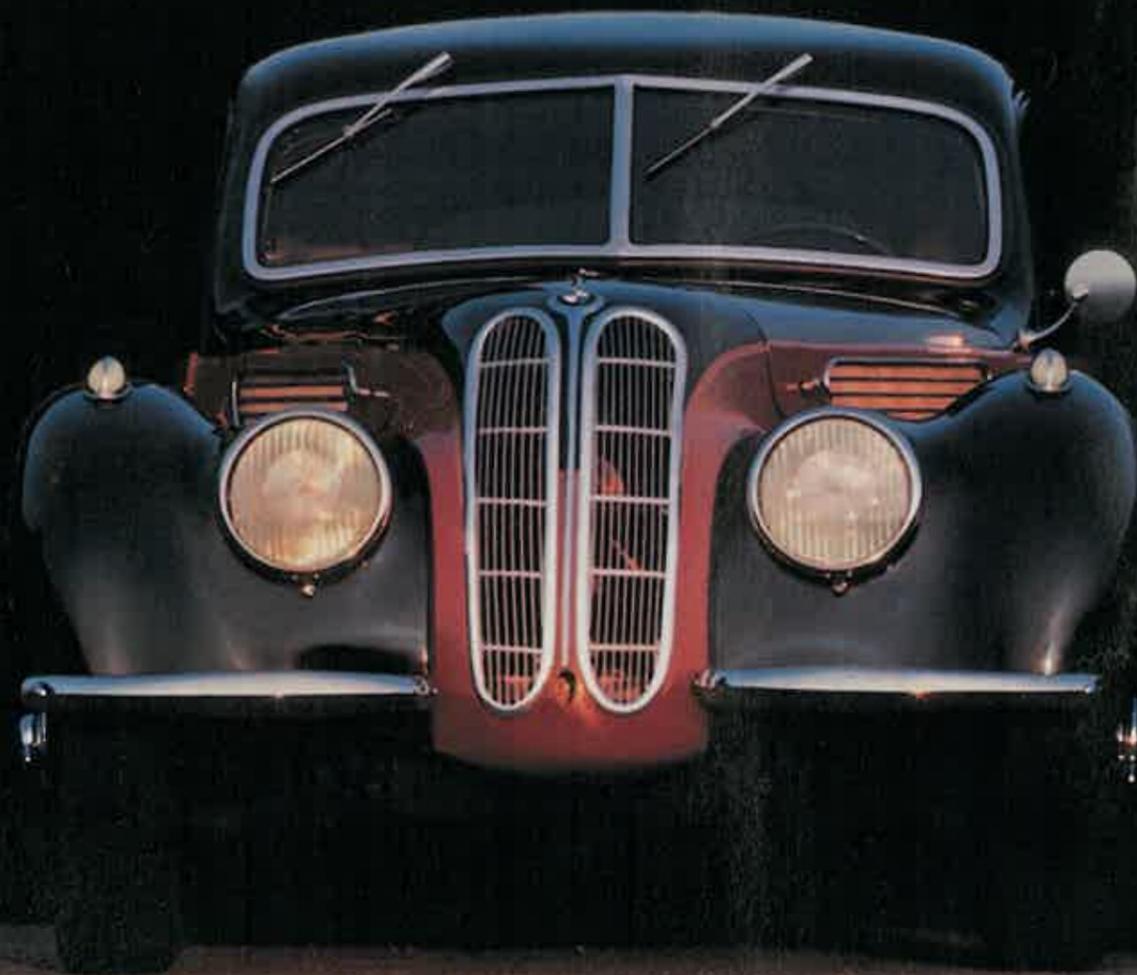
VOLVO 850 GLT

La última novedad de Volvo sorprende por su ruptura con las normas tradicionales de la marca sueca. Aún manteniendo sus características de sobriedad y seguridad, éste es el primer Volvo con tracción delantera, lo que cambia notablemente su comportamiento. (Pags. 26)

Motor 16 / 3

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 350 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 725 escudos.

**A VECES, NUESTROS CLIENTES
CAMBIAN DE AUTOMOVIL.**



**GRACIAS A NUESTRO SERVICIO,
NO CAMBIAN DE MARCA.**



**ASEGURAMOS
EL
PLACER
DE
CONDUCCION**

Desde hace 75 años, con su nuevo BMW, cada propietario adquiere mucho más que un automóvil único. Junto a su BMW,

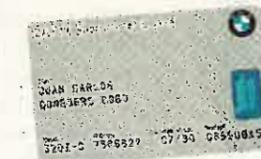
encuentra un servicio que le acompañará siempre.

Es la forma de mantener la confianza y seguridad que nacen de la perfección



tecnológica, y que BMW garantiza desde el mismo momento en que alguien se decide por uno de sus modelos. Un esfuerzo que parte de BMW, se

multiplica a través de la Red de Concesionarios Oficiales, y sirve para lograr algo único: Que nuestros clientes puedan disfrutar del placer



de conducir sin límite. Por eso, al cabo del tiempo, si deciden cambiar de automóvil, lo hacen sin cambiar su marca: BMW.





DESDE LONDRES
IAN ADCOCK

MAZDA
NUEVO 323

MAZDA ha puesto a la venta los nuevos 323 1.8i 16V en versiones GT de 3 puertas y F de cinco puertas. Los nuevos modelos disponen de catalizador y ABS. Los precios durante el mes de julio serán de 2.859.000 pesetas el GT y 3.149.440 pesetas el F.

● EL Sao Penza, vehículo fabricado en Suráfrica con tecnología Ford, Mitsubishi y Mazda, acaba de ser puesto a la venta en el Reino Unido, en sus versiones de cuatro puertas y el cinco puertas «Hatchback». Basado en el Mazda 323, ambos modelos están equipados con los motores de 1,3 litros de cilindrada con tracción delantera y caja de cambios de cinco velocidades.

● RAYMOND Levy, presidente de Renault y también de la Asociación Europea de Constructores de Automóviles, ha prevenido a la Comisión Europea de que cientos de miles de trabajos de la industria europea del automóvil podrían correr el riesgo de desaparecer si los japoneses consiguen el libre acceso al mercado europeo en el final de esta década.

● LOS motores 1.275 centímetros cúbicos de la serie «A» que equipan los Mini Cooper «S» están siendo rediseñados para incorporar culatas de 16 válvulas. El trabajo de las nuevas culatas lo está realizando la compañía Warrior Automotive Research. Inicialmente, estos motores sólo estarán disponibles para 250 modelos que serán destinados al mercado japonés, para más adelante, si el resultado es satisfactorio, introducirlos en otros mercados como el inglés o algún otro europeo.

● EN dos años, un nuevo Audi podrá convertirse en el primer coche europeo fabricado en aluminio, gracias al trabajo realizado por una compañía americana en colaboración con la marca alemana. Actualmente sólo existe un modelo de semejantes características, el Honda NSX, y próximamente aparecerá también el Jaguar XJ220.

EXTINCIÓN DE UNA RAZA

El Jaguar, famoso animal de cuatro ruedas, capaz de alcanzar grandes velocidades... por autopistas alemanas, está atravesando un periodo difícil.

¿Por qué hablar de Jaguar, que puede que esté en la mejor situación económica que haya conocido la marca y que hace poco ha logrado un doblete en la carrera más famosa del mundo?

Pues la verdad es que siento mucha simpatía por Jaguar, ya que mi familia ha tenido numerosos coches de esta marca (uno, me parece) y porque la situación es más crítica de lo que parece.

Primero, el hombre que logró sacar a Jaguar de la crisis: Sir John Egan, que por esto fue recompensado por la mismísima HMQ Isabel II (persona por la que tengo mucha admiración, porque monta a caba-

llo mejor que yo) ha sido despedido por haber preferido el dinero en General a los dólares de Ford.

Segundo punto: la maravillosa berlina, con el maravilloso motor de doce cilindros, está viviendo sus últimos meses de vida. La verdad es que no tengo nada en contra de su sucesor, el XJ 40, pero, ¿por qué reservar el doce cilindros al coupé, cuando hasta la Mercedes con su 600 SEL va a estrenar un modelo de este tipo?

¿Por qué eliminar el coche más ecológico que hay, puesto que es natural, en qué otro sentido se puede oler esa mezcla de cuero y madera?

¿Va a perder el Jaguar, primo hermano del rey de los animales, a su mejor cachorro?

YAGO CERON

GM ESPAÑA

FALTA COMPETITIVIDAD

EL presidente de GM España, Angel Perversi, ha mostrado su preocupación por la falta de competitividad de la industria española del automóvil, en relación con sus homólogas europeas y japonesas. Perversi hizo estas declaraciones en la presentación de los resultados de la compañía en el pasado año, ejercicio en el que consiguió unos beneficios después de impuestos de 34.242 millones de pesetas, con un aumento del 12,4 por ciento.



ALFA 164 V6 TURBO

A LA VENTA

ALFA Romeo acaba de iniciar la comercialización en España del modelo 164 2.0 V6 Turbo. Un vehículo que dispone de un propulsor de seis cilindros en V con 210 caballos de potencia. La velocidad punta de esta versión, según los datos proporcionados por el fabricante, es de 240 kilómetros por hora, con unos consumos que oscilan entre los 7,1 y los 9,2 litros a los cien kilómetros. El equipamiento de serie es muy completo, destacando el ABS, climatizador automático, volante y palanca de cambio en cuero. El nuevo 164 tendrá un precio, IVA incluido, de 4.900.000 pesetas.



CHEROKEE CHIEF

MAS BARATO

RENAULT, marca que importa y distribuye en nuestro país los productos de Jeep acaba de poner a la venta una nueva versión del Cherokee denominada Chief. El nuevo modelo se verá beneficiado de un IVA del 12 por ciento al haber perdido parte de los elementos de lujo con que contaba anteriormente. A pesar de esta pérdida este modelo continúa contando con uno de los equipamientos más completos del mercado. El Chief que saldrá al mercado por un precio de 3.633.800 pesetas dispone de un motor de 6 cilindros en línea con 189 caballos de potencia.

VERDE Y ROJO



● Con cubo y fregona a los empleados municipales de Parques y Jardines. El motivo es sencillo, cuando riegan no prestan la menor atención a su trabajo y el agua cae de las zonas verdes a las calzadas, formando charcos peligrosos sobre todo para los usuarios de motocicletas. A ver si ponen el agua en su sitio.

● A nuestros compañeros en las tareas informativas del mundo del motor, Charo Sardi-

na y Carlos Cancela que se han decidido a pasar por la vicaría después de una largo periodo de reflexión. Desde aquí esperamos que todo vaya sobre ruedas.

● Los agentes de seguros han vuelto a denunciar la falta de control que tiene el Ministerio de Economía sobre el ramo del automóvil. Mal asunto cuando además se cierne la crisis sobre más de una compañía



DESDE PARIS
EDOUARD SEIDLER

● EL «Coche del año», el Renault Clio, viene a ser el best-seller francés de coches en Europa, con un porcentaje de ventas en el mercado del 3,9 por ciento del total de coches vendidos ocupando el quinto lugar, por detrás del VW Golf (5,7 por ciento), del Ford Fiesta (4,9 por ciento), del Opel Kadett (4,5 por ciento) y del Fiat Uno (4,3 por ciento).

● LOS mini-coches impulsados por motores de menos de 50 centímetros cúbicos y que no lleguen a los 350 kilos de peso, de los que hay unos 80.000 en Francia, tendrán que ser matriculados antes del próximo mes de marzo, con lo que la policía podrá multarlos cuando aparquen indebidamente.

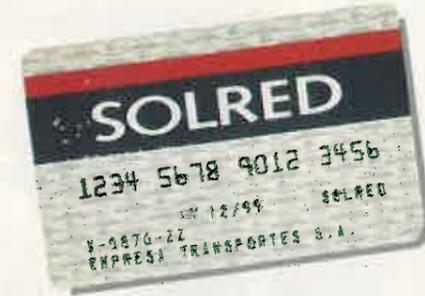
● MIENTRAS Estados Unidos está fabricando el Honda Aerodecks (o Accord Station-Wagon) y se está comercializando en muchos países de Europa, Francia está bloqueando la homologación de estos vehículos hasta que las negociaciones entre Bruselas y Tokio lleguen a un acuerdo.

● UN corredor de bolsa neoyorquino llamado Olivier Delafon ha organizado una exhibición de las enormes limusinas pertenecientes a diferentes jefes de estado. Entre estos llamativos vehículos que forman parte de la historia se encuentra el Lincoln Continental de Kennedy, el Cadillac Fleetwood empleado por Eisenhower, el Simca Presidente de De Gaulle, el Lincoln «Papamovil» utilizado por el Papa en sus numerosas visitas, el poco conocido Zil, vehículo empleado por Erich Honecker y un fastuoso Rolls-Royce que perteneció al primer ministro de Nigeria.

TARJETA SOLRED

PAGAR SIN DINERO

REPSOL acaba de poner en el mercado su propia tarjeta de pago para gasolineras, que recibe el nombre de Solred, el mismo que la empresa que se ha constituido para gestionar el funcionamiento de la tarjeta. Esta empresa se ha fundado por Repsol, que dispone de un 60 por ciento, y por Contacgrup que dispone del 40 por ciento del capital y se encarga de gestionar la tecnología y el proceso de datos. La tarjeta va dirigida a las flotas de transporte y en principio está destinada exclusivamente



al pago de carburantes y lubricantes, aunque en un futuro podría extenderse al pago de peajes de autopista, talleres mecánicos, etc... En los próximos meses Repsol podrá suministrar una tarjeta de ámbito europeo.

PORSCHE 959 «COLANI»

EL conocido diseñador de coches Luigi Colani, ha realizado unas declaraciones en referencia al Porsche 959, el buque insignia de la marca alemana. En ellas, considera que dicho modelo no



diseñado en 1960 por Ferdinand Porsche, y un coche de las características del 959 debe de tener una imagen distinta, acorde con su avanzadísima tecnología. Por ello, Colani ha realizado una transformación a partir del 959, consiguiendo un vehículo de marcado aspecto futurista, a base de unas líneas mucho más redondeadas y grandes superficies acristaladas.

tiene un diseño suficientemente moderno y vanguardista para tratarse de un coche dotado de las técnicas más sofisticadas. Según el diseñador, la línea del 959 tiene ya veinte años, en referencia al Porsche 911



**C
A
E**

BIEN!

ELABORADO EN EL PUERTO DE RIVES



PEUGEOT - TALBOT

CONTANTE Y SONANTE

Mercedes España exportará el próximo año el 75 por ciento de su producción, que alcanzará las 27.500 unidades.

Las ventas brutas de **Firestone Hispania** en 1990 alcanzaron los 61.338 millones de pesetas, con una caída del 18 por ciento.

Las **autopistas públicas** han ingresado en el periodo enero-mayo un total de 2.581 millones de pesetas, con un aumento del 17,5 por ciento.

Texaco Petrolífera, filial española de la multinacional estadounidense, prevé triplicar sus ventas de lubricantes en nuestro

país tras la compra de la firma valenciana **Sinors**.

La **Comisión Europea** ha aprobado, de manera definitiva, el proyecto de ayuda del **Gobierno portugués** para la construcción de la planta conjunta de **Ford-Volkswagen** al sur de Lisboa.

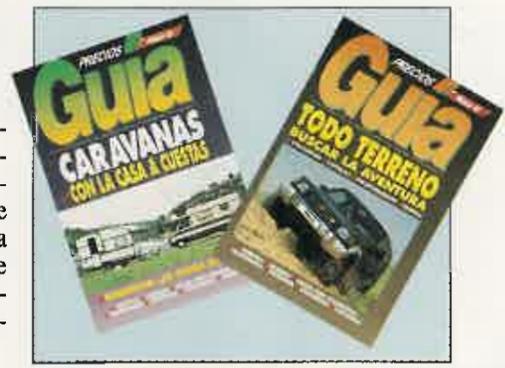
CAEN LOS BENEFICIOS

LOS beneficios de Peugeot-Talbot España en el pasado año ascendieron a 8.310 millones de pesetas después de impuestos, cifra que representa una caída de más del 50 por ciento. Como el resto de sus competidores, tuvo que potenciar sus exportaciones (75.077 unidades) para compensar la caída de las ventas interiores (102.623 coches). Según el presidente de la compañía, Estanislao Chaves, se prepara una reducción de plantilla de 1.385 empleados y culpó a la política fiscal de la mala marcha del sector «que está condenado a muerte por el alto tipo de IVA».

GUIA DE PRECIOS

DENTRO POR EL CALOR

A partir de este número, la Guía de Precios de Motor 16 pasa a las páginas interiores de la Revista. Recogemos así la sugerencia de algunos lectores, que encuentran más cómoda esta fórmula. La filosofía es la misma: todos los coches que se venden en España, con sus precios y opciones más populares, además de sus características más destacables.



Y TÚ, DE CERO A CIENTO, ¿EN CUÁNTO LOS HACES?

NO TE SOPORTO, GARRIDO



MAQUILCESTA

NUEVO CITROËN ZX

NACIDO CAMPEON



Citroën presenta a su nuevo Campeón: El Nuevo Citroën ZX. Un vehículo probado ya en el más duro desafío: el Rallye París-Dakar '91, donde fue campeón absoluto. Un automóvil con la experiencia de un campeón que convierte al Nuevo Citroën ZX en un "Fuera de Serie". **Nacido con alto diseño.** Diseñado en colaboración con Bertone, aporta una línea moderna, elegante. Con formas compactas y equilibradas. Consiguiendo un coeficiente aerodinámico extraordinariamente bajo ($C_x=0,30/0,33$). **Nacido con la colección más**

completa. Con una colección de cuatro modelos que responden a las más exigentes demandas del Cliente. Por su completo equipamiento. Por el acondicionamiento del puesto de conducción, con volante regulable en altura y reglajes múltiples del asiento. Por su habitabilidad: una de las mayores de su categoría (longitud habitable de 1,67 a 1,71 m según modelo). Por su máxima superficie acristalada: 2,98 m², la mayor de su categoría, lo que se traduce en una perfecta visibilidad y luminosidad interior. Por su capacidad modular. El Nuevo

Citroën ZX es el único vehículo europeo que ofrece la posibilidad de desplazar el asiento trasero longitudinalmente y con respaldo regulable en inclinación. **Nacido robusto.** Robusto y seguro. Por la estructura de su carrocería, provista de una nueva plataforma compuesta de un auténtico armazón de vigas cerradas de acero prerrevestido, que garantiza la integridad del habitáculo. Y porque, además, posee el mayor porcentaje de superficie protegida de todos los vehículos de su categoría consiguiéndose una excelente

defensa ante la corrosión. **Nacido potente.** El Nuevo Citroën ZX es potente por sus prestaciones gra-

cias a sus brillantes motores y por su inigualable comportamiento en carretera, por su tren trasero con efecto

autodireccional. Las ruedas traseras giran en la misma dirección de las delanteras con un efecto cercano al que obtienen los vehículos con cuatro ruedas directrices. El Nuevo Citroën ZX, un automóvil nacido con la experiencia en las más duras pruebas que demuestran la calidad de un Campeón.

MODELO	POTENCIA (CV-DIN)	PVP*
Citroën ZX Reflex 1.4	75	1.543.250 Ptas.
Citroën ZX Reflex 1.6i	89	1.643.250 Ptas.
Citroën ZX Advantage 1.4	75	1.613.250 Ptas.
Citroën ZX Aura 1.6i	89	1.833.250 Ptas.
Citroën ZX Volcane 1.9i	130	2.143.250 Ptas.

*Precios máximos recomendados. Incluye IVA y transporte.



Campeón del París-Dakar 1991

NUEVO CITROËN ZX - NACIDO CAMPEON

TRES PUERTAS



VISIBILIDAD INMEJORABLE

La línea del nuevo Astra es menos revolucionaria de lo que fue en su día la del último Kadett. Sin embargo, la visibilidad es mucho mejor, gracias a las amplias superficies acristaladas. La versión de tres puertas tiene la misma longitud que la de cinco.

FAMILIAR



PEQUEÑO AUTOBUS

La carrocería de la versión Familiar es veintidós centímetros más larga y tiene una impresionante capacidad interior. La

accesibilidad al maletero es excelente como en las otras carrocerías, en las que el portón baja hasta el borde del parachoques. Una cortinilla deja a cubierto la carga.

GSI 16 V



EL MAS DEPORTIVO

El GSi sigue siendo el modelo deportivo de la gama y el GSi 16 válvulas el más rápido. Tiene amortiguadores de gas, los muelles son más rígidos, la suspensión posterior es más baja e incorpora de serie antibloqueo de frenos y antipatinamiento.

LA GRAN FAMILIA

NUEVO OPEL ASTRA

Una nueva y numerosa familia de modelos llega al mercado. Se trata del Opel Astra, que sustituye ventajosamente al Kadett y empezará a venderse en España en el mes de octubre.

LANZAR un sustituto del Kadett parecía cosa fácil. Sólo había que eliminar los defectos del popular Opel y el nuevo modelo -bautizado Astra- debería tener asegurado el éxito. Sin embargo, General Motors-Europa ha ido mucho más allá. El Astra, además de presentar soluciones que eliminan o al menos dan la impresión de poder eliminar esos defectos, ha abierto brecha en un frente

sumamente competido a base de ofrecer un producto netamente evolucionado, con unos niveles de equipamiento y de tecnología, que parecen superiores a los de los actuales líderes del segmento. Habrá que esperar a conocer los precios, pero a primera vista da la impresión de que la relación valor por dinero será de las más competitivas.

El Opel Astra tiene una carrocería completamente nueva, unas suspensiones que derivan de las del Vectra y motores diesel de mayor cilindrada. No se resumen en estos puntos las novedades frente al Kadett, pero sí depende de ellos en buena





MAS COMODIDAD
Los cristales enrasados con la carrocería mejoran la aerodinámica y el nivel sonoro. El escape del GSi 16 V es menos ruidoso y en todas las versiones se ha mejorado el accionamiento de la palanca del cambio respecto al Kadett, así como las suspensiones, más cómodas y el alerón posterior que reduce en un 50 por ciento la tendencia del coche a levantarse.

medida el gran paso adelante que General Motors pretende dar.

También se basan en tales apartados las mejoras radicales de puntos críticos del Kadett como la visibilidad posterior y el acceso a las plazas traseras de las versiones tres puertas, la reducida capacidad motriz del GSi 16 válvulas o la disposición de los mandos de los elevalunas eléctricos.

En España, la comercialización se inicia en el mes de octubre. A nivel industrial, la factoría de Figueruelas, Zaragoza, producirá la versión de carrocería cinco

puertas. Las otras variantes, llegarán vía importación. Y serán muchas, porque una de las características de la nueva familia es que sus miembros son numerosos. En un principio hay dos carrocerías con portón trasero de tres y cinco puertas, a las que se añade una familiar o break, también de cinco. Los amantes de lo clásico tendrán una berlina de tres volúmenes y cuatro puertas y un descapotable, producido por Bertone y derivado de esta berlina, en 1992.

El nuevo Astra no presenta un aspecto revolucionario. Tiene más superficies

acristaladas que el anterior, con una ganancia definitiva en visibilidad en las versiones de tres puertas. Una enorme ventana es la causa. En cualquier caso, siguen siendo líneas redondeadas, tal vez menos agresivas de lo que pudieran resultar las del Kadett en su día, con un coeficiente aerodinámico de penetración en el aire (Cx) de 0,32 en las versiones básicas de tres y cinco puertas. El Astra GSi baja hasta 0,30 y el Astra Familiar sube a 0,33.

En el interior hay más espacio. Este es un punto importante, pues la distancia entre ejes sigue siendo prácticamente la misma (2.516 milímetros en lugar de 2.520), aunque la altura se ha incrementado en 26 milímetros. Los pasajeros tienen más espacio longitudinalmente, el maletero es mayor y el coche es 34 milímetros más largo que el Kadett. La configuración de los asientos revela una mayor preocupación por el confort.

La presentación de los interiores, en aspectos tales como los tapizados o el cuadro de instrumentos, ha mejorado. Este último es de tipo Vectra y en la consola central tiene un *display* multifunción, en el que aparecen no sólo las informaciones relativas al aparato de radio (este, con código de seguridad) sino también las propias de un ordenador de a bordo, del reloj, control de arranque, etc... Las indicaciones podrán ser dadas en siete idiomas.

Siempre en el interior, todas las versiones disponen de un sistema pretensor de



AYUDA ELECTRONICA

Un *display* multifunción informa de las funciones de la radio y del ordenador de a bordo.



VARIEDAD MECANICA

La gama es amplia, pero en 1992 llegará un motor 1.600 de 100 caballos de potencia.



los cinturones de seguridad, que se activa en milésimas de segundo en caso de accidente o incluso en una frenada de auténtica emergencia, como la que pueda preceder a una colisión múltiple en autopista. La seguridad pasiva es una de las materias sobre las que el Astra mejora, pues también dispone de unas protecciones antichoques adicionales en las puertas y de un volante más evolucionado.

Siguiendo con las carrocerías, destacar que el maletero de las versiones tres y cinco puertas presenta un volumen muy aprovechable, sin recovecos. Para ampliarlo, el asiento se abate con gran facilidad, pero la superficie de carga resultante no es completamente lisa. En el Familiar sí lo es.

La mecánica del Astra ha evolucionado en dos sentidos: un nivel sonoro más reducido y un mejor comportamiento. Los motores de gasolina siguen siendo los del Kadett con leves mejoras, mientras que los diesel y turbodiesel pasan de 1.500 a 1.700 centímetros cúbicos. Van acoplados a un cambio manual de cinco velocidades. El automatismo (caja de cuatro marchas) es opcional. Los catalizadores son de nuevo diseño, más eficaces y las bocas de llenado de los depósitos de combustible reducen los índices de contaminación durante los repostajes.

La versión GSi 16 V es la más potente. Sus 150 caballos permiten acelerar de 0 a 100 en 8 segundos y superar los 215 kilómetros por hora. Incorpora suspensión rebajada y un sistema electrónico antipatinamiento (ETC) para evitar pérdidas de tracción de las ruedas motrices. Esto, no será fácil debido a unos enormes neumáticos de 205 milímetros de anchura. El GSi y el GSi 16 V incorporan dirección asistida y sistema antibloqueo de frenos, que están disponibles en todas las motorizaciones. Pero también hay que señalar que el chasis del Astra es un 34 por ciento más rígido que el del Kadett y que las vías son más anchas, 3 centímetros la delantera y 2,3 la trasera.

La disponibilidad de versiones es amplia: GL, GLS, GT (o Club en el Familiar) y CD. Los niveles de equipamiento van en consonancia y hay que decir que estará disponible un filtro para el aire de la climatización que protege del polen y del polvo.

General Motors está convencida del éxito de su nuevo modelo y está preparada para hacer frente a una gran demanda. Sus posibilidades productivas, una vez que el año próximo esté funcionando la fábrica de Hungría, se cifran en 800.000 unidades anuales.

Alberto Mallo

Motor 16 / 15

FICHA TECNICA

	ASTRA GL 1.4	ASTRA GL Y GT 1.6	ASTRA 1.7 D	ASTRA 1.7 TD	ASTRA 1.8 I	ASTRA 2.0 I	ASTRA GSi 16 V
MOTOR							
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.388	1.598	1.699	1.699	1.796	1.998	1.998
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza	1 en cabeza	1 en cabeza	1 en cabeza	1 en cabeza	2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2	2	2	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección diesel	Inyección diesel y turbo	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,4 a 1	9,2 a 1	23,0 a 1	22 a 1	9,2 a 1	9,2 a 1	10,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	60 CV (44 kw)/a 5.200	75 CV (55 kw)/a 5.200	57 CV (42 kw)/a 4.600	82 CV (60 kw)/a 4.400	90 CV (66 kw)/a 5.400	115 CV (85 kw)/a 5.400	150 CV (110 kw)/a 6.000
Par máximo / r.p.m.	10,5 kgm a 2.800	12,8 kgm a 2.800	10,7 kgm a 2.400	17,1 kgm a 2.400	14,8 kgm a 3.000	17,3 kgm a 2.600	20,0 kgm a 2.600
TRANSMISION							
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Cinco marchas	Cinco marchas	Cinco marchas	Cinco marchas	Cinco marchas	Cinco marchas	Cinco marchas
DIRECCION							
Sistema	De cremallera	De cremallera	De cremallera	De cremallera	De cremallera	De cremallera	De cremallera
Diámetro de giro (m)	10,5	10,5	10,5	10,5	10,5	10,5	10,5
FRENOS							
Sistema (Del/Tras)	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos/Tambores	Discos vent./Disco
SUSPENSIONES							
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	SemIndependiente	SemIndependiente	SemIndependiente	SemIndependiente	SemIndependiente	SemIndependiente	SemIndependiente
PESO Y DIMENSIONES							
En orden de marcha (kg.)	930-950-995 (3p, 5p, fam)	950-970-1115 (3p, 5p, fa)	1.005 - 1.070 (3p, fa)	1065-1085-1130	1065-1085-1130	1050-1050-1105	1100
Largo/ancho/alto (mm)	4051/1688/1410 (3y5 p)	4051/1688/1410 (3y5 p)	4051/1688/1410 (3 p)	4051/1688/1410 (3y5p)	4051/1688/1410 (3y5p)	4051/1688/1410 (3y5p)	4086/1688/1410
Capacidad del depósito (l)	4278/1688/1475 (fam)	4278/1688/1475 (fam)	4278/1688/1475 (fam)	4278/1688/1475 (fam)	4278/1688/1475 (fam)	4278/1688/1475 (fam)	52
PRESTACIONES Y CONSUMOS							
52-52-50 (3p-5p-fam)	52-52-50 (3p-5p-fam)	52-50 (3p-fam)	52-50 (3p-fam)	52-50 (3p-5p-fam)	52-50 (3p-5p-fam)	52-50 (3p-5p-fam)	
Acceleración de cero a 100 km/h (s.)	16	14	18,5 - 19,5 (3p - fam)	13,5 - 14,5 (3p y 5p-fam)	12,5 - 15 (seg versiones)	9,5 - 10 (3p y 5p - fam)	8
Velocidad Máxima (km/h)	160-155 (3p y 5p - fam)	170-165 (3p y 5p - fam)	153-149 (3p - fam)	173-168 (3p y 5p - fam)	170-180 (seg versiones)	190-200 (seg versiones)	217
Consumo Urbano (l/100 km)	8,6	8,6 (GL) - 8,8 (GT)	6,7	6,9	9,9 - 10,5 (seg versiones)	11 - 10,5 (seg versiones)	9,9
A 90 km/h (l/100 km)	5,1-5,5 (3p y 5p - fam)	5,2 - 5,6 (3p y 5p - fam)	4,2 - 4,4 (3p - fam)	4,8 - 5,2 (3p y 5p - fam)	5,6 - 6,6 (seg versiones)	5,8 - 6,3 (seg versiones)	5,9

24 QUILATES FORD



En el nuevo Scorpio 24 Válvulas, la potencia y la eficacia alcanzan el valor del oro. Sus prestaciones son tan extraordinarias como placenteras. Un nuevo motor de 6 cilindros en V con 24 válvulas de inyección electrónica multi-punto y encendido electrónico sin distribuidor controlado por el ordenador más sofisticado a bordo de un coche: el módulo Ford EEC IV.

Sus 2.9 litros de cilindrada con catalizador y 195 CV de valiosa potencia, lo convierten en una pieza maestra. Cuenta, además, con frenos ABS, diferencial autoblocante y cambio automático A4LD de gran respuesta con 4 relaciones.

Y un equipamiento con todo lujo de detalles que recibe con categoría y confort a sus pasajeros: tapicería de cuero, aire acondicionado, radiocassette stereo con ecualizador gráfico y opción a compact disc, elevalunas eléctrico delantero y trasero, ajuste eléctrico de asientos delanteros y traseros, llantas de aleación, cerraduras de seguridad con control centralizado, volante de dirección ajustable en altura y alcance y ordenador de consumo.

Acérquese a un Concesionario Ford.
Todo lo que reluce es un Scorpio.

Precio recomendado en Península y Baleares: 5.651.000 Ptas. IVA y transporte incluido.

SCORPIO V6 24 VALVULAS
BY COSWORTH





PORSCHE 968

EL ATLETA SE DESMARCA

Tras muchos años de continuidad en sus modelos, Porsche ha osado romper con la larga tradición característica de la marca. El 968 supone un gran salto en la evolución de estos deportivos alemanes con la aportación de técnicas y novedades radicalmente revolucionarias.

El número 968 marcará, sin duda alguna, un hito en la historia de Porsche. Los tiempos cambian y los ingenieros alemanes no quieren persistir en una absoluta continuidad de sus modelos. Este nuevo coche sorprende en todo su conjunto. Globalmente se ha querido basar el nuevo producto en tres puntos fundamentales de la



EVOLUCION
La nueva línea del Porsche 968, más compacta, renueva por su concepto la tradición de la marca. Dos serán las versiones de este deportivo, una coupe y otra cabriolet.

tecnología moderna: el concepto de la transmisión de potencia, la economía y la compatibilidad medioambiental.

Para empezar, el motor que equipa el nuevo 968 es el mayor de esta categoría de deportivos. Se trata de un cuatro cilindros de 240 caballos de potencia y con una culata de dieciseis válvulas que recibe el sistema de regulación VarioCam patentado por Porsche. Este propulsor destaca ante todo por un valor de par, es decir una capacidad de respuesta asombrosa y mayor que la de sus más directos rivales de tres litros y carburación atmosférica.

La transmisión queda opcionalmente a cargo, o bien, de una caja manual de seis velocidades, o a la eficaz y revolucionaria caja automática Tiptronic. Completando las novedades, el rígido chasis equipa unos nuevos frenos derivados de la experiencia que la marca ha recogido en la competición. Todas las versiones de este modelo equipa



rán además el sistema de bolsas hinchables *Airbag* de serie para ofrecer la máxima protección en las plazas delanteras.

La carrocería está prevista en versiones Coupé y la descapotada, Cabriolet, conservando el típico carisma Porsche de faros grandes y redondos, capó plano y aerodinámico, paragolpes integrado y tomas de aire horizontales bajo el morro. Sin embargo, la estampa del deportivo cambia sustancialmente gracias a una silueta más maciza, guardabarros curvos, spoilers y

retrovisores de nuevo diseño. A diferencia de muchos deportivos de su clase, el diseño está enfocado en su totalidad hacia lo funcional y aerodinámico. Este estilo personal que Ferdinand Porsche ha imprimido en sus creaciones se perpetúa aquí en todos los detalles de la carrocería.

Los faros serán también escamoteables para conseguir mejores prestaciones durante el día aunque no desaparecen y permanecen visibles en todo momento. Por primera vez en la marca son de óptica compleja, con un sistema de reflexión de foco variable que potencia considerablemente la producción lumínica.

Unas llantas de moderno diseño, llamado *Copa*, mejora la refrigeración de los frenos. Estos, desarrollados en la competi-

ción, son de cuatro pistones con soportes fijos, el sistema antibloqueo ABS es de serie y las pastillas ecológicas van dotadas de un control automático de desgaste. Como equipo especial, Porsche ofrece asimismo un chasis especial dotado de llantas de 17 pulgadas y frenos delanteros sobredimensionados. La altura del coche y el tarado de las suspensiones pueden regularse a voluntad para conseguir el máximo rendimiento deportivo del 968.

Los interiores han sido especialmente estudiados utilizando las más modernas técnicas por ordenador. Así la ergonomía del asiento del conductor, la disposición de la instrumentación y el diseño de los paneles de las puertas son similares a los del 911. El sofisticado equipo de sonido

consiste en una radio *Symphony RDS* con identificación de emisora y selección automática de la frecuencia óptima de recepción. Además Porsche ofrece un reproductor múltiple CD para seis *compact discs*, situado en el maletero y accionado desde el aparato de radiocassette. Los detalles están cuidados al máximo, incluso el color y la disposición de los órganos del motor siguen una estética especial y la sofisticación llega hasta el punto de disponer de un compartimento especial bajo el capó para guardar los guantes que se utilicen al manipular los órganos mecánicos.

La producción se hará conjuntamente con la de los 911 y 928 en la factoría de Zuffenhausen donde se trabaja combinan-



EL MAS POTENTE
El cuatro cilindros del 968 será el motor más poderoso de su categoría rindiendo 240 caballos.

do las técnicas artesanales con las últimas automatizaciones. Como resultado, cada cliente recibe un coche totalmente personalizado y distinto a los demás.

Con el 968 puede decirse que le ha llegado el definitivo relevo al 944. La oferta se basará en dos únicas versiones, opciones aparte. Este modelo será el precursor de los futuros Porsche: la berlina de cinco puertas de motor delantero y un coupé de motor trasero que harán su aparición durante el fin de esta década. Ambos irán equipados del motor de ocho cilindros en V que marcará la próxima revolución dentro de la marca.

Por lo pronto, el nuevo 968 podrá contemplarse en el próximo Salón de Frankfurt, en el mes de septiembre. ○

DISCRETO ALERON
La trasera en ligero declive recuerda a los 911. La decisión sobre adoptar un alerón fijo o retráctil está en el aire.

NUEVOS PORSCHE

UN ARMA CARGADA DE FUTURO

PORSCHE está dispuesta a afrontar el futuro, el mercado libre y la invasión japonesa con productos totalmente nuevos. Parece seguro, según algunas fuentes, que a partir de 1995 únicamente serán dos los modelos de Porsche que podremos encontrar en el mercado: el sustituto del 911, denominado de momento 993 y un modelo para cuatro plazas y de cuatro puertas, que se llamará 989 que sustituirá al 928. Según esta información, el 968 que se presenta en el próximo Salón de Frankfurt dejaría de venderse hacia 1996, lo cual resulta poco verosímil.

Ambos serán deportivos, ya que la marca no tiene previsto fabricar berlinas. En esto Porsche es tajante y afirma que su mercado no es el mismo que el de Mercedes, BMW o Jaguar.

El diseño de los dos nuevos modelos está prácticamente terminado: serán deportivos ligeros, de alto rendimiento y desde luego, siguiendo la consigna de la marca, capaces de reconocerse a distancia de inmediato.

El proyecto está pensado para una permanencia de los coches en el mercado superior a diez años. Lo contrario se consideraría un fracaso. Quizá por este motivo se haya diseñado una distancia entre ejes larguísima para un deportivo: 2,80



CUATRO PUERTAS
El primer Porsche de serie con cuatro puertas podría estar en la calle antes de 1995.



EN TODA LINEA
Sustituto del 911, el Porsche 993 mantiene el inconfundible sello de los modelos de la marca.



metros, previendo una evolución del mercado en este sentido. Su línea va dirigida a un público que le guste conducir algo especial, con carácter y a la vez confortable.

Los dos deportivos se moverán con el motor V8 que actualmente está desarrollando Porsche. El 989 albergará el motor en su parte delantera, mientras que el 993 al igual que su progenitor, lo llevará atrás. Naturalmente también se podrá incorporar el conocido y fiable motor Boxer de 6 cilindros.

De todos modos, la configuración definitiva de los nuevos Porsche se decidirá lo más tarde posible, en función de la evolución de la demanda. Hasta el último momento se reservarán la posibilidad de equiparlos con el motor V6 o V8, tener un cambio de cinco o seis velocidades y tracción a dos o cuatro ruedas.

Ambos modelos compartirán plataforma, aunque acortada para la versión 993 de dos puertas. A pesar de las reticencias, Porsche parece que no ha podido renunciar al incremento de demanda que actualmente están experimentando estos coches.

También, de cara al futuro, Porsche se ha comprometido a fabricar automóviles ecológicos. Podría tratarse de un coche eléctrico de diseño deportivo, que sirviera para demostrar su nivel tecnológico.

SEGUN parece, los japoneses no andan últimamente muy escasos de presupuesto y están empezando a sustituir a los jeques árabes y sus petrodólares en la adquisición de caprichos exclusivos. El último, por unos ciento sesenta millones de pesetas, consiste en un encargo realizado por la empresa japonesa Art Sports a Vern Shuppan, responsable del equipo del mismo nombre del Campeonato de Sport-Prototipos, para la realización de una serie de 50 modelos, versión calle, del Porsche 962 de carreras de resistencia. El resultado ya está en la calle, todavía sin matricular, y se denomina Schuppan Porsche 962 CR.

La carrocería no deja lugar a dudas sobre el origen del modelo. La característica cúpula central se ha armonizado con las líneas del Porsche 959, en particular el frontal, los faros y el alerón trasero recuerdan a este modelo, para lograr una simbiosis perfecta.

Las dimensiones exteriores denotan las

SHUPPAN PORSCHE 962 CR

MATRICULA DE HONOR

Para pasear por la calle con un coche que evoque las 24 horas de Le Mans, además de poder adquirirlo, resulta imprescindible cumplir con la ley. Y para ello no basta cualquier modelo. Es imprescindible un modelo digno de matrícula.

pocas concesiones que se han hecho de cara a facilitar mínimamente la utilización del modelo. Mide exactamente 4,80 metros de largo, 2,80 de ancho y 1,03 de altura, lo que supone subirse al coche «pisándolo». Al igual que en los modelos de competición, al coche se entra más por arriba que por el lateral y, en la operación, resulta imprescindible apoyar el pie sobre el asiento. En cuanto al resto de medidas fundamentales de todo coche, la distancia entre ejes es de 2,65 metros y la anchura de vías es de 1,66 metros delante y 1,54 detrás.

El chasis, que está realizado en fibra de carbono, proviene directamente del Porsche 962 de las carreras de resistencia. Las suspensiones y los frenos son idénticos a los que se utilizan en competición, si bien la dureza de muelles y amortiguadores y

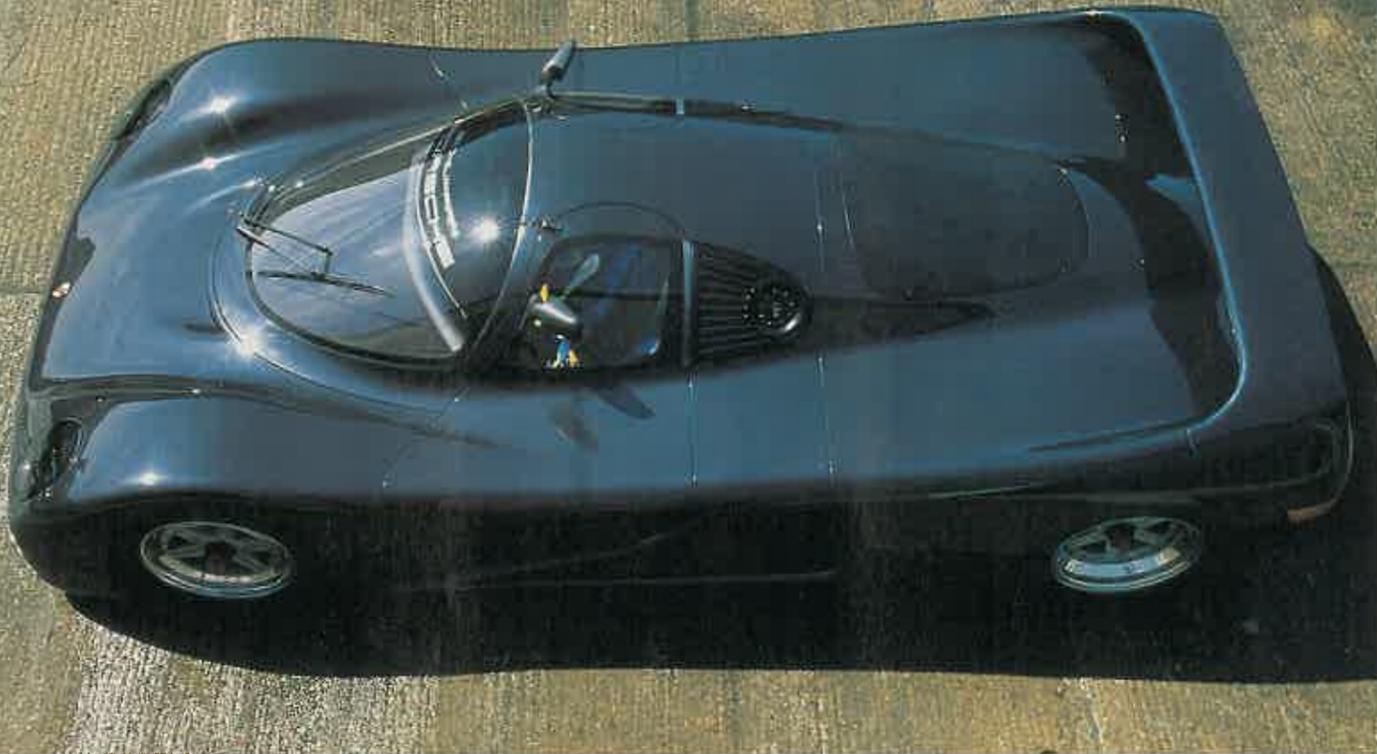


DE CARRERAS
Un interior bastante más lujoso que el de cualquier vehículo de competición es la única concesión que se ha hecho en el Schuppan Porsche 962 CR, derivado directamente del que participa en las 24 Horas de Le Mans.





F U E R A D E S E R I E



160 MILLONES DE PESETAS
Chasis de fibra de carbono, frenos y suspensiones idénticas a las utilizadas en competición y un motor de 600 caballos de potencia para alcanzar los 350 km/h son las características básicas de este modelo, del que se fabricarán 50 unidades.

las pastillas de los frenos están adaptadas para un uso menos selectivo. Con las pastillas de freno utilizadas en una carrera de resistencia, hasta que no alcanzan temperatura, las frenadas resultan imposibles. En un vehículo de calle significaría arrasar con todos los automóviles parados en el primer semáforo que se encontrara en rojo.

Lleva el motor de 3,4 litros de cilindra da utilizado en el Campeonato IMSA americano, refrigerado por aire, que crea menos problemas de calentamiento en utilización por carreteras abiertas al tráfico. Con él se alcanzan 600 caballos de potencia a 7.000 revoluciones por minuto capaces de lanzar el coche hasta 350 kilómetros por hora. Pero si la potencia resulta brutal, la cifra de par máximo embota los sentidos: 66,2 kgm a 6.800 rpm. Una rápida comparación con el Lamborghini Diablo, el coche de serie más rápido del mundo con sus 331 kilómetros hora (nú-

mero 398 de Motor 16) puede situarnos. La potencia del Diablo se queda en 498 caballos, también a 7.000 rpm, y su par máximo en «sólo» 59,1 kgm a 5.200 rpm.

Para alcanzar tan espectaculares cifras, el motor del Schuppan Porsche va sobrealimentado por dos turbocompresores y se ha encargado de su puesta a punto la empresa North American Porsche Motor Sport. Por supuesto, el coche está dotado de catalizador para cumplir con las más estrictas normas anticontaminación americanas y su nivel de ruido tampoco resulta elevado.

De la transmisión se encarga la experimentada caja de cambios de cinco marchas utilizada en las carreras de resistencia y hay dos grupos reductores a disposición de los propietarios: uno corto que no permite superar los 275 kilómetros por hora ya que entra en funcionamiento el corte de la inyección para que no se produzca un sobrerégimen y un grupo

largo para llegar hasta los anunciados 350 kilómetros por hora.

Para transmitir semejante capacidad de posibilidades al suelo, las medidas de las ruedas son tan descomunales como cualquier otra medida del coche. Las delanteras sólo miden 245 milímetros de ancho con un perfil del 40 por ciento de esa medida, pero las traseras 335 milímetros de ancho y su perfil es del 35 por ciento. En ambos trenes las llantas son de 17 pulgadas de diámetro.

Conducir un coche de competición, aunque pueda matricularse para circular por la calle, requiere una fuerza física notable. Los pedales, la dirección y el cambio son necesariamente duros, por lo que los futuros poseedores además de contar con una cuenta millonaria, deben ir pensando en pasar por un gimnasio si quieren disfrutar de su juguete. ○

Javier Moltó

LA GRAN CREACION



Cuando a la más avanzada tecnología se le suman el diseño más elegante, el equipamiento más completo y el más lujoso confort, el resultado es toda una gran creación: el Peugeot 605. La Gran Creación de Peugeot.

Y sólo una gran creación es capaz de dar completa satisfacción a las más rigurosas exigencias. En **gasolina** o en **diesel**. No en vano cuenta con la contrastada tecnología de los motores Peugeot, a inyección electrónica o turbocomprimidos. Con aportaciones tecnológicas de vanguardia como sólo un gran creador es capaz de ofrecer: la tercera válvula por cilindro del motor turbo diesel, un nuevo impulso al mundo del diesel, creado por el líder del sector, o el sistema exclusivo de admisión variable y la inyección multipunto secuencial del motor de 6 cilindros y 24 válvulas de 200 CV. DIN de potencia.

Un suma y sigue de grandes apor-

taciones al mundo del motor que se completan con una línea de armónica fluidez, una inigualable estabilidad de marcha y un espacio interior donde el confort y el lujo conviven en perfecta armonía, donde el cuero y la madera unen su nobleza a los más completos sistemas de equipamiento, desde la regulación electrónica integral de los asientos, al sofisticado sistema de acondicionamiento de aire "climate-control," volante con regulación en profundidad y altura, ordenador multifuncional de a bordo y ergonomía total de mandos.

Y ya en carretera, el Peugeot 605 despliega toda su grandeza con ayudas a la conducción tan sofisticadas como la dirección de asistencia variable según la velocidad, la firmeza suave de una suspensión a gestión electrónica y la impecable seguridad del sistema de frenado ABR servo-asistido.

Es así como el Peugeot 605 de-

muestra ser una gran creación. En **gasolina** o **diesel**. **Manual** o **automático**. Toda una gama de excelencia al servicio del placer de conducir.

La Gran Creación.

PEUGEOT 605	SRI/SVI SVI Automático	SV3.0 SV3.0 Automático	SV 24	SRDT/ SVDT
Cilindrada [cm ³]	1.998	2.975	2.975	2.088
N.º de cilindros	4	6	6	4
N.º de válvulas por cilindro	2	2	4	3
Potencia máx. a r.p.m.	130 a 5.600	170 a 5.600	200 a 6.000	110 a 4.300
Carburante (naturaleza)	Gasol. con o sin plomo	Gasolina sin plomo	Gasolina sin plomo	Gasoil
Alimentación	Inyección multipunto	Inyección multipunto	Inyec. multipunto secuenc.	Inyec. y turbo compr.
Frenos (delant./tras.)	discos/discos	discos/discos	discos/discos	discos/discos
Velocidad máx. (Km/h.)	203/203 197	222/217	235	192

Modelo presentado: SV 24

 **PEUGEOT 605**

VOLVO 850 GLT

ADIÓS, SOPREPESOS

No se conduce como los demás Volvo, sino mejor. Tiene una serie de innovaciones que reafirman con un matiz vanguardista la personalidad de la marca y hacen de él un coche ágil y hasta deportivo. Es, en definitiva, el representante de una nueva generación. Se venderá en 1992 y costará unos 4 millones.

Enviado Especial

Alberto Mallo

VOLVO se ha pasado a la tracción delantera en su gama medio alta. Ha dicho adiós a una serie de conceptos que mantenían a su producto anclado en el pasado, pero lo ha hecho con sabiduría. No ha perdido un ápice de calidad ni seguridad; no se ha olvidado de sus fieles clientes. Tal vez por ello la carrocería del 850 sigue respondiendo a los principios de estilo de los 940 / 960, con líneas bastante rectas y masivas, en las que destaca un frontal cuya parrilla es más prominente y está enmarcada.

Con una longitud de 4,66 metros y un motor de 170 caballos de potencia (ver Motor 16 número 400), este modelo tiene todas las bazas para entrar en el terreno de los BMW Serie 5, etc... Si su línea no rompe con la tradición, su mecánica es avanzada y el resultado es que el 850 se conduce con la ligereza de una pluma. Dispone además de una nueva suspensión posterior que le confiere un elevado nivel de confort, por encima de la media.

En el planteamiento del 850, la tracción delantera cobra una importancia prioritaria. Incorporar este tipo de tracción ha significado, en primer lugar, una ganancia de espacio notable. Para llegar a ello, Volvo ha hecho todo un alarde, pues ha colocado transversalmente su nuevo motor de cinco cilindros en línea. A continuación ha puesto la caja de cambios. Pero no se trata de un cambio convencional. Es un cambio muy compacto (en vez de tener un eje primario y un eje secundario, tiene un primario y dos secundarios más cortos) para que pueda caber en el espacio disponible. Tiene sólo 353 milímetros de longitud. Entre otras ventajas permite engranar la marcha atrás sin necesidad de que el coche esté completamente parado, sin que

por ello rasque. Sin embargo, en la unidad de pruebas, la inserción de esta marcha era a veces difícil.

Eliminado el árbol de transmisión clásico de los 240 y 940 / 960, el habitáculo de los pasajeros no tiene la servidumbre de los voluminosos túneles de transmisión. En consecuencia, hay un espacio interior mucho más desahogado. El nuevo Volvo tiene una habitabilidad propia de un coche moderno.

Hay ventajas adicionales, como las que se desprenden de un interior transformable. El maletero se comunica con el habitáculo al abatir el respaldo posterior (por mitades desiguales). También se puede abatir hacia adelante el respaldo del asiento delantero de la derecha, con lo que se puede llevar una tabla de surf o cualquier objeto de gran longitud, de hasta 3,2 metros.

Las ventajas de la tracción delantera en materia de capacidad interior, hacen del 850 un rival incluso para los Serie 700 y 900. No es esa, sin embargo, la intención

AMPLITUD INTERIOR

La ausencia del árbol de transmisión ahorra peso y espacio. El asiento delantero derecho se abate para permitir llevar objetos voluminosos. Tiene otra ventaja y es que puede bascular sobre su eje posterior transversal, ofreciendo al pasajero una postura más cómoda para largos trayectos, con las piernas en posición elevada.



FICHA TECNICA

VOLVO 850 GLT

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	5 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.435
Árbol de levas	2. en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	10,5 1
Potencia máxima CV / r.p.m	170 / 6.000
Par máximo Mkg. / r.p.m	21,5 / 3.300
TRANSMISION	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 V (Aut 4 V)
DIRECCION	
Sistema	Cremallera con servo
Diámetro de giro (m)	10,2
FRENOS	
Sistema(Del/Tras)	Discos vent. / Discos. ABS
SUSPENSIONES	
Delantera	McPherson
Trasera	Sem independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1.330
Largo/ancho/alto (mm)	4.660 / 1.760 / 1.400
Capacidad del depósito (l)	73
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	8,9 (9,6)
Velocidad Máxima (km/h)	215 (205)
Consumo Urbano (l/100 km)	12,4 (12,9)
A 90 km/h (l/100 km)	6,6
A 120 km/h (l/100 km)	8,1

Los valores entre parentesis corresponden a la versión de cambio automático.



MECANICA CON ESTILO
 El Volvo 850 es un coche peculiar en su mecánica. Además del motor delantero transversal de cinco cilindros en línea, que va montado sobre un subchasis, tiene una suspensión trasera semi-independiente de largos brazos. Estos son oblicuos en su parte más cercana a la rueda para prolongarse luego transversalmente casi hasta el otro extremo, donde se unen mediante casquillos de goma. La convergencia de las ruedas puede variar en torno a 0,2 grados, con un leve efecto autodireccional.

de los responsables de Volvo. El espacio natural del 850 hay que buscarlo en el segmento de la Serie 200. Si se compara con esta, las diferencias son abismales. La capacidad del maletero del 850 es mayor (445 decímetros cúbicos) y sin embargo es trece centímetros más corto.

En definitiva, hay un cambio generacional, que se traduce en un producto más moderno. Al volante, esta es la primera impresión que saca el conductor. Si no se supiera de qué marca es, muy probablemente la última en la que pensaría sería Volvo. Simplemente porque el comportamiento es el propio de un buen tracción delantera (proporcionalmente es muy superior a los Serie 400); porque tiene una dirección precisa, directa y ligera; porque el cambio se maneja de forma peculiar a causa de su mando por cable o porque el sonido del motor es inesperadamente deportivo. El caso es que el 850 está mucho más cerca de una filosofía de producto BMW que de una filosofía Volvo. Esto es bueno para la marca, que sin duda contará a partir de ahora con clientes que no habían considerado sus anteriores productos como una alternativa de compra.

¿Y la seguridad? En este campo también se ha evolucionado. La estructura se ha diseñado haciendo hincapié en su resistencia en caso de accidente. Dos sólidos largueros en cada aleta delantera reparten la energía de un posible impacto en el conjunto del monocasco. La protección lateral es igualmente concienzuda, con re-

28 / Motor 16



A MEDIDA
 La altura de los cinturones de seguridad delanteros se regula automáticamente según la estatura de los usuarios. El reposabrazos posterior se convierte en un asiento de seguridad para niños pequeños.

fuerzas estructurales transversales, sólidos anclajes para los asientos y componentes de poliestireno de gran densidad en la parte inferior del interior de las puertas.

Al volante, el 850 manifiesta las bondades de unos frenos potentes y el comportamiento es de lo más agradable. Su facilidad de conducción y el confort de la suspensión no están reñidos con una estabilidad de límites altos y, ante todo, un equilibrio sobresaliente. La ingeniosa suspensión posterior de tipo semiindependiente denominada Deltalink, aporta un toque de distinción tecnológica, pero a efectos prácticos lo que más destaca es su alto nivel de confort.

Por lo que respecta al motor, su rendimiento es brillante y su potencia nunca llega a plantear problemas al chasis. Tan sólo en las arrancadas más violentas o en curvas muy cerradas, su alto rendimiento (entre 1.700 y 6.000 revoluciones por minuto desarrolla el 90 por ciento de su par motor) pone en evidencia unos razonables límites de la capacidad motriz del tren delantero.

Por lo demás, el 850 es casi con seguridad el producto más competitivo de la actual gama Volvo. ○

SUPERCREDITO COCHE



* CUOTA MENSUAL POR CADA MILLON DE PTAS. AL 16% NOMINAL (T.A.E. 17,80% INCLUIDAS COMISIONES DE APERTURA Y ESTUDIO) EN UN PLAZO DE 48 MESES.

HASTA **48** MESES PARA PAGAR

TRAMITADO EN **24** HORAS

ENTIDAD DE FINANCIACION: BANSAFINA

INFORMESE EN EL 900 17 17 17

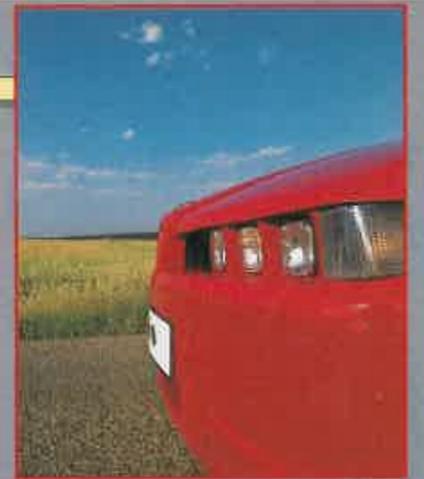


Banco Santander

ALFA ROMEO SZ

PROVOCACION

En los años 60, los coupés Giulietta, modificados por Zagato y con la denominación SZ, causaban admiración en los circuitos europeos. Los 1000 Kilómetros de Nurburgring y desde luego la Targa Florio, eran el escenario de sus correrías. Hoy, treinta años después, Alfa recupera la denominación SZ para su coche de más prestigio, aunque las velocidades deportivas hayan quedado en el baúl de los proyectos.



S OLO 1000 unidades de este nuevo SZ saldrán de las factorías de Zagato, para amantes de los coches excepcionales y coleccionistas empedernidos. Cerca de 10 millones de pesetas es el precio; el alto precio, que Alfa hace pagar a sus incondicionales.

En sólo año y medio, el SZ pasó de una simple idea y la denominación de *El Monstruo* a los primeros prototipos. Uno de estos primeros ejemplares se expuso en el Salón de Ginebra de 1989 y ha tardado otros dos años en comenzar la producción en serie. Una corta serie de mil ejemplares

que, bajo ningún concepto se quiere ampliar. En estos dos años, los pedidos suman más de 2.400, lo que pone de manifiesto el elevado poder de seducción de la marca del *Biscione*, ese culebrón que adorna el escudo de Alfa Romeo.

La corta génesis del SZ se debe a que

es uno de los primeros coches concebidos exclusivamente por medio de sistemas informáticos, (CAD, CAM) sin apenas presencia en los tableros de dibujo.

Como es lógico, el SZ parte de un coche de serie. De un coche tan Alfa como el 75. Tal vez el último coche verdadera-

mente Alfa. Para el futuro «75», la impronta Fiat va a ser demasiado notable. Del actual «75» hereda la estructura general (motor delantero y conjunto caja-embrague-grupo traseros) y la plataforma. La carrocería, realizada en material *composite*, es todo un ejercicio de estilo en el

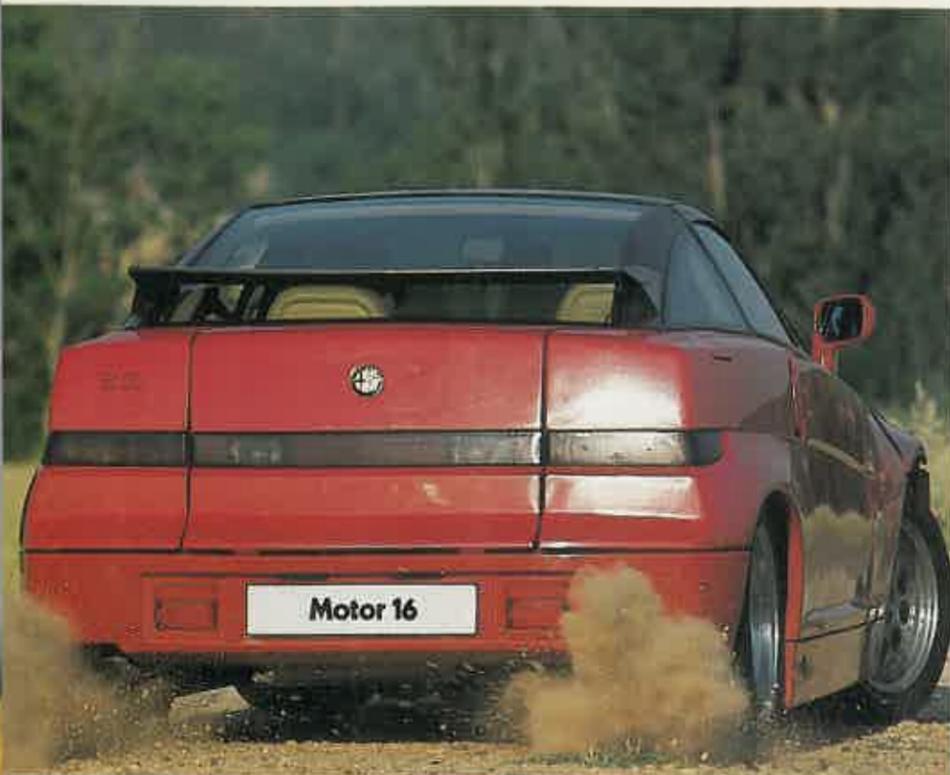
VIRTUDES

- Agarre excepcional
- Motor potente y elástico
- Coche exclusivo

ALFA ROMEO SZ
10.000.000 PTAS (estimado)

- Calidad de acabado
- Ausencia de maletero
- Confort escaso

DEFECTOS



Motor 16

que Zagato y Alfa han querido impresionar a quienes lo poseen y a quienes lo admiren. Vale la pena detenerse brevemente en esta original carrocería.

En lo que al aspecto estético se refiere, las líneas maestras están dominadas por la



CON LA FIRMA DE ZAGATO

En la aleta delantera, la Z de Zagato. Como todo buen deportivo que se precie, el SZ es un tracción trasera. El maletero no es tal. Es sólo el habitáculo para la rueda de repuesto.

agresividad. Y ello pese a que el generoso tamaño del motor impide un morro más afilado. Este alto morro obliga también a una línea de cintura muy elevada y por tanto a una superficie acristalada pequeña. Todo esto se traduce en que el conductor tiene escasa visibilidad, agravada por una colocación de los espejos exteriores más que discutible, dejando ángulos muertos peligrosos. Afortunadamente, no son muchos los coches que nos pidan paso.

Buscando siempre una longitud recortada (apenas 4 metros), los diseñadores no han logrado encontrar un hueco para el maletero. No existe. En la parte posterior una trampilla no oculta más que la rueda de repuesto (de las de emergencia, en llanta de 18 pulgadas y perfil 85). El equipaje lo tenemos que colocar en lo que deberían ser asientos para los pasajeros. Se trata pues de un puro dos plazas.

Todo el interior está diseñado para producir una favorable primera impresión. Y se ha logrado. La tapicería, en un agradable cuero de color beige, y el cuadro de instrumentos, completísimo, son del más puro estilo italiano. Otra cosa es el confort. Es difícil encontrar la postura adecuada para conducirlo. El techo está demasiado bajo y la cabeza roza con el

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de seis cilindros en V. Bloque y culata en aleación ligera. Distribución: Un árbol de levas en cabeza por fila de cilindros. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete puntos de apoyo. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.959 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 93 mm. Carrera: 72,6 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 210 CV (155 kw) a 6.200 rpm. Par máximo: 25 mkg (245 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Bosch Motronic ML 4.1. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 10,3 km/h. En 2ª: 17,3 km/h. En 3ª: 24,2 km/h. En 4ª: 31,4 km/h. En 5ª: 38,1.

DIRECCION: Sistema: De crema-

llera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2. Diámetro de giro: 10,1 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos ventilados. Sistema antibloqueo de frenos no disponible.

SUSPENSION: Delantera: Independiente, con cuadriláteros transversales, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido con paralelogramo de Watt, muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos.

RUEDAS: Neumáticos: Del. 205/55 ZR 16. Tras: 225/50 ZR 16. Llantas de aleación de 7 X 16 delanteras y traseras de 8 X 16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.260 kg. Capacidad del depósito de combustible: 68 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 29 km/h de promedio.....	10,8
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo.....	7,5
En conducción rápida.....	21,5
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo.....	9,6
A 140 km/h de cruceo.....	12,6
A 180 km/h de cruceo.....	14,7
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	9,3
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	680

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA		236
Km/h.....		
ACELERACION (seg.)		16,0
400 m salida parada.....		28,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....		8,2
De 0 a 100 km/h.....		131
Recorriendo (metros)		
RECUPERACION		17,5
400 m desde 40 km/h en 4ª.....		18,9
400 m desde 40 km/h en 5ª.....		31,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....		34,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....		8,5
De 80 a 120 km/h en 4ª.....		236
recorriendo (metros)		
De 80 a 120 km/h en 5ª.....		11,3
recorriendo (metros)		329

ALFA 33 INYECCION DE AIRE FRESCO.



AIRE ACONDICIONADO GRATIS.*

Lánzate al aire. Siente la inyección de aire fresco del Alfa 33. Porque este mes todos los Alfa 33 Inyección Electrónica* te ofrecen el **Aire Acondicionado totalmente gratis**. Así podrás descubrir, con todo el confort de su clima ideal, el auténtico placer de conducir todo un Alfa 33 con toda la tecnología, las prestaciones

y la seguridad activa y pasiva de ALFA ROMEO. Y si en tu región el clima ya es ideal, los Concesionarios ALFA ROMEO te sorprenderán con sus exclusivas ofertas alternativas.

Este mes siente toda la inyección de aire fresco del Alfa 33 Inyección Electrónica con Aire Acondicionado gratis.



ALFA: LA PASION DE CONDUCIR

Gama Alfa 33, 8 Versiones desde 1.478.000 Ptas. (IVA incluido).

* Oferta válida en Península y Baleares, para vehículos en stock. Excepto en el 1.3 y 1.7 16V GTS.

Alfa Contact: En todos los Alfa, gratis durante un año, 24 horas de asistencia total en carretera.



modo de la postura al volante), con el motor en marcha llegan los momentos de pleno disfrute.

Pocos motores tan agradables y tan brillantes podemos encontrar hoy como el V6 de 3 litros de Alfa. Lo recordamos en su versión 2,5 litros en el desaparecido GTV y aunque este 3 litros lo encontramos en el «164» y en el «75» América, siempre tenemos en la memoria aquel coupé. El paso de los años, como en los buenos vinos, no hace sino confirmarnos en aquella añoranza. Hoy, en la época de los turbos y los multiválvulas, la alimentación atmosférica y las dos válvulas por cilindro siguen siendo perfectamente váli-

tapizado. Hay que inclinar el respaldo más de la cuenta y en estas condiciones, la palanca de cambios queda algo alejada de la mano derecha. Los pedales tampoco están bien dispuestos, dificultando mucho la maniobra de punta-tacón, lo que es importante en un coche de carácter tan deportivo. El volante, un Momo, es en cambio agradabilísimo de empuñar, en su justo término entre diámetro y grosor. Una buena dirección asistida ofrece el compromiso correcto entre suavidad, precisión y transmisión de sensaciones. Y todo ello, moviendo unos neumáticos Pirelli P-Zero de nada menos 205 milímetros de anchura (delante).

Pero si la sensación cuando nos ponemos al volante es una mezcla agri dulce (entre lo bello de las líneas y lo poco có-

PEGADO AL SUELO
La velocidad de paso por curva es comparable a la de cualquier monoplaça. El motor, la versión de 3 litros del extraordinario V6 de Alfa. Dos válvulas por cilindro e inyección electrónica para 210 caballos de potencia máxima.

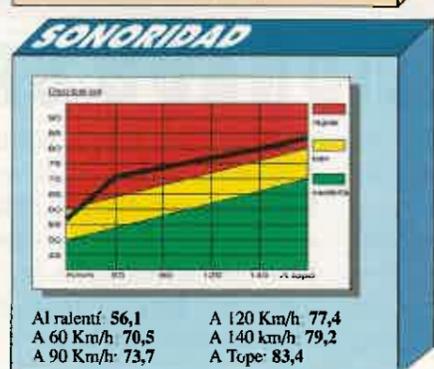
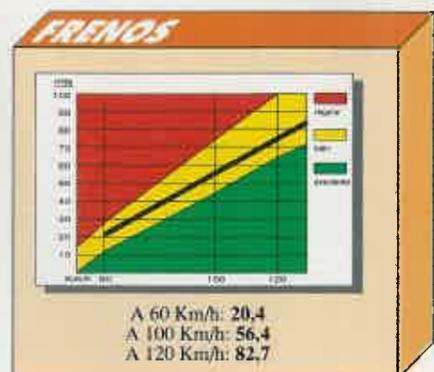


das. La incorporación de una inyección Motronic al V6, le hace además girar mucho más redondo y fino. Es probable que este motor no nos ofrezca la patada de un turbo, ni los regímenes sin límite de los 4 válvulas por cilindro, tan queridos por los japoneses, pero su docilidad, su facilidad para ofrecer potencia por debajo de 3.000 vueltas y la honestidad con que nos empuja desde cualquier régimen, nos siguen asombrando.

Tampoco es que 210 caballos sean una potencia astronómica, ni lo son los 70 caballos por litro, hoy superados por cualquier coche-marketing. Es su personalidad la que nos cautiva. En Alfa preparan una versión de 24 válvulas (y 250 caballos) para montar en el «164»; nos atrevemos a vaticinar que el V6 resultante perderá parte de su encanto, aunque gane en potencia bruta. Al tiempo.

Dicen los teóricos que los tiempos de la propulsión se han acabado. En Alfa, sin poder dar la espalda a las modas (el futuro «75» será de tracción delantera) hay gentes que gustan del automóvil de raza. El SZ tenía ineludiblemente que ser un co-

EQUIPAMIENTO	
Cuentarevoluciones.....	SI
Manómetro de aceite.....	SI
Termómetro de agua.....	SI
Reloj carga batería.....	SI
Ordenador de viaje.....	NO
Volante regulable.....	NO
Faros antiniebla.....	NO
Aire acondicionado.....	SI
Asiento regulable en altura.....	NO
Asientos regulables eléctricamente.....	NO
Retrovisores regulables eléctricam.....	SI/SI
Mando a distancia.....	NO
Elevavinas eléctricos (D/T).....	SI/-
Cierre centralizado.....	SI
Cinturones traseros.....	-
Asiento posterior divisible.....	-
Luz interior orientable.....	NO
Faros regulables desde el interior.....	NO



MARCANDO DISTANCIAS.

No se quede atrás, ALPINE posee la gama más completa y avanzada en equipos de Alta Fidelidad para el automóvil.

Obsérvelos por fuera: encontrará diseño al servicio de las más altas prestaciones, belleza de formas, sencillez de manejo.

Por dentro, un corazón complejo, repleto de sofisticada tecnología. Equipos fuera de lo común. ALPINE ofrece, además, infinitas posibilidades de elección y combinación entre sus elementos: Radio/Cassettes, Radio/Compac Discs, CD's y el exclusivo concepto MULTI-SOUND de ALPINE, resultado de la más acertada conjunción de elementos de audición. Múltiples soluciones para un mismo tipo de persona: aquella que no se conforma con sonido convencional. Personas que destacan en todo momento y en cualquier situación. Por eso, eligen ALPINE.

ALPINE ofrece tecnología exclusiva y una reproducción digital más allá de la perfección. Por eso, sus equipos incorporan el sistema de audición RDS (Radio Data System), con el que podrá disfrutar de la emisora que esté escuchando con total nitidez dondequiera que se encuentre, gracias a una compleja función de búsqueda de la fuente emisora de mayor frecuencia.

Además, todos los productos de la gama ALPINE vienen acompañados de un seguro que los ampara de robo durante un año desde el momento de su instalación.

No se conforme con menos. Distánciese con el único sonido que, por prestaciones, tecnología y gama, marca distancias.



Mod. 7294R



Mod. 5959

ALPINE®
SIMPLEMENTE EL MEJOR



LA POSTURA AL VOLANTE NO ES SU MEJOR VIRTUD

Un carácter excesivamente deportivo condiciona que la postura al volante no sea todo lo cómoda que quisiéramos. La cabeza está muy cerca del techo, sin que pueda regularse la altura del asiento. La tapicería es de cuero, de primera calidad y con una buena terminación. Del aire acondicionado al volante Momo, todo está pensado para ofrecer un primer golpe de efecto.

che con la fuerza en las piernas. Como los buenos atletas. Tener la fuerza en los brazos es para los levantadores de pesas.

Pero es que además, el SZ no se ha contentado con copiar lo tantas veces probado en el «75». Aunque conserva las líneas maestras, las suspensiones están muy elaboradas. Así, todas las articulaciones se efectúan mediante rótulas y el centro de gravedad se ha bajado hasta situar la distancia al suelo en sólo 8 centímetros. Esto ha obligado a disponer de un sistema hidráulico para levantar el coche y poder salir de una

rampa de garaje o superar un pequeño obstáculo sin daños en los bajos.

El resultado de todo este conjunto tiene dos vertientes. En la positiva, que el paso por curva del SZ es posiblemente el más elevado que se ofrezca en un coche de serie. Es difícil imaginar dónde está el límite de adherencia en curva rápida en la que las suspensiones hacen prácticamente todo el trabajo. Por contra, el confort deja mucho que desear. La dureza de la suspensión es notable y si el suelo no está

perfectamente liso, el conductor y su acompañante se ven sometidos a un traqueteo que sólo se aguanta viendo la rapidez con que transcurren los kilómetros.

La escasa distancia al suelo hace que, en carreteras deterioradas, con frecuencia el spoiler delantero roce con el suelo, estremeciendo al conductor que teme que los bajos acaben por quedarse hechos añicos. Sólo es el spoiler el que sufre, pero es como si nos pasasen una una lija por la barriga.

Salvo matices de poca importancia, el SZ tiene todos los ingredientes para cautivar a sus propietarios y hacer palidecer de envidia a quienes no lo son.

Ahora bien, hay un elemento que le hace perder bastantes enteros al conjunto y es la calidad del producto final. No es



MECANICA		
MOTOR	Excelente	Rendimiento y elasticidad excepcionales, con potencia a regímenes bajos.
CAJA DE CAMBIOS	Bien	Bien los escalonamientos, pero algo lenta de manejo. La palanca no está bien situada.
TRANSMISION	Excelente	La motricidad es muy buena incluso con el autoblocante deteriorado.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	Muy bien asistida y de gran precisión. Es rápida pero el giro es pequeño.
FRENOS	Discretos	Demasiado recorrido muerto del pedal y tacto blando.
SUSPENSION	Excelente	Sin duda lo mejor del coche. El eje De Dion se muestra impecable.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Discreto	Escasa visibilidad y postura de conducción forzada.
CLIMATIZACION	Discreta	Tendencia al empañamiento de los cristales. El aire acondicionado es de serie.
SONORIDAD	Mal	Excesivamente ruidoso. Se perdona por la belleza del alto sonido.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Bien	La velocidad máxima está a la altura de este coche.
ACELERACION	Bien	Aunque la cifra es buena, está lejos de la que anuncia el fabricante (7,0 segundos)
RECUPERACION	Excelente	La elasticidad del motor se pone de manifiesto en este capítulo.

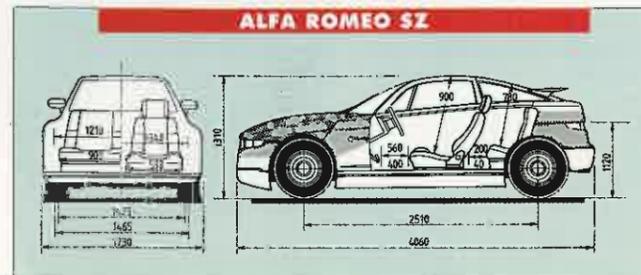
CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Mala	No ha sido éste un aspecto que hayan tenido en cuenta sus diseñadores
MALETERO	Malo	No existe como tal. Hay un espacio tras los asientos delanteros.
CALIDAD	Mejorable	Es difícil de justificar su calidad en el precio al que se vende.

ECONOMIA		
CONSUMO	Normal	Para tratarse del coche que es, el consumo está dentro de unos márgenes razonables.
EQUIPAMIENTO	Bien	Lo único que no tiene es ABS, pero tampoco lo echarán de menos sus usuarios.
PRECIO	Elevado	Es difícil olvidarse de los precios de otros deportivos que no se quedan detrás.

DATOS DEL COMPRADOR

Las unidades destinadas al mercado español están ya vendidas. No es posible comprarlo nuevo.

Importador: Alfa Romeo España S.A. Carretera de Burgos, Km. 18,700. San Sebastián de los Reyes (Madrid)



Alfa una firma modelo en este aspecto. Aunque haya mejorado mucho en los últimos años, sigue estando lejos de los estándares de calidad que otros fabricantes de coches tienen por norma. El SZ, pese a que prácticamente se hace a mano unidad a unidad, no rompe este vicio. La unidad que probamos es un claro ejemplo de ello. Los ruidos, acrecentados por la dureza de las suspensiones, rodean a los pasajeros. Los ajustes dejan mucho que desear. Algunos elementos mecánicos sujetos a desgaste, como el diferencial autoblocante, estaban ya fuera de uso con apenas 20.000 kilómetros... Es más que probable que esta unidad de pruebas había sido sometida a un castigo mucho más severo



que cualquier otra unidad con propietario cuidadoso y responsable. Pero esto difícilmente se justifica si tenemos en cuenta el valor final del SZ.

Es una maravilla de automóvil. Un coche para coleccionar y para enorgullecerse de su posesión, pero un coche que hay que tratar con mimo y estar siempre dispuesto a perder mucho tiempo ajustando lo que nunca debió desajustarse.

Jose María Cernuda
Fotos: José Robledo

FRENTE A SUS RIVALES

No hay rivales directos para el SZ. Es difícil compararlo con cualquiera de los grandes deportivos, como, Porsche Carrera 2 (10,7 millones), Renault Alpine (8 millones), Lotus Esprit Turbo (11,7 millones) o Jaguar XJS Coupé (8,7 millones). Cualquiera de ellos, y no citamos a todos, ofrece sin duda mayor confort y son más funcionales, incluso, están mejor terminados, pero ninguno goza de la exclusividad y el carisma de esta realización italiana

JEEP: MEDIO SIGLO DE VIDA

EL ORIGEN DE LA ESPECIE

Durante la Segunda Guerra Mundial, la necesidad de contar en el bando aliado con un vehículo capaz de transportar efectivos humanos por caminos embarrados propició el nacimiento del Jeep, pionero de los vehículos todo-terreno.

El proyecto del Jeep, aunque todavía no tenía ese nombre, nació en una tumultuosa reunión del Estado Mayor del ejército norteamericano en Washington, el 27 de mayo de 1940. Una comisión de expertos civiles y militares había recibido el encargo de estudiar la movilidad de tropas en una guerra que ya se presentaba inevitable. Los estrategas habían examinado el desarrollo de la Primera Guerra Mundial y estaban convencidos de que un vehículo ligero, capaz de desenvolverse sobre cualquier tipo de terreno podría sustituir a las mulas y las carretas al igual que el automóvil había suplantado a las carrozas.

Así, aquel 27 de Mayo de hace medio siglo se acordaron una serie de puntos que el futuro vehículo, dotado para cuatro personas, debía cumplir ineludiblemente. Las normas más rigurosas se referían a los tiempos de presentación de los prototipos: el primero debía estar listo en menos de 49 días, y las 69 unidades restantes entregadas durante los 26 días siguientes. Se informó a las 135 empresas estadounidenses que, por aquellos años, fabricaban automóviles. Las condiciones eran de tal envergadura que sólo dos firmas aceptaron el desafío: la Bantam Corporation de Butler en Pensilvania y la Willys Overland de Toledo en Ohio.

Bantam decide fichar como consultor del proyecto al ingeniero Karl Probst, que inicialmente duda, pero acepta ante las cifras del contrato: esta-

mos a 19 de julio y el proyecto debe ser presentado a primera hora del día 22 del mismo mes. En sólo tres días, trabajando sin dormir, Probst consigue terminar el diseño del proyecto.

Continental le ofreció un cuatro cilindros de válvulas laterales con una potencia de 46 caballos. El árbol de transmisión y los dos ejes fueron encomendados a Spicer y para suministrar la caja de cambios se comprometió Warner. Todos los otros componentes de la carrocería iban a ser producidos por la propia Bantam. Resueltos todos los problemas, Probst se dio cuenta que había fallado en un punto: el peso de su vehículo superaba en casi 250 kilos el peso máximo aprobado: 590 kilos.

Aquel 22 de julio, Bantam pudo cumplir las condiciones del contrato. La Willis, re-

trasada en sus planes, pide que se amplíe el plazo hasta 120 días, ofreciendo a cambio un vehículo de inferior precio. Pero la comisión cumple su palabra y asigna el contrato a Bantam por 171.185 dólares.

Cuando se presenta el primer ejemplar de Bantam, los militares deciden que se presenten a la prueba los técnicos de Willys y también los de Ford. Las críticas sobre el excesivo peso y la escasa potencia arrojaron, pero los de Bantam no se arredraron, porque además de respetar las fechas de entrega de los 69 prototipos restantes, ofrecieron ocho con las cuatro ruedas directrices.

Delante de los 70 prototipos alineados para las pruebas, se desencadenó la controversia sobre quién debía producirlos en gran serie, pensando en el potencial de Ford. Mientras se discutía, en la firma Willys se seguía trabajando. El 11 de noviembre, presenta su prototipo, denominado Quad, empujado por un motor de 2.200 centímetros cúbicos y tampoco Ford, que había sido contactada especialmente para valorar las posibilidades de una producción en gran serie, se queda atrás, presentando un modelo denominado Pygmy, casi idéntico al de Bantam.

En las pruebas comparativas se descubre que el prototipo de Bantam consume menos combustible, pero es más delicado; el Pygmy, de Ford, tiene una óptima maniobrabilidad, pero es poco potente; mientras



PRECURSOR
En 1903 ya había en el mercado un vehículo con vocación de TodoTerreno. Al menos esa era la intención de su fabricante: Overland Car. John Willys compró años más tarde toda la producción.



PROTOTIPO BANTAM
Bantam fue la única empresa que entregó su prototipo en el tiempo convenido. Su modelo fue desestimado debido a su elevado peso y a la escasa potencia de su motor.



FORD LITIGA
Aunque en un principio no se presentó al concurso del Estado Mayor, Ford fue llamado para analizar la posibilidad de producir el Bantam en serie. Luego presentó su propio modelo.



WILLYS, POR POTENCIA
El retraso con que se presentó el proyecto de Willys no supuso mayor problema. La elevada potencia de su motor fue determinante para adjudicarse el proyecto.



JEEP
50
ANIVERSARIO



El presidente Roosevelt también fue transportado en Jeep.



Durante la guerra, el Jeep fue sometido a las más duras pruebas.



Después de la guerra sus misiones fueron de lo más variadas.



En los cincuenta se adaptó para extinguir incendios.



En 1947, con una carrocería de aluminio: nació el Land Rover.



En la Guerra del Golfo se ha visto su evolución, el HUMMV.

el Willys, aunque muy pesado tiene el motor más adecuado para las necesidades del ejército. Esto convence a los militares y encargan 1.500 Quad a Willys, bajo condición de respetar el peso inicial de 590 kilos, peso que los técnicos de Willys decidieron restar, en lo posible, de la carrocería. El todo-terreno militar ya ha nacido, pero todavía no se llama Jeep. Según algunos el nombre fue ideado por un probador de Willys, según otros deriva de la lectura en inglés de las iniciales de «General Purpose» que significa algo así como «para todo uso». Otra teoría asegura que el origen proviene del perro

de Popeye, «Eugene de Jeep». Hacia finales del año 1941, la solicitud de un revestimiento de mejor calidad hace intervenir a la única casa capaz de garantizarlo: Ford, que produjo 640.000 ejemplares de la versión GPW, una copia del modelo inicial de Willys.

de Popeye, «Eugene de Jeep». Hacia finales del año 1941, la solicitud de un revestimiento de mejor calidad hace intervenir a la única casa capaz de garantizarlo: Ford, que produjo 640.000 ejemplares de la versión GPW, una copia del modelo inicial de Willys.

○

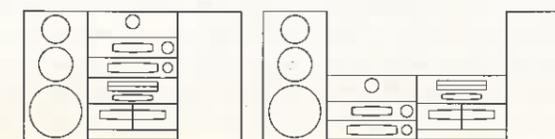
¿Qué importa si tu salón es pequeño?



Ya no existen problemas de espacio. Aunque tu salón tenga reducidas dimensiones, ahora, podrás escuchar tu música preferida a lo grande. Pioneer presenta los nuevos equipos Minis que te ofrecen la máxima calidad de sonido, la potencia que necesitas (90 W) y todas las prestaciones que quieras en sólo 26 centímetros. Tú eliges, Pioneer ha incorporado la tecnología de los grandes a siete equipos de la gama Mini. Ahora,... ¿qué importa si tu salón es pequeño?

CARACTERISTICAS TECNICAS GENERALES

- Potencia, desde 20 W (DIN) hasta 45 W (DIN).
- Entrada Phono.
- Sistema de potenciación de graves P.BASS.
- Doble pletina autoreverse / Mecanismo lógico.
- Dolby B o B/C.
- Sintonizador Digital 24 o 36 Memorias.
- Lectores de CD de carga simple o múltiple (2 o 6 discos).
- Conversión D/A, 1 bit.
- Sistema de grabación sincronizada A.S.E.S.
- Pantallas acústicas de 3 vías.
- Control remoto para todas las funciones.



NUEVA GAMA MINI
PIONEER
The Art of Entertainment

JEEP WRANGLER

CABALLERIA LIGERA

Pocas veces una marca o un modelo han dado origen a un nombre genérico para definir un tipo de vehículo. Es el caso del mítico Jeep, héroe de mil batallas y aventuras que sigue en eficaz servicio por los cinco continentes.

La filosofía del Wrangler no difiere de la concepción original de este vehículo. Agil, de reducidas dimensiones y excelente trepador, se desenvuelve por el campo como pez en el agua. La personalidad de su motor de gasolina lo hace muy vivaz, siendo la respuesta de sus 105 caballos de potencia rotunda en aceleraciones y subidas triales, consiguiendo además unos excelentes niveles de respuesta a todo régimen. En contrapartida, añoraremos los motores Diesel a la hora de repostar pues las alegrías del Wrangler se pagan en litros de gasolina. La capacidad de maniobra

portaban hombres y equipo hasta los frentes de batalla durante las contiendas. Lo mismo transportando a un general, que remolcando una pieza de artillería que evacuando un herido, la imagen del Jeep se ha hecho famosa en todo el mundo, inmortalizada por el cine y la televisión.

La rigidez del conjunto se consigue mediante un robusto bastidor de doble viga y travesaños que soporta atomillado a la sencilla carrocería de dos puertas y techo descapotable, ya sea rígido o blando. El comportamiento es excelente a baja velocidad pero habrá que ir con algo

los viajes largos y habrá que apreciar mucho al Wrangler para conducirlo largas etapas. Hay que plantearse en este sentido la elección de la capota dura para viajar y la de lona para moverse ya por el campo o la playa. La dirección asistida, perfectamente desmultiplicada para su uso por el campo, se hace asimismo molesta en carretera por su imprecisión, aumentada por los grandes neumáticos.

El sistema de tracción total resulta muy práctico, al disponer de rueda libre en el tren delantero y poder engranar las cuatro ruedas motrices cuando la situación lo requiera. En cuanto a la caja de



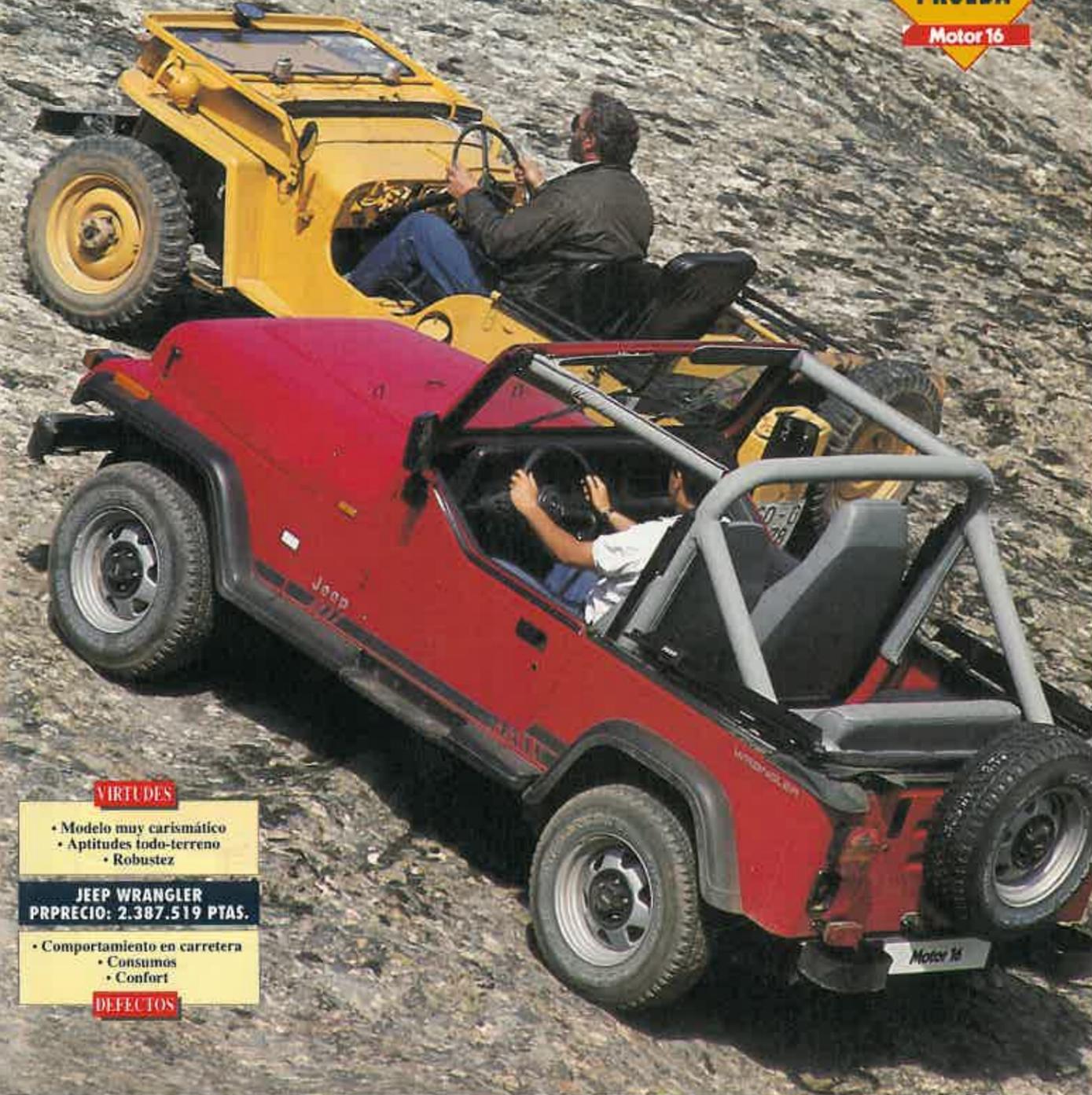
INVARIABLE

Medio siglo de vida no han cambiado mucho al inefable Jeep. La filosofía de todo-terreno robusto, polivalente y manejable perdura.

del pequeño campero americano sorprende en zonas de extrema dificultad y sus clásicas suspensiones de eje rígido trabajan correctamente aunque sacrificando gran parte del confort que otros todo-terreno más modernos de concepción. Las ballestas semielípticas y los amortiguadores acusan rebotes debidos a cualquier irregularidad del terreno que «curten» a los ocupantes, pero la caballería siempre ha sido un cuerpo al que ha habido que adaptarse a lo largo de los kilómetros y sobre la silla. Y es que este coche nació para suplir a los fieles equinos que trans-

de cuidado en pistas rápidas o carretera debido a un efecto sobrevirador debido a las propias dimensiones del vehículo. Al ser muy corto entre ejes (2.373 milímetros) los apoyos se vuelven delicados sobre todo en pisos deslizantes y es fácil terminar la trazada en un trompo. De todas formas el autoblocante del eje posterior se agradece aunque para situaciones extremas en todo-terreno como pozas de fango o arena sería ideal disponer de desbloqueadores. Por carretera, esta circunstancia y el elevado nivel de sonoridad y vibraciones hacen muy cansados

cambios, apuntar que es un modelo en su clase por su precisión de manejo y rapidez, algo muy apreciado cuando se trata de evolucionar por terrenos escarpados. Su escalonamiento es muy polivalente, adaptándose igual de bien al campo (gracias a una excelente y robusta caja de reductoras) como a la carretera. Las dimensiones del coche, su altura al suelo, los ángulos de ataque y la capacidad de maniobra hacen aprovechar al máximo la tracción total en todo tipo de circunstancias. Un pero vendría de parte de los neumáticos. En los Estados Unidos tie-

VIRTUDES

- Modelo muy carismático
- Aptitudes todo-terreno
- Robustez

JEEP WRANGLER
PRECIO: 2.387.519 PTAS.

- Comportamiento en carretera
- Consumos
- Confort

DEFECTOS



nen verdadera inclinación por sobredimensionar las ruedas, algo muy espectacular estéticamente pero nada eficaz en los tortuosos caminos de nuestra geografía. Con ello se aumenta la anchura del vehículo restándole agilidad y se exponen los flancos a las hirientes aristas de las piedras. Eso sí, el coche gana algo de estabilidad en carretera aunque también pierde potencia por rozamiento.

Equipó y acabado siguen el talante austero de un guerrero, nada sobra pero tampoco se echa en falta ningún elemento específico para el cometido a que se destina el Wrangler. La instrumentación por su parte es lo suficientemente completa como para equipararse a la de cualquier turismo e incluso superarla en mu-

FICHA TECNICA

MOTOR: delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de fundición. Distribución: árbol de levas en cabeza accionado por cadena y empujadores hidráulicos. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.464 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 98,4 mm. Carrera: 81 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 105 CV (77 kW) a 5.600 rpm. Par máximo: 17,9 mkg (175 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 85 octanos.

TRANSMISION: tracción engranable a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de cinco marchas y caja de reductoras. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 r.p.m.: 7,9 km/h. En 2ª a 1.000 r.p.m.: 13,3 km/h. En 3ª a

1.000 r.p.m.: 21,4 km/h. En 4ª a 1.000 r.p.m.: 31,1 km/h. En 5ª a 1.000 r.p.m.: 36,5 km/h.

DIRECCION: Sistema: de circulación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 10,2 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados con pinzas de cuatro pistones. Traseros: tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION: Delantera: eje rígido con ballestas, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: eje rígido con ballestas y amortiguadores hidráulicos.

RUEDAS: Neumáticos: 215/75 R15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.370 kg. Capacidad del depósito: 76 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29,8 km/h de promedio.....	15,9
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo.....	10,6
En conducción rápida.....	16,2
En circuito TT.....	18,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo.....	13,8
A 140 km/h de cruceo.....	17,6
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros/100km.....	14,1
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	490

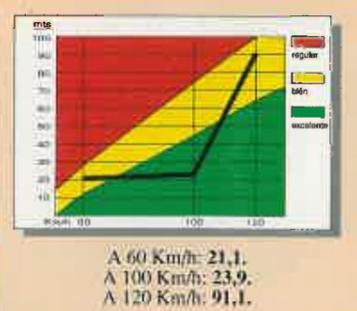
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	144,6
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	19,9
1.000 m salida parada.....	38,2
De 0 a 100 km/h.....	16,5
Recorriendo (metros).....	301,2
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	21,2
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	23,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	41,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	45,0
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	23,8
recorriendo (metros).....	680
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	33,3
recorriendo (metros).....	966

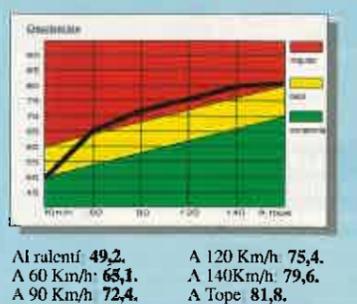
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



FIABILIDAD Y ROBUSTEZ
La mecánica de los Jeep es prácticamente indestructible y su rígido chasis también como se ha demostrado en mil batallas.

chos casos. Se han mejorado notablemente los asientos y los tapizados, aunque aquellos carecen de una buena regulación para adaptarse a las distintas fisonomías. Refiriéndose a la seguridad, el robusto y envolvente arco da confianza por su simple aspecto, sumándose dos cinturones de seguridad traseros, siempre bienvenidos en cualquier tipo de coche. La frenada podría haberse mejorado, no

CORRECAMINOS



Siente el placer de pilotar la Honda CRM 75, una moto joven, ágil y rápida con la que podrás vivir apasionantes aventuras. Así es la CRM 75, una auténtica correccaminos capaz de llevarte a aquellos lugares que jamás imaginaste.



P.V.P. 298.000
PRECIO SIN MATRICULAR



MOTUL con HONDA

JEEP
50
ANIVERSARIO



UN VETERANO EN FORMA DESDE COREA A SORIA

El veterano que acompaña al Wrangler en la presente prueba fue adquirido como chatarra por su actual dueño al Servicio de Montes. Quince mil pesetas y unas cuatrocientas mil de restauración volvieron a dar vida a este viejo guerrero de Corea, modelo anfíbio de la Infantería de Marina con sistema eléctrico de 24 voltios y tubo Snorkel para vadeos. Conseguir piezas de repuesto no fue difícil al fabricarse aquí el Viasa, réplica española de este vehículo. El motor que lo equipaba no era el original, se trataba de un Barreiros Diesel, pero

pronto se dio con el auténtico. La mecánica resulta extremadamente sencilla y se desmonta todo con una llave inglesa, a pesar de la tornillería especial de origen americano.

Una de las mejores virtudes del Jeep es disponer de un sistema eléctrico (común con el de los Dodge 3/4, los Kaiser y los Reo) de una perfección y aislamiento perfecto. La variedad de las versiones era enorme y existían cinco cajas de cambio diferentes de tres marchas.

Ahora el héroe del Pacífico se pasea plácidamente por los bosques sorianos.

PREPARADO PARA TODO
Las cualidades camperas del Jeep hacen de él un vehículo muy interesante para excursiones de todo terreno. El Wrangler se beneficia además de una cómoda dirección asistida y de unos acabados muy mejorados respecto a las versiones anteriores.



siendo demasiado precisa y adoleciendo de cansancio cuando se la solicita con cierta insistencia. Pese a provenir de un país donde la concepción del todo-terreno difiere mucho de la que impera en Europa, el Wrangler encuentra pronto su sitio dentro de la oferta nacional. Renault no ha errado así en la decisión de traerlo a un precio razonable aunque en un cupo algo reducido de ochocientas unidades.

Para utilizar el Jeep Wrangler como un automóvil de ocio no habrá de echarle mucha imaginación. El propio carisma del vehículo incita a buscar la aventura y la excursión. Pero si se le quiere también como coche de todos los días, la elección

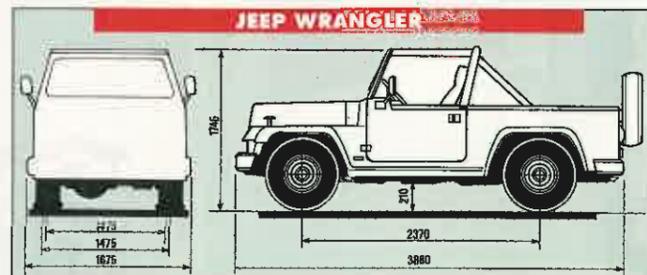


es igualmente válida (salvando los consumos) aunque no se pasará ni mucho menos desapercibido entre los demás vehículos.

Juan Luis Soto
Fotos: José Antonio Díaz

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 2850 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00 **Teléfono:** (91) 450 60 01. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1 350 puntos en toda España.



ACTUALIDAD



SE ENDURECERA EL CONTROL

ITV: SOLO LA PASA EL 40 POR CIENTO

Lo de la inspección técnica de vehículos sigue sin cuajar en nuestro país. En el pasado año sólo cumplieron con esta obligación el 40 por ciento de los vehículos que debían hacerlo. En concreto, pasaron por las estaciones de ITV cinco millones de vehículos -de los cuales 3,2 millones fueron turismos- de un total de ocho millones que fueron citados por la Dirección General de Tráfico, según datos dados a conocer por la Asociación Española de Entidades Colaboradoras de la Administración en la Inspección Técnica de Vehículos (AECA).

De momento, la citada Asociación está ultimando la integración de sus sistemas informáticos con la propia Dirección General de Tráfico para actualizar los listados de automóviles que han incumplido esa obligación. Se trataría con ello de que los propietarios de vehículos con más de cinco años desde su matriculación sean denunciados automáticamente por las Jefaturas Provinciales, quienes encargarán a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil la localización de esos vehículos. Esta medida serviría además para clarificar la situación de miles de vehículos abandonados que no han sido dados de baja y que siguen figurando en todos los registros.

Según fuentes de AECA, del total de

La obligación de pasar la inspección técnica sólo fue cumplida por el 40 por ciento de los vehículos en el pasado año. En alguna Comunidad Autónoma, como Cataluña, ya se anuncian serias medidas para endurecer este tipo de control.

vehículos que pasaron la inspección en el pasado año, un millón de ellos fueron rechazados, principalmente por defectos en el sistema de frenos. En este sentido, las estadísticas oficiales calculan que el 15 por ciento de los accidentes con víctimas se deben a fallos mecánicos, y se apunta que, tras diversos análisis realizados sobre las experiencias de este tipo de controles, se registran descensos en la siniestralidad de este tipo próximos al 50 por ciento de los contabilizados antes de su establecimiento como obligatorios.

Una de las Comunidades Autónomas que con más seriedad se está tomando el tema es Cataluña. Allí, el consejero de Industria y Energía de la Generalitat de Cataluña, Antonio Subirá, presentaba recientemente el balance del pasado año en las estaciones de ITV de su jurisdicción. Lo más importante fue el hecho de que diera a conocer unas nuevas directrices para el futuro inmediato que si han de redundar en bien de la seguridad del tráfico y de la calidad de vida no por ello pueden resultar en el caso de algunas de ellas de polémica aplicación.

El parque catalán está cifrado en unos dos millones y medio de vehículos. De ellos 869.000 pasaron el pasado año por las ITV para las revisiones obligatorias lo que supuso llevar a cabo 944.394 inspec-



PASANDO DE INSPECCION
Se estudia establecer un mayor control.

ciones ya que en los casos en que se encuentran defectos es preciso pasar una o más veces.

En estas revisiones el tema que más problemas plantea es el del sistema de frenos, aunque hay una nota altamente positiva: en 1989 esos problemas representaron el 26,74 por ciento mientras que en el pasado año se bajó al 23 por ciento. Evidentemente este descenso porcentual se ha registrado en detrimento de otro defecto cuya cota, por lo tanto, habrá aumentado

previas a la matriculación de vehículos no homologados, por pérdida de documentos, por reformas, etc...

Sin embargo, el plato fuerte de la presentación de estos datos por Antonio Subirá, que estaba acompañado de Alberto Sabala, director general de Seguridad Industrial, fue el dar a conocer los nuevos proyectos. Estos conciernen básicamente a la disminución del impacto ambiental, al ahorro energético, a la lucha contra el absentismo en la obligación de la inspección

Esta medida puede acarrear cierta polémica ya que si todas las ITV del Estado español están homologadas entre sí, algún usuario catalán obligado a hacer una importante reparación tal vez opte por desplazarse a una provincia colindante y pasar la revisión tan sólo falseando la carburación. Evidentemente todo esto es algo a tratar en profundidad cuando la Generalitat haga pública la normativa definitiva, que no deberá tardar puesto que este proyecto está previsto que se ponga en marcha en unos dos meses.

Otras normas nuevas serán las que conciernen a los frenos. En concreto se trata de efectuar un análisis del líquido de frenos ya que si en frío la calidad de la frenada puede ser suficiente, ello no es garantía de que se mantenga en caliente debido a su envejecimiento, la adición de agua, etc... Este análisis, que ya se lleva actualmente a cabo en Suecia, está previsto que se implante a finales de año. En relación con el mismo apartado está en estu-



CONTRA LOS ACCIDENTES
Se ha comprobado estadísticamente que si se cumple a rajatabla la legislación sobre inspección técnica, la accidentalidad por fallos mecánicos puede reducirse hasta un 50 por ciento.



do, pero se da la circunstancia que su gravedad es mucho menor dado que el que ha subido ha sido el que tiene que ver con el aspecto externo y acondicionamiento de la carrocería.

En 1990 las ITV catalanas tuvieron también una tarea añadida y es que en virtud de la Orden de 30 de noviembre de 1989 se las traspasaron muchas de las competencias que hasta ahora incumbían a Industria. Así pues se llevaron a cabo, en virtud de la puesta en marcha de la descentralización de servicios, las inspec-

y a la calidad de las inspecciones como objetivos prioritarios. Para el primer aspecto se van a establecer unos controles de gases más severos, ya que es conocido que un motor que quema mal el combustible contamina y consume más. Por ello si los análisis de gases se mantienen invariables, a partir de ahora se establece la novedad de que los vehículos que superen un nivel determinado tendrán que pasar obligatoriamente un análisis de motor que supondrá tener que reparar el mal en su origen: segmentos, guías de válvulas, etc.

UN millón de coches fue rechazado el pasado año por presentar deficiencias en el sistema de frenos.

dio una instalación para comprobar la eficacia de los sistemas de ABS ya que su mal funcionamiento puede provocar graves consecuencias a los conductores que confían en él.

Por último queda la lucha contra el absentismo que según las estimaciones del organismo autonómico se puede cifrar en un 30 por ciento. Para ello la Generalitat necesita saber cuáles son exactamente los vehículos que deben pasar obligatoriamente las inspecciones y de ahí que esté a la espera de que la Dirección General de Tráfico le haga llegar los listados de matrículas y direcciones de propietarios para contactarlos. «Nosotros no podemos sancionar, eso es incumbencia de Tráfico -afirmó Antonio Subirá- pero de este modo podremos saber quienes tienen que pasar obligatoriamente la revisión y no la han hecho, y así podremos llegar directamente a ellos».

José Luis Aznar
Raúl R. Sáez

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.

En estas páginas que siguen, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda, veraz y completa. Nos hemos decidido por este formato porque con él, de un simple vistazo, no sólo conocemos el precio final del coche que queremos comprar, sino el precio de cada una de las opciones más representativas que el fabricante nos puede ofrecer y el nivel de equipamiento de cada versión. PVP: Los precios ofrecidos tradicionalmente por Motor 16 no sólo incluyen el IVA, sino los gastos de transporte, las pólizas correspondientes al seguro obligatorio, el impuesto municipal y las tasas de tráfico y de matriculación. Con esto, el precio final se aproxima todo lo posible al costo que tendría el coche llave en mano, pero

PRECIOS Guía

puede variar en función de la oferta de libre mercado vigente y los gastos de gestorías para tramitar la documentación. CC: cilindrada en centímetros cúbicos. CV: potencia máxima en caballos DIN. VM: velocidad máxima. 0/100: aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. L/100: consumo medio ponderado. CPK: coste por kilómetro, recorriendo 15.000 kilómetros anuales y considerando exclusivamente los gastos de rodaje (combustible, neumáticos y revisiones). Long: longitud total del coche. AA: aire acondicionado. Pintura: pintura metalizada. Eleva: elevallas eléctricas en ventanillas delanteras. Cierre: cierre centralizado. Direc: dirección asistida. ABS: sistema de frenos antibloqueo. Llantas: llantas de aleación.

Precios coches nuevos

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALFA ROMEO															
33 1.3	1.584.044	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	65.000	- 67.000
33 1.3 Veloce	1.550.383	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	65.000	- 67.000
33 1.5 ie	1.731.034	1.490	98	181	10,7	8,6	13,54	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	65.000	- 67.000
33 1.7 ie	1.926.372	1.712	110	190	9,5	8,9	13,80	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	67.000
33 1.7 ie 16V	2.167.467	1.712	137	208	8,4	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	67.000
33 16V Quadrifoglio	2.227.468	1.712	137	208	8,4	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	67.000
33 16V Permanent 4	2.695.468	1.712	137	208	8,9	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	67.000
33 1.7 ie Sport Wagon	2.077.467	1.712	110	187	9,8	8,9	13,88	420,0	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	67.000
75 1.6 ie	2.042.504	1.570	107	180	11,3	7,9	13,74	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 1.6 ie Le Mans	2.022.503	1.570	107	180	11,3	7,9	13,74	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 1.8 ie	2.263.598	1.779	122	190	10,4	8,9	14,70	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 1.8 ie Le Mans	2.283.599	1.779	122	190	10,4	8,9	14,70	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 2.0 Twin Spark	2.618.450	1.962	148	198	8,2	8,6	14,66	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	84.056
75 Twin Spark Podium	2.676.787	1.962	148	198	8,2	8,6	14,66	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	84.056
75 3.0 V6 Q	3.730.449	2.959	192	230	7,5	11,9	18,68	442,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	84.056
75 2.0 TD	2.503.034	1.995	95	175	12,4	8,5	10,12	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 2.4 TD	2.792.335	2.393	112	184	11,7	7,4	10,21	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
164 2.0 Twin Spark	3.128.260	1.962	148	210	9,2	12,1	17,52	455,5	225.000	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
164 2.0 V6 Turbo	4.983.598	1.996	210	240	7,2	10,1	15,76	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
164 3.0 V6	4.808.260	2.959	192	230	7,9	12,3	17,69	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
164 Quadrifoglio	5.570.260	2.959	200	231	7,7	11,3	16,81	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
164 2.5 TD	3.972.165	2.500	117	204	10,8	7,6	9,61	455,5	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
Spider 2.0 ie	3.429.598	1.962	126	190	9,0	9,1	14,88	425,8	-	45.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
ARO															
Aro 10 Techo Lona	1.289.869	1.289	54	125	29,0	9,5	11,80	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.320.109	1.289	54	125	29,0	9,5	11,80	380,0	-	-	-	-	-	-	-
240 D	1.520.848	3.120	65	110	28,6	10,1	11,08	403,0	-	-	-	-	-	-	-
243 D	1.612.512	3.120	65	110	28,6	10,1	11,08	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.854.400	3.120	65	110	28,6	10,1	11,08	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 S	1.817.136	3.120	65	110	28,6	10,1	12,48	403,0	-	-	-	-	-	-	-
320 D	1.542.064	3.120	65	110	28,6	10,1	11,08	403,0	-	-	-	-	-	-	-
AUDI															
80 E	2.802.920	1.781	112	192	10,9	9,1	14,80	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 Special	2.647.919	1.781	112	192	10,9	9,1	14,80	439,3	262.613	42.095	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 TD	2.847.108	1.588	80	165	14,6	6,8	9,80	439,3	262.613	42.095	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 TD Special	2.712.108	1.588	80	165	14,6	6,8	9,80	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.2 E	3.112.013	2.226	136	214	9,2	10,1	15,76	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.2 Quattro	4.106.014	2.226	136	214	9,2	10,1	15,76	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.2 Quattro Sport	4.438.014	2.226	136	214	9,2	10,1	15,76	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Track Front	4.213.014	1.994	160	215	8,9	10,0	15,67	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Front Sport	4.548.203	1.994	160	215	8,9	11,0	16,77	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Quattro	4.772.204	1.994	160	215	8,9	11,0	16,77	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Quattro Sport	5.104.204	1.996	160	216	8,9	11,2	16,95	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Cat.	4.374.014	2.309	170	217	8,6	11,3	16,81	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like 90 2.0V Quattro Cat, 90 2.3 E Cat, etc.

BERTONE

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes Bertone Freeclimber.

BMW

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like 316i 2p, 316i 4p, 318i 2p, etc.

CITROËN

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like AX 3p 11 TE 4V, AX 3p 11 TE 5V, etc.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like BX 16 TS, BX 16 TGS, BX 16 TGS Prestige, etc.

DAIHATSU

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes Rocky F 75 TD SW, Feroza EL II F 30.

FERRARI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes Mondial T, Mondial Cabrio T, 348 TB, 348 TS, Testarossa.

FIAT

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes Panda Sisley 4x4, Panda 1000 S, Uno 45 3p, etc.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
FORD															
Fiesta CLX 1.1 3p.	1.209.688	1.118	54	143	16,3	6,1	10,23	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta Pachá 1.1 3p	1.293.688	1.118	54	143	16,3	6,1	10,23	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Fiesta CLX 1.1 Cat. 3p	1.408.688	1.118	50	143	18,1	6,1	10,05	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta Calypso 1.1 3p	1.316.688	1.118	54	143	16,3	6,1	10,23	374,3	-	27.000	-	-	-	105.000	-
Fiesta CLX 1.4 3p.	1.389.069	1.392	75	166	12,0	9,4	13,22	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta S 1.6 3p	1.589.788	1.596	90	174	10,3	8,6	13,03	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta XR2i 1.6i	1.773.626	1.596	110	192	9,8	10,8	14,29	374,3	-	27.000	13.000	13.000	-	105.000	Serie
Fiesta Turbo	2.065.626	1.596	133	208	8,2	8,5	12,27	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	Serie
Fiesta CLX 1.8 D 3p.	1.515.069	1.753	60	152	16,0	6,7	8,17	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta Turbo Diesel 1.8 3p	1.762.069	1.753	77	170	12,9	5,5	7,35	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta CLX 1.1 5p.	1.281.688	1.118	54	143	16,3	6,1	10,23	374,3	-	27.000	25.500	25.000	-	105.000	-
Fiesta Pachá 1.1 5p.	1.365.688	1.118	54	143	16,3	6,1	10,23	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Fiesta CLX 1.1 Cat. 5p.	1.480.688	1.118	50	143	18,1	6,1	10,05	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta CLX 1.4 5p.	1.461.068	1.392	75	166	12,0	9,4	13,22	374,3	-	27.000	25.500	25.000	-	105.000	-
Fiesta Ghia 1.4 5p.	1.545.069	1.392	75	166	12,0	9,4	13,13	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Fiesta CLX 1.8 D 5p.	1.587.069	1.753	60	152	16,0	6,7	8,17	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta Ghia 1.8 D 5p.	1.651.068	1.753	60	152	16,0	6,7	8,17	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Fiesta Turbo Diesel 1.8 5p	1.833.068	1.735	77	170	12,9	5,5	7,35	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Escort Prima	1.622.068	1.299	63	156	15,9	9,4	13,49	402,0	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Escort CLX 1.6 3p.	1.660.788	1.598	90	177	11,6	8,0	12,50	402,0	147.000	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Escort S 1.6 3p.	1.840.787	1.598	108	186	10,4	8,6	13,14	402,0	-	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	-
Escort CLX 1.6 5p.	1.722.919	1.598	90	177	11,6	8,6	12,44	402,0	147.000	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Escort CLX 1.6 i Cata	1.921.918	1.598	105	185	10,6	8,6	13,12	402,0	-	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Escort Ghia 1.6 5p	1.840.787	1.598	90	177	11,6	8,0	12,44	402,0	147.000	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	-
Escort CLX 1.8 D 5p.	1.714.069	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	25.500	25.500	-	-	-
Escort Ghia 1.8 D 5p.	1.838.068	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Escort Nomade 1.6 Fam.	1.840.787	1.597	90	171	12,3	8,3	13,10	402,0	147.000	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	-
Escort Nomad. 1.8D Fam.	1.840.787	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Escort Cabrio 1.6i	2.470.787	1.598	108	180	11,0	8,6	13,37	402,0	-	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	68.000
Orion CLX 1.6	1.752.788	1.598	90	177	12,1	7,8	12,66	421,0	147.000	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Orion Ghia 1.6	1.892.788	1.598	90	177	12,1	7,8	12,66	421,0	147.000	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Orion Ghia 1.6i	2.023.787	1.598	108	185	10,4	7,9	12,75	421,0	-	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Orion CLX 1.6i Cat.	1.957.919	1.598	105	185	11,0	8,0	12,78	421,0	-	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Orion CLX 1.8 D	1.752.788	1.753	60	155	18,9	6,7	8,62	421,0	-	27.000	25.500	25.500	-	-	-
Orion Ghia 1.8 D	1.878.068	1.753	60	155	18,9	6,8	8,43	421,0	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Sierra XR4 2.0i 3p.	2.445.107	1.998	125	195	9,7	9,2	14,53	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CL 2.0 4p.	2.094.919	1.998	109	178	11,3	8,0	13,42	446,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra GLS 2.0i 4p.	2.441.918	1.998	125	195	9,7	7,9	13,16	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Ghia 2.0i 4p	2.638.918	1.998	125	195	9,7	7,9	13,16	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Ghia 2.0i Cat. 4p.	2.721.919	1.998	118	190	10,0	8,2	13,18	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CL 1.8 TD 4p.	2.296.389	1.753	75	160	16,4	6,5	9,30	446,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CL 2.0 5p.	2.177.919	1.998	109	178	11,3	8,0	13,42	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Ghia 2.0i 5p.	2.721.918	1.998	125	195	9,7	7,9	13,16	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i 5p. Cat.	2.804.918	1.998	118	190	10,0	8,2	13,18	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 5p.	2.543.919	1.998	125	195	9,7	9,2	14,53	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 4x4 5p.	3.215.203	1.998	125	195	10,4	9,2	15,02	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra Cosworth 4x4	4.520.203	1.998	220	240	8,9	12,7	19,39	449,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra CL 1.8 TD	2.379.389	1.753	75	160	16,4	6,5	9,30	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CL 1.8 TD Fam.	2.470.199	1.753	75	160	16,5	6,8	9,28	451,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra GL 2.0i Fam.	2.472.918	1.998	125	195	9,7	8,0	13,25	451,0	169.000	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Scorpio 2.0i GL 4p.	3.173.918	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 4p.	3.580.918	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i GL 4p.	3.585.202	2.935	145	208	9,2	12,6	18,92	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i Ghia 4p.	3.992.202	2.935	145	208	9,2	12,6	18,92	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i 4x4	4.766.202	2.935	145	208	9,7	12,6	18,92	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Cosworth 24V	5.705.202	2.935	195	225	8,8	12,7	19,01	474,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i GL 5p.	3.173.918	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	466,9	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 5p.	3.481.038	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	466,9	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Ghia 2.9i 5p.	3.992.202	2.935	145	204	9,2	12,6	18,92	466,9	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.5 GL TD 4p.	3.372.918	2.498	92	173	14,2	8,1	10,36	474,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

HONDA

Honda Civic	2.671.788	1.590	130	191	7,5	8,1	13,51	396,5	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
CRX	3.001.788	1.590	130	212	7,5	7,2	12,72	375,0	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
Concerto 1.6i 16V 4p	2.812.014	1.590	130	196	9,5	8,4	14,26	441,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Concerto 1.6i 16V 5p	2.727.014	1.590	130	196	9,5	8,4	14,26	426,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Accord 2.0i 16V	3.321.787	1.997	135	202	9,2	9,1	14,39	445,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-1	Serie
Prelude 2.0i 16V 4WS	4.020.617	1.958	150	204	8,0	8,5	13,86	446,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
NSX 3.0i VTEC	11.554.528	2.977	274	270	5,9	11,0	17,58	440,5	Serie	-	Serie	Serie	-	-	Serie

NOTA: Opción 1: Pack opcional que incluye antibloqueo de frenos ABS y techo corredizo: 300.000 ptas.

INNOGENTI

990 SE	1.356.350	993	53	143	16,2	7,3	11,41	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-
990 SL	1.236.651	993	53	145	16,2	7,3	11,75	316,0	-	-	-	-	-	-	-
990 MSE Aut.	1.436.989	993	53	145	16,2	7,4	12,04	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-
Turbo de Tomaso	1.535.706	993	72	162	10,8	8,9	13,39	313,8	-	-	Serie	-	-	-	Serie
990 DSE	1.525.906	993	37	124	-	5,7	8,71	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-

ISUZU

Trooper 3p DLX	3.413.306	2.771	100	151	20,2	9,1	11,14	407,5	Serie	-	-	Serie	Serie	-	-
Trooper 5p DLX	3.714.919	2.771	100	151	20,2	9,1	11,14	447,0	Serie	Serie	-	Serie	Serie	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
JAGUAR															
XJ6 3.2	6.634.329	3.239	200	211	9,1	12,7	19,03	499,0	Serie	131.330	Serie	Serie	Serie	Serie	173.350
XJ6 4.0	7.746.329	3.980	223	225	7,6	13,3	19,54	499,0	Serie	131.330	Serie	Serie	Serie	Serie	173.350
Sovereign 3.2	7.533.329	3.239	200	211	9,1	12,7	19,03	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign 4.0	8.560.329	3.980	223	220	8,6	14,4	20,47	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign V12	8.832.328	5.343	295	230	7,7	17,5	23,11	496,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler 4.0	9.883.329	3.980	223	220	8,6	14,4	20,47	4							

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Coupe 4WS	4.147.649	1.998	148	210	9,4	10,0	15,59	455,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
626 Hatch Back	3.835.099	1.998	148	210	9,4	10,0	15,59	455,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
626 Hatch Back 4WS	4.046.569	1.998	148	210	9,4	10,0	15,59	455,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
RX-7	4.995.153	2.616	150	210	8,0	10,3	16,15	429,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
RX-7 Turbo	6.510.023	2.616	200	234	6,7	11,9	17,56	431,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
RX-7 Cabrio	7.008.773	2.616	200	234	7,0	11,9	17,56	431,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
929 3.0i	5.925.624	2.954	190	216	8,6	13,0	18,31	488,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MERCEDES BENZ

190 E 1.8	3.062.419	1.797	109	185	12,3	8,1	13,92	444,8	330.000	133.798	103.740	Serie	Serie	Serie	128.345
190 E 2.0	3.927.919	1.998	118	193	10,9	8,4	14,18	444,8	330.000	133.798	103.740	Serie	Serie	Serie	128.345
190 E 2.3	4.188.014	2.298	132	203	10,6	9,8	15,49	444,8	330.000	133.740	103.740	Serie	Serie	Serie	128.345
190 E 2.6	4.848.015	2.597	160	208	9,2	11,5	18,11	444,8	330.000	133.740	103.740	Serie	Serie	Serie	128.345
190 E 2.5 16V	7.086.014	2.498	195	235	7,7	10,8	17,49	444,8	330.000	Serie	103.740	Serie	Serie	Serie	Serie
190 D	3.402.200	1.997	75	164	17,9	7,3	11,21	444,8	330.000	133.798	103.740	Serie	Serie	Serie	128.345
190 D 2.5	3.998.920	2.497	94	177	15,1	8,4	10,67	444,8	330.000	133.798	103.740	Serie	Serie	Serie	128.345
190 DT 2.5	4.475.514	2.495	126	192	11,5	8,0	10,47	444,8	330.000	133.798	103.740	Serie	Serie	Serie	128.345
200 E	4.587.054	1.996	118	195	12,0	9,5	15,45	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
200 TE	5.183.554	1.996	118	195	13,9	9,8	15,71	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
200 D	4.380.051	1.997	75	160	18,5	7,6	9,94	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
200 TD	5.042.740	1.997	75	160	21,7	7,6	9,99	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
230 E	4.748.866	2.298	132	202	11,2	9,8	15,49	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
230 TE	5.362.053	2.298	132	203	11,4	9,8	15,54	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
230 CE	6.053.865	2.298	132	200	11,4	10,3	15,93	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 D	4.782.771	2.497	94	176	16,5	7,7	10,19	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 D Turbo	5.537.054	2.497	125	195	12,3	7,7	10,49	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 Turbodiesel	5.420.459	2.497	94	176	16,5	7,7	10,24	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
260 E	5.547.054	2.597	160	209	9,8	11,9	17,56	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
260 E 4 Matic.	7.133.054	2.597	160	218	10,7	10,1	15,98	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
260 SE	6.375.055	2.597	160	205	9,8	11,9	17,56	502,0	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 CE	7.137.054	2.960	180	228	8,8	12,1	17,74	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 CE 24V	8.037.055	2.960	220	240	8,0	13,1	18,62	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 E	5.987.054	2.960	180	228	8,8	11,2	16,95	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 E 24V	6.687.054	2.960	220	240	8,0	13,1	18,62	470,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE	6.577.054	2.960	180	230	9,0	11,2	16,95	476,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE 4 Matic.	8.141.154	2.960	180	230	8,1	11,2	16,95	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE 24V	7.283.554	2.960	220	240	8,4	13,1	18,62	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 SE	8.873.554	3.199	231	230	8,9	14,5	19,42	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
300 SEL	9.228.554	3.199	231	230	8,9	14,5	19,42	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
300 SL	9.874.553	2.960	190	210	9,3	12,1	17,74	447,0	Serie	164.388	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SL 24V	10.925.954	2.960	231	240	8,4	13,1	18,62	447,0	Serie	164.388	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 E 4 Matic.	7.537.054	2.960	220	230	9,1	11,2	16,95	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D	5.185.958	2.996	113	192	13,7	8,6	11,02	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D 4 Matic.	8.885.959	2.996	147	192	15,0	8,6	11,02	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 Turbodiesel	5.822.054	2.996	147	192	10,9	8,6	11,10	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 T Turbodiesel	6.866.054	2.996	147	196	10,9	9,6	11,78	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TD Turbo 4 Matic.	7.615.054	2.996	147	196	12,8	9,6	11,78	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 DT Turbo 4 Matic.	7.615.054	2.996	147	196	12,8	9,6	11,78	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
400 SE	10.625.880	4.196	286	250	7,6	14,2	20,30	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
400 SEL	11.075.880	4.196	286	250	7,7	14,2	20,30	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
420 SEC	11.033.280	4.196	224	219	8,3	13,2	19,85	493,5	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
500 E	13.535.380	4.973	326	250	6,1	14,9	20,90	475,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 SE	11.366.880	4.973	326	250	6,7	15,1	21,07	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
500 SEL	11.957.879	4.973	326	250	6,7	15,1	21,07	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
500 SEC	11.694.290	4.973	252	225	7,5	11,4	18,26	493,5	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 SL	13.760.680	4.973	326	250	6,2	14,2	20,73	447,0	420.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
600 SE	17.697.380	5.987	408	250	6,0	17,3	22,94	511,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
600 SEL	18.383.885	5.987	408	250	6,0	17,3	22,94	521,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
560 SEC	15.200.645	5.547	279	250	7,2	15,1	21,28	493,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE Capota	5.580.776	2.298	93	145	17,7	15,2	21,29	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD Capota	5.988.288	2.497	69	125	28,1	12,7	14,53	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GE Capota	6.328.094	2.960	125	165	13,5	20,5	26,03	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GD Capota	6.252.958	2.996	83	138	22,2	13,6	15,33	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Corto	5.564.018	2.298	93	145	17,7	15,2	21,51	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD ST Corto	5.969.668	2.497	69	125	28,1	12,7	14,72	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GE ST Corto	6.309.384	2.960	125	165	13,5	20,5	26,03	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GD ST Corto	6.233.008	2.996	83	138	22,2	13,6	15,33	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Largo	6.145.228	2.298	93	145	17,1	15,2	21,10	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD ST Largo	6.550.878	2.497	69	125	28,1	12,7	14,72	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MITSUBISHI

Gaïant GTI 16V	3.276.964	1.997	145	204	8,8	9,8	15,32	454,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Gaïant 2.0 GLS i 5p	2.476.334	1.997	111	190	10,6	8,5	14,18	454,0	159.600	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Gaïant Dynamic 4 5p	4.277.154	1.997	150	207	9,2	9,9	15,1	457	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GL T. L.	3.181.508	2.477	105	140	17,6	14,5	16,32	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GL Corto	3.069.508	2.477	105	140	17,6	14,5	16,32	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLS Corto	3.683.268	2.477	105	140	17,6	14,5	16,32	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Corto	3.683.268	2.972	150	180	12,5	16,5	22,16	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLX Largo	3.683.268	2.477	105	140	21,5	14,5	16,32	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Largo	5.066.608	2.972	150	180	14,0	16,5	22,16	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
L-300 2.5 TD	3.373.788	2.477	84	133	19,0	11,7	12,63	437,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MORGAN

4/4-1600 Ford 2 A	5.777.039	1.598	96	185	8,0	8,5	14,98	389,0	-	24.000	-	-	-	-	Serie
4/4-1600 Ford 4 A	6.066.925	1.598	96	185	8,0	8,5	14,98	389,0	-	24.000	-	-	-	-	Serie
Plus-8	7.454.837	3.532	193	197	7,0	11,8	18,59	396,0	-	24.000	-	-	-	-	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
--------	-----	----	----	----	-------	-------	-----	-------	----	---------	--------	--------	--------	-----	---------

NISSAN

Sunny SLX 1.6 16V 3p.	2.050.828	1.597	95	180	10,4	7,5	13,22	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny SLX 1.6 16V 4p.	2.120.829	1.597	95	180	10,4</										

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Kadett Cabrio E II 2.0	2.658.788	1.998	130	198	10,0	9,1	14,39	399,8	-	26.270	Serie	Serie	Serie	179.401	Serie
Vectra 4p GL 1.6	2.021.788	1.598	82	178	13,5	7,8	12,66	435,0	179.478	44.616	63.881	42.588	Serie	-	-
Vectra 4p GL 2.0i	2.250.919	1.998	115	197	10,5	8,5	14,10	435,0	179.478	44.616	63.881	42.588	Serie	-	-
Vectra 4p CD 2.0i	2.739.919	1.998	115	197	10,5	8,5	14,10	435,0	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	189.618	79.092
Vectra 4p CD 2.0i Aut.	2.911.920	1.998	115	193	12,0	9,0	14,54	435,0	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	189.618	79.092
Vectra 4p GT 2.0i	2.637.920	1.998	129	206	9,5	8,5	14,27	435,0	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	189.618	79.092
Vectra 4p 4x4	3.182.919	1.998	129	206	9,5	8,5	14,27	435,0	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	189.618	79.092
Vectra 4p 2.000i	3.480.014	1.998	150	220	8,5	10,0	15,67	443,0	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 4p 2.0i 4x4	3.942.014	1.998	150	220	8,5	10,0	15,67	443,0	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 5p GL 1.6 S	2.106.788	1.598	82	178	13,5	7,8	12,66	435,0	179.478	44.616	63.881	42.588	Serie	-	-
Vectra 5p GL 2.0i	2.335.919	1.998	115	197	10,5	8,5	14,10	435,0	179.478	44.616	63.881	42.588	Serie	-	-
Vectra 5p CD 2.0i	2.826.919	1.998	115	197	10,5	8,5	14,10	435,0	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	189.618	79.092
Vectra 5p CD 2.0i Aut.	2.998.919	1.998	115	193	12,0	9,0	14,54	435,0	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	189.618	79.092
Vectra 5p GT 2.0i	2.724.919	1.998	129	206	9,5	8,5	14,27	435,0	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	189.618	79.092
Vectra 4p GL 1.7 D	2.174.200	1.700	57	153	20,0	6,0	8,66	435,0	179.478	44.616	63.881	42.588	Serie	-	-
Vectra 5p GL 1.7 D	2.254.200	1.700	57	153	20,0	6,0	8,66	435,0	179.478	44.616	63.881	42.588	Serie	-	-
Calibra 2.0i	3.027.203	1.998	115	203	10,0	8,2	15,43	449,2	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calibra 2.0i 16V	3.584.203	1.998	150	220	8,5	8,9	16,04	449,2	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calibra 2.0i 16V 4x4	4.047.202	1.998	150	220	9,5	9,2	16,31	449,2	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 2.0i	2.956.014	1.998	122	203	10,0	9,2	14,97	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	187.590	86.679
Omega GLS 2.0i	3.176.014	1.998	122	203	10,0	9,2	14,97	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	187.590	86.679
Omega GLS 2.6i	3.503.919	2.594	150	215	9,8	11,1	16,23	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	Serie	86.679
Omega 2.6i Diamond	3.617.918	2.594	150	215	9,8	11,1	16,23	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega CD 2.6i	3.659.920	2.594	150	215	9,8	11,1	16,23	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega CD 2.6i Aut.	3.913.919	2.594	150	210	10,8	11,9	17,26	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 3.0 24V	4.940.014	2.969	204	240	7,9	11,7	18,29	468,7	Serie	52.318	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 2.3 TD	3.270.919	2.260	100	173	14,0	9,6	11,48	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	187.590	86.679
Omega GLS 2.3 TD	3.335.920	2.260	100	173	14,0	9,6	11,48	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	187.590	86.679
Omega Caravan 2.0i	3.049.919	1.998	122	190	11,0	9,2	14,72	473,0	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	187.590	86.679
Omega Caravan 3.0i	4.000.340	2.969	177	222	8,7	10,2	15,87	473,0	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega Caravan 2.3 TD	3.365.919	2.260	100	173	15,0	9,6	11,48	473,0	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	187.590	86.679
Senator 3.0i	4.516.203	2.969	177	220	9,0	11,8	18,59	484,5	Serie	98.000	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
Senator 3.0i CD 24V	5.472.475	2.969	204	240	7,9	11,7	18,29	484,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Senator 3.0i Aut.	4.816.203	2.969	177	210	10,3	11,5	18,33	484,5	Serie	98.000	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
Senator 3.0i 24V Aut.	5.801.202	2.969	204	238	10,0	11,5	18,33	484,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Opcion 1: incluye elevalunas eléctricos, cierre centralizado y capota eléctrica en el Kadett Cabrio E II 1.6: 57.515 ptas.

PANTHER

Panther Kalfista	5.431.014	2.933	150	195	7,2	9,5	13,98	389,0	-	-	-	-	-	-	265.000
------------------	-----------	-------	-----	-----	-----	-----	-------	-------	---	---	---	---	---	---	---------

PEUGEOT

205 XL 3p	1.297.398	1.124	55	157	14,6	7,0	11,79	370,5	-	21.000	-	-	-	-	-
205 Junior	1.119.997	1.124	55	154	14,6	7,0	11,79	370,5	-	21.000	-	-	-	-	-
205 Winner	1.191.274	1.124	55	146	14,6	7,0	11,79	370,5	-	21.000	-	-	-	-	-
205 XS 3p	1.305.243	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	21.000	-	-	-	-	-
205 Plus 3p	1.293.742	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	21.000	-	-	-	-	-
205 XT 3p	1.542.393	1.360	85	178	10,9	8,5	13,86	370,5	135.000	21.000	-	-	-	-	45.000
205 Rallye	1.559.693	1.294	103	190	9,6	8,5	13,29	370,5	-	Serie	-	-	-	-	-
205 Aut 3p	1.653.362	1.580	80	166	14,2	8,1	12,53	370,5	135.000	Serie	-	-	75.100	-	-
205 GTX 3p	1.671.561	1.592	94	181	10,6	9,3	13,75	370,5	-	21.000	Serie	Serie	-	-	Serie
205 GTI 3p	2.004.962	1.905	130	206	7,8	9,0	14,30	370,5	135.000	21.000	Serie	Serie	-	-	Serie
205 Junior 5p	1.180.098	1.124	55	154	14,6	7,0	11,79	370,5	-	21.000	-	-	-	-	-
205 GL 5p	1.261.004	1.124	55	157	14,6	7,0	11,18	370,5	-	21.000	-	-	-	-	-
205 GR 5p	1.363.743	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	21.000	15.000	15.000	-	-	-
205 SR 5p	1.472.467	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	21.000	Serie	Serie	-	-	-
205 GT 5p	1.601.592	1.360	85	178	10,9	8,9	14,21	370,5	135.000	21.000	Serie	Serie	-	-	45.000
205 XAD 3p	1.245.673	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	Serie	-	-	75.100	-	-
205 Winner D 3p	1.421.574	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	21.000	-	-	75.100	-	-
205 XLD 3p	1.426.198	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	Serie	-	-	-	-	-
205 XSD 3p	1.508.473	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	21.000	15.000	15.000	-	-	-
205 XTD 3p	1.634.474	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	135.000	21.000	Serie	Serie	75.100	-	-
205 TD 3p	1.779.873	1.769	78	175	12,2	6,0	8,30	370,5	-	21.000	Serie	Serie	75.100	-	Serie
205 GLD 5p	1.483.997	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	Serie	-	-	-	-	-
205 GRD 5p	1.565.397	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	21.000	-	-	-	-	-
205 GTD 5p	1.693.374	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	21.000	15.000	15.000	-	-	-
205 TD 5p	1.838.873	1.769	78	175	12,2	6,0	8,30	370,5	-	21.000	Serie	Serie	75.100	-	-
205 Cabrio Cj	2.113.474	1.360	70	174	12,3	7,8	12,49	370,5	-	21.000	18.900	18.900	-	-	Serie
205 Cabrio CTI	2.836.982	1.580	115	190	9,7	8,0	13,42	370,5	135.000	21.000	Serie	Serie	75.100	-	Serie
309 GL Profil	1.557.842	1.294	65	164	13,6	8,2	12,17	405,0	-	27.400	-	-	-	-	-
309 Look	1.558.742	1.294	65	164	13,6	8,2	12,17	405,0	-	27.400	-	-	-	-	Serie
309 Aut	2.044.692	1.580	80	165	17,1	9,1	14,63	405,0	144.100	27.400	Serie	Serie	Serie	-	-
309 GR	1.667.386	1.442	83	173	12,3	8,3	12,43	405,0	-	27.400	-	-	-	-	-
309 Slam	1.729.262	1.442	83	173	12,3	8,3	12,43	405,0	-	27.400	-	-	-	-	-
309 SR	1.893.361	1.592	94	179	10,5	8,8	13,31	405,0	144.100	27.400	Serie	Serie	Serie	-	55.000
309 GT	2.042.162	1.905	105	191	10,4	8,3	12,87	405,0	144.100	27.400	Serie	Serie	Serie	-	55.000
309 GTX	2.069.619	1.905	105	190	10,4	8,3	13,51	405,0	144.100	27.400	Serie	Serie	Serie	-	Serie
309 GTI	2.276.156	1.905	130	199	8,0	9,1	14,06	405,0	144.100	27.400	Serie	Serie	Serie	-	Serie
309 GTI 16V	2.505.987	1.905	160	220	7,8	9,8	15,49	405,0	-	27.400	Serie	Serie	Serie	-	Serie
309 GLD	1.728.373	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	-	27.400	-	-	76.300	-	-
309 SRD	2.013.897	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	144.100	27.400	Serie	Serie	Serie	-	55.000
309 Look D	1.817.474	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	-	27.400	Serie	Serie	Serie	-	-
309 SRDT	2.233.743	1.769	78	175	13,0	6,4	9,62	405,0	144.100	27.400	Serie	Serie	Serie	-	Serie
405 GL	1.985.993	1.580	92	176	11,6	9,0	14,30	441,0	-	40.600	-	-	-	-	-
405 GR	2.320.093	1.905	110	185	10,2	8,9	14,21	441,0	162.000	40.600	-	-	-	-	-
405 GR x 4	2.952.092	1.905	110	185	10,2	8,9	14,21	441,0	-	40.600	Serie	Serie	Serie	-	-
405 GR Break	2.407.993	1.905	110	185	10,7	8,9	14,21	441,0	162.000	40.600	-	-	-	-	-
405 GRD Break	2.704.293	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0	162.000	40.600	-	-	-	-	-
405 SRI Aut.	2.923.687	1.905	125	198	11,9	10,2	15,85	441,0	-	Serie	40.600	Serie	Serie	Serie	237.500 111.100

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
R-19 Chamade TD	1.620.599	1.870	65	180	15,7	7,2	9,28	426,0	-	28.000	-	-	70.000	-	-
R-21 GTS	2.199.469	1.721	92	175	10,7	8,6	13,19	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 GTX	2.359.414	1.995	120	194	9,7	9,2	14,39	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 TXE	2.739.413	1.995	120	194	9,7	9,2	14,39	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXE Cat.	2.838.319	1.995	110	192	10,8	9,2	14,48	446,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXI	2.912.612	1.995	140	202	9,2	9,6	15,54	453,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2LT	3.644.413	1.995	175	227	7,4	11,2	16,56	451,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2LT Quadra	4.424.413	1.995	175	227	7,9	11,2	16,56	451,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 GTD	2.370.600	2.068	74	166	12,5	6,8	9,20	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 TD	2.848.319	2.068	88	178	11,8	8,5	10,36	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
R-21 GTS 5p	2.199.469	1.721	92	175	10,7	8,6	13,19	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 GTX 5p	2.359.414	1.995	120	194	9,7	9,2	14,39	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 TXE 5p	2.739.413	1.995	120	194	9,7	9,2	14,39	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXE 5p. Cat.	2.838.319	2.165	110	192	10,8	9,2	14,48	446,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXI 5p.	2.912.602	1.995	140	212	9,2	9,6	15,54	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXI 5p. Quadra	3.612.602	1.995	140	202	9,2	10,6	16,42	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 GTD 5p.	2.370.600	2.068	74	166	12,5	6,8	9,20	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 TD 5p.	2.848.319	2.068	88	178	11,8	8,5	10,59	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 Nevada GTS	2.449.469	1.721	90	169	11,2	8,3	12,92	464,4	Serie	31.000	Serie	Serie	-	-	-
R-21 Nevada TXE	2.823.319	1.995	120	189	10,5	9,5	15,86	464,4	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 Nevada GTD	2.670.600	2.068	67	155	12,9	8,7	10,49	464,4	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 Nevada TD	3.098.319	2.068	88	172	12,1	8,0	10,02	464,4	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TX	3.208.318	1.995	120	194	10,7	9,2	16,01	471,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-25 TXI 5p.	3.909.413	1.995	140	207	9,5	9,8	16,61	471,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TXI Quadra	3.605.952	1.995	140	207	9,5	10,6	16,61	471,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i Cat.	4.505.952	2.489	153	208	9,3	11,8	18,95	471,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i Baccara	5.507.602	2.489	153	208	9,3	11,8	18,95	471,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6 T Baccara Cat.	6.752.602	2.458	205	233	7,4	12,0	18,77	471,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TD	3.533.318	2.068	85	175	13,1	7,9	11,45	471,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Alpine V6 Turbo	7.959.402	2.458	200	250	5,8	11,9	18,68	433,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace GTS	2.923.319	1.995	103	170	13,9	10,7	16,04	436,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Espace TXE	3.548.318	1.995	120	178	14,2	11,1	16,39	436,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	300.000	Serie
Espace TXE Cat.	3.648.318	2.165	110	175	13,9	10,0	15,18	436,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Espace Quadra 4x4	4.118.319	1.995	120	175	13,9	11,7	16,92	436,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	300.000	Serie
Espace TD	3.548.318	2.068	88	165	15,0	8,0	10,22	436,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Espace Turbo DX	3.920.319	2.068	88	165	15,0	8,0	10,22	436,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Jeep Cherokee	4.849.413	3.988	178	170	10,2	14,2	20,49	428,8	Serie	29.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Jeep Wrangler	2.387.519	2.461	105	145	13,6	14,3	19,37	381,3	-	45.000	-	-	Serie	-	-

ROLLS ROYCE/BENTLEY

RR Silver Spirit	19.153.330	6.750	-	192	10,0	17,5	23,63	527,0	Serie						
Bentley Eight	15.703.309	6.750	-	193	10,0	17,5	22,51	520,0	Serie						

ROVER

Mini After Eight	1.106.574	998	41	129	17,0	5,7	9,67	305,0	-	-	-	-	-	-	-
Rover 111 L 3p	1.171.069	1.120	60	155	13,7	5,8	10,72	352,1	-	-	19.000	-	-	-	-
Rover 111 L 5p	1.240.068	1.120	60	155	13,7	5,8	10,72	352,1	-	19.000	-	-	-	-	-
Rover 114 S 3p	1.281.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	-	-	-	-	-
Rover 114 S 5p	1.350.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	-	-	-	-	-
Rover 114 SL 5p	1.421.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	Serie	Serie	-	-	-
Rover 114 GTI 16V	1.598.787	1.396	95	180	9,8	6,5	11,52	352,1	-	19.000	Serie	Serie	-	-	Serie
MG 2.0i	2.092.789	1.994	117	176	9,2	9,8	15,00	405,0	240.000	17.256	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 1.6 SL	1.738.788	1.589	83	165	11,2	6,9	12,04	446,6	240.000	17.750	-	-	-	-	-
Montego 1.6 Glubman	1.793.787	1.589	83	165	11,2	6,9	12,04	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	-	-	-
Montego 2.0 GSi	2.223.788	1.994	112	185	9,2	8,7	14,04	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego Estate GTI	2.403.788	1.994	112	171	9,5	9,8	15,00	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 GTI	2.310.538	1.994	112	171	9,2	9,4	14,65	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 DSL	2.285.389	1.994	81	163	12,5	5,1	8,08	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego 2.0 DSL Glub.	2.350.389	1.994	81	163	12,5	5,1	8,08	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 214 Si 3p	1.766.068	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 214 Si 5p	1.826.069	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	-	-	Serie	-	-
Rover 214 GSi	1.998.069	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi	2.248.918	1.590	116	192	9,8	8,6	14,19	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi 5p Aut.	2.387.918	1.590	116	190	11,5	8,7	14,28	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GTI 3p	2.411.014	1.590	130	200	8,6	8,7	14,36	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 216 GTI 5p	2.491.013	1.590	130	200	8,6	8,7	14,36	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 414 GSi	2.121.288	1.396	95	180	11,9	6,5	11,52	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSi	2.344.918	1.590	116	192	9,8	8,6	14,19	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSi Aut.	2.483.919	1.590	114	190	11,5	8,7	14,28	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GTI	2.616.013	1.590	130	196	9,2	8,4	14,19	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 418 GSD Turbo	2.544.919	1.769	88	170	12,0	6,1	8,81	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Rover 820 Si	3.549.204	1.994	140	203	10,4	9,3	15,37	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 820 Si 5p	3.549.204	1.994	140	203	10,4	9,3	15,37	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 825 SD Turbo	4.124.918	2.499	118	190	11,3	7,0	9,35	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Sterling	4.986.014	2.675	177	219	8,6	10,4	16,02	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Sterling Aut.	5.251.015	2.675	177	215	9,4	11,4	16,90	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Vitese	4.816.014	2.675	177	215	8,6	10,4	16,02	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SAAB

900 3p.	2.841.669	1.985	118	175	11,5	9,6	15,24	469,0	-	63.000	-	-	-	-	-
900 4p.	2.941.669	1.985	118	175	11,5	9,6	15,24	469,0	-	63.000	-	-	-	-	-
900 5p.	3.071.668	1.985	118	175	11,5	9,6	15,24	469,0	-	63.000	-	-	-	-	-
900 i T 3p.	3.742.763	1.985	145	195	10,6	10,9	17,58	469,0	-	63.000	Serie	Serie	Serie	-	-
900 i TS	4.342.763	1.985	175	210	8,7	9,3	16,17	469,0	165.000	63.000	Serie	Serie	Serie	-	142.000
900 i Cabrio	5.142.763	1.985	118	173	11,5	9,8	16,61	469,0	165.000	63.000	Serie	Serie	Serie	-	142.000
900 i Cabrio T	6.022.763	1.985	175	207	9,7	9,3	16,17	469,0	-	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
9000 i	3.722.764	1.985	135	190	10,9	9,6	16,44	469,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	249.000
9000 i 2.3	3.841.014	2.290	150	201	10,5	8,9	15,82	469,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	249.000
9000 i Turbo	4.770.123	1.985	175	221	8,9	10,3	17,05	469,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	-	-
9000 i Turbo 2.3	4.970.123	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	-	-
9000 Turbo S 2.3	6.1														

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
SUZUKI															
Swift GTI	1.873.787	1.298	101	180	10,0	7,2	12,72	371,0	175.000	-	-	Serie	-	-	Serie
Swift 1.3 GL	1.366.068	1.298	67	162	14,2	5,6	10,15	371,0	-	12.000	-	-	-	-	-
Swift Sedan 1.6 GLX	1.693.787	1.590	91	171	10,6	6,9	11,53	407,0	175.000	12.000	Serie	Serie	-	-	-
Swift Sedan 1.6 4x4	1.893.787	1.590	91	171	11,0	6,9	11,53	407	175.000	12.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Samurai Mil Techo Lona	1.270.489	970	45	119	21,8	10,0	14,82	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mil Techo Duro	1.339.929	970	45	118	21,8	10,0	14,82	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mil Techo Met.	1.302.089	970	45	118	21,8	10,0	14,82	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai TD	1.510.600	1.325	63	123	19,5	9,3	13,81	344,0	-	-	-	-	-	-	-
S J 413 Samurai TM	1.479.240	1.325	63	123	19,5	9,3	13,81	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Long Body	1.548.400	1.325	63	123	19,5	9,3	13,81	344,0	-	-	-	-	-	-	-
S J 413 TD	1.371.600	1.325	63	123	19,5	9,3	13,81	344,0	-	-	-	-	-	-	-
S J 413 TL	1.293.200	1.325	63	123	19,5	9,3	13,81	344,0	-	-	-	-	-	-	-
S J 413 TME	1.338.000	1.325	63	123	19,5	9,3	13,81	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Vitara TL Standard	1.717.170	1.590	75	145	17,6	9,7	14,17	362,0	175.000	19.600	95.000	95.000	-	-	-
Vitara TL S Lujó	1.782.170	1.590	75	145	17,6	9,7	14,17	362,0	175.000	19.600	95.000	95.000	-	-	-
Vitara TM Standard	1.720.169	1.590	75	145	17,6	9,7	14,17	362,0	175.000	19.600	95.000	95.000	-	-	-
Vitara TM S Lujó	1.787.169	1.590	75	145	17,6	9,7	14,17	362,0	175.000	19.600	95.000	95.000	-	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
TOYOTA															
Corolla 1.6 Liftback	2.151.158	1.587	95	171	10,9	8,0	12,50	421,0	-	34.580	Serie	Serie	Serie	-	-
MR/2	4.266.802	1.587	124	200	9,5	8,3	14,17	436,0	Serie	39.934	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Camry 2.0i	3.079.082	1.988	128	190	9,4	7,9	13,00	450,0	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Celica 2.0i 16V	4.186.614	1.988	160	210	8,4	9,8	15,49	436,0	Serie	44.027	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i	6.512.898	2.954	203	220	8,2	11,7	18,51	462,0	Serie	70.785	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Targa	6.826.289	2.954	203	220	8,2	11,2	18,51	462,0	Serie	70.756	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Land Cruiser 250 TD	3.082.308	2.499	114	145	20,7	12,4	14,72	435,0	-	40.938	-	-	-	Serie	-
LAND CRUISER SW	6.171.437	3.956	145	160	17,4	13,0	14,73	397,5	Serie	65.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
UMM															
100 DA Corto	2.242.319	2.498	76	121	24,9	12,5	13,08	413,0	226.240	31.920	-	-	-	-	75.040
100 DTi Corto	2.483.679	2.498	110	140	21,5	13,6	13,82	413,0	226.240	31.920	-	-	-	-	75.040
100 DAS Corto	2.125.279	2.498	76	121	24,9	12,5	13,08	413,0	226.240	31.920	-	-	-	-	75.040
121 DA Largo	2.367.199	2.498	76	121	24,9	12,5	13,08	485,7	226.240	31.920	-	-	-	-	75.040
121 DTi Largo	2.607.999	2.498	110	140	21,5	13,6	13,82	485,7	226.240	31.920	-	-	-	-	75.040

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
VOLKSWAGEN															
Polo Fox 1.05 4V	1.104.689	1.043	45	145	20,5	7,1	10,82	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Fox 1.05 5V	1.175.820	1.043	45	145	20,3	7,1	11,50	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Fox D 1.4 5V	1.455.820	1.395	50	142	19,5	5,8	8,14	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo CL 1.05 5V	1.209.689	1.043	45	145	20,3	7,1	11,11	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo CL 1.3 5V	1.326.068	1.272	55	155	15,5	8,4	12,34	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox 1.05 4V	1.114.689	1.043	45	145	20,5	7,1	10,82	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox 1.05 5V	1.179.689	1.043	45	145	20,3	7,1	10,82	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox D 1.4 5V	1.459.689	1.395	50	141	19,5	5,8	7,83	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé CL 1.05 5V	1.219.689	1.043	45	145	20,3	7,1	10,82	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé CL 1.3 5V	1.336.069	1.272	55	155	15,5	7,4	11,44	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT 55 5V	1.341.070	1.272	55	155	15,5	7,4	11,73	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT Injection	1.472.399	1.272	80	175	12,1	7,7	12,17	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé G-40	1.727.399	1.272	115	196	8,6	7,7	12,17	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Classic C 1.3 5V	1.271.069	1.272	55	155	15,5	7,4	11,73	397,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Classic CL 1.3 5V	1.471.069	1.272	55	155	15,5	7,4	11,73	397,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Classic CD 1.4 5V	1.424.688	1.395	50	141	19,5	5,8	7,83	397,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Golf 3p. Stream	1.531.069	1.272	55	155	16,5	7,4	11,73	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter 75 3p.	1.717.068	1.595	75	167	14,1	7,5	11,29	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter 90 3p.	1.830.919	1.781	90	174	11,7	8,8	14,09	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf CL 90 3 p. Aut.	1.996.919	1.781	90	174	13,7	9,2	14,45	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf CL 90 Syncro 3p.	2.683.919	1.781	90	178	11,9	9,2	14,45	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf GTI 3p.	2.018.919	1.781	112	189	10,3	8,6	14,19	399,0	315.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTI 3p. 16V	2.442.013	1.781	139	209	9,0	9,6	15,15	399,0	316.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTI 3p. G-60	2.626.014	1.781	160	216	8,3	10,2	15,85	399,0	204.000	32.538	Serie	Serie	Serie	204.000	Serie
Golf CL D 3p.	1.800.070	1.588	54	148	18,7	6,7	8,63	399,0	259.398	32.538	26.500	26.500	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 3p.	1.996.069	1.588	70	170	14,5	6,7	8,80	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	Serie	139.850	-
Golf GTD 3p.	2.259.919	1.588	80	173	13,2	6,9	9,36	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf 5p. Stream	1.609.070	1.272	55	155	16,5	7,4	11,73	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 75 5p.	1.795.069	1.595	75	167	14,1	7,5	12,80	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 90 5p.	1.908.920	1.781	90	174	11,7	8,8	14,09	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf CL 90 5p. Aut.	2.104.919	1.781	90	174	13,7	9,2	14,45	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf CL 90 Syncro 5p.	2.791.919	1.781	90	178	11,3	9,2	14,45	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf GTI 5p.	2.131.522	1.781	90	189	10,3	8,6	14,19	399,0	315.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTI 16V 5p.	2.550.013	1.781	139	209	9,0	9,6	15,15	399,0	316.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTI G-60 5p.	2.734.014	1.781	160	216	8,3	10,2	15,85	399,0	204.000	32.538	Serie	Serie	Serie	204.000	Serie
Golf CLD 5p.	1.878.070	1.588	54	148	18,7	6,7	8,55	399,0	259.398	32.538	42.000	42.000	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 5p.	2.075.070	1.588	70	170	14,5	6,7	8,72	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	Serie	139.850	-
Golf GTD 5p.	2.367.919	1.588	80	173	13,2	6,9	9,28	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf GL Cabrio	2.217.069	1.595	75	167	14,0	8,0	13,24	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Cabrio Quartett	2.545.919	1.781	112	189	10,3	8,8	14,36	399,0	259.398	32.538	Serie	18.525	108.104	139.850	Serie
Jetta CL 1.3	1.546.069	1.													



La valoración de los coches usados es algo enormemente aleatorio. Sin embargo, entidades como Ganvam (Asociación nacional de vendedores) o Faconauto (Asociación de Concesionarios) publican unas listas indicativas que sirven como elemento de partida para establecer una valoración completa. Motor 16 publica estas tablas en las que se recogen los precios medios de las transacciones, año a año. Se trata, insistimos de precios medios, para coches en un estado de conservación normal. Y se trata de los

precios de compra: es decir los precios medios por los que podemos comprar los coches.

Por tanto, para conocer el precio al que podemos vender nuestro coche usado, tendremos que descontar un porcentaje, de alrededor del 25 por ciento, que se considera beneficio del comprador. Obviamente, hay que descontar también los gastos para poner en buen estado de funcionamiento el coche en cuestión.

Esta lista de coches usados se actualiza trimestralmente.

Precios coches usados

ALFA ROMEO

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Alfasud	-	-	-	-	-	290	240	-
Alfasud TL	-	-	-	-	-	380	310	260
Alfa 33 SL	-	-	-	-	590	520	450	-
Alfa 33 GO	-	-	-	-	630	550	460	-
Alfa 33 QV	-	-	-	-	620	530	450	-
Alfa 33 1.3 S	1000	850	770	700	-	-	-	-
Alfa 33 1.5 4x4	1200	1000	920	830	-	-	-	-
Alfa 33 1.5 TI	1070	900	820	660	-	-	-	-
Alfa 33 1.7 QV	1220	1030	940	840	-	-	-	-
Alfa 33 1.7 IE	1190	1000	900	-	-	-	-	-
Alfa 33 1.7 SW	1320	1110	1000	-	-	-	-	-
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	-	-	-	-	-	-	-
Alfa 33 1.5 TI Nuevo	1190	-	-	-	-	-	-	-
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	-	-	-	-	-	-	-
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1630	-	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 1.6	1200	1000	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 1.8	1280	1080	970	-	-	-	-	-
Alfa 75 1.8 IE	1430	1210	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 1.8 T América	1920	1630	1480	1330	1060	-	-	-
Alfa 75 2.0	1340	1240	1150	980	840	-	-	-
Alfa 75 2.0 TS	1690	1430	1300	1170	-	-	-	-
Alfa 75 2.0 TD	1500	1270	1150	1020	880	-	-	-
Alfa 75 2.4 TD	1670	1420	-	-	-	-	-	-
Alfa 75 2.5 QV	1660	1580	1430	1220	980	-	-	-
Alfa 75 3.0 América	2380	2020	1830	1650	-	-	-	-
Alfa 90 2.0	1110	1010	920	730	560	450	-	-
Alfa 90 2.5	-	-	1150	920	700	600	-	-
Alfa 90 2.4 TD	1250	1150	1030	830	670	570	-	-
Sprint Veloce	-	-	-	-	-	-	260	-
Sprint 1.5	930	870	810	660	530	440	400	-
Sprint 1.7 QV	1040	930	840	-	-	-	-	-
GTV 2.0	-	-	1060	880	700	620	500	420
GTV 2.5	-	-	1340	1100	890	750	600	510
Alfetta QV	-	-	-	-	-	320	260	180
Alfetta TD	-	-	-	-	-	400	320	260
Giuletta 1.8	-	-	-	-	-	300	250	220
Giuletta 2.0	-	-	-	-	-	340	280	250
Spider 2.0	-	-	1370	1100	860	690	530	450
Spider 2.0 QV	-	-	1530	1280	1150	-	-	-
164 Twin Spark	2300	2070	-	-	-	-	-	-
164 3.0 V6	2980	2680	-	-	-	-	-	-
164 2.5 TD	2400	2160	-	-	-	-	-	-

AUDI

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83	
80 CL	-	-	-	-	-	440	370	-	
80 CD	-	-	-	-	760	660	540	460	
80 GTE	-	-	-	-	-	810	680	620	
80 Quattro	-	-	-	-	-	1360	1170	1050	
80 CD TD	-	-	-	-	-	710	600	500	430
80 Special	1650	1490	-	-	-	-	-	-	

BMW

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
80 1.8 E	1750	1580	-	-	-	-	-	-
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	-	-	-	-
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	-	-	-	-
90 2.0 Front.	2670	2400	-	-	-	-	-	-
90 Cuatro	2900	2500	2250	2030	-	-	-	-
100 CC	-	-	-	1030	790	680	570	470
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160	980	610	460
100CD Avant	2330	2220	2010	1720	1300	1110	1000	-
100 CC Diesel	1520	1420	1280	1090	840	680	580	440
100 CD Turbo Diesel	1790	1610	1450	1240	950	820	680	610
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900	1090	820	620
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	-	-	-	-	-
200 CD	-	-	2110	1640	1230	1030	760	560
200 Cuatro	3560	3250	2710	2300	1860	1580	1340	1210
200 V8	5850	5270	-	-	-	-	-	-
Coupé GT	2210	1790	1520	1220	930	750	650	540
Coupé Cuatro	2760	2480	2120	1700	1290	1040	830	700

BMW

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
315	-	-	-	-	-	640	570	-
316/318 i	1520	1420	1280	1120	1040	900	810	680
316 4p	1610	1520	1420	1220	1080	950	-	-
318 i	1710	1610	1470	1260	1120	1040	850	760
318 4p	1800	1710	1570	1350	1220	1060	-	-
320 i	1990	1850	1710	1530	1350	1220	1040	900
320 4p	2200	2050	1900	1710	1520	1370	1200	-
323 i	-	-	-	-	-	1270	1110	950
323 4p	-	-	-	-	-	1370	1210	-
324 D	1950	1800	1710	1570	-	-	-	-
324 TD	2330	2090	1900	-	-	-	-	-
325 i	2660	2470	2280	2090	1960	-	-	-
325 4p	2750	2560	2370	2180	2040	-	-	-
325i X	3090	2850	2710	2530	-	-	-	-
M-3	4940	4560	4180	3800	-	-	-	-
520 i	-	-	1210	1030	900	830	700	-
520 i (nuevo)	2900	2600	2400	-	-	-	-	-
525 i	-	-	1520	1340	1120	900	800	-
525 i (nuevo)	3600	3300	3050	-	-	-	-	-
528 i	-	-	1800	1600	1350	1200	1000	-
M 535 i	-	-	2750	2350	2100	-	-	-
535 i (nuevo)	4420	4040	3800	-	-	-	-	-
524 TD	-	-	1750	1550	1300	1150	1000	-
524 TD (nuevo)	3350	3000	2700	-	-	-	-	-
726	-	-	-	-	1660	1400	1220	1080
730	4370	3890	3510	3130	-	-	-	-
735 i	-	-	-	2430	2040	1660	1420	-
735 i (nuevo)	5410	5030	4580	4180	-	-	-	-
745 i	-	-	-	2560	2180	1800	1520	-
750 i	7360	6650	6170	-	-	-	-	-
628 CS i	-	-	-	1890	1570	1230	950	-
635 CS i	4990	4420	3990	3610	3090	2560	2090	1760
M 635	6850	5890	5410	4750	4080	3610	-	-

CITROËN

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83	
2 CV 6 CT	-	-	-	260	200	150	110	80	
Dyane 6	-	-	-	-	-	130	90	70	
Mehari 4 p	-	-	-	290	230	190	140	100	
LNA	-	-	-	-	160	130	110	90	
LNA 11 E y RE	-	-	-	-	200	150	130	110	
AX 11 RE	710	610	520	-	-	-	-	-	
AX 11 RE 5 p	750	640	-	-	-	-	-	-	
AX TRE	760	650	580	490	-	-	-	-	
AX TRE 5 p	800	680	580	-	-	-	-	-	
AX 14 TRS	820	700	630	540	-	-	-	-	
AX 14 TRS 5 p	860	740	630	-	-	-	-	-	
AX 14 T2S	880	750	680	580	-	-	-	-	
AX 14 T2S 5 p	920	790	670	-	-	-	-	-	
AX GT	960	820	740	630	-	-	-	-	
AX GT 5 p	980	830	-	-	-	-	-	-	
AX 14 RD	700	600	-	-	-	-	-	-	
AX 14 RD 5 p	730	620	-	-	-	-	-	-	
AX TRD	740	630	-	-	-	-	-	-	
AX TRD 5 p	770	650	-	-	-	-	-	-	
Visa II Club y ES	-	-	-	350	260	210	180	140	
Visa II Super E y X	-	-	-	-	370	280	220	180	140
Visa GT	-	-	-	-	440	330	260	210	180
Visa 11 E	-	-	-	-	370	270	210	190	150
Visa 11 RE	-	-	-	-	390	300	220	200	170
Visa Challenger	-	-	-	-	430	310	260	-	-
Visa 14 TRS y Stylo	-	-	-	-	500	380	320	-	-
Visa GTi	-	-	-	-	850	730	580	490	-
Visa 17 D y Challenger	-	-	-	580	470	340	290	-	-
Visa 17 RD y Stylo	-	-	-	620	500	360	310	-	-
GSA 1300 Special y Club	-	-	-	-	-	190	140	100	-
GSA Palas	-	-	-	-	-	210	170	120	-
GSA Break Special	-	-	-	-	-	180	120	80	-
GSA X1	-	-	-	-	290	250	190	170	-
GSA X3	-	-	-	-	230	200	150	110	-
BX	-	-	720	610	430	350	300	-	-
BX 14 E, RE	960	810	740	630	450	360	250	220	-
BX Leader T	960	810	740	630	450	360	250	220	-
BX 14 TRE y TGE	1030	870	790	670	570	-	-	-	-
BX 16 RS	-	-	-	-	500	400	310	260	-
BX 16 TS	1060	900	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 TGS	1140	970	-	-	-	-	-	-	-
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	980	830	590	480	360	300	-
BX 19 TGS	1210	1030	-	-	-	-	-	-	-
BX 19 TRSGT y Athena	1330	1120	1020	870	740	-	-	-	-
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	-	-	-	-	-
BX 19 GTI 16 V	1920	1620	1380	-	-	-	-	-	-
BX 19 TRS Break	1490	1260	1140	970	820	-	-	-	-
BX D	1110	950	850	720	530	-	-	-	-
BX 19 D y RD	1180	1010	910	770	560	410	300	250	-
BX 19 TRD	1250	1080	960	800	580	440	330	280	-
BX 19 TRD Turbo	1450	1230	1040	-	-	-	-	-	-
BX 19 RD Break	1330	1130	1020	860	730	-	-	-	-
CX 20 y Reflex	-	-	-	-	-	240	190	140	-
CX 22 TRS	1300	1100	920	700	510	380	-	-	-
CX 2400 GTi	-	-	-	-	-	350	270	180	150

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83	
CX 25 GTi	-	-	1190	910	670	510	410	-	-
CX 25 GTi Turbo 2	2400	2040	1840	1450	920	780	-	-	-
CX Prestige Turbo	2740	2340	2100	1710	1370	-	-	-	-
CX 25 D y RD									

Precios coches usados

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
280 E.....	---	---	---	---	---	1280	1020	---
280 CE.....	---	---	---	---	---	1790	1540	1230
280 TE.....	---	---	---	---	---	1670	1400	1140
300 E.....	4420	3830	3360	2950	2650	2360	---	---
300 E 4 Mafe.....	5590	4840	4250	3720	3350	---	---	---
300 CE.....	5290	4580	4020	3520	---	---	---	---
300 TE.....	4870	4220	3700	3240	2920	---	---	---
260 SE.....	4400	3770	3140	2830	2510	2200	1890	1570
280 S.....	---	---	---	---	---	1450	1150	900
280 SE.....	---	---	---	---	---	1900	1650	1400
280 SEL.....	---	---	---	---	---	2080	1800	1550
300 SE.....	4720	4040	3370	3030	2700	---	---	---
300 SEL.....	5080	4350	3630	3260	2900	---	---	---
380 SE.....	---	---	---	---	---	2400	2050	1710
380 SEL.....	---	---	---	---	---	2550	2250	1900
420 SE.....	5730	4910	4090	3680	3280	---	---	---
420 SEL.....	6140	5260	4380	3940	3510	---	---	---
500 SE.....	6190	5310	4420	3980	3540	3100	2650	2210
500 SEL.....	6780	5810	4840	4360	3880	3390	2910	2420
560 SEL.....	9550	8190	6820	6140	5460	---	---	---
280 SL.....	---	---	---	---	---	2880	2520	2110
300 SL.....	6500	6200	5800	5080	4320	---	---	---
380 SL.....	---	---	---	---	---	3610	3150	2680
380 SEC.....	---	---	---	---	---	2760	2200	1680
420 SL.....	---	---	---	---	---	6400	5500	4680
420 SEC.....	7660	6570	5470	4930	4380	---	---	---
500 SL.....	---	---	---	---	---	7050	6080	4600
500 SEC.....	8120	6960	5800	5220	4640	4080	3480	2900
560 SE.....	9140	7830	---	---	---	---	---	---
560 SEC.....	10580	9070	---	---	---	---	---	---

OPEL

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Corsa City 1.0 3p.....	670	570	510	430	340	---	---	---
Corsa Swing 1.0 3p.....	720	620	560	480	---	---	---	---
Corsa Base, Luxus LS 1.0 3p.....	---	---	---	---	310	230	190	150
Corsa Swing 1.2 3p.....	790	670	610	520	---	---	---	---
Corsa B-Luxus LS 1.2 3p.....	---	---	---	---	350	270	220	180
Corsa TR 1.2 2p.....	---	---	---	---	250	200	160	---
Corsa Swing 1.2 4p.....	850	720	650	550	---	---	---	---
Corsa Swing 1.2 5p.....	820	700	630	540	---	---	---	---
Corsa Berlina LS 1.2 3p.....	---	---	---	---	300	240	190	---
Corsa GL 1.2 3p.....	840	720	650	550	---	---	---	---
Corsa GL 1.2 4p.....	890	760	690	590	---	---	---	---
Corsa GL 1.2 5p.....	870	740	670	570	---	---	---	---
Corsa TR 1.3 2p.....	---	---	---	---	270	220	180	---
Corsa B-Luxus LS 1.3 3p.....	---	---	---	---	390	310	250	200
Corsa GL 1.3 3p.....	870	750	670	570	---	---	---	---
Corsa GL 1.3 4p.....	920	790	710	600	---	---	---	---
Corsa GL 1.3 5p.....	900	770	690	590	---	---	---	---
Corsa SR y GT 1.3.....	880	760	680	570	430	370	290	250
Corsa Swing 1.5 D 3p.....	750	640	580	490	---	---	---	---
Corsa Swing 1.5 TD 3p.....	820	700	600	---	---	---	---	---
Corsa Swing 1.5 D 4p.....	800	680	620	530	---	---	---	---

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Corsa Swing 1.5 TD 4p.....	870	740	630	---	---	---	---	---
Corsa Swing 1.5 D 5p.....	780	660	600	510	---	---	---	---
Corsa Swing 1.5 TD 5p.....	850	720	610	---	---	---	---	---
Corsa GSI 1.6 SE.....	1070	920	780	---	---	---	---	---
Kadett Top 1.6 3p.....	---	---	830	---	---	---	---	---
Kadett 1.6 GT 3p.....	1170	1010	---	---	---	---	---	---
Kadett 1.6 GSI 3p.....	---	---	---	650	550	470	---	---
Kadett 1.8 GT 3p.....	1240	1060	---	---	---	---	---	---
Kadett 2.0 GSI 3p.....	1480	1250	1130	1000	---	---	---	---
Kadett 2.0 GSI 16v 3p.....	1720	1470	1320	1180	---	---	---	---
Kadett LS 1.3 S 4p.....	970	820	740	630	500	---	---	---
Kadett City 1.3 S 5p.....	910	770	---	---	---	---	---	---
Kadett LS 1.6 S4p y 5p.....	1120	960	860	770	600	---	---	---
Kadett GL 1.6 S 4p.....	1190	1020	920	820	660	---	---	---
Kadett GL 1.6 S 5p.....	1170	1000	900	800	650	---	---	---
Kadett GT 1.8 i 4p.....	1320	1130	1020	910	740	---	---	---
Kadett GSI 2.0 i 5p.....	1520	1300	1170	1040	840	---	---	---
Kadett LS 1.5 TD 4p.....	1100	930	840	710	---	---	---	---
Kadett LS 1.7 D 4p.....	990	840	---	---	---	---	---	---
Kadett LS 1.5 TD 5p.....	1090	920	830	740	---	---	---	---
Kadett City 1.7 D 5p.....	940	800	---	---	---	---	---	---
Kadett LS 1.7 D 5p.....	960	820	---	---	---	---	---	---
Kadett LS 1.6 D.....	---	---	840	720	580	---	---	---
Kadett Caravan LS 1.6S.....	1200	1030	920	820	---	---	---	---
Kadett Caravan LS 1.5TD.....	1180	1000	910	810	---	---	---	---
Kadett Caravan LS 1.7 D.....	1160	1000	910	810	---	---	---	---
Kadett 1300 S.....	---	---	---	---	---	370	300	---
Kadett 1600 SR.....	---	---	---	---	---	460	380	---
Kadett GTE.....	---	---	---	---	---	480	410	---
Ascona 1.600 S.....	---	650	490	420	330	280	220	---
Ascona 1.800 E.....	---	---	520	460	390	320	---	---
Ascona GT 1.8i 2p.....	---	---	590	500	---	---	---	---
Ascona GLS 2.0 i 4p.....	---	---	880	750	---	---	---	---
Ascona GLS 2.0 i 5p.....	---	---	910	770	---	---	---	---
Ascona GT 2.0 i 2p.....	---	---	830	700	---	---	---	---
Ascona GT 2.0 i 5p.....	---	---	880	750	---	---	---	---
Ascona D Berlina.....	---	---	---	440	360	310	250	---
Ascona LS 1.6 D.....	---	---	810	690	---	---	---	---
Manta Coupé GT/E.....	---	---	---	---	410	340	---	---
Manta Coupé 200.....	---	1050	860	670	570	480	---	---
Rekord Berlina 2.0 E.....	---	---	---	---	430	310	260	---
Rekord CD 2.2i.....	---	---	---	650	560	---	---	---
Rekord Berlina D.....	---	---	---	440	340	230	200	---
Rekord CD 2.3 D Turbo.....	---	---	---	660	560	---	---	---
Vectra GL 1.6 S 4p.....	1270	1070	---	---	---	---	---	---
Vectra GL 1.7 D 4p.....	1260	1070	---	---	---	---	---	---
Vectra GL 4x4 2.0 i 4p.....	1980	1680	---	---	---	---	---	---
Vectra GLS 2.0 i 4p.....	1510	1280	---	---	---	---	---	---
Vectra CD 2.0 i 4p.....	1720	1460	---	---	---	---	---	---
Vectra GT 2.0 i 4p.....	1660	1400	---	---	---	---	---	---
Vectra 2000 2.0 i 4p.....	2200	1860	---	---	---	---	---	---
Vectra GL 1.6 S 5p.....	1320	1120	---	---	---	---	---	---
Vectra GL 1.7 D 5p.....	1310	1110	---	---	---	---	---	---
Vectra GLS 2.0 i 5p.....	1570	1330	---	---	---	---	---	---
Vectra CD 2.0 i 5p.....	1780	1500	---	---	---	---	---	---
Vectra GT 2.0 i 5p.....	1710	1450	---	---	---	---	---	---
Omega GL 2.0 i.....	1530	1290	1180	1000	---	---	---	---
Omega GL 2.3 TD.....	1580	1350	1210	1030	---	---	---	---

PEUGEOT

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
205 Junior 3p.....	690	650	---	---	---	---	---	---
205 XL.....	710	630	580	490	380	320	---	---
205 XR.....	870	780	720	610	470	400	---	---
205 Rallye.....	940	800	---	---	---	---	---	---
205 GTX.....	980	880	810	690	550	---	---	---
205 GTI.....	1250	1120	970	830	640	540	---	---
205 Automatico.....	950	850	770	650	---	---	---	---
205 Junior.....	730	620	---	---	---	---	---	---
205 GL.....	750	670	620	530	380	290	250	---
205 GR.....	840	760	700	600	460	350	300	---
205 SR.....	910	820	750	640	490	420	360	---
205 GT.....	940	840	770	660	510	430	360	---
205 XLD.....	810	720	670	570	430	360	---	---
205 XRD.....	910	820	740	630	---	---	---	---
205 GLD.....	840	760	700	600	460	390	---	---
205 GRD.....	890	800	720	610	---	---	---	---
205 SRD.....	950	850	780	670	510	430	---	---
205 Cabriolet CJ.....	1370	1180	1060	900	---	---	---	---
205 Cabriolet CTI.....	1800	1550	1400	1190	---	---	---	---
309 GL Profil.....	920	830	750	640	---	---	---	---
309 GR.....	1000	900	810	690	---	---	---	---
309 Automatico.....	1070	910	---	---	---	---	---	---
309 SR.....	1100	960	900	760	---	---	---	---
309 GT.....	1190	1060	950	810	---	---	---	---
309 GTX.....	1290	1100	---	---	---	---	---	---
309 GTI.....	1370	1230	1110	940	---	---	---	---
309 GLD.....	980	830	740	630	---	---	---	---
309 SRD.....	1100	930	840	710	---	---	---	---
405 GL.....	1280	1150	980	---	---	---	---	---
405 GR.....	1410	1260	1070	---	---	---	---	---
405 GR 4x4.....	1740	1480	---	---	---	---	---	---
405 SRI.....	1590	1430	1210	---	---	---	---	---
405 SRI Autom.....	1580	1340	---	---	---	---	---	---
405 MI 16.....	2200	1910	1620	---	---	---	---	---
405 GLD.....	1240	1050	---	---	---	---	---	---
405 GRD DT.....	1420	1210	---	---	---	---	---	---
405 SR DT.....	1600	1360	---	---	---	---	---	---
405 GR Break.....	1460	1240	---	---	---	---	---	---

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
405 GR DT Break.....	1500	1270	---	---	---	---	---	---
504 Familiar.....	---	---	---	---	---	270	190	---
504 Familiar Diesel.....	---	---	---	---	---	310	260	---
505 GL.....	---	590	440	310	250	210	180	---
505 GR.....	---	---	---	360	290	210	170	---
505 Covadonga y SR.....	---	670	510	380	290	220	170	---
505 STI y GTI.....	---	840	640	450	340	260	210	---
505 GTI A.....	---	930	790	---	---	---	---	---
505 V6.....	---	1180	1000	---	---	---	---	---
505 V6A.....	---	1180	1000	---	---	---	---	---
505 GLD.....	---	790	630	480	410	---	---	---
505 GRD y SRD.....	---	---	---	320	250	190	---	---
505 GR DT.....	---	---	---	430	360	310	---	---
505 SR DT.....	---	970	790	560	450	350	290	---
505 GT DT.....	---	---	---	560	450	350	290	---
505 GTD Intercooler.....	---	1250	1060	---	---	---	---	---
505 GTD Intercooler Aut.....	---	1250	1060	---	---	---	---	

Valderribas Motor S. A.

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

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

FINANCIACION VW CREDIT
 AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

Alfa Romeo

AUTO PEREZ del SCR
 Concesionario Oficial de Alfa Romeo
Guinda de la semana
POLO COUPE M-JW
 año 89, bastantes extras, 850.000 ptas.
 6 meses garantía
 Tels.: 690 40 89-690 60 21

AUTOMASER

Nissan Primera G.T., a estrenar (0 km)	3.375.000
Mercedes 300 E, full equip, 88	3.400.000
Mercedes 350, 2 capotas	2.500.000
Toyota Supra Targa, 88	3.700.000
Opel Kadett GSI 2.0i serie limitada, 90	1.900.000
Opel Kadett GSI 2.0, 88	1.300.000
Opel Vectra CD 2.0i, 90	1.700.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana
 Cardenal Silíceo, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

KARTS lo tenemos todo, nuevos y usados. Masalles. Tel. (93) 692 18 24.
PORSCHE 911 2.7 SC, gris metalizado, motor nuevo, perfecto estado. 3.250.000 ptas. Robriaulto. Orense, 30.

PARTICULAR vende Toyota Supra, B-U, 3 años. Precio: 3.100.000 ptas. Tel. (93) 331 95 95. Sr. Viusá. Horas oficina.

FIAT Balilla, Fiat Topolino, Riley ELF, impecables, documentados vendo. Tel. (927) 22 09 52/22 45 00/29 00 40.

AUDI 90, blanco, 1988, magnífico, A.A., ABS Proconten, alarma, Pioneer Multi CD, 240 vatios, mando a distancia, suspensión Bilstein Sport rebajada, siempre en garaje. 2.400.000 ptas., particular. Tel. 739 21 00.

RENAULT 9 Spring, M-H, 40.000 km, varios extras, para caprichoso, mejor que nuevo. Tel. 541 90 38. Sólo tardes.

BMW 530 I, por ausencia al extranjero. Impecable, 55.000 km, full equip, particular. Tel. 650 42 90.

PORSCHE 911 SC, rojo, año 85, aire, techo BBS, cuero, 84.000 km. Tel. (968) 21 14 36.

¡BENEFICIESE! Nueva bajada de aranceles, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos,

direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción, apartado 375, 30500, Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Oficina Fax: (968) 64 11 78. Seriead absoluta.

SEAT Ibiza 1.2 GLX, 3 puertas, techo solar, negro, año 87. 500.000 ptas. Teléfono (96) 566 54 35.

OPEL Kadett 1.6 GL, 5 p., M-JU, aire acondicionado. Facilidades, garantía 12 meses. Precio interesante. Tel. 255 86 21/22.

VOLKSWAGEN escarabajos, varios modelos, todos revisados, preciosos, diferentes colores y tapicería. Desde 500.000 ptas. Garantizados. Azcona, 62. Teléfono 255 86 21/22.

ALFA Romeo 33, 105 CV, llantas, precioso, blanco. Pocos kilómetros y perfecto estado. Garantía. Tel. 255 86 21/22.

VOLKSWAGEN Escarabajo Cabrio 1303 LS. 1.650.000 ptas. Azcona, 62.

PROCEDENTE de sorteo, Peugeot 205 Cabrio a estrenar. 1.750.000 ptas. Facilidades, C.A.N.S.A. Azcona, 62.

BMW M-3, rojo, cuero, aire, techo, etc., español, impresionante estado, aceptamos cambio, precio convenir. Azcona, 62.

VOLKSWAGEN Golf CL 1.800, blanco.

F. TOME S.A. Volkswagen Golf GTI 16V, aire acondicionado, garantía 18 meses. 1.600.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Audi 80 Quattro, año 84, con garantía 12 meses. 975.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. Tomé

Concesionario



«VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO»
 GARANTIA TOTAL ESCRITA

Ctra. Barcelona, km 12,500

Tel.: 747 82 00

F. TOME S.A. Citroën BX GT, año 85, garantizado. 575.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Ford Granada 2.8 «automático» M-FD por 450.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Opel Corsa, año 1989, con garantía de un año, por sólo 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Citroën AX 14 T2S, año 87, garantía 12 meses. 675.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

635 CSI, impresionante, cuero, Recaro, llantas superanchas, etc. Azcona, 62. Tel. 255 86 21.

F. TOME S.A. Mercedes 300 D, full equip, perfecto con garantía 12 meses. 3.300.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Volkswagen Classic D, año 88, 12 meses de garantía. 675.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

¡ATENCIÓN! Sección náutica de C.A.N.S.A. Azcona, 62. Cambiamos: coche barco, barco coche, coche moto, moto barco, etc., ofertas lanzamiento mes de junio y julio. Tel. 255 86 21/256 17 17.
IBIZA 1.5 GL, bien cuidado, M-H. 560.000 ptas.
SPRINT 1.7 QV, aire, llantas, 1988, 50.000 km, garantía 12 meses. 1.000.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.
CARAVANA, 4 plazas, 160.000. Tel. (93) 849 40 97.
FERRARI Mondial, perfecto estado, 60.000 km, metalizado, 6.000.000. Tel. 564 35 38.
BMW 850i y Z1, vendo nuevos a matricular oportunidad en precios. Tel. (943) 21 69 85.

CONCESIONARIO la vende: Delta Integrale 16V, preparación Nocentini, 294 CV, sin carreras. Tel. (974) 21 07 50.
SE VENDE Audi Quattro blanco, todos los extras en garantía. Tel. 421 01 87.
FIAT Balilla, Fiat Topolino, Riley Elf, impecables, documentados. (927) 22 09 52 - 22 45 00 29 00 40.

ALFA 33 Boxer 4C, 825.000, M-HF. (91) 331 48 48.
VOLKSWAGEN Polo Classic 1.3, 1987, techo, 590.000. Tel. (91) 570 11 18.

VOLKSWAGEN Escarabajo descapotable, 1979, impresionante, C.A.N.S.A. Azcona, 62. Tel. 255 86 21.

LANCIA Y 10 turbo, llantas, metalizado. 650.000 ptas.

ALFA 33 Boxer 4C, 825.000, M-HF. (91) 331 48 48.

VOLKSWAGEN Polo Classic 1.3, 1987, techo, 590.000. Tel. (91) 570 11 18.

VOLKSWAGEN Polo Classic 1.3, 1987, techo, 590.000. Tel. (91) 570 11 18.

VOLKSWAGEN Polo Classic 1.3, 1987, techo, 590.000. Tel. (91) 570 11 18.



RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

PORTABICICLETAS «UNIVERSAL» PARA LA PARTE POSTERIOR DE VEHICULOS
 - Adaptable a todo tipo de vehículos. - Util para la mayoría de las bicicletas. - Capacidad para tres bicicletas. - Montaje y desmontaje rápido, sin herramientas. - Plegado fácil para guardar en el maletero.
 PVP (incluido IVA 9.950 ptas. envío por correo más gastos)

TEL: 475 47 93
 FAX: 476 90 77



CAR AUDIO

PIONEER - CLARION - ALPINE - BLAUPUNKT
 SONY - IBL - JENSEN

● **TELEFONIA MOVIL**

MOTOROLA - NEC - INDELEC - ERICSON

● **ALARMAS**

GEMINI PROFESIONAL



(abierto sábados y festivos)

GRUPO LAMINAUTO

CENTRAL: Avda. POLVORANCA, S/N. ALCORCON
 643 18 30

MAJADAHONDA 6381751	MOSTOLES 6170316	LEGANES 6941629	VILLAVICIOSA DE ODON 6164675	PLASENCIA (92) 7420733	BENIDORM (96) 5855962
------------------------	---------------------	--------------------	---------------------------------	---------------------------	--------------------------

KITS AERODINAMICOS • ACCESORIOS

LUNAS DEL AUTOMOVIL • ENGANCHES Y REMOLQUES

YAWDAT 1991

DITECNICA

- ✓ Equipo opcional ✓ Aire acondicionado ✓ ABS ✓ Elevator eléctrico
- ✓ Equipo de música ✓ Llantas especiales ✓ Cuero
- ✓ Asientos eléctricos ✓ Cabrestante eléctrico ✓ Enganche, etc.

EXPOSICION Y VENTA:
C/ Velazquez, 146
Tfnos.: 564 55 56
564 56 31

HORARIO TIENDA
Lunes a Viernes - 9 a 21h.
Ininterumpidamente
Sábados: Mañana / Tarde
Domingos: Mañana



4x4
JEEP CHEROKEE
JEEP WRANGLER



TALLERES:
C/ Huertas de Abajo, s/n.
Paracuellos (Madrid)
Tel.: (91) 658 11.97 Fax: (91) 658 13 60

- ✓ Motor 2,5 litros inyección ✓ Servodirección
- ✓ Descapotable/Techo lona ✓ Descapotable/Techo duro, etc.

TALLERES EMILIO ARENAS, S.A.

Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpdo.
Tel.: 575 18 38 - 575 12 17. 28801 MADRID.

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIO ORIGINAL
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS



TREMA OSNUR, S.A.

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 !

NUEVOS TELEFONOS ERICSSON 900

- NO LIMITE SU NEGOCIO AL DESPACHO, Y
- OPERE DESDE CUALQUIER LUGAR
- CUANDO VD. COMIENZA UNA GESTION, OTROS YA LA HAN TERMINADO

- SIN INSTALACION
- SIN INTERFERENCIAS
- LINEA INMEDIATA

DESDE 191.000 PTAS. SIN IVA

Kits Menos libres desde 43.000 ptas. (inc. montaje e iva) sólo para Hot Line 450.

Miguel Aracil 66 P. de Gracia n.º 7, 4.º 1.º
Tel. 373 84 56/82 56 Tel. 301 35 35/36 76
Fax: 373 84 56 Fax: 318 34 23
28035 Madrid 08007 Barcelona

INSTAL AUTO



DISTRIBUIDORES OFICIALES

Hotline

RENAULT 9 Spring, MHD, 40.000 km, varios extras, para caprichoso, mejor que de nuevo. 541 90 37. Sólo tardes.
PEUGEOT 205 SR, 5 puertas, 1985, 550.000. (91) 570 10 96.
SUPER 5 GT Copa Turbo, 690.000, llantas. (91) 331 48 48.

MERCEDES 190 2.6, particular, M-HV, 38.000 km, impecable, full equipo, 3.150.000 pesetas. Tel. 759 50 40.
KARTS lo tenemos todo, nuevos y usados. Masalles. Tel. (93) 692 18 24.
BX 16 TRS, aire acondicionado, M-HC, 850.000. (91) 570 15 15.

ROLLS Royce Limousine, sólo para auténticos millonarios, admito como parte Mercedes 560 o BMW 750, oferta. (91) 612 78 43. Srta. Mayte, mañanas.
PARTICULAR 300 CE, 89, todo equipo, un propietario, 6 millones. 578 07 95

¡ANUNCIENSE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 8.500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 268 00 69.

Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S.A.

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

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



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 consútenos.

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 Ibiza 1.5 GLX	88	43.000	780.000	Citroën AX 11	90	10.000	745.000
Fiat Uno 45 S	90	10.000	790.000	Citroën AX GT	88	31.000	950.000
Fiat Uno Turbo IE	90	13.000	1.250.000	Citroën AX GT	90	16.000	990.000
Saab 9000 I 16V FE Cuero	88	38.000	2.550.000	Citroën BX GTI 16V, ABS, F.E.	89	21.000	1.975.000
Renault 5 GTS	87	41.000	725.000	Ford Fiesta 1.1 CLX 5p	90	12.000	955.000
Renault 5 GTL 5p	88	25.000	775.000	Ford Fiesta 1.4 CLX	90	10.000	990.000
Renault 5 Oursie	90	12.000	825.000	Ford Fiesta 1.6 S	91	1.000	1.325.000
Renault 5 GT Turbo	87	32.000	1.050.000	Ford Fiesta XR2	85	45.000	690.000
Renault 18 Turbo	83	41.000	725.000	Ford Fiesta XR2i	90	17.000	1.375.000
Renault 19 GTS	89	27.000	1.100.000	Ford Escort 1.6 Mark II	90	10.000	1.150.000
Renault 19 TSE AA	89	21.000	1.350.000	Ford Escort 1.6 GT 2p	90	14.000	1.175.000
Renault 21 TXE AA	88	32.000	1.440.000	Ford Escort 1.6 Ghia	87	39.000	940.000
Renault 21 GTS Nevada	89	27.000	1.550.000	Ford Escort 1.6 Ghia	90	10.000	1.225.000
Renault 21 GTS Nevada AA	90	12.000	1.775.000	Ford Escort Country 1.6 CL	90	16.000	1.250.000
Renault 21 TXE Nevada AA 3F	88	30.000	1.890.000	Ford Orion 1.6i Ghia	89	27.000	1.175.000
Opel Corsa 1.2	86	38.000	625.000	Ford Orion 1.6 D Turbo	89	25.000	1.330.000
Opel Corsa City	88	27.000	590.000	Ford Orion 1.6 D	90	14.000	1.325.000
Opel Corsa 1.2 S Don Algodón	89	10.000	825.000	Ford Sierra 2.0i S	88	40.000	890.000
Opel Corsa 1.2 S	91	11.000	825.000	Ford Sierra 2.0i S F.E.	89	35.000	1.975.000
Opel Corsa 1.2 S Techo	90	7.000	945.000	Ford Sierra 2.0i F.E. Techo	88	27.000	1.790.000
Opel Corsa 1.3 GT	88	29.000	875.000	Ford Sierra 2.0i Ghia F.E.	90	15.000	2.150.000
Opel Corsa 1.3 GT Techo EE CC	86	37.000	725.000	Ford Sierra 2.0i Aut. AA	87	40.000	1.350.000
Opel Corsa 1.6 GSI AA	89	20.000	1.275.000	Ford Sierra 2.0i Fam. AA	89	26.000	1.750.000
Opel Kadett TOP	88	26.000	1.150.000	Alfa Romeo Giulietta 2.0 AA	86	60.000	795.000
Opel Kadett GSI	87	35.000	1.375.000	Alfa Romeo Sprint 1.5	84	72.000	690.000
Opel Vectra GT AA DA Techo	89	25.000	1.975.000	Alfa Romeo 33 Red	90	16.000	1.375.000

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
Contacta Sres. Mera Echavarría Corpas
Martinez Peñacoba



**UNA OCASION
DE AMIGO.**

Estamos donde siempre.
Pº de la Castellana, 278. Tel.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S. A.

ABIERTO SABADOS
Y DOMINGOS

RADAR DETECTOR RD-SCANNER 9



• Cuenta recibidos incluido S.M.V. en horas.
• 3 Frecuencias simultáneas españolas y europeas.
• Fácil instalación al accionador.
• Totalmente indetectable.
KAPPA MICRO SYSTEM.
C/ Zabalaeta, 2 - San Sebastián.
INFORMACION Y VENTA:
(943) 83 54 30 - 27 67 07

GOLF GTI, año 89, rojo, techo, 1.400.000. Tel. 534 21 33 / 533 51 97.
JEEP Cherokee, como nuevo, Limited. Tel. 534 21 33 / 533 51 97.
FORD Fiesta XR2, rojo, impecable, techo, radio, alarma, garantía, 60.000 km. M-GF. Teléfono 413 70 53.

205 GR, 5 puertas, 1987. 725.000. (91) 570 83 82.
PARTICULAR Jeep Cherokee LTD 89, 3.000.000. 577 18 63.
SE VENDE Audi Quattro, blanco, todos los extras en garantía. Tel. 421 01 87.

PEUGEOT 205 1.9, GTI, B-LT, 16.000 km (por utilizar coche de empresa), siempre garaje, 1.550.000 ptas. Tel. 841 70 06. 20 a 23 horas.
PEUGEOT 405 MI 16, B-JZ, 57.000 km, plateado, equipo Pioneer, alarma, seguro, 2.250.000 ptas. Tel. (93) 204 23 69 347 60 81.

VISITENOS Y SE SORPRENDERA -LOS TENEMOS EN STOCK-



NUEVO MODELO 91-RENEGADE 180 CV- DISPONIBLES - TECHO LONA HARTOP- COLORES: ROJO, BLANCO, NEGRO.



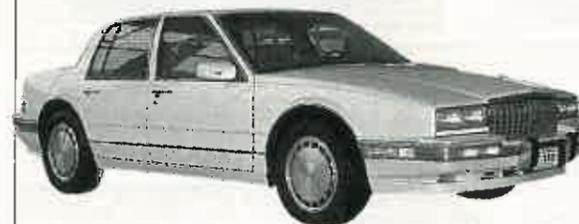
NUEVO MODELO 91-LIMITED 190 CV- ABS DISPONIBLE EN TODOS LOS COLORES.



NUEVO MODELO CORVETTE 91 CABRIO



NUEVO MODELO CORVETTE 91 COUPE Y ZRI DISPONIBLE EN TODOS LOS COLORES.



NUEVO MODELO 91 SEVILLE Y STS 4.9



NUEVO MODELO 91 FLEETWOOD 4.9

LA MAS AMPLIA GAMA DE VEHICULOS DE IMPORTACION

ADEMAS DISPONIBLES AUTOMOVILES EUROPEOS Y JAPONESES.



POLIGONO IND. AIMAYR C-3
SAN MARTIN DE LA VEGA MADRID
TF: 6 91 30 47 / 6 91 34 47 / 6 91 56 86
CTRA. ANDALUCIA KM. 20 DESVIO S.M. VEGA KM 5

ENTREGA INMEDIATA DE BMW 850 I Y MERCEDES 500 SL

● ECLIPSE 190 C.V. MOTOR 2.0 TURBO 16V
● ECLIPSE 190 C.V. MOTOR 2.0 TURBO 16V
TRACCION A LAS 4 RUEDAS.

MITSUBISHI
ECLIPSE

IMPORT-DIR S.A.



C/ Antonio Leyva, 23
28019 MADRID
Telef: 2 69 34 15 - 4 69 78 06
Fax: 4 69 22 70

LANCIA DELTA



UN CAMPEON DE SERIE

EQUIPAMIENTO DE SERIE:

- 1600 c.c.i.e. • 108 CV • Volante deportivo forrado en cuero y regulable en altura • Asiento posterior abatible.
- Faros antiniebla • Cierre centralizado de puertas
- Alzacristales eléctricos anteriores • Distintivos exteriores con los colores MARTINI RACING • Espejo retrovisor derecho • Cuentarrevoluciones • Reloj digital
- Llantas de aleación exclusivas • Asiento mixto tejido Alcántara®



SERIE ESPECIAL LIMITADA
PVP 1.690.000
IVA Y TRANSPORTE
INCLUIDO

Vagma, s. a.

Lancia-Concesionario

Talleres y Recambios:
Javier Ferrero, 3, 5 y 7
Teléfono: 413 70 13*
28002 Madrid

Exposición y Ventas:
López de Hoyos, 62
Teléfonos: 411 67 44-411 68 44

Avda. de los Toreros, 14
Teléfono: 245 72 02
28028 Madrid

PORSCHE 911 2.7 SC, gris metalizado, motor nuevo, perfecto estado, 3.250.000 ptas. Tel. 555 89 97 / 555 86 47. Robriauto, Orense, 30.

BMW 325i Cabrio, negro metalizado, cuero, beige, llantas de tres piezas, estéreo, cierre suspensión, M-Tech, alarma, lavafaros,

ABS, pocos kilómetros, incluye libro de mantenimiento, como nuevo, matrícula Zaragoza, precio: 3.000.000 ptas. Tel. (976) 53 61 17, oficina 21 52 61.

GTV 2.5, última serie Grand Prix, A.A. RC, llantas Braid. Tel. (93) 417 81 16.

FIAT Balilla, Fiat Topolino, Riley Elf, impecables, documentados, vendo. (927) 22 09 52 22 45 00 - 29 00 40.

LANCIA Delta Integrable, 88, 60.000 km, blanco, equipo música, perfecto estado, 2.200.000. Tel. (93) 454 18 65 (mañanas y noches).

PARTICULAR vende Toyota Supra, B-IV, 3 años, precio 3.100.000. Tel. (93) 331 95 95. Sr. Viusa, horas oficina.

VW Escarabajo Cabrio 1303 LS, 1.650.000 ptas. C/ Azcona, 62.

VW Escarabajo descapotable, 1979, impresionante, C.A.N.S.A. Azcona, 62.

TALLER «El Vivero» VW, Escarabajos descapotables o cerrados, diferentes colores y modelos desde 600.000 ptas. Badajoz. (924) 23 76 21 23 71 95.

VENDO Mercedes 300D, serie 124, siniestro total. **OPEL** Kadett 1.6 GL, 5p, M-JU, aire acondicionado, facilidades, garantía 12 meses, precio interesante. Tel. 255 86 21 / 22.

VW Escarabajos varios modelos, todos revisados, preciosos, diferentes colores y tapicería, desde 500.000 ptas. Garantizados. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21 / 22.

ALFA Romeo 33 105 CV, llantas, precioso, blanco, pocos kilómetros y perfecto estado, garantía. Tel. 255 86 21 / 22.

FORD Scorpio 2.4 GLI, aire, ABS, M-IV, azul, 60.000 km, ruedas nuevas. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21 / 22.

PROCEDENTE de sorteo Peugeot 205 Cabrio a estrenar. 1.750.000 ptas., facilidades. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

ATENCION: Sección náutica de C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62. Cambiamos: coche barco, barco coche, coche moto, moto barco, etc., ofertas lanzamiento mes de junio y julio. Tel. 255 86 21 y 256 17 17.

VW Escarabajo Cabrio 1.303 LS. 1.650.000 ptas. C/ Azcona, 62.

BBS® TECHNIK AUS DEM MOTORSPORT



AERODINÁMICA



DB-190



AUDI 80/90



BMW-5

NOVEDAD Spoiler trasero VW Golf II



LLANTA ref. TZ

25 ANIVERSARIO

MEDIDAS 14"-15"-16" desde 6" hasta 12"



NOVEDAD

TARGA RACING WHEELS

LLANTAS TARGA, S.A.

Molino, s/n - 08291 RIPOLLET (Barcelona)
Teléfono 691 53 01 - Fax 692 50 60

BMW M-3 rojo, cuero, aire, techo, etc., español, impresionante estado, aceptamos cambio, precio convenir.

LANCIA Dedra 2.0ie, total equipo, 6.000 km, M-LV, 2.300.000 ptas. total, superoportunidad. Azcona, 62. 255 86 21.

OPEL Kadett 1.6 GL 5P M-JU. Aire acondicionado. Facilidades. Garantía 12 meses. Precio interesante. Tel. 255 86 21/22.

ALFA Romeo 33 105 CV. Llantas, precioso, blanco, pocos kilómetros y perfecto estado. Garantía. Tel. 255 86 21/22.

MERCEDES 230 E, M-HJ, español, conducido chófer, automático, aire acondicionado, metalizado, 52.000 km. reales, libro de revisiones, garantía 12 meses. 2.750.000 ptas. C/ Azcona, 62.

VW Escarabajos varios modelos, todos revisados, preciosos, diferentes colores y tapicería. Desde 500.000 ptas. Garantizados. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

ALFA Romeo 75 Twin Spark 148 CV. Servodirección, aire acondicionado, M-JV, 1989. Impecable. Total 1.600.000 ptas. Garantía 12 meses. Facilidades. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

OPEL Senator 3.0 automático, año 88. Tel. 549 64 71.

FORD Scorpio 2.4 GLI. Aire, ABS, M-IV, azul, 60.000 km. Ruedas nuevas. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

PROCEDENTE de sorteo Peugeot 205 Cabrio a estrenar. 1.750.000 ptas. Facilidades. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

ATENCION: sección náutica de C.A.N.S.A. C/ Az-

cona, 62. Cambiamos: coche barco, barco coche, coche moto, moto barco, etc. Ofertas lanzamiento mes de junio y julio. Tel. 255 86 21/256 17 17.

BMW M-3 Rojo, cuero, aire, techo, etc. Español impresionante estado, aceptamos cambio, precio a convenir.

560 SEL absolutamente bien, muchos extras. Convenir precio. Verlo. C/ Azcona, 62.

LANCIA Delta 4WD 165 CV. Como nuevo. Extras. 1.400.000 ptas. Tel. 256 17 17.

VW Escarabajo descapotable 1979. Impresionante. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

C.A.N.S.A.



AUTOMOCION



VISÍTENOS, ENCONTRARÁ:

- OFERTAS AUTOMÓVILES NUEVOS.
- ESPECIALIDAD: VW, AUDI, BMW, MERCEDES.
- AUTOMÓVILES OCASIÓN REVISADOS, CON GARANTÍA.

NAUTICA



- OFERTAS TODAS MARCAS.
- SUZUKI, VENTAS Y SERVICIO.
- REMOLQUES: IMAP, SATÉLITE (TODO TIPO DE EMBARCACIONES Y MOTOS AGUA).
- OFERTAS ESPECIALES: NEUMÁTICAS, REGALO SEGURO.

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR

MADRID TELS. 255 86 21 256 86 22

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació Venda d'automobilis nous i d'ocasió

- Alfa Romeo ES SZ 30, nuevo
- BMW 850 i, nuevo
- Ferrari 328 TSi, nuevo
- Ferrari Testarossa, nuevo, ocasión
- Lamborghini Diablo, nuevo
- Mercedes 90 Evolución II, nuevo
- Mercedes 500 E, nuevo
- Mercedes 500 SL / 300 SL, 24V, nuevos
- Mercedes 600 SE, nuevos
- Porsche 964 Turbo, nuevo.

Tel.: 97381 25 4 59. Fax: 97381 61 9 14 (ANDORRA)



MOTOR 16 EN BICICLETA

La redacción de Motor 16 no ha podido resistirse a la fiebre de las bicicletas de montaña, y en un ataque de amor por la naturaleza, un nutrido grupo de redactores de esta casa se lanzó a la compra de 26 unidades del modelo Meta de Bianchi. La entrega de estas bicicletas se realizó en

MotoVespa y el acto fue presidido por el director de marketing de la empresa, Luis Azcue.

PREMIOS WYNN'S

La empresa PROQUIMETAL, distribuidora de la marca WYNN'S, ha realizado recientemente un sorteo entre empleados de gasolineras que

distribuyen e informan a los usuarios sobre los distintos productos de la marca, con el fin de premiar su positiva labor. Los premios entregados han sido un apartamento en Alicante, cuatro Fiat Uno 45, quince scooters Derbi DS-50 Start y numerosos equipos de vídeos, televisores y 1 Compact Disc.

SOCIEDAD HIPOTECARIA OCASO

INTEGRADA en el Grupo Asegurador OCASO, ha iniciado sus actividades una nueva sociedad de crédito hipotecario, CREDITER, creada para la atención a los clientes del Grupo Asegurador en la doble vertiente de créditos hipotecarios y captación de recursos financieros a través de depósitos a plazo, certificados de depósito y cuentas de ahorro. Con esta nueva sociedad se amplían las actividades ejercidas por el grupo OCASO.

¿NO SERA PREFERIBLE COMPETIR?

He sido y soy, desde hace no pocos años, admirador de todo tipo de artilugios mecánicos. Desde niño, me he dedicado a desmontar, para luego montar, todo aquello que ha caído en mis manos. Esta pasión por la desarticulación de objetos no tenía ni tiene otro fundamento que el deseo de conocer el «cacharro» en cuestión y conseguir una mejor utilización del mismo.

Pues bien, de entre todos los artilugios que he destripado, quizá la mayor pasión han despertado en mí han sido aquellos que, consumiendo gasolina o sucedáneos, son susceptibles de trasladarte de un punto A a un punto B. Cuanto menor fuera el tiempo de trasla-

mejor, si tenemos un hijo aficionado a pegarle duro al «cacharro», meterlo dentro de una máquina realmente segura e inscribirlo en una prueba organizada en la que el riesgo es ciertamente mínimo, en vez de negarle tal posibilidad y «conducirle» a situaciones de las que es fácil que no salga?

Adolfo Suárez Illana

MISTERIOS DEL MARKETING

Al primeros del mes de mayo, he adquirido un VW Passat de la nueva serie con motor 2.0i, modelo GL y ahora me doy cuenta de que he sido timado por el «Marketing» comercial de esa empresa de coches, porque después de haber esperado a que lanzaran el nuevo modelo casi seis meses, cuando fui a formalizar la compra al concesionario me dicen que el aire acondicionado es opcional por lo que hay que «retratar» con 262.000 pesetas. Pero lo que ya no está tan bien, es que al mes justo del lanzamiento, el serio fabricante lo ofrece ahora de serie y gratis.

Los cándidos e ingenuos compradores como yo, nos hemos quedado con la mala sensación de que no sólo nos han tomado el pelo, sino también las «pelas».

¿De qué se queja el sufrido fabricante? ¿Qué las ventas bajan?

Y más que bajarán por que con esa táctica depredadora de marketing comercial, los compradores no sólo podremos desconfiar de sus productos sino de su engañosa publicidad.

Alfredo López Barranquero
Marbella

FE DE ERRATAS

En el número 402 de MOTOR 16, en la sección «Cuentenos su caso», la carta publicada hacía mención a La Nueva Corporación. Mientras, por error, la foto ilustrativa correspondía al edificio de La Mutua Madrileña.



do entre ambos, mayor era la pasión por tal cacharro. Es decir, que desde muy niño he sido un «pirao» de los gordos por el mundo del motor y, muy especialmente, por su vertiente competitiva(...)

Nos dedicamos a comprar potentes coches a nuestros hijos para que realicen verdaderas locuaras en auténticos «rallies privados» -los famosos «piques»- y nos negamos a que participen en pruebas organizadas en las que se exigen unas medidas de seguridad que hacen de dichas competiciones deportivas lugares mucho más seguros que cualquier carretera normal abierta al tráfico(...)

El correr me ha enseñado a ser prudente fuera de las carreteras. (...) Por todo ello, ¿no será

Con FORMULA 1 todos los coches pueden usar gasolina sin plomo y ahorrar 3 Ptas. por litro

Ahora, con FORMULA 1, todos los coches de gasolina pueden usar gasolina sin plomo, que cuesta 3 Ptas./litro menos que la súper.

FORMULA 1 es un gran avance en aditivos para la gasolina, que sustituye al plomo y refuerza el índice de octano.

FORMULA 1 es un producto garantizado y experimentado en países de Europa, donde se viene utilizando la gasolina sin plomo durante años.

Además FORMULA 1 tiene otras ventajas:

- Limpia las válvulas.
- Aumenta la potencia de su motor.
- Reduce el consumo de gasolina.
- Mantiene limpio el carburador.
- Duplica la vida de las bujías y del tubo de escape.



Infórmese en su taller o garaje, o llamando a

ALAVA	945	27 34 76
ALICANTE	96	528 88 68
ANDALUCIA	958	63 26 41
ASTURIAS	985	14 50 98
CANARIAS	928	26 19 21
CANTABRIA	942	34 49 89
CATALUÑA	93	788 40 53
GALICIA	986	85 95 00
GUIPUZCOA	943	49 31 35
MADRID	91	672 83 29
	91	475 47 93
NAVARRA	948	22 77 75
VALENCIA	96	126 03 49
VALLADOLID	983	23 19 81
VIZCAYA	94	674 45 35

Ponga FORMULA 1 Saldrá ganando.

Se presenta en bote de 500 ml., suficiente para 400 l. de gasolina, y ahora, también en bote de 100 ml.

IMPORTADOR para España:

MULTICOM SA

Teléfonos (94) 424 24 51/52
Fax (94) 423 29 79

Motor 16

Suscribase 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.

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

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

Por el precio de 13.520 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 Nablejas, 39, 28037 Madrid

D _____ Dirección _____
Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tfno _____

Preco suscripción Motor 16

Portugal	14 378 ptas.	Aménca	21 216
España	13 520	Europa	16 848 ptas
		Resto del mundo	24 856





NUEVOS AMPLIFICADORES BLAUPUNKT

POTENCIA Y CALIDAD

NO es ningún secreto que para obtener un sonido de calidad se necesita una gran potencia. Para reproducir música fielmente y sin distorsiones es preciso disponer de elevadas reservas de potencia. La mayoría de los autorradios no disponen de esta cantidad de potencia y ésta debe proceder de un amplificador exterior.

Blaupunkt acaba de presentar cuatro nuevos modelos de amplificadores desde el sencillo BSA 60 con una potencia máxima de 2x30 vatios. Ascendiendo en la gama viene el BQA 120 con 4x30 vatios, a continuación el BSX 150 con una potencia máxima de 2x75 ó 1x150 vatios y por último el BQX 300 con 4x75, 2x150 ó 2x75 más 1x150. En total un cuarteto de amplificadores que contiene dos componentes para un sonido en cuatro canales, con dos aparatos fuentes de alimentación contados.

Añadamos todavía otros datos técnicos,

el BSA 60 tiene una respuesta de frecuencia de 10 a 50.000 Hz (3dB), la separación señal/ruido es de 90 dB, la atenuación de diafonía 60 dB, sin olvidar la sensibilidad de entrada ajustable, que se sitúa entre 0,3 y 2v. Estos datos sirven también para el BSA 120 aunque éste tiene potencia propia para generar sonido en cuatro canales.

Conviene recordar que estos aparatos no sirven para extraer mayor cantidad de sonido de su aparato, sino más bien para lograr una mayor calidad.

Los precios de estos nuevos amplificadores oscilan entre las 23.000 pesetas de la gama baja, mientras que el BSX 150 cuesta 40.000 y el BQX 300 puede adquirirse por 75.000 pesetas.

Además Blaupunkt suministra estos dos últimos con ángulos de montaje que permiten instalarlos, lo mismo en el piso que en una pared del maletero de nuestro vehículo.

PANASONIC

TELEFONO MOVIL

UNA de las marcas más prestigiosas en el terreno del autosonido como es Panasonic, presenta ahora como novedad el nuevo teléfono serie E, totalmente compatible con la nueva red de telefonía móvil ETACS (900 MHz). Este nuevo sistema ofrece un índice de calidad muy superior al actualmente existente.

Uno de los mayores logros de esta nueva serie E es su reducidísimo tamaño que además se acompaña de unas prestaciones bastante destacadas. Además a diferencia de otros modelos de teléfonos celulares no limita la potencia de salida cuando se emplea fuera del coche.

Entre sus principales características destaca la pantalla de visualización de cristal líquido con 30 caracteres, donde se muestra la intensidad de la señal, el nombre y el número del teléfono, así como un menú de funciones de muy sencilla interpretación. Asimismo cuenta este sistema con la posibilidad de utilizarlo sin descolgar el microteléfono utilizando el altavoz incorporado en el soporte.

Cuenta con una memoria donde se pueden grabar y recuperar los números desde 40 memorias diferentes.



Alarma ROJA!!



Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

Dotadas de un microprocesador que ofrece los máximos adelantos en fiabilidad y funciones, tales como: autoalimentación, telecomando por radiofrecuencia o por infrarrojos, alzacratales automáticos, radares volumétricos a ultrasones e infrarrojos, sensores de movimiento, bloqueo motor, etc.

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti



COMPUTER ALARM

RADIOVOX, S.A.

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

DAACIA®

4x4



El más polivalente

Importado por



Remark
Sociedad Anónima

Tel. (93) 680 06 88

VENTAJAS DE SERIE

- Motor de 1.397 c.c. gasolina
- Desbloqueador de ruedas
- Defensa frontal
- Enganche para remolque
- Suspensión independiente
- Carrocería autoportante
- 5 plazas y amplio maletero
- Faros antiniebla
- Limpiaparabrisas trasero

¡OLE TOLEDO!

UNA NUEVA ERA

¡OLE, TOLEDO!



EDOUARD SEIDLER

Esta semana Motor 16 ofrece a sus lectores un nuevo capítulo de este interesantísimo libro de Edouard Seidler en el que se analiza detalladamente la historia de Seat desde su creación con la colaboración de Fiat, hasta su posterior independencia. Por fin, la integración en el grupo Volkswagen y la gestación de la nueva era.

ESTUDIO Y CREACION

EN este capítulo se relata punto por punto todas las vicisitudes previas al desarrollo del Toledo. Su principal impulsor Goes, jefe de proyectos de Seat, decide contactar con Giugiaro para crear un proyecto que logre convencer a los hombres de Wolfsburg. Desde el principio y nada más conocer los primeros estudios, el proyecto contará con la aprobación de Karl Hahn, el gran jefe de VW. Sin embargo muchas fueron las dificultades a vencer, para lograr culminarlo en tan sólo tres años.

Capítulo IV: Nace el Toledo

El centro de estudios de Seat en Martorell cuenta con sólo 500 colaboradores ulteriormente aumentará a 700, y le harían falta más de 2.000 en períodos de punta, mientras que el de Wolfsburg tiene 6.600 personas. Por tanto, es evidente que el equipo de Goes no podrá realizar la nueva gama por sí solo. Bajo la autoridad directa de Fiala, y luego de su sucesor Ulrich Seiffert, Goes se desplaza a Wolfsburg al menos una semana de cada dos, permaneciendo allí no menos de dos días. Para ello, emplea el Mystere 20 que hace el puente aéreo tres veces por semana entre Barcelona y Brunswick, el aeropuerto más cercano a Wolfsburg. Allí, Goes obtiene toda la ayuda que pueda necesitar.

- No intentamos reinventar el automóvil, dice. Sólo quiero buscar los componentes que podríamos utilizar mejor, y ver cómo sería posible integrarlos eficazmente en nuestro proyectos.

Ligado por lazos de amistad a la mayoría de los responsables del centro de estudios, Goes se mantiene al corriente de las últimas novedades, aprovecha esta pieza, obtiene aquella colaboración. Podrá así aportar a Seat un tablero de a bordo que ha sido concebido en el centro de estilo avanzado de Dusseldorf para un nuevo Audi, pero que VW no utilizará. Goes encuentra terminado su diseño; ¿por qué no aplicarlo en el S3? aunque haya que adaptarlo (lo que, finalmente, será preciso).

El concurso que la casa-madre aporta así a su nueva filial española, reduce sin duda ciertos plazos de desarrollo. Ello permitirá realizar el futuro Toledo en 33 meses, en vez de los 48 ó 60 meses habituales. Esto, sin embargo, no basta, pues los germano-españoles de Barcelona y Martorell ponen cierto orgullo en concebir sin esta ayuda modelos diferentes, más mediterráneos y, si es posible, superiores a los que desarrollan sus colegas de la Baja Sajonia.

Ignorando aún que un día se integrarían en el grupo VW, los hombres de Barcelona han hecho desarrollar, sobre una base ampliada del Ibiza, un prototipo que, bajo el nombre de Mallorca, habría podido sustituir



Al principio Giugiaro tuerce el gesto, ¿cómo casar las exigencias germanas y latinas?

al Málaga a finales de 1989. Ha sido mostrado en 1984 al estado mayor de VW, que lo ha rechazado: el potencial, y sobre todo el futuro, de un modelo así, habrían sido demasiado limitados, y ya no puede ponerse en cuestión que Seat pertenece a la familia Volkswagen, pudiendo mostrarse más ambiciosa.

VW propone por su parte a Seat un prototipo de su concepción, basado en la plataforma del nuevo Passat. El vehículo resulta demasiado alejado de la gama Seat existente: sería excesivo el salto entre los Ibiza y Málaga españoles, y este modelo demasiado alto en la gama. Y además, Seat desea ceñirse a una estrategia que parece funcionar, la de situar sus propios coches a medio camino entre los segmentos de los rivales.

Será preciso, por tanto, que Seat desarrolle una nueva familia de coches y, para esto, que encuentre en el exterior las ayudas que compensarán la relativa debilidad de su propia oficina de estudios. ¿Dónde, si no, que en su viejo amigo Giugiaro, padre del primer Ibiza, y que ha diseñado también el Mallorca?

El estilista turinés prácticamente ya no tiene lazos con Fiat. Se siente feliz de colaborar de nuevo con Seat, tanto más cuanto que está en muy buenas relaciones con VW, para la que sigue trabajando. Sus maquetas regularmente se confrontan con las de los centros de estilo de Dusseldorf y Wolfsburg, en cuanto VW se propone concebir un nuevo modelo. Así, ha influido sensiblemente en la arquitectura del último Passat.

Goes visita a Giugiaro y le convence de trabajar con ellos en el proyecto S3, presentándole la plataforma sobre la que debe basarse el coche.

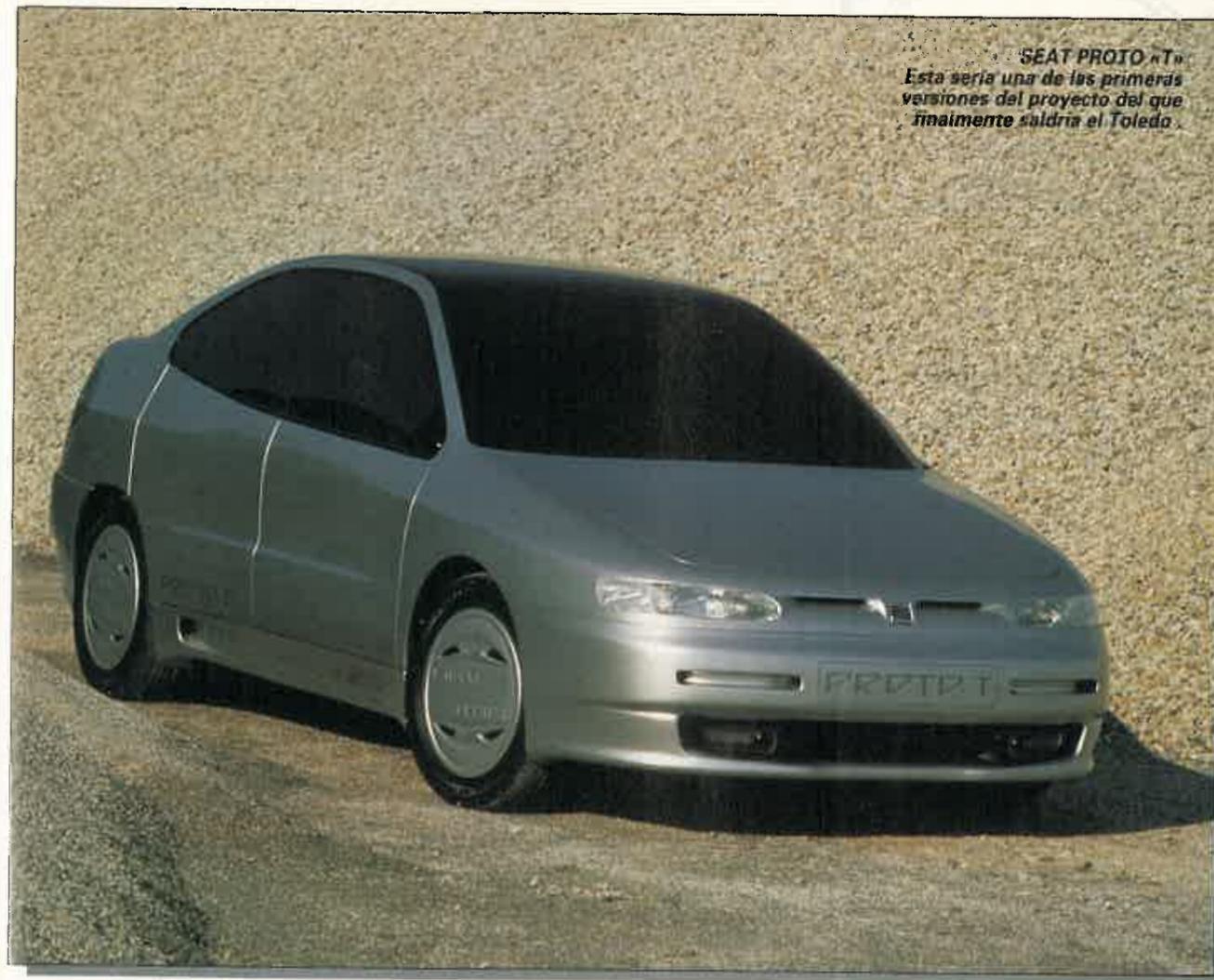
- Antes de cualquier otra cosa, le dice, nos haría falta algunos croquis de su concepción...

- No me gusta enseñar dibujos, dice Giugiaro. La mayoría de la gente no sabe interpretarlos. Déjeme más bien que le presente una maqueta.

- Es demasiado pronto, dice Goes. Necesito unos croquis para convencer a nuestros responsables. Dejando aparte la obligación que se le ha precisado de utilizar un cierto número de componentes existentes, el cuaderno de cargas que se le ha definido, no es riguroso. Casi nada escrito, sólo unas cuantas indicaciones, y sobre todo la definición de un «clima»:

- Queremos un coche joven, dinámico, de carácter latino, el coche más grande que sea posible poner sobre este chasis.

Son tres ese día en Giugiaro: Díaz Alvarez, presidente del co-



SEAT PROTO «T»
Esta sería una de las primeras versiones del proyecto del que finalmente saldría el Toledo.

mité de dirección, que no faltará en ninguna de las visitas de grupo a Turín, y que se concentrará sobre todo en obtener de Giugiaro un interior confortable, con una fuerte tonalidad de «valor percibido»; Goes, responsable técnico; y el impetuoso Díaz Ruiz, director comercial.

Se describen las generalidades, se hace un esfuerzo por definir el espíritu del coche. Nada impide que sea refinado. Debe ser confortable, con sitio para cinco personas y sus equipajes. Dos niños atrás, con la abuela. No les hace falta tanto espacio, sólo el necesario para viajar confortablemente.

Al principio, Giugiaro tuerce el gesto. ¿Cómo diablos casar las exigencias germánicas y latinas, según le piden sus visitantes? Pero el estilista no duda mucho. En el clima de libertad creadora que él aprecia más que otra cosa, y que se le brinda, sabe cumplir. La reunión mundial que agrupa, cada dos años, a los principales directivos de VW en todo el mundo de 800 a 900 personas, incluyendo cónyuges se celebra ese año en Viena, el mes de mayo. Junto con

Díaz Alvarez y Oistrach, Goes aprovecha la ocasión para hacer un aparte con Hahn, Schmidt y Fiala. Les muestra fugazmente los croquis de Giugiaro, y explica que el futuro coche debe ocupar un hueco a medio camino entre el Golf y el Passat, y por tanto, reforzar la oferta global del grupo Volkswagen.

- No está mal, dice Hahn. Adelante.

Presto a demostrar que ha tenido razón al comprometer a VW en España, Carl Hahn siempre está dispuesto a respaldar las iniciativas procedentes de Seat. Reconoce el dinamismo de sus cuadros, está por completo decidido a concederles una total libertad de expresión, y se alegra de la sana competencia que a menudo les confronta con los departamentos de Wolfsburg. Sólo le importa el resultado global de su grupo. En el mes siguiente, Giugiaro trabaja deprisa. Realiza una maqueta a escala natural en poliestireno, que en septiembre de 1987 presenta a los responsables de Seat. Normalmente, éstos deberían enviar esta maqueta a Wolfsburg, para someterla al juicio de los miembros

del PSK, el poderoso comité estratégico de producto. En vez de ello, Goes sugiere que el PSK central se reúna esta vez en el propio Martorell, y se acepta su proposición.

En octubre, Giugiaro y Mantovani se desplazan también a Barcelona desde Turín, mientras una treintena de altos responsables de VW vienen de Wolfsburg. Se ha preparado especialmente una gran sala del centro de estudios para esta presentación.

Goes empieza por dar la palabra a Giugiaro:

- He realizado varios estudios, dice éste, y varios diseños. Se proyecta en pantalla los croquis del italiano, siete versiones en total.

- Pero hay un proyecto que prefiero sobre todos los otros, y es éste... y hace descubrir su maqueta, realizada con dos perfiles diferentes, la realización gusta.

- Es un bonito coche, pero costará más que un Audi 80, dice Ferdinand Piech, responsable de Audi.

Las preguntas son numerosas, y la discusión se alarga, hasta el punto de provocar al-

gunas reacciones irritadas por parte de Giugiaro. Algunos ponen en duda el plan financiero y estudio de costes de fabricación que acompañan el material visual. Los representantes de Seat insisten en que podrán producir este coche al coste de un Jetta de Wolfsburg. Se les cree a duras penas.

Finalmente, es Dieter Ullsperger, procedente de Ford y nuevo director financiero de Volkswagen -y por consiguiente, también miembro del consejo de administración de Seat- quien inclina la balanza:

- Si es cierto, dice, que nuestros amigos son capaces de producir este coche por el precio del Jetta, o por 150 marcos adicionales para cubrir los elementos suplementarios de estilo, decoración y presentación interior que se proponen, debemos darles nuestra bendición.

Goes responde que se compromete a ello.

- Si no lo consigue, Goes, es su cabeza la que va a caer, dice Carl Hahn.

El PSK es finalmente unánime en su aprobación del proyecto. Y Ferdinand Piech concluye la jornada con este aparte con Díaz Alvarez:

- Dicen ustedes que quieren hacer 500 unidades/día de este coche. Le apuesto que tendrá tanto éxito que deberán ustedes aumentar a 800 al cabo de un año.

Oficialmente, Seat propone en efecto cadencias diarias de 500 unidades. Sin embargo, se piensa oficiosamente en 700.

A partir de entonces, se pone en funcionamiento un enlace aéreo entre Barcelona y Turín. Un Hawker-Siddeley 125 de nueve plazas hace el viaje de ida y vuelta todos los miércoles, incluso dos veces por semana. Goes y su responsable de estilo, Martínez



Es un bonito coche, pero costará más caro que un Audi 80, dice Ferdinand Piech.

Sierra, acuden cada semana a los locales de Ital Design. Estarán acompañados cada vez por más técnicos de diferentes secciones: estudios, métodos, fabricación. Se terminará por instalar allí permanentemente una nueva colaboradora de Seat, Rita Wilhemi, ingeniera especialista en chasis. En enero de 1988, Giugiaro ha terminado su prototipo de formas en resina epoxy. Este material se trabaja como la madera, y es fácil de pintar. Terminada, la maqueta da la misma impresión que un coche de chapa. Para completar esta sensación, Giugiaro la ha dotado de acristalamiento de vidrio real.

El S3 es aceptado en este mismísimo formato por el comité estratégico de producto de Seat. Esta aprobación debe ser confirmada a nivel de grupo. En febrero, se embarca consiguientemente la maqueta hacia Wolfsburg a bordo de un avión especial: allí va a someterse a un último examen del PSK central, para su luz verde definitiva. Y la obtiene, bajo reserva de algunas modificaciones de detalle. La más importante: encolar las superficies acristaladas directamente a la chapa de la carrocería, como ha sugerido Giugiaro, es más costoso de fabricar que fijarlas con juntas de caucho. Con pena, Giugiaro acepta esta modificación pues disminuye sensiblemente el coste.

En contraposición, se ha renunciado a una de las dos opciones del proyecto, la de un «dos volúmenes y medio» con maletero in-

dependiente -menos caro de fabricar- y se ha preferido la solución más costosa del portón trasero, que tiene la ventaja de conferir un rasgo personal, y por tanto un lugar propio, dentro de la oferta conjunta del grupo Volkswagen.

Otra modificación era la supresión de los «aletines» o rebordes en los pasos de ruedas, para mejorar el Cx del coche. Este, en la configuración elegida, será de 0,29 para la versión deportiva con «spoiler» y de 0,30, para las otras.

El desarrollo por Ital Design de un coche como el futuro Toledo, supone en total de 50 a 70.000 millones de liras, tres veces más que hace diez años, en razón de las normativas más rigurosas y de las exigencias cada vez más precisas y apremiantes de los clientes. Un proyecto así moviliza hasta 60 personas a la vez. Mantovani dispone de recursos para desarrollar simultáneamente dos vehículos por año, mientras que Giugiaro puede concebir hasta siete. En función de que no todos los clientes de Ital Design reclaman los servicios de Mantovani, se restablece el equilibrio entre los encargos de los dos socios. Y

cuando Giugiaro tiene un poco de tiempo-

po disponible, diseña cámaras, estilografías, gafas, aviones o ropa...

Junto con el talento de Giugiaro, el tecnicismo de Mantovani y su equipo conforma la fuerza de Ital Design.

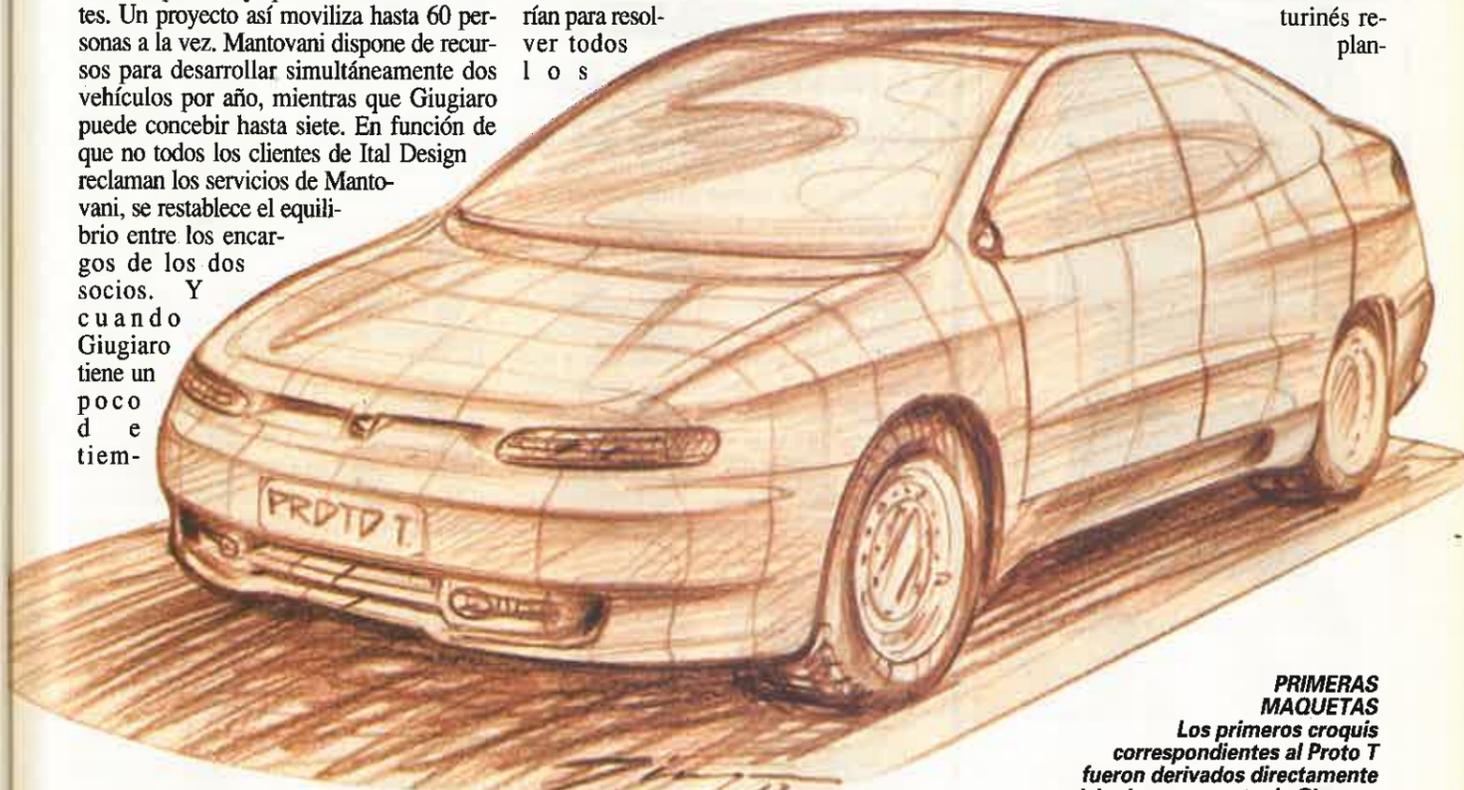
Contrariamente a los otros grandes estilistas de Turín, Ital Design no está organizada para producir coches. La empresa no tiene vocación de firma carrocería. Por contra, mientras los otros sólo suministran conceptos y prototipos, Ital Design va más lejos, cuando así se le pide, desarrollando un coche hasta su estado de industrialización. Gracias a Mantovani y sus hombres, Ital Design ejerce funciones de una oficina de estudios. Estas funciones son también las que interesan a Seat, cuyos reducidos efectivos técnicos no bastarían para resolver todos

los

problemas. Tanto más cuanto que la aprobación de la maqueta va acompañada por un auténtico desafío, el de tener el coche en cadena de montaje en menos de tres años, en noviembre de 1990.

El proceso se activa, aun cuando Díaz Alvarez ha comenzado por rechazar la primera presentación interior propuesta por Ital Design. Díaz Alvarez, apasionado por la música clásica, sueña con interiores mullidos y confortables, propicios a la escucha de buenos pasajes musicales. Pero sobre todo, es un fanático de la impresión de calidad general que puede producirse al entrar en el habitáculo de un coche. Lo que propone Giugiaro le parece demasiado italiano, insuficientemente germánico en cuanto a calidad. El estilista

turinés replan-

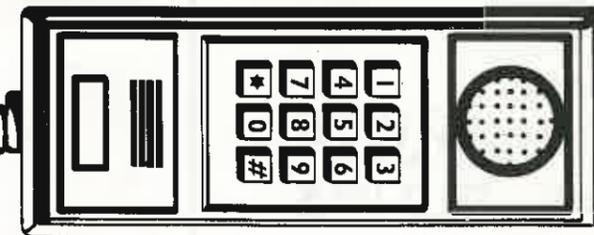


PRIMERAS MAQUETAS
Los primeros croquis correspondientes al Proto T fueron derivados directamente del primer proyecto de Giugiaro.

NO TE DEJES MAREAR.

PRESENTAMOS SEGUROS FENIX AUTOS. LA COMPAÑÍA DE TRATO DIRECTO.

Algunos te marean más de la cuenta para hacerte un seguro de automóvil. Nosotros somos muy directos gestionando tu seguro. Sin burocracia, sin colás ni lista de espera. Con un servicio ágil y moderno, eficaz al primer contacto.



INFORMATE EN EL
900-111-222

Fénix  Autos
TE COSTARA MENOS. SEGURO.

Antes de salir de vacaciones



PONGA MOLYSLIP Y...



- Menor consumo de combustible y aceite
- Mayor potencia
- Mejor arranque en frío
- Menor fatiga de su motor

FELIZ VIAJE



Infórmese en su taller o garaje, o llamando a

ALAVA	945	27 34 76
ALICANTE	96	528 88 68
ANDALUCIA	958	63 26 41
ASTURIAS	985	14 50 98
CANARIAS	928	26 19 21
CANTABRIA	942	34 49 89
CATALUÑA	93	788 40 53
GALICIA	986	85 95 00
GUIPUZCOA	943	49 31 35
MADRID	91	672 63 29
	91	475 47 93
NAVARRA	948	22 77 75
VALENCIA	96	126 03 49
VALLADOLID	983	23 19 81
VIZCAYA	94	674 45 35

Ponga **MOLYSLIP** Y... FELIZ VIAJE

IMPORTADOR para España:
MULTICOM SA
Teléfonos (94) 424 24 51/52
Fax (94) 423 29 79

LIBROS

tea por tanto su obra, y esta vez logra satisfacer a su cliente español.

La arquitectura interior, con su tablero de instrumentación derivado del concebido en el centro de estilo que ha creado Patrick Le Quement (ex-especialista de interiores de Ford y futuro jefe de estilo en Renault), y que los consultores de Eckard-Design en Fulda se han encargado de adaptar al prototipo, queda fijada en abril de 1988.

El 15 de julio, el primer prototipo rodante está listo para abordar la carretera. Sobre la pista secreta de Ehra Lessen, cerca de Wolfsburg, es sometido a un test de resistencia de 8.000 km. Es también la ocasión para que Hahn, Schmidt y Seiffert tomen el volante y valoren el coche. El ensayo es, en efecto, alentador, salvo en un punto: el generoso portón trasero, demasiado flexible, deberá ser reforzado.

- Para un primer prototipo, su comportamiento es excelente, juzga el profesor Seiffert, nuevo patrón del centro de estudios de Wolfsburg. Su estilo moderno me gusta. Y el equipamiento interior es muy atractivo.

Y dirigiéndose a los responsables de Seat: - No esperamos que hagan dinero produciendo cacharros. Lo que queremos es verles lograr beneficios con buenos coches, coches de los que VW pueda estar orgullosa.

Un segundo prototipo es sometido a principios de 1989 a ensayos de «crash-test». Los responsables de Ital Design y Seat han pasado quince días en Wolfsburg preparando estas pruebas. El resultado en colisión frontal responde a las exigencias oficiales de desplazamiento hacia arriba de la colum-



LA NUEVA IMAGEN
Se aprecia en la foto el parecido del primitivo prototipo con el definitivo Toledo.

na de la construcción de otros prototipos. Un segundo defecto aparece también en colisión trasera: tras el choque, la trampilla de la boca del depósito de combustible resulta insuficientemente estanca. Para que esto no ocurra, se va a adoptar para ella las normas del Golf americano y, en particular, se reforzarán los largueros. Los segundos ensayos de choques, en el prototipo que Ital Design envía para este fin a Wolfsburg el 26 de mayo. Por otro lado, la primera serie de 20 prototipos rodantes que los italianos se aprestan a suministrar a Seat, tiene ya en cuenta algunas modificaciones.

La segunda serie de coches que se montarán a partir de junio, integrará la totalidad de las 480 mejoras, esencialmente de detalle, decididas desde la presentación de la primera maqueta. E Ital Design proseguirá su proyecto bastante más allá de su puesta en fabricación: el contrato prevé que la firma turinesa debe dedicarse al coche durante los seis primeros meses de su producción, hasta mediados de 1991.

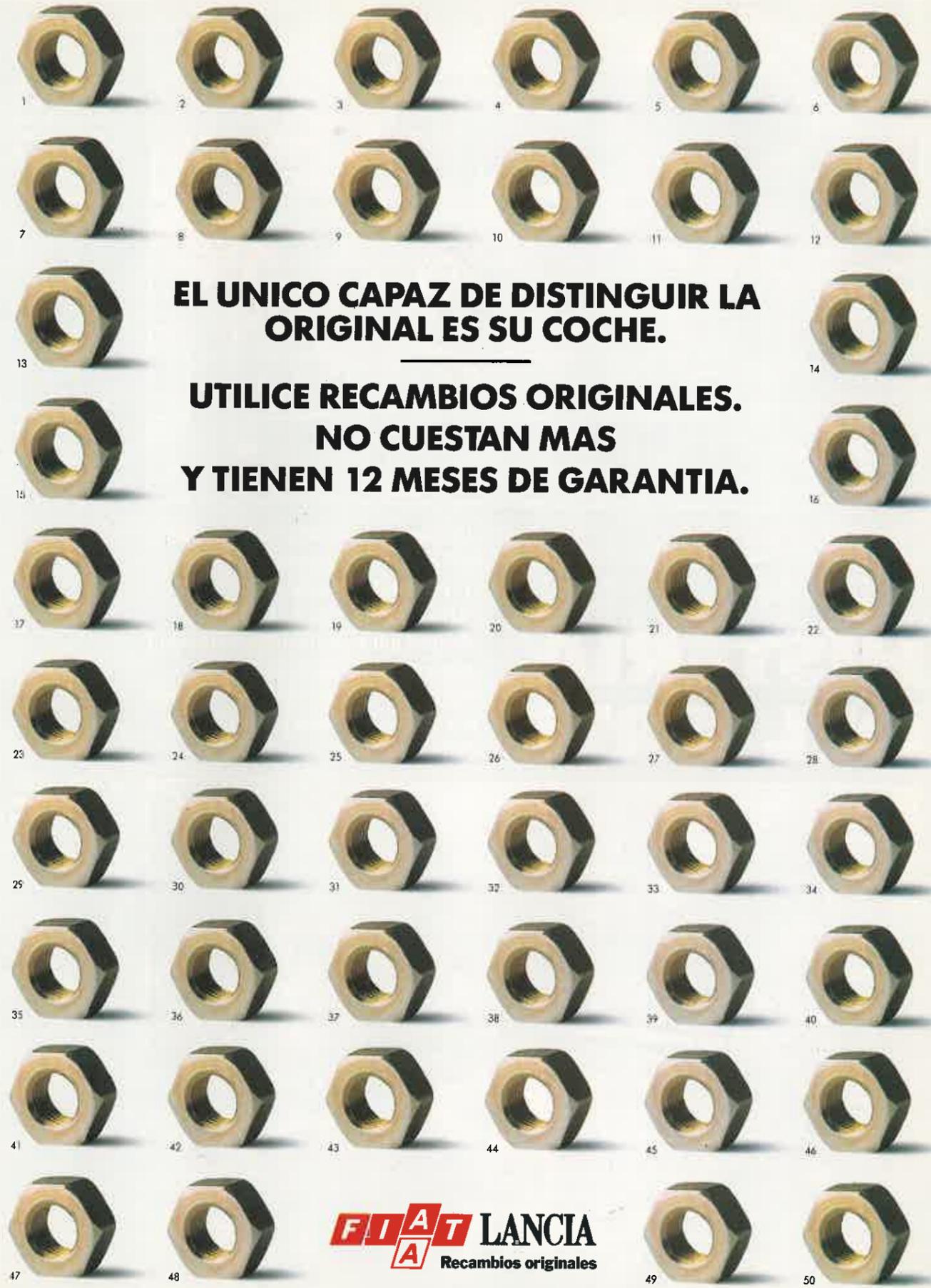
El presupuesto de desarrollo del proyecto había sido fijado en 108 millones de marcos, unos 6.800 millones de pesetas. La evolución de las exigencias ha engordado la factura: el último presupuesto disponible ha pasado así a 145 millones de marcos, unos 9.100 millones

de pesetas. Sin embargo, los dirigentes de Wolfsburg no se molestan exageradamente por este sobrecoste, en la medida en que quieren ante todo que el modelo esté bien logrado. Y además, se acepta sin problemas gastar algo más, en vistas de que Seat ¡oh milagro! ha vuelto a obtener beneficios. ○

El libro ¡Olé Toledo! lo distribuye en España Distribérica S.A. Avda. de Castilla, 26. San Fernando de Henares, Madrid 28850. Teléfono: 91-677 20 60. P.V.P.: 1.500 ptas.

No esperamos que hagan dinero produciendo cacharros, queremos coches.

na de dirección, pero no a las normas de VW, aún más rigurosas. El fabricante alemán requiere que las estructuras de sus modelos resistan cualquier colisión producida a la velocidad de 30 millas por hora, y preferiblemente 35 millas/hora, mientras que los reglamentos europeos se conforman con 25 millas por hora. El futuro Toledo pasa la prueba a 32 millas/hora. No es suficiente para satisfacer del todo a los técnicos de Wolfsburg, que recomiendan reforzar las estructuras delanteras del prototipo, lo que harán los técnicos de Seat e Ital Design antes

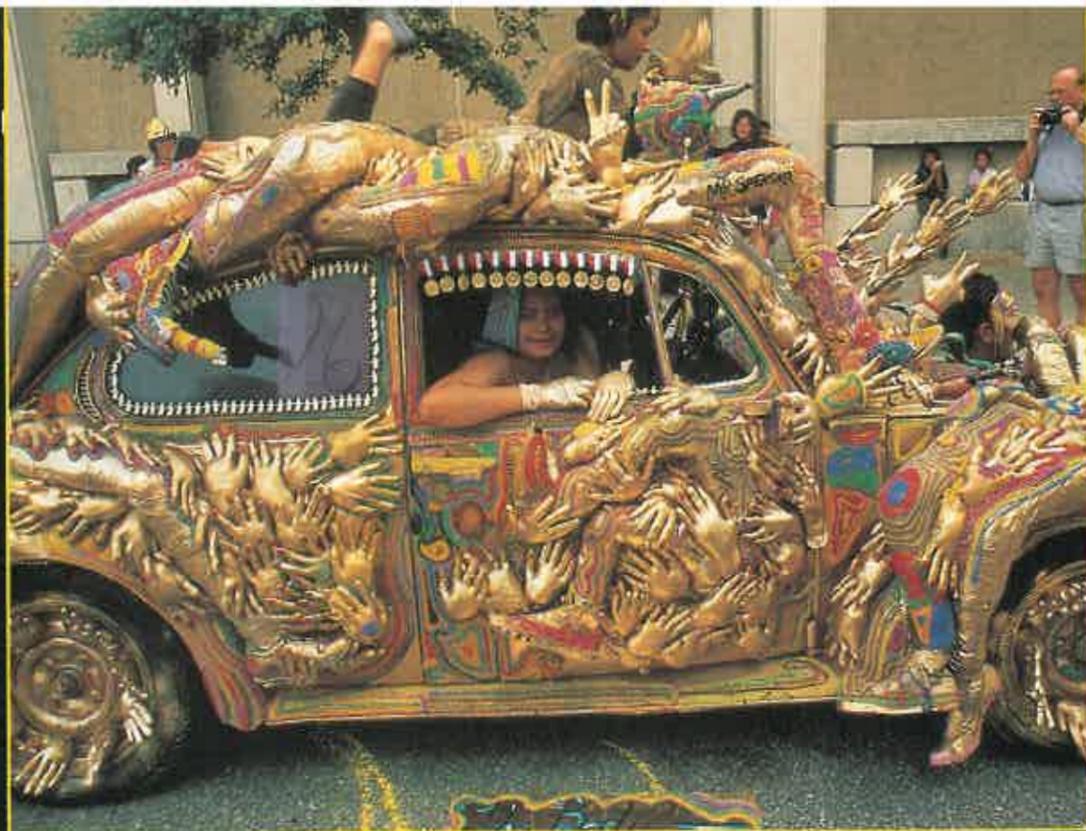


EL UNICO CAPAZ DE DISTINGUIR LA ORIGINAL ES SU COCHE.

UTILICE RECAMBIOS ORIGINALES.
NO CUESTAN MAS
Y TIENEN 12 MESES DE GARANTIA.

FIAT LANCIA
Recambios originales

DISTRIBUCION A TRAVES DE LAS REDES FIAT Y LANCIA EXCLUSIVAMENTE



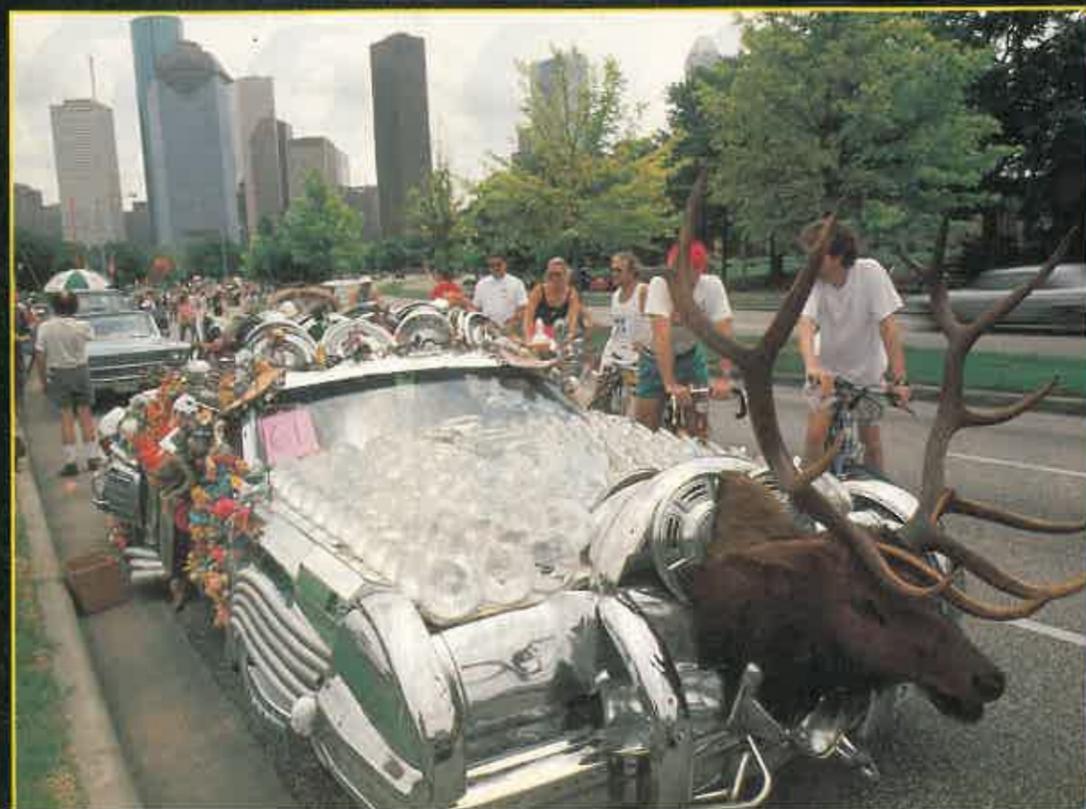
BARROCO RODANTE
La última corriente artística del país del que provienen todas las vanguardias. Imprescindible el signo de la victoria culminando la obra.

TORPEDO ROSA
Topos, rayas, rojo, rosa y por supuesto azul y estrellitas en la bandera.

FESTIVAL INTERNACIONAL DE HUSTON

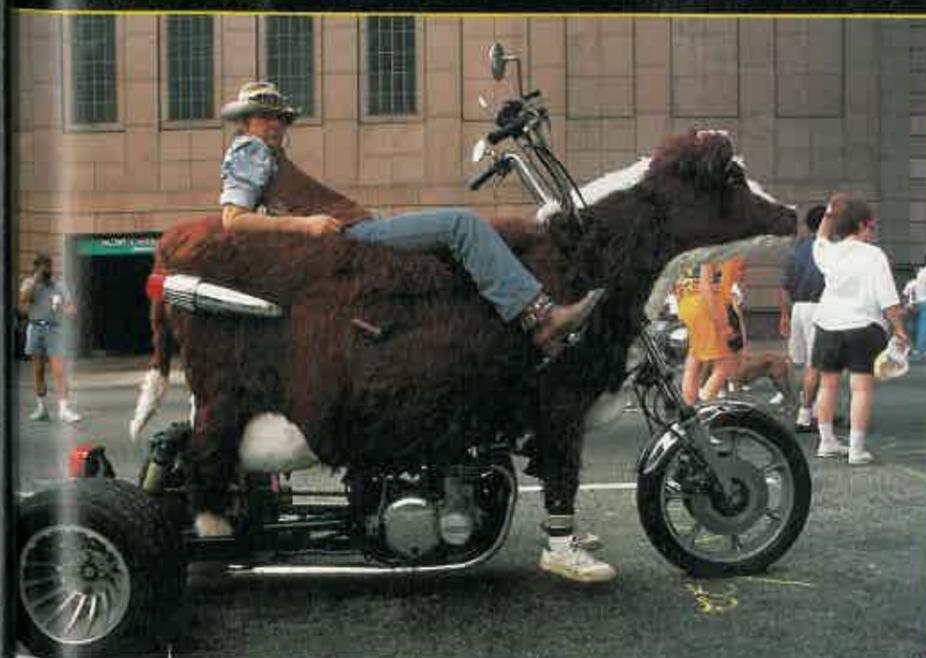
HISTERIA DEL ARTE

Alrededor de doscientos cincuenta mil espectadores acudieron a la feria anual de coches extravagantes que se celebra en Huston para admirar la capacidad conceptual de sus creadores populares, que se caracterizan por la concisión formal y la sutilidad de la metáfora.



SE HIZO LA LUZ
Versión moderna de los árboles no le dejan ver el bosque.

VACASAKI
Lástima que este modelo sólo se fabrique catalizado.



D ICEN algunos sociólogos que los problemas de identidad de los americanos como pueblo se deben a su carencia de referentes históricos a los que aferrarse. Existen diversas teorías que versan sobre la necesidad de la locura del creador. Según ellas, resulta imprescindible que el verdadero artista no rija con absoluta cordura.

Los americanos, quizá por su falta de referentes históricos, estén más lejos del punto de equilibrio y se les salga la desmesura por todos los pliegues del cerebro. En la Europa occidental milenaria resulta inimaginable que semejantes formas convoquen a tanto público. También es cierto que aquí no parece que nadie sienta la necesidad de transformar su coche en un animal o en un retablo gótico. Quizá porque los retablos góticos ya los tenemos en versión original, metidos en unas catedrales asombrosas, que cuesta creer que pudieran ser levantadas hace cuatro siglos sin ayuda de la energía eléctrica o el motor de explosión.

Lo que no resulta fácilmente explicable es que los propietarios de todos estos vehículos no acudieran con sus obras de arte a desfilas el día de la madre de todos los desfiles. Los hubieran rociado de millones de serpentinas y papelitos de colores y hubiéramos podido ver en directo y por todo el mundo su capacidad de ingenio.

Sobre todo el modelo del misil rosa, que mezcla con fina ironía un misil, de color rosa, detalle que puede abrir camino a miles de especulaciones sobre cual será su verdadero significado. Y sobre él, sentada con una pierna por cada lado una mujer vestida toda por lunares. ¿Quizá se refieran a la versión moderna de las brujas, que ya no vuelan con escobas sino con misiles? Y por último, la banderita en la mano introduce el valor de lo simbólico, sumiendo al espectador en un mar de dudas sobre tan excelsa obra de arte.

Inferior es el poder de abstracción de la Vacasaki, pero transmite todo el poder de cómo ha llegado el hombre a unirse al animal y el progreso bajo el mismo yugo con la finalidad de alcanzar el bienestar.

De más difícil interpretación resulta el retablo barroco y rodante montado bajo la simetría deforme de un Escarabajo. Uno podría invocar aquí a reminiscencias de Kafka por la dureza de contenido y la similitud de la forma. La angustia de la metamorfosis se respira en cada recoveco del discurso.

Por último el siglo de las luces se presentifica en el único modelo de significado lineal: la fuerza del centauro es el origen de la civilización moderna.

Javier Moltó

HONDA XV 600 L TRANSALP

MANTENER EL EQUILIBRIO

Desde su primera aparición en el mercado, hace ya cuatro años la Honda Transalp se ha mantenido en un privilegiado puesto en las ventas de varios países. Su excelente comportamiento y sus múltiples cualidades la han convertido en una de las preferidas dentro de su segmento. Ahora la versión del '91 introduce algunas novedades como el freno de disco posterior.



RUTERA COMPLETA
La Transalp 91 se muestra como una moto muy completa y segura con todos los detalles y un acabado bastante notable.



Los numerosos usuarios que durante estos últimos años han disfrutado de la Transalp dan fe de la calidad de su concepto. Una equilibrada mezcla de moto rutera y trail de altura, sin llegar a las mastodónticas bicilíndricas «africanas», la XV 600 L ofrece eso sí, una mayor manejabilidad sin desmerecer excesivamente en sus prestaciones. Todo gracias al excelente propulsor de dos cilindros en V que tantos éxitos ha dado a la marca del Ala Dorada, en varias cilindradas y modelos.

En el que caso que nos atañe en esta prueba es el ya conocido motor de 600 centímetros cúbicos de cuatro tiempos y refrigeración líquida, con culata de tres válvulas que consigue una nada despreciable potencia de 55 caballos a un tranquilo régimen de 8.000 vueltas. Pero quizá lo mejor de este motor es su gran suavidad de respuesta y la gran elasticidad. Hablando de suavidad conviene resaltar la absoluta ausencia de vibraciones, así como la del embrague, de funcionamiento impecable que ayuda eficazmente en situaciones apuradas que surgen con frecuencia en una moto de estas características, en cuanto entramos en terrenos un poco complicados.

El chasis es un simple cuna en tubos de acero de sección cuadrada que cuenta con dos largueros que bajan desde la pipa de dirección hasta el eje del basculante, esto comporta una gran rigidez que se refleja en el equilibrado comportamiento general de la moto.

Las suspensiones también se sitúan en un nivel alto de comportamiento, delante la horquilla Sowha realiza su función con total aplomo, no desmereciendo ni en campo ni en carretera, ya que con su amplio recorrido se comporta bien en los baches más acusados y sólo a alta velocidad, en autopista, se nota algo «temblona». Detrás el sistema de bieletas Pro-Link ha sido ligeramente modificado y funciona con total corrección.

Pero ha sido en el apartado de frenos donde se ha introducido la mayor novedad, el nuevo disco trasero influye radicalmente en el comportamiento de esta moto. El tambor que anteriormente montaba no se adaptaba a las necesidades de una moto de estas pretensiones. La frenada, tanto en campo como en asfalto, ha mejorado sustancialmente, lo mismo por su efectividad que por su tacto. Ahora es

**VIRTUDES**

- Motor suave y elástico
- Equipamiento y acabado
- Precio ajustado
- Equilibrio

HONDA XV 600 L TRANSALP
P.V.P. 938.000 PTAS.

- Peso elevado
- Balaceo a alta velocidad
- Poca autonomía

DEFECTOS



NOVEDAD
El nuevo disco trasero proporciona una mayor seguridad, comportandose con efectividad en cualquier terreno. La cúpula es bastante efectiva en la protección del conductor.



posible dosificar la frenada y sólo recurrir a los blocajes de rueda cuando ello sea preciso. El disco delantero sigue en su línea de efectividad, quizá este fuera el momento de introducir un doble disco que permitiese una mayor potencia de frenada.

Con todas estas consideraciones debemos aceptar que la Transalp sigue siendo una de las motos más competitivas de su segmento, ya que a pesar de su elevado peso se mueve con agilidad en caminos de tierra, aunque es mejor no intentar una conducción demasiado deportiva, puesto que la potencia de su motor en bruscas aceleraciones produce espectaculares cruzadas de la rueda trasera, bastante difíciles de controlar. En asfalto la cosa cambia. Aquí, el magnífico chasis soporta con total seguridad todo tipo de curvas, destacando sobre todo en carreteras de montaña donde se muestra realmente fiable y divertida. Por otra parte, la comodidad es otra de sus principales virtudes, la posición de conducción es idónea para enfrentarse con todo tipo de viajes, y la cúpula tiene una protección satisfactoria. El acompañante también disfruta de una postura relajada y además la Transalp cuenta con una práctica parrilla portaequipajes.

En el aspecto estético poco ha cambiado a parte de los nuevos colores, en varias combinaciones. La instrumentación es correcta con todo lo necesario para una

Neumáticos RE 71 desarrollados por Bridgestone exclusivamente para el Porsche 959.

Son los únicos de esta categoría disponible en las medidas adecuadas a los modelos deportivos de todas las marcas.



Bridgestone RE 71.
Estructura sin empalmes.
Altas prestaciones.
Diseño unidireccional.
Disponible desde 175/60 HR 13
hasta 335/35 ZR 17.



BRIDGESTONE

Distribuido por Firestone Hispania, S.A.

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Bicilíndrico en V a 52°. Refrigeración líquida. Tres válvulas por cilindro. Cuatro tiempos. **Diámetro por carrera:** 75 x 66 mm. **Cilindrada total:** 583,2 centímetros cúbicos. **Relación de compresión:** 9,2 a 1. **Potencia máxima:** 55 caballos a 8.000 rpm. **Par máximo:** 5,5 mkg a 6.000 rpm.

ALIMENTACION. 2 carburadores Keihin de 32 mm. Encendido electrónico CDI.

TRANSMISION. Primaria engranajes. Secundaria cadena. Cambio de 5 velocidades. Embrague multidisco en aceite.

BASTIDOR. Chasis simple cuna en sección cuadrada. Basculante de acero

en tubo rectangular. Horquilla delantera hidráulica Showa con barras de 41 mm, 220 mm de recorrido. Suspensión trasera Sistema Pro-Link con amortiguador Showa. **Frenos: delantero:** Disco de 276 mm y pinzas Nissin de doble pistón lateral. **Trasero:** Disco de 240 mm con simple pistón. **Llantas:** De aluminio. **Neumáticos:** Yokohama E-703 mixtos. Delantero 90/90 x21. Trasero 130/80 x 17.

DIMENSIONES. Longitud: 2.280 mm. **Anchura:** 900 mm. **Distancia al suelo:** 240 mm. **Altura del sillín:** 850 mm. **Distancia entre ejes:** 1.380 mm. **Capacidad del depósito:** 18 litros. **Peso en seco:** 175kg.



SENCILLEZ Y EFECTIVIDAD
Los mandos de luces e intermitentes son sobrios pero de cómodo manejo.

completa y rápida información. Los mandos resultan un poco escuetos pero su manejo es muy sencillo y realmente eficaz. Todos los detalles están muy cuidados para ofrecer un acabado digno a la altura de un producto Honda.

Otro asunto de la máxima importancia es el precio, que en relación con el año pasado ha disminuido considerablemente, con lo que podemos considerar la nueva Transalp como una opción bastante interesante dentro de la oferta existente. ○

Fernando Cañizal
fotos: José Antonio Díaz

CONSUMOS

CIUDAD	6,7
CARRETERA	
Conducción deportiva	7,3
CAMPO	
Conducción deportiva	6,8

PRESTACIONES

VELOCIDAD	
Velocidad máxima	170
Máxima con dos personas	158
Aceleración de 0 a 400 m(seg)	12,8

DATOS DE COMPRA

IMPORTADOR: Montesa- Honda S.A.
Avenida de Santa Cruz de Calafell 21 a 35, Cornellá de Llobregat, Barcelona
Teléfono: (93) 474 02 52



MALA SUERTE
Riccardo Patrese se quedó parado en el momento de la salida. Alain Prost aprovechó la ocasión.



GLORIA PASAJERA
Todos los esfuerzos del Profesor para complacer a su público se vieron frustrados.



BIEN MERECIDO
Nigel Mansell logró la primera victoria de la temporada. Nadie pudo con él.

Enviado Especial
Gigi Corbetta

En Magny Cours se había concentrado todo el chauvinismo deportivo francés. La esperanza consistía en ver a un piloto galo en lo más alto del podio, y Alain Prost hizo lo imposible. Pero nadie pudo con el impetu de Nigel Mansell ni con la competitividad del Williams-Renault FW14.

El nuevo circuito de Magny Cours se perfilaba como el marco de un Gran Premio espectacular, cargado de lucha, de nacionalismo, con Jean-Marie Balestre que hacía los honores de casa al presidente François Mitterrand. En el ambiente se respiraba un ferviente deseo de convertir la carrera en algo nacionalista, con los dos pilotos de Ferrari en el podio y un Ligier en el tercer lugar. Sin embargo, los ciento veinte mil espectadores llegados desde todos los lugares de Francia con el propósito de ver el Grand Prix de la *Grandeur*, se marcharon entristecidos al ver como Nigel Mansell le propinó una considerable paliza deportiva a Alain Prost.

Como en los dos anteriores Grandes Premios, en Magny Cours los Williams-Renault FW14 sacaron a relucir su indiscutible superioridad en términos generales. Los monoplazas de Dudcot poseen una gran adaptabilidad a todos los circuitos, son muy sensibles a las regulaciones, y para terminar cuentan con el motor Renault RS3, que sin dudas es el mejor del momento, no sólo por su potencia sino también por la excelente progresividad a bajo régimen.

Hasta ver rodar el nuevo Ferrari 643, todos pensaban que la lucha por la victoria se iba a plantear entre McLaren y Williams; por el contrario, los monoplazas del Cavallino, diseñados por Jean-Claude Migeot, dieron un considerable susto a sus rivales desde que pisaron la pista, y llegado el momento de luchar por la *pole position*, Prost se vio superado sólo por Riccardo Patrese. En realidad, la segunda sesión de clasificación valió más que la carrera. En primer lugar, Prost logró rebajar el tiempo de Senna en más de un segundo, pero pocos instantes después, Patrese registró el sorprendente tiempo de 1.14.559, dos décimas menos que el Pro-

G.P. DE FRANCIA DE F-1
**POR FIN,
MANSSELL**

LA GRANDEUR

SIN entrar en los detalles que puedan justificar o menos, el hecho de haber trasladado el Gran Premio de Francia a Magny Cours, cabe decir que las instalaciones son faraónicas, y superan con creces la calidad del trazado; que por lógica debería ser lo prioritario.

Respecto a las características de la pista, hay discrepancias entre los pilotos. Por una parte, Alain Prost halaga el trazado, aunque considera difícil poder adelantar, y Jean Alesi se limita a decir que prefería el Paul Ricard por la proximidad del mar. A su vez, Ayrton Senna eligió la vía diplomática de limitarse a describir los puntos estratégicos, que dieron lugar a una clara desaprobación de Magny Cours.

Los dos puntos «negros», considerados de gran peligro, son las curvas de entrada y salida de la recta de boxes, en las cuales es constante el peligro de choque entre los coches que entran y salen de los boxes con los que ruedan normalmente en la pista.

Por otra parte, la calidad del asfalto deja bastante que desear por ser muy poco abrasivo, aunque sumamente liso, y las características del trazado no convencen a nadie por carecer de uniformidad armónica, además de muy virado.

En resumidas cuentas, se ha gastado quinientos millones de francos franceses (unos nueve mil millones de pesetas) para que el Gran Premio se dispute sobre una pista de peor calidad que la del Paul Ricard, cuyas instalaciones y medidas de seguridad superan a Magny Cours. Evidentemente, no se ha reparado en gastos con tal de acercar la Fórmula 1 a la bella París.

Longitud: 4.271 metros.

Récord absoluto: Riccardo Patrese, (Williams-Renault) 1.14.559.

Velocidad máxima desarrollada: Alain Prost, (Ferrari) 301.22 Km/h.

Media: Riccardo Patrese, (Williams-Renault) 206.221 Km/h.



EXPECTACION A TOPE

Más de 120.000 espectadores acudieron a Magny Cours para presenciar su gran premio. El dominio fue absoluto de los Williams Renault. Ayrton Senna y Jean Alesi desarrollaron una carrera monótona, resultado de las limitaciones de sus monoplazas.



fesor. Toda esta situación enervó a Senna, que como de costumbre esperó a que faltaran cinco minutos para la conclusión de la sesión para salir a la pista dispuesto a dar el disgusto de reglamento.

Sin embargo, en el momento de acelerar a tope para comenzar la vuelta, se encontró que la pista estaba sucia de aceite

derramado por Oliver Grouillard, que a su vez no fue parado por los comisarios. El deseo de Senna se quedó en una espectacular derrapada que terminó contra el muro de protección, sin apenas dañar el coche.

A la vista del buen nivel alcanzado por los Ferrari y la evidente pérdida de com-

petitividad de los McLaren, cuyo motor Honda carece de respuesta a bajo régimen, la lucha contra los temibles Williams-Renault estaba bastante equilibrada, razón por la cual, no se descartaba la posibilidad de que el Profesor o Senna dieran una sorpresa.

Respecto a los coches equipados con

neumáticos Pirelli, como Tyrrell y Benetton, estaba claro que se encontraban en inferioridad de condiciones, por carecer de gomas a la altura de las circunstancias. Por lo visto, Pirelli no tenía disponibles cubiertas con un compuesto apropiado al resbaladizo trazado galo.

Las dudas se esclarecieron en parte, al ver que en el warm-up los Ferrari eran muy competitivos con el depósito de combustible lleno, hecho que desveló su posibilidad de lucha. Esto se confirmó en el momento de la salida, cuando Prost tomó la primera posición aguantando el acoso de Mansell, mientras que Patrese perdió muchas posiciones por un problema del cambio, que se quedó en punto muerto al pasar de la primera a la segunda velocidad. También ocurrió que Bertrand Gachot perdió el control de su coche al negociar la primera curva, y Grouillard, para evitarlo, pasó sobre el bordillo que al parecer provocó una fisura en el radiador del aceite, que causó la rotura del motor.

Durante las primeras veinte vueltas, Prost ocupó la primera posición con autoridad, e intentó por todos los medios aguantar el acoso de Mansell. Ambos rodaban casi un segundo más rápidos por vuelta que Senna, Berger y Alesi, que se iban distanciando paulatinamente. Para Berger la carrera duró seis vueltas, momento en el que explotó el motor de su coche, y su retirada permitió a Alesi acercarse a Senna.

A su vez, Patrese recuperó posiciones, aunque el cambio de su Williams-Renault era lento en las dos primeras velocidades, razón por la cual en las zonas lentas del circuito perdía lo que ganaba en la parte rápida.

Al cumplirse la vigésima vuelta, Prost se encontró con Grouillard rezagado, y en un momento de duda, Mansell se coló y tomó el mando de la carrera, que mantuvo hasta parar para cambiar los neumáticos.

Nuevamente Prost ocupó la primera posición que conservó hasta la vuelta cincuenta y cinco, momento en el que Mansell le adelantó nuevamente, pero por el exterior. Al respecto, el piloto de Williams comentó con sarcasmo: «Si un piloto se deja adelantar como lo ha hecho

MAGNY COURS EN BREVE

Las especulaciones sobre el futuro de Ayrton Senna y Alain Prost no paran de enredarse. Al parecer, los directivos de Ferrari, no están dispuestos a conceder la carta de libertad a Prost para que entre a formar parte del equipo Williams. Senna ha exigido a McLaren un coche de más competitividad, y de no ser así, en 1992 es muy probable que pase a conducir un Williams-Renault.

Aunque no se ha comunicado oficialmente, el magnate japonés Akira Akagi ha decidido abandonar la Fórmula 1. Los excesivos gastos que le ha acarreado la escudería Leyton House, y los penosos resultados obtenidos, le han hecho perder la ilusión en los monoplazas. Ahora, queda por decidir cual será el futuro de la Leyton House.

Los pormenores del accidente ocurrido a Alex Caffi, mientras regresaba de una discoteca a altas horas de la madrugada, han disgustado a los directivos de Footwork que, sin miramientos, le han sustituido definitivamente por Stefan Johansson. Este último, no ha logrado clasificarse en ninguno de los dos Grandes Premios en los que ha participado.

La reorganización de la Ferrari no ha terminado. Según fuentes de máxima fiabilidad, en breve tiempo Piero Ferrari pasará a ocupar el puesto de presidente, en sustitución de Piero Fusaro. Y a pesar de su reciente nombramiento, Marco Piccinini abandonará definitivamente la Ferrari en sentido absoluto.

Se comenta que el Gran Premio de San Marino pasaría a celebrarse en el circuito del Mugello, propiedad de Fiat, y situado a pocos kilómetros de Florencia. Existen negociaciones para que en el circuito Dino y Enzo Ferrari de Imola, tenga lugar el Gran Premio de Suiza, que desde hace años no existe.

Prost, una vez por dentro y otra por fuera, quiere decir que está viejo».

En realidad, Mansell desarrolló una carrera con prudencia y en ningún momento se apresuró a adelantar a Prost; estaba claro que sabía de sobra que su Williams-Renault era muy superior al Ferrari 643.

El Colegio Internacional de Comisarios Deportivos, ha multado a los organizadores del Gran Premio de Francia con veinte mil dólares. La penalización fue debida a que el cristal de protección del reloj oficial se desprendió y fue a caer en la pista.

La FISA se ha vuelto muy severa a la hora de conceder pasas a periodistas y fotógrafos, que al parecer ponen en peligro el sistema de seguridad. Sin embargo se vio como paseaba por los boxes con patines la actual miss Brasil. Además, Jean Marie Balestre aprovechó la ocasión para que le diera un beso, mientras acompañaba a su sobrina de seis años a pedir autógrafos a los pilotos que estaban sentados en sus monoplazas. Permitir que una niña de seis años esté en boxes, o que una joven ande con patines por entre los coches, son hechos que no afectan a la seguridad.



A falta de la tibia emoción que aportó a la carrera la lucha entre Mansell y Prost, todo el resto se tiñó de un aburrimiento total, aunque a cada vuelta se confirmaba que la hegemonía de McLaren había pasado a los Williams.

Durante las setenta y dos vueltas que ▶

elf

el aceite nacido de la competición.





¡QUE BONITO!
Pierluigi Martini y Patrese protagonizaron una lucha «gratuita» que animó los últimos compases de la carrera.

duró el Gran Premio, Senna y Alés rodaron a la misma distancia, sin dejar ver el más pequeño conato de emoción. El piloto de Ferrari alegó que su coche tenía problemas de frenos, el motor no era potente y el cambio era lento en la selección de las velocidades. Senna se limitó a decir que su coche era netamente inferior a los Williams, aunque con ellos nunca luchó, y que sus esperanzas estaban puestas en el nuevo coche, que se estrenará con ocasión del Gran Premio de Alemania.

Sin embargo fue Patrese, quien al encontrarse con Martini que estaba doblado, mantuvo una lucha de lo más emocionante durante la última parte de la carrera. En realidad, fue una pelea gratuita, ya que ninguno de los dos podía ganar algo. Sin embargo, lucharon por simple afición, y Martini demostró su capacidad y el buen nivel alcanzado por el Minardi-Ferrari M191.

Respecto a los Benetton-Ford, las cosas no salieron rodadas en Magny Cours. En primer lugar, Piquet chocó con Morbidelli en la octava vuelta, y a partir de ese momento, su coche no giraba en las curvas a derecha. En los últimos compases de la carrera, al verse acosado por De Cesaris, Piquet tomó la decisión de para a cambiar los neumáticos, con la esperanza de que sirviera para algo. Por el contrario, Roberto Moreno se retiró a diez vueltas del final por agotamiento físico.

Tampoco hubo suerte en la escudería Tyrrell, que vio como Modena abandonaba a quince vueltas del final por rotura del cambio, y Nakajima se salía de la pista en las primeras vueltas.

Tampoco esta vez faltó el toque absurdo e incomprensible en el Gran Premio. El acusado y condenado fue Mauricio Gugelmin, que tuvo la mala suerte de ser visto en televisión por Balestre mientras obstaculizaba a Mansell en una curva. El hecho no encerraba ninguna gravedad, ya que eso mismo había ocurrido en la carrera múltiples veces, pero Balestre, que estaba en compañía de Mitterand, hizo alarde de su autoridad y multó a Gugelmin con diez mil dólares y diez segundos de penalización. También fue entrañable ver como a un hombre de la tenacidad de Mansell se le caían unas lágrimas al escuchar el himno británico que significaba su primera victoria de la temporada. En contraposición a eso, fue penoso presenciar el momento en el que Prost y Mansell saludaron a Mitterand sin quitarse la gorra; sólo Senna tuvo el detalle de descubrirse.

Tras la victoria de Mansell se esconde un periodo de dominación Williams-Renault, y al mismo tiempo el regreso a la Fórmula 1 del protagonismo europeo en cuanto a motores se refiere. Todo eso, acompañado de la emoción perdida desde hace tiempo en los Grandes Premios. A la vista de los hechos, Ferrari tendrá que luchar duro para recuperar el tiempo perdido, y McLaren-Honda parecen haber comenzado a deslizarse por esa cuesta que siempre sigue a lo más alto de la gloria. Y como de gloria va la «cosa», con esta victoria número veintisiete, Mansell se ha convertido en el piloto británico con el mayor número de victorias en la F-1 por delante de Stirling Moss. Todo, es cuestión de seguir. ○

CLASIFICACIONES

PARRILLA DE SALIDA

- | | |
|--|--|
| 27 A. Prost (Ferrari) 1'14.789 | 6 R. Patrese (Williams-Renault) 1'14.559 |
| 5 N. Mansell (Williams-Renault) 1'14.896 | 1 A. Senna (McLaren-Honda) 1'14.857 |
| 28 J. Alés (Ferrari) 1'15.877 | 2 G. Berger (McLaren-Honda) 1'15.376 |
| 19 R. Moreno (Carnel Benetton Ford) 1'16.961 | 20 N. Piquet (Carnel Benetton Ford) 1'16.816 |
| 24 G. Morbidelli (Minardi-Ferrari) 1'17.020 | 15 M. Gugelmin (Leyton House Ilmor) 1'17.015 |
| 23 P. Martini (Minardi-Ferrari) 1'17.149 | 4 S. Modena (Braun Tyrrell Honda) 1'17.114 |
| 26 E. Comas (Ligier-Lamborghini) 1'17.504 | 33 A. de Cesaris (Seven Up Jordan Ford) 1'17.163 |
| 25 T. Boutsen (Ligier-Lamborghini) 1'17.775 | 16 I. Capelli (Leyton House Ilmor) 1'17.533 |
| 3 S. Nakajima (Braun Tyrrell Honda) 1'18.144 | 8 M. Blundell (Brabham-Yamaha) 1'17.836 |
| 12 J. Herbert (Lotus Judd) 1'18.185 | 32 B. Gachot (Seven Up Jordan Ford) 1'18.150 |
| 30 A. Suzuki (Larrousse Lola Ford) 1'18.224 | 0 Grouillard (Fondmetal Ford) 1'18.210 |
| 7 M. Brundage (Brabham-Yamaha) 1'18.826 | 29 E. Bernard (Larrousse Lola Ford) 1'18.540 |
| 22 J. Lehto (BMS Dallara Judd) 1'19.267 | 19 M. Alboreto (Footwork-Porsche) 1'19.846 |

NO PRECLASIFICADOS

Nicola Larini (Modena Central Park Lamborghini) 1'26.893 E. V. de Poele (Modena Central Park Lamborghini) 1'26.282 P. Chaves (Coloni Racing) 1'27.398 O. Grouillard (Fondmetal Ford) 1'27.753

NO CLASIFICADOS

J. Bailey (Lotus Judd) 1'26.995 F. Barbazza (AGS-Ford) 1'27.079

CLASIFICACION FINAL

1. N. Mansell (Williams Renault) 1h 38' 00.556 2. A. Prost (Ferrari) a 5'00.3 3. Ayrton Senna (Marlboro McLaren Honda) a 34'9.34 4. J. Alés (Ferrari) a 35'9.20 5. R. Patrese a 1 vuelta 6. A. De Cesaris (Jordan Ford) a 1 vuelta 7. M. Gugelmin (Leyton Ilmor) a 2 vueltas 8. N. Piquet (Benetton Ford) a 2 vueltas 9. P. Martini (Minardi-Ferrari) a 2 vueltas 10. J. Herbert (Lotus Judd) a 2 vueltas 11. E. Comas (Ligier Lamborghini) a 2 vueltas 12. T. Boutsen (Ligier Lamborghini) a 3 vueltas

Vuelta rápida N. Mansell 1'19.168

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º A. Senna, 48 puntos 2º N. Mansell, 23 p 3º R. Patrese, 22p 4º A. Prost, 6 p 5º N. Piquet, 16 p 6º G. Berger, 10 p 7º S. Modena, 9 p 8º J. Alés, 8 p 9º A. De Cesaris, 7 punto

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1º McLaren-Honda 58 p 2º Williams-Renault 45 p 3º Ferrari 25 p 4º Benetton-Ford 21 p 5º Tyrrell Honda 11 p

Presentamos un todo terreno!

Bravo!



Efectivamente, Bravo 2000 es un lubricante todo terreno porque proporciona la máxima protección:

- Tanto al motor de gasolina de más altas prestaciones como al diesel más robusto.
- Desde las temperaturas más crudas del invierno hasta los veranos más tórridos.
- Para una conducción a altas velocidades por autopista o en lentas caravanas y ciudad.

Y además, mezcla perfectamente con todos los lubricantes de cualquier marca, mejorando su acción protectora.

MOTUL

Enviado Especial
Esteban Delgado

La aparición de José María Bardolet y del Ford Sierra Cosworth en el Campeonato de España de Rallyes se ha traducido en una contundente victoria y en la demostración de que, hoy por hoy, el certamen nacional está bajo mínimos.

LA cercanía del Rallye Cataluña-Costa Brava, que con toda seguridad discurrirá por los mismos tramos, convenció a los dirigentes de Ford para abandonar su programa en la tierra y preparar una prueba en la que el piloto de Sant Julià de Vilatorrada se jugará su futuro internacional. De esta forma, Bardolet contaba con el Ford Sierra Cosworth 4x4 que debería de haber utilizado en el pasa-



MITAD Y MITAD
Trelles y Ponce tuvieron problemas con la temperatura del coche y con los neumáticos respectivamente. Ambos se conformaron con sumar el mismo número de puntos para el campeonato.

do RAC de Inglaterra, pero sin las últimas especificaciones del equipo de Boreham, caja de siete velocidades, frenos de mayor diámetro y llantas de 17 pulgadas, estrenándose así mismo en el uso de neumáticos Pirelli sobre una prueba de asfalto. Ya en el primer tramo, Romagats-Collsaplana, con la salida a la puerta de su casa, el piloto de Ford lograba 17 segundos sobre su más inmediato rival, como un segundo al kilómetro, hasta llegar veinte tramos después a una diferencia de 2 minutos, 42 segundos respecto al segundo clasificado, tras haber estado probando distintas suspensiones y neumáticos y sin más incidencias que una barra estabilizadora rota

RALLYE OSONIA **EN CASA «MIA»**



PROFETA EN SU TIERRA
Bardolet, en la foto superior, fue líder indiscutible en su propio terreno. Los únicos problemas que se le presentaron fueron una barra estabilizadora rota y la no disponibilidad de un compuesto más duro que los Pirelli D4.

y la no disponibilidad de un compuesto más duro que los Pirelli D4 que terminaron degradándose en los veintidos kilómetros de Alpens-Les Lloses.

Tras Bardolet, Luis Monzón quedaba descolgado tras el primer tramo con problemas con la bomba de gasolina y un pinchazo, aunque superando a Gustavo Trelles y su Lancia en varios tramos antes de retirarse en los inicios de la segunda etapa por rotura del diferencial delantero y el cambio de su Ford Sierra Cosworth 4x4, que esta vez sí disponía de neumáticos de 17 pulgadas en medida 245, tanto Dunlop como Pirelli, usados por Bernard Beguin. Con su abandono, Trelles se limitaba a controlar la temperatura en su Lan-



EXCELENTE CASASAYAS
Joaquín Casasayas (foto de la izquierda), realizaba una estupenda carrera obteniendo un octavo puesto por delante de Lilly. En el grupo N, Jordi Ventura se hizo con un claro triunfo, dominando a Daniel Alonso hasta el abandono de éste (foto inferior).



cia, al igual que José Mari Ponce que únicamente tuvo algún problema con la calidad de la remesa de sus neumáticos para su BMW M3, conformándose ambos con sumar exactamente el mismo número de puntos para el campeonato. Entre los trac-

ción delantera, nuevo espectáculo a cargo de Borja Moratal y su Opel Kadett GSI 16V, siempre con la atención puesta en sus neumáticos, que lograba estar por delante de Josep Arqué con el Peugeot 309 GTI 16V hasta que una vez más, sin pre-

vio aviso, se rompía el motor ante la desesperación del piloto de Martorell. Respecto a los Opel Corsa, idénticos problemas para Luis Climent, primero con la rotura de un semieje y luego con una centralina que se negaba a repartir la corriente, en tanto que Iñigo Lilly acababa en novena posición, por detrás de un excelente Joaquín Casasayas con el Peugeot 309 GTI del equipo RACC Competició.

La victoria en grupo N correspondió al subcampeón de Catalunya, Jordi Ventura que dominó con claridad a Daniel Alonso hasta su abandono y a Francisco Ambudío, con problemas de suspensión delantera. Sólo un pinchazo en el tramo de la Trona que le costó tres minutos le obligó a recuperar a marchas forzadas el terreno perdido, sufriendo al igual que su rival problemas de neumáticos en su Ford Sierra Cosworth.

En el Desafío Peugeot, triunfo para Toni Vidal, con un Peugeot 205 Rallye, tras los problemas de motor de Oriol Gómez (Peugeot 309 GTI). ○

CLASIFICACIONES

1º Bardolet-Rodríguez (Ford Sierra Cosworth 4x4), 2 horas, 31 minutos, 33 segundos, 2º Trelles-Ivetich (Lancia Delta Integrale 16V), a 2m 42s, 3º Ponce-Deniz (BMW M3), a 3m 22s, 4º Moratal-Fernández (Opel Kadett GSI 16V), a 8m 28s; 5º Barrabeig-Saura (BMW M3), a 9m 57s, 6º Ventura-Sureda (Ford Sierra Cosworth, grupo N), a 12m 49s, 7º Ambudío-Padrós (Ford Sierra Cosworth, grupo N), a 13m 57s, 8º Casasayas-Dalmases (Peugeot 309 GTI), a 14m 32s, 9º Lilly-Saguillo (Opel Corsa GSI), a 15m 12s, 10º Guixeres-Ros (Renault 5 GT Turbo, grupo N), a 16m 28s

CAMPEONATO DE ESPAÑA

1º Trelles, 990 puntos, 2º Ponce, 957; 3º Moratal, 945, 4º Lilly, 726; 5º Mingue-lla, 573; 6º Monzón, 516; 7º Saiz, 486, 8º Climent, 456, 9º Alonso, 408, 10º Azcona, 399



CAMPEONATOS DE ESPAÑA DE VELOCIDAD EN CALAFAT

PALAU AL ROJO VIVO

Bajo los calores veraniegos, el Circuito de Calafat recibía en su trazado el Campeonato de España de Turismos y las diferentes Copas Renault. La emoción estaba servida.

EL Campeonato de España de Velocidad ha celebrado en Calafat la sexta prueba puntuable. Eran cuatro las categorías presentes, las dos Copas Renault Clio, la Fórmula Renault y el Campeonato de España de Turismos. En la Clio Iniciación el brillante vencedor fue el compañero de esta casa Victor Fernández, el cual dominó la prueba desde el primer momento hasta llegar a entrar primero en la meta con lo que rompía el maleficio que parecía perseguirle en este circuito. Tras él entraban Tesoro y Delgado. En la Clio «grande» también se asistió a una carrera en la que el vencedor se colocó líder desde los primeros compases. Se trata de Arribas que fue secundado por Aguado, quién tampoco tuvo problemas para mantener su posición. Más bonita fue



A POR TODAS Roger Morback se hacía con una merecida victoria en la Fórmula Renault. Después de mantener un bonito duelo con Carlos Pérez-Sala consiguió adelantarlo y se situó en la primera posición hasta pasar por la bandera ajedrezada. Además realizaba la vuelta más rápida en carrera.

UN TIGRE EN SU MOTOR



Motor Oils





CON AUTORIDAD
Nicolas Arribas ganaba la carrera de la Copa Nacional Renault Clio 16V con autoridad y se adjudicaba los dos puntos de la vuelta rápida en carre-



SIN RIVAL
Victor Fernández también dominaba de principio a fin la Clio Iniciación y se hacía con la vuelta rápida.

CLASIFICACIONES

CAMPEONATO DE TURISMOS

1º C. Palau (Ford Sierra Cosworth), 39 44.61 2º E. de Aysa (R-21 Turbo), 39 50.44 3º J. I. Villacieros (BMW M-3), 39 57.52 4º J. A. Sasiambarrena (Ford Sierra Cosworth), 39 59.63 5º A. Albacete (Toyota Corolla), 40 22.73

FORMULA RENAULT

1º R. Morback, 34 10.32 2º C. Pérez, 34 18.97 3º R. Galiano, 34 22.39 4º A. Albacete, 34 22.75 5º E. Güell, 34 25.06

COPA RENAULT CLIO 16V

1º N. Arribas, 29 31.81 2º A. Aguado, 29 39.33 3º J. Codony, 29 46.34 4º J. Rodrigo, 29 49.13 5º E. de la Puente, 29 54.23

COPA RENAULT CLIO INICIACION

1º V. M. Fernández, 24 03.04 2º P. J. Tesoro, 24 06.72 3º J. C. Delgado, 24 13.02 4º J. M. Rodríguez, 24 19.19 5º G. de Alba, 24 21.39

la lucha por la tercera plaza: se la disputaron Rodrigo y Codony, con victoria de éste por dos segundos.

En la Fórmula Renault hubo más lucha por la primera plaza. Así Carlos Pérez-Sala fue el primer líder hasta que fue sobrepasado por Morback que lo había estado presionando todo el tiempo. Tras ellos se mantuvo todo el tiempo García-Galiano, pero tuvo que resistir el acoso al que lo sometió Albacete, quién no cedió en su empeño en ningún instante y entró en la meta a escasas centésimas del toledano. A cinco segundos entró Eusebio Güell.

En los turismos hubo también dominio absoluto de un piloto: Carlos Palau. Este, que partía desde la «pole-position», puso enseguida tierra por medio y así sus perseguidores sólo tenían la alternativa de batirse entre ellos. La lucha estuvo primero centrada entre Sasiambarrena y de Aysa, pero pronto se les unió Villacieros, aunque éste acabaría cediendo luego terreno a causa de problemas mecánicos. El final, evidentemente tras un Palau inaccesible, estuvo muy animado ya que Sasiambarrena se salió en su intento de adelantar a de Aysa y ello permitió que Villacieros acce-

diese al tercer escalón del podio por delante del piloto de Ford.

Citemos que Bassas, hasta aquí líder, se retiró con problemas de timonería de cambio, que Pérez-Sala rompió el motor tras haber roto una canalización de aceite en los entrenamientos así como que también tuvo problemas otro Alfa, el de Villaamil. Después de Calafat, Sasiambarrena es el actual líder de este disputado Campeonato, mientras que Carlos Palau se coloca segundo y es el primero que consigue ganar dos carreras.

Texto y fotos: José Luis Aznar

DESCUBRE UNA SENSACION UNICA: PILOTAR UN FORMULA 3.

Ahora puedes hacerlo en los circuitos del JARAMA, JEREZ Y CATALUÑA.

Descubre la sensación de pilotar un Fórmula 3 con total seguridad.

Más de 500 hombres de empresa, profesionales liberales y estudiantes de ambos sexos ya han experimentado esta sensación única.

Llámanos para pedir información.
Teléfono (91) 657 04 67.
Fax (91) 657 06 16.

Privilège Formula

TORRE PICASSO. Parita 19, Módulo A
28046. Madrid.



La única pieza clave de este coche que usted puede comprar.



Chasis de kevlar, frenos de fibra de carbono, pistones de aleación ligera, motor de 8 cilindros con doble turbo-compresor...

Este coche incorpora una tecnología tan sofisticada que no tiene precio.

Pero hay una pieza sin la cual todo este despliegue de técnica no podría ponerse en movimiento.

Algo que, además, usted puede comprar para su propio vehículo: CASTROL FORMULA RS.

Si para este coche se han elegido aceites lubricantes CASTROL por su resistencia y capacidad de lubricación ¿Por qué no hace usted lo mismo para ganar su carrera diaria?

CASTROL FORMULA RS: Aceite 100% sintético. Alta tecnología de competición. SAE 10W/60, API SG/CD, CCMC G5 PD2. Adecuado para automóviles de motor atmosférico o turbo.



A TODO GAS

NISSAN MOTORSPORT

MARSDEN EN BARCELONA

POR Barcelona ha pasado en visita relámpago Howard Marsden, máximo responsable de Nissan Motorsports. Este británico que trabajará en la Fórmula Uno con John Surtees y Frank Williams, lleva ya casi veinte años en la casa japonesa para la cual ha desarrollado su labor principalmente en Australia. Con él hemos podido charlar -sobre todo de rallyes, objetivo prioritario de la marca en la actualidad- y he aquí algunas de sus opiniones. Comenzamos por un juicio de valor sobre su coche cuyo mayor *handicap* es el peso: «Sí, el coche es resistente pero pesado, por ello estamos trabajando para que se convierta en ligero y resistente». Las técnicas de tomas de datos son uno de los puntos fuertes de la marca japonesa, «yo destacaré la importancia del sofisticado sistema de control de la tracción integral. Hoy en día controlamos tres ruedas, las dos de atrás y tenemos información más somera del tren delantero, pero en breve tendremos también un absoluto control de estas dos ruedas» explica Marsden quién también nos hace saber



«que uno de los puntos que estamos trabajando en la actualidad es el de la aerodinámica interna, hemos colocado cámaras de vídeo e hilos de lana en los conductos para poder estudiar el flujo del aire dentro del capot». Sobre los planes de la marca manifiesta: «Nuestro tercer rallye de esta temporada es el Mil Lagos, ahí estaremos con Blomqvist y Llewelin. El primero pilotará el coche que hemos hecho en Inglaterra, mientras que el segundo llevará un nuevo elaborado en Japón. Luego correremos el RAC de Inglaterra y en 1992 tomaremos parte en ocho pruebas mientras que en 1993 iremos a por todas». Para Marsden el Campeonato es largo «el problema es que la FISA está regida por *amateurs*, cada año

los constructores nos reunimos en París y pedimos hacer ocho o diez rallyes como máximo, y aunque no nos hacen caso terminarán haciéndonoslo. Sólo nos comprometemos a tomar parte en todas las pruebas si el Campeonato es más corto». Sobre los pilotos para 1992 dijo saber quienes quiere: «el equipo se estructurará en torno a Blomqvist pero él no hará todos los rallyes. Esperamos fichar a un «héroe», que en estos momentos tiene la oferta de otro equipo y pienso que se decidirá después del Mil Lagos, y a una joven promesa que quiero que tenga experiencia sobre asfalto. El será quién se turnará con Stig porque sólo habrá dos coches por rallye, tres es demasiado». En cuanto al elevado costo de la competición declara «que nosotros por el momento no podemos llevar un gran *sponsor* porque nuestro nombre necesita forjarse la imagen que ya tienen otras marcas. Eso vendrá después de las victorias». También desmintió cualquier posibilidad de ir a la Fórmula Uno: «Eso es un tema descartado por nosotros por el momento. En la Fórmula Uno ganan el piloto, el fabricante de chasis y el de motores y nosotros tenemos que potenciar la imagen de que construimos al cien por cien nuestros coches».

IL DIRT-TRACK DE BARCELONA

MOREHEAD MAS ALTO

STEVE Morehead fue el brillante vencedor del II Dirt Track de Barcelona disputado en el Palau Sant Jordi de Barcelona organizado por nuestros colegas de Solo-Moto. Al manillar de sus Harley Davidson, el americano y el legendario Jay Springsteen, que finalizó tercero, fueron las estrellas de las dos jornadas de Dirt-Track en que se ofreció un vibrante espectáculo de velocidad sobre tierra con constantes derrapajes. Entre los españoles Alex Llobet fue brillante segundo absoluto, mientras que Carlos Mas fue también segundo en el Challenge Chesterfield. Las jornadas se completaron con Speedway y Quads.



RALLYES

CARLOS SAINZ RENUEVA

TRAS la brillantísima actuación del piloto español en el Rallye de Nueva Zelanda, Carlos Sainz ha renovado su contrato con el fabricante japonés Toyota.

El Toyota Team Europe se hace así otra temporada con el Campeón del Mundo. Según el propio piloto, los motivos de prolongar el contrato son el magnífico trabajo que se está realizando y a sus excelentes relaciones humanas y deportivas con todos sus componentes.

Otro factor determinante será el contar con el nuevo Toyota Célida muy evolucionado y que será mucho más competitivo que el actual. Por lo tanto, Carlos Sainz saldrá con todas las de la ley en el próximo Rallye de Argentina para defender su liderazgo y a su marca.

En cuanto a la cuantía del fichaje, el equipo guarda ciertas reservas, aunque el prestigioso periódico deportivo francés *L'Equipe* apuntaba hace unas fechas la cifra de trescientos millones de pesetas, récord en la historia de los rallyes.

VIDA INTERIOR

Con todas las garantías y cumpliendo sobradamente las máximas exigencias internacionales. Así responden los aceites Motoroil y Futur de GPM. Como la esencia que da vida al motor más sofisticado, y que con su amplia gama cubre todas las necesidades en cualquier taller entendido y responsable.

GRATIS

Por cada lata de aceite Motoroil o Futur su proveedor le obsequiará con un par de guantes de mantenimiento. (Hasta agotar existencias)



Lubricantes **GPM** de Alta Tecnología

Europarts

ACCESORIO AUTOMOVIL

ALERONES ORIGINALES

Sencillamente diferente



Design by ITALY

DISTRIBUYEN:

DITEESA	Alicante	Tel. 96 544 26 11	GRAX	Del. Andalucía	Tel. 986 20 00 06
LAMBARTO SPORT	Madrid Sur	Tel. 91 643 18 30	ESCAIFI, S. A.	Valencia	Tel. 98 374 64 41
TEUSER	Gijón/León	Tel. 943 46 05 23	SEMAYO, S. A.	Gilroy León	Tel. 903 41 05 96
DUOS AUTOMOVIL	Barcelona	Tel. 93 424 34 11	KINU	Vicoma	Tel. 94 620 01 58
IRASA ACCES VILLABA	Madrid Norte	Tel. 91 350 77 82	ALBEN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel. 976 22 52 56
			RESPUESTOS GUALSAN	Oviedo	Tel. 986 20 39 00

TELEFONOS DE

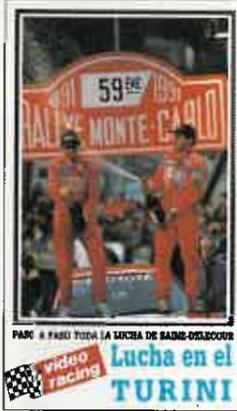
- DIRECCION GENERAL DE TRAFICO**
Tel.(900) 12 35 05
- CAMPSA**
Tel.(900) 15 25 35
- AYUDA EN CARRETERA**
Tel.(91) 742 12 13
- ADA**
Tel.(900) 10 08 99
- AHSA**
Tel.(91) 437 46 05
- DYA**
Tel.(91) 437 80 00
- EUROPE ASSISTANCE**
Tel.(91) 597 21 25
- MONDIAL ASSISTANCE**
Tel.(91) 441 33 44
- RACE**
Tel.(91) 593 33 33
- RACC**
Tel.(93) 200 07 55
- ALFA ROMEO**
Tel.(91) 654 40 11
- AUDI**
Tel.(900) 11 22 22
- BMW**
Tel.(900) 10 04 82
- CITROEN**
Tel.(91) 519 13 14
- 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

TV MOTOR A TOPE

La programación televisiva de temas relacionados con el mundo del motor es cada día más nutrida. Los sábados a las 13,00 horas en Antena 3 el programa Centímetros Cúbicos se dedica plenamente a estos temas. Además el día 12, en La 2, fórmula Indy a las 2,15. El sábado 13, también en La 2, a las 17,00 horas entrenamientos de F-1 desde Inglaterra y por fin el domingo por TV 1 retransmisión del Gran Premio a las 15,00 h.

DEPORTE SEMANAL

El calendario deportivo para este fin de semana de 13 y 14 de julio nos traerá aparte del Gran Premio de F-1 en Gran Bretaña. Una prueba con gran raigambre en nuestro deporte, la XI Subida a La Atalaya en Ciudad Real.



VIDEO RACING MAS RALLYES

Las novedades de la productora de vídeos, Video Racing, son múltiples. Esta empresa no deja de sorprendernos con nuevas cintas. La temporada 90 terminaba con la salida al mercado de tres cintas de rallyes: «Rally Costa de Marfil-Rally Valeo», en la que se reflejaba además de la prueba del Mundial, la competición española. «Rally Rac», en la que se muestra la victoria de Carlos Sainz, que se completa en otra cinta

resumen, «El año de Sainz». Este año seguirán todas las pruebas del Mundial y ya está a la venta el primer título Montecarlo 91 «La lucha de Sainz-Delecour». Cada cinta tiene una duración de 60 minutos y su precio es de 2.995 pesetas.

COCHES PARA SOÑAR

La próxima subasta de la clásica casa inglesa Brooks tendrá lugar el miércoles 10 de julio. En ella serán subastados coches increíbles de todas las épocas de la historia del automovilismo desde sus comienzos hasta prácticamente ayer, coches que por sí mismos han logrado la consideración de clásicos. Desde un Mercedes de 1903, pasando por un maravilloso Rolls-Royce Silver Ghost de 1912 hasta un magnífico Ferrari Dino 246 GT de 1969, eso sí los precios están en consonancia con la exclusividad. Tlf: 071 266 1126 /8 Londres

AUSTRALIA AVENTURA

CONTINUANDO con lo que ya empieza a ser una tradición Yamaha vuelve a organizar el Raid Espíritu de la Aventura. Si en el año 89 se celebró en Egipto y en el 90 se desplazó hasta Méjico, este año la proposición no es menos interesante, el Boomerang Tour 91 permitirá a 52 propietarios europeos de Yamaha XT 600, XTZ 660 y XTZ 750 realizar un interesante recorrido de 3.500 kilómetros por Australia, un continente mágico y lleno de contrastes. Los 52 seleccionados tendrán como guías a pilotos de la experiencia de Carlos Mas o Gilles Picard. La salida tendrá lugar en París el 24 de octubre. Precio total aproximado: 350.000 ptas.



Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente: Alberto Rusconi.
Consejeros: Reinaldo Ceresa, Gregorio Arroyo, Javier Pascual.
Secretario: Evelio Verdura.
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 Turralba. **Redactor jefe de producto:** Víctor Piccione (Producto). **Jefes de área:** Raúl Rodríguez (Economía). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación). **Redacción:** Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. **Fotografía:** José Robledo, Ramón Rodríguez. **Coordinación:** Miguel Ángel Turci. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Montaverte (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). **Documentación:** Mary Mas. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llores (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Ondarza (Documentación); Francisco Povedera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

Publicidad:
Director Comercial: Concha Durá. **Director:** Juan Antonio Suanzes. **Jefe:** Elvira Aricha. **Automercado:** M^a Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina. **Rú. Automercado:** Llores Peyra. **Publicidad Norte:** Rosina López. **Publicidad Andalucía:** Rafael María Montilla. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de publicidad internacional:** M. Angel Durá.

Directora de Marketing:
María Lizárraga.

Director Gerente:
Enrique López Nieto.
Director de Planificación y Control: Jesús Carrizo.

Producción:
Director: Antonio Toribio Triviño.
Coordinadores: Luis E. Vizusta y Manuel Martín.

Autoedición: José M^a Gómez-Morán y Yolanda Corrochano.

Director de Distribución y Suscripciones: Federico Herrero.

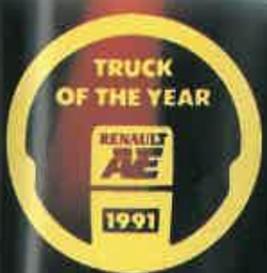
Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 86 70. Promoción: 407 86 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYE E. **BARCELONA:** P^a de San Gervasio, 9. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Barastegui, 1. 5^a Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. **VALENCIA:** Guillén de Castro, 46. 7^a A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. **ANDALUCIA:** Pol. Calonge, Calle E. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

Fotomecánicas: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Impreme: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.
Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 63 y 327 15 25.

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), VI BILAGARE (Suecia).

LINEA AE CAMION DEL AÑO



Si usted piensa que la elección de la línea AE se ha debido únicamente a su aspecto, siga leyendo. Porque la realidad es que, además de su inigualable confort, el jurado ha descubierto que esta gama incorpora hoy lo que serán las normas de productividad del mañana. Fiabilidad, rapidez y sobriedad se resumirán en un solo concepto: seguridad. Seguridad del conductor y seguridad del empresario. En definitiva, más que un nuevo vehículo de transporte, la línea AE es una nueva generación de camiones. Lo nunca visto en carretera, lo nunca visto en el mundo del transporte.



RENAULT CAMIONES. ESTAMOS CONSTRUYENDO NUESTRA LEYENDA.

En la Fórmula 1 no sólo hemos aprendido a correr.



ACCORD

En la Fórmula 1 hemos aprendido a hacer coches muy rápidos. Más rápidos que los demás. Los coches que más veces han visto ondear la bandera a cuadros en los últimos cinco años.

Pero hemos aprendido más cosas. Muchas más.

Hemos aprendido, por ejemplo, que el tiempo que requiere un automóvil para ponerse de 100 a 0 Km. por hora con seguridad y firmeza es tan importante como el que necesita para ponerse de 0 a 100. O más.

Hemos aprendido que en los adelantamientos lo único que debe acelerar es el automóvil, pero jamás el ritmo cardíaco

de los pasajeros. Y que la potencia del motor debe castigar la carretera pero no el oído.

Hemos aprendido que un automóvil no es un monoplaça, y que si la comodidad del conductor es fundamental, la de los pasajeros no lo es menos.

Hemos aprendido, en fin, a hacer automóviles como el Accord: seguro, fiable y confortable, pensado para aquellos individuos que a un coche también le piden que les permita disfrutar conduciendo.

Y devorar la carretera, si se tercia.

Para mayor información llame al 900 30 80 80



Honda. Ganador del Campeonato Mundial de Fórmula 1 los cinco últimos años.

COCHES DE FÓRMULA 1

H HONDA

Vehículo de Evolución.

PRECIOS
Guía
TODOS LOS COCHES QUE SE VENDEN EN ESPAÑA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

13 de julio de 1991

Núm.403 • 325 ptas.



MODA PORSCHE

NUEVO 968 / FUTUROS 911 Y 989 / UN 962 DE 160 MILLONES

NUEVO OPEL ASTRA

