

Guía
TODOS LOS
COCHES
QUE SE
VENDEN
EN ESPAÑA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

20 de julio de 1991

Núm. 404 • 325 ptas.

COMPARATIVA

NUEVO MERCEDES 600 SEC

**DEPORTIVOS
BARATOS**

- CITROËN AX GTI
- VW POLO G-40
- RENAULT CLIO 16V
- FIAT UNO TURBO i.e.

EXCLUSIVA



VW CORRADO VR6 AHORA CON 190 CV.



00404
8 413042 641506

G. P. DE F-1 EN GRAN BRETAÑA



PRIMERA PRUEBA

NUEVO JAGUAR XJS



La gran evasión

Olvídate de todo y busca nuevas sensaciones, dejando atrás una semana de reuniones, atascos, nervios y stress.



Con la DOMINATOR y en compañía de tus amigos, descubrirás el placer de la aventura. Vivirás momentos inolvidables, en lugares inaccesibles, tranquilos, rodeado de paisaje salvaje.



Dominator



MOTUL con HONDA



ACUSTI & PARTNERS

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

SUMARIO

6 PUNTO DE MIRA

LO ÚLTIMO

La última novedad de VW es el Corrado con el motor V6 que ya equipa al Passat.

16

Primeras fotos del Mercedes 600 SEC, sorprendido durante sus pruebas en Nevada.

20

FRENTE A FRENTE VW Polo G40, Fiat Uno Turbo I.E., Renault Clio 16V, Citroën AX GTi.

32

A FONDO

Primera prueba del Jaguar XJS, un coupé deportivo con grandes dosis de lujo.

42

VEHICULOS INDUSTRIALES

El próximo mes de septiembre estará disponible la nueva gama de Furgonetas Mercedes Benz MB100 D.

43

PRECIOS

Vehículos nuevos.

56

Vehículos usados.

72

TECNICA

Sistema de control de presión de los neumáticos Dunlop.

74

GENTE SOBRE RUEDAS

Entrevista con el Director de Ford, Harold Poling.

78

FUERA DE SERIE

Zender Fact 4.

84

OCIO

Automodelismo.

88

MOTOS

Las carreras de motos clásicas tienen un encanto especial, relatamos dos celebradas en Barcelona y Assen respectivamente.

90

DEPORTE

El 14 de julio de 1951 en Silverstone un Ferrari conseguía por vez primera la victoria.

94

Fórmula 1: Gran Premio de Gran Bretaña, Silverstone.

100

Rallye de tierra Lugo.



EDITORIAL

EL FRENAZO

La asignatura económica nos ha quedado para septiembre (por lo menos) a todos los españoles. El suspenso es descomunal, como lo demuestra la caída de las ventas de automóviles, otro tanto de lo mismo en la creación de empleo, el aumento del déficit y la incapacidad para reducir la inflación. Y, para no terminar de amargarnos el verano, no enumeramos otros indicadores económicos que hacen aún más desolador el panorama.

Hay dos aspectos, sin embargo, que sí preocupan a los profesionales de la automoción y a los usuarios del automóvil. El primero es la inquietud de los concesionarios, que piden la supresión de 15.000 empleos. Esta es la consecuencia, un primer reflejo, de lo mal que lo está pasando el sector automovilístico. Empezaron con la guerra de las ofertas y han terminado, ante el escepticismo de los usuarios, tragándose a sus propias criaturas. Y, por si fuera poco, la enorme sensibilidad de la calle que, ante el anuncio de la tormenta económica, prefiere esperar a que lleguen tiempos de bonanza para plantearse la compra de un nuevo vehículo. El Gobierno puede y debe reconducir este tema.

La otra cuestión, que tam-

bién es para echarse a temblar, la encontramos en el anuncio de Borrel de paralizar el Plan de Carreteras en vigor. La oposición ha calificado este frenazo como «el fraude político más grave de los últimos tiempos», añadiendo que no es de recibo que, a seis meses del 92, se diga que hay que paralizar la política de infraestructuras. Hacien bien los hombres de Aznar al preguntar cómo se ha invertido el largo billón de pesetas que ha supuesto el último Plan de Carreteras, casi el doble de lo previsto. Sólo así podremos saber cuál es el estado actual de la ejecución del programa de autovías, cuales eran los presupuestos iniciales y cuales han sido los presupuestos reales. ○



FRENTE A FRENTE



DEPORTIVOS PEQUEÑOS

Los pequeños de portivos de Renault, Citroën y Fiat se enfrentan al último en llegar el VW Polo G40. Coches de dimensiones contenidas pero con motores alegres y potentes. (Pag. 20)

FUERA DE SERIE



ZENDER FACT 4

Pudimos probar el último escarapate rodante de Zender un coche con chasis de fibra de carbono y motor Audi con doble turbo, un fuera de serie valorado en 100 millones de pesetas que asombró a los viandantes en las calles de Barcelona. (Pag. 78)

OCIO



AUTOMODELISMO

Coches de juguete que parecen totalmente de verdad, una diversión realmente apasionante. (Pag. 84)

MOTOR 16 EN TELETXTO DE TVE

LOS COCHES QUE BATEN RECORDS
LOS MAS RAPIDOS

Modelo	Velocidad (km/h)
Ferrari 250 GTO	300
Ferrari 250 LM	290
Ferrari 250 F1	280
Ferrari 250 S	270
Ferrari 250 GT	260
Ferrari 250 F2	250
Ferrari 250 F3	240
Ferrari 250 F4	230
Ferrari 250 F5	220
Ferrari 250 F6	210
Ferrari 250 F7	200
Ferrari 250 F8	190
Ferrari 250 F9	180
Ferrari 250 F10	170
Ferrari 250 F11	160
Ferrari 250 F12	150
Ferrari 250 F13	140
Ferrari 250 F14	130
Ferrari 250 F15	120
Ferrari 250 F16	110
Ferrari 250 F17	100
Ferrari 250 F18	90
Ferrari 250 F19	80
Ferrari 250 F20	70
Ferrari 250 F21	60
Ferrari 250 F22	50
Ferrari 250 F23	40
Ferrari 250 F24	30
Ferrari 250 F25	20
Ferrari 250 F26	10
Ferrari 250 F27	0

LOS MAS CAROS

Modelo	Precio (millones de pesetas)
Ferrari 250 GTO	100
Ferrari 250 LM	90
Ferrari 250 F1	80
Ferrari 250 S	70
Ferrari 250 GT	60
Ferrari 250 F2	50
Ferrari 250 F3	40
Ferrari 250 F4	30
Ferrari 250 F5	20
Ferrari 250 F6	10
Ferrari 250 F7	0

MOTOR 16

PAGINAS 650 A 668

Hemos hecho un coche con 6 cilindros, 24 válvulas y 204 caballos. Para que usted no corra ningún riesgo.



Nuevo Volvo 960 24v.

El nuevo Volvo 960 tiene el motor más poderoso que Volvo haya hecho jamás. Unida a este motor, tiene una transmisión automática de 4 velocidades controlada

electrónicamente, que lee su forma de conducir y se adapta a ella.

El Volvo 960 además tiene un completísimo equipamiento de serie que incluye climatizador, ABS, regulación eléctrica asientos delanteros y techo corredizo eléctrico.

Mucho más de lo que se puede esperar en un coche de su categoría.

Pero aún así, lo que más sorprende del Volvo 960 es su motor. Son 6 cilindros, 24 válvulas y 204 caballos, que le dan al coche una potencia fuera de lo común. Con un

coche así se podría correr un gran riesgo. Pero este coche es un Volvo. Por eso, en él usted puede sentir algo más que velocidad. Se puede sentir seguro.

VOLVO
Respuesta segura.

Volvo 960 24V P.V.P.*: 6.611.250 Ptas. Volvo 960 Turbo 16V P.V.P.*: 6.204.250 Ptas. (*Precios IVA y transporte incluido).

Desde 1987 todos los motores Volvo pueden utilizar gasolina sin plomo.



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

● NISSAN ha decidido desembarcar en Vietnam, un prometedor mercado de más de 60 millones de consumidores, y va a abrir este año sendos centros de servicio en Hanoi y Ho Chi Minh. Las exportaciones de coches japoneses a Vietnam que sumaron 1.094 unidades en 1989, totalizaron 1.779 en 1990, un aumento del 62 por ciento.

● JAPON y Estados Unidos quieren celebrar este mes en Tokio una reunión de alto nivel para tratar de las importaciones de piezas de automóviles procedentes de Estados Unidos. Además de analizar el supuesto monopolio de las redes japonesas de distribución debido al sistema de agrupaciones «keiretsu», es posible que en estas reuniones salga también a relucir el incremento de la cuota de las importaciones de turismos americanos a Japón, tema que los japoneses prefieren tratar por separado.

● TOYOTA ha firmado una declaración de intenciones con el grupo alemán Volkswagen para comercializar los coches del grupo en Japón. Toyota creará una nueva red comercial para canalizar estos productos a partir de 1.992. Se espera que en 1.996 se vendan unas 30.000 unidades.

● TOYOTA ha firmado un acuerdo con la firma de transportes Yamato para utilizar su furgoneta eléctrica Town Ace en el servicio de entrega de paquetes a domicilio para el radio céntrico de Tokio a partir de este mes. La furgoneta, diseñada expresamente para recorrer cortas distancias en ciudad, tiene una autonomía de 160 kilómetros a velocidad constante de 40 kilómetros por hora y puede cargar hasta 300 kilos.

CATALUÑA

«NO TE PASES»

ESTE es el lema de la «Campaña de Velocidad en Autopistas y Autovías» que conjuntamente han lanzado la Dirección General de Tráfico, la Gerencia de Seguridad Vial y la Dirección General de Carreteras, estos últimos pertenecientes a la Generalidad de Cataluña. Esta campaña, cuyo costo es de 62 millones de pesetas, tiene como razonamiento fundamental el de dar a conocer que si bien las autopistas y autovías son vías seguras no por ello hay que abusar de sus ventajas, lo que se



Anem a veure: com conduïx molta gent



a les autopistes i les autovies

resume con el slogan de «no te pases». Para ello se han creado unos impactantes spots televisivos en los que se compara la conducción en autopista con una montaña rusa.

SUZUKI-SANTANA

PLAN DE INVERSIONES

LA Dirección de Land Rover Santana ha presentado a los Gobiernos autónomos de Andalucía y Castilla-La Mancha y a sus trabajadores un plan de inversiones para el quinquenio 1991-1995 que supondrá la inversión de 17.000 millones de pesetas. Entre las líneas de actuación previs-

tas de cara al futuro de esta empresa, que cambiará su denominación a Santana Motor después del verano, figuran la fabricación de componentes que ahora se producen en Japón, la robotización de algunos procesos y el lanzamiento de un nuevo vehículo comercial.

CONducIR EN ITALIA

TELEFONO PROHIBIDO

QUE las «cosas» del tráfico no son nada fáciles, lo acaban de demostrar los italianos, que han tardado nada menos que 32 años en sacar adelante el nuevo Código de Circulación. En 1959 comen-

VERDE Y ROJO



- Para Solchaga y de rebote a Borrel que ahora le han cogido manía a las carreteras y como se están realizando muchas obras, han decidido reducir el presupuesto. Nada, que vamos a tener que viajar por caminos de tierra como hace cien años.
- A Jordi Tarrés, que con su victoria en el Trial de Italia se encamina de forma imparable hacia la consecución de su cuarto título mundial. Un título

que en caso de ser conquistado por el piloto de Rellinars le convertiría en el primer piloto que consigue semejante cifra de mundiales.

● Para aquellos motoristas que no contentos con transitar entre los coches se dedican a circular por las rayas de separación de los carriles (véase un claro ejemplo en el paseo de la Castellana). A ver si se enteran de una vez por donde tienen que circular.

LUZ VERDE AL PROYECTO FORD-VW



LA comisión europea ha aprobado el proyecto de ayuda de la Comunidad y de Portugal para la producción del vehículo monovolumen proyectado entre Ford y Volkswagen. La situación de la factoría será en las cercanías de Setúbal y se tiene previsto fabricar 190.000 vehículos por año a partir de 1994. La inversión necesaria para llevar adelante dicho proyecto ronda los 300.000 millones de pesetas y se crearán 5.200 puestos de trabajo.

Por otra parte, la compañía Matra, fabricante del Espace, ha presentado una protesta ante la concesión de ayudas al consorcio Ford-Volkswagen porque consideran que atentan contra la libre competencia en el mercado de estos vehículos.

zarán a elaborar la normativa y ahora, al fin, se anuncia que en el 92 entrará en vigor, para poner orden en el caótico espectáculo que montan los 30 millones de vehículos con los que cuenta el parque italiano. Según la nueva ley los conductores que hayan sacado el carné hace menos

centímetros cúbicos y una potencia de 140 caballos. El 21 GTI cuenta con una tapicería tipo escocesa con tonalidades rojas y con un equipamiento en el que destacan los elevalunas eléctricos delanteros, cierre centralizado con mando de infrarrojos, volante deportivo de tres brazos, etc... El precio del 21 GTI 12V en versión de tres y cinco puertas es de 2.490.000 pesetas y las opciones más interesantes tienen los siguientes precios, ABS: 195.000 pesetas, aire acondicionado: 150.000 pesetas, techo practicable: 118.000 pesetas y pintura metalizada: 31.500 pesetas. Otro modelo que Renault acaba de poner a la venta es el Clio Baccara en versiones 1.4 automático y 1.7 manual. El precio de ambas es el mismo, 1.995.000 pesetas y la opción del techo practicable tendrá un coste de 46.000 pesetas.



de tres años no podrán montar en motos de más de 350 centímetros cúbicos, ni conducir coches que sobrepasen los 160 kilómetros por hora. Otra novedad es que quedará terminantemente prohibido hablar por teléfono mientras se conduce.

RENAULT 21 GTI 12 V

MAS PRESTACIONES

RENAULT ha puesto a la venta una nueva versión del R 21 denominada GTI 12 válvulas que se comercializará con carrocería de 4 y 5 puertas. El nuevo modelo cuenta con un propulsor de 1.995

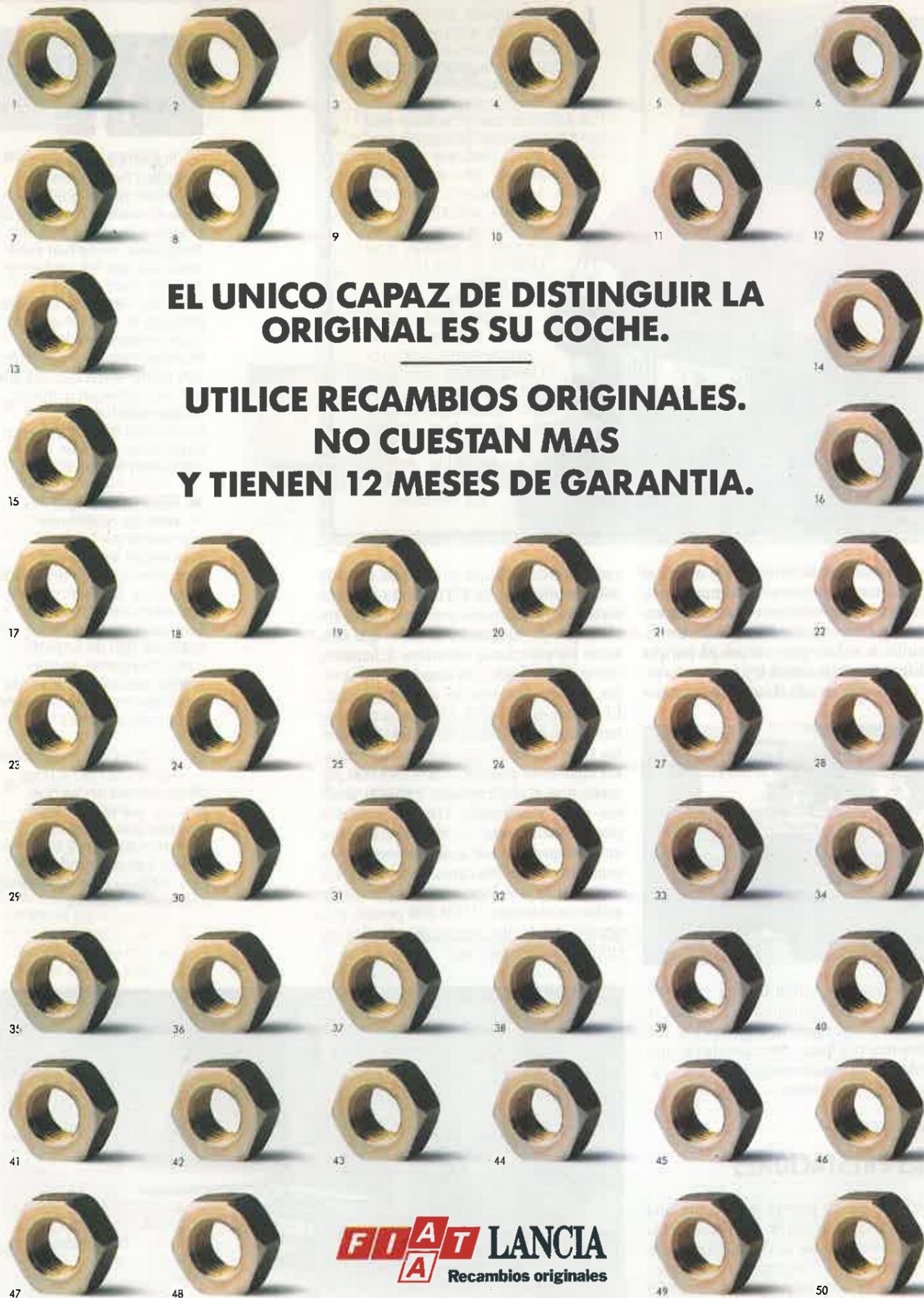


DESDE TURIN GIANCARLO PERINI

● FUENTES oficiales del grupo Fiat Spa han declarado que la producción de automóviles y parte de la planta de montaje ZCZ en Yugoslavia, no se han visto afectadas por los conflictos estallados en el país balcánico. Además, la planta principal de ZCZ es la única suministradora de los motores de cuatro cilindros y 900 centímetros cúbicos que son montados en el nuevo Cinquecento, cuya producción está empezando a realizarse ahora en la planta de FSN, en Polonia.

● RESPONDIENDO a una serie de cuestiones planteadas por los accionistas de Fiat y posteriormente en una rueda de prensa, Giovanni Agnelli, presidente del grupo Fiat Spa, denegó la existencia de cualquier tipo de acuerdo con el fabricante japonés Toyota, noticia que la prensa había estado especulando en las últimas semanas.

● SIGUIENDO con Giovanni Agnelli, ha hecho unas declaraciones en las que anticipa que el mercado europeo crecerá en los próximos años un 2,5 por ciento, con una producción para 1995 de más de catorce millones de coches.



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



INDUSTRIA COMUNITARIA

RECORTAR PLANTILLAS

La industria europea del automóvil está estudiando solicitar a Bruselas una ayuda financiera para acometer un programa de despidos que hacia finales de la década deje a las marcas en situación de competir con Japón. Según Raymond Levy, presidente de Renault y responsable de la Asociación Europea de Constructores de Automóviles, el proyecto ya ha sido expuesto al comisario comunitario de Industria, Martin Bangemann, y según fuentes de Bruselas, podría afectar de un 20 a un 40 por ciento de los trabajadores con un costo de unos 10.000 millones de ecus (1,2 billones de pesetas).



MÁS IDEAS

SELECCIONAR LAS MULTAS

NADA fácil lo tiene el flamante concejal de Circulación del Ayuntamiento de Madrid, José Antonio García Alarilla. Dicen que afirmó que «el tráfico en Madrid no tiene solución». Pues casi es verdad. Alarilla puntualiza, sin embargo, «no tiene arreglo de momento». También es cierto.

Además el nuevo mandamás del tráfico madrileño nos aseguró que «se seleccionarán las multas y éstas se impondrán cuando exista una buena razón para ello. No se puede sancionar masivamente porque todos sabemos que el tráfico esta bastante mal». OK, señor García Alarilla, los habitantes de esta ciudad, si usted lo consigue, nos vamos a alegrar de lo lindo. Y buenos propósitos, como comentó a Motor 16, desde luego que no le faltan.

CONTANTE Y SONANTE

Fiat ha creado una división de baterías tras la fusión de actividades de su marca Magneti Marelli y de la francesa Ceac.

Las ventas del grupo Volkswagen en el primer semestre del año han crecido un 13 por ciento hasta alcanzar los 2,4 billones de pesetas.

La Comisión Europea ha autorizado la ampliación de la participación de Elf Aquitaine en el capital de Cepsa.

En una encuesta realizada entre 23.000 compradores de coches en Estados Unidos, el Nissan Infiniti y el Toyota Lexus, han sido los que mayor grado de satisfacción proporcionan.

La compañía petrolera Total invertirá 100.000 millones de pesetas en la antigua República Democrática Alemana para instalar un centenar de gasolineras.



ABS BMW.

COMPACT DRIVE SYSTEM

INYECCION ELECTRONICA
MOTRONIC 2.1.

SISTEMA DE CATALIZADOR
ELECTRONICO.

SISTEMA DE TRANSMISION
PARALEVER BMW.

MOTOR 4 CILINDROS 16 V.

SISTEMA DE DIAGNOSTICO
Y GRABACION DE ANOMALIAS.



Motocicletas BMW

HOY POR HOY, ESTE ANUNCIO SOLO PUEDE FIRMARLO BMW.

BMW le presenta hoy lo que todas las motocicletas deberían tener en el futuro.

La apuesta para llegar más lejos que los demás comienza con la elección de componentes de la máxima calidad: de-

pósitos de aluminio, carenados con materiales de alta resistencia, escapes de acero inoxidable, aluminio de primera fusión para los motores... Sólo lo mejor.

A partir de ellos, se aplican planteamientos tan revolucionarios como el Com-

compact Drive System, que consigue que motor y transmisión funcionen como un solo bloque que soporta el chasis y confiere una mayor rigidez. O como la incorporación de motores de 3 y 4 cilindros con inyección electrónica que, regulada por las

unidades L-Jetronic y Motronic, optimiza el encendido y el consumo en cualquier circunstancia, además de poner en marcha funciones de autodiagnóstico y prevención de anomalías. Finalmente, el esfuerzo de muchos años de investigación se hace pa-

rente en avances que sólo BMW puede ofrecer. El ABS, único en el mundo para motocicletas. El Paralever BMW, sistema de transmisión-suspensión posterior, que aumenta la cotas de seguridad y comodidad. O los sistemas de catalizador con

control electrónico, que aseguran que una BMW dejará la menor huella posible a su paso. Así se llega al objetivo final; que usted disfrute de las motocicletas más avanzadas del mundo. Algo que para BMW no tiene precio.



GAMA K DE BMW: Sistemas de grabación de anomalías y programación de emergencia; Chequeo y reparación más rápidos. Duplicación de los sistemas electrónicos. Puntos de soldadura realizados en atmósfera de gas inerte: más perfectos y resistentes. Terminales antihumedad y antivibración: conexiones electrónicas perfectas. Cuadro

del ABS: Cada diez segundos, uno reemplaza al otro, que pasa a ser revisado. Sistemas de transmisión Cardan y Paralever: Más cómodos y seguros, sin mantenimiento. Electrónico de instrumentos. Depósitos de aluminio: Más ligeros, sin impurezas. Cableado recubierto de material aislante ignífugo. Sensores del ABS: Blindados y autolimpiables.



VOLKSWAGEN CORRADO VR6

EL TERCER NIVEL

El Corrado, coupé deportivo de Volkswagen, se beneficia de las últimas novedades de la marca en cuanto a técnica de motores con la incorporación del seis cilindros en V que ya monta el Volkswagen Passat. Con esta incorporación, el Corrado sube de nivel hasta alcanzar una potencia de 190 caballos.

HASTA ahora este modelo se comercializaba en dos versiones, una con el cuatro cilindros de 16 válvulas y otra sobrealimentada con el compresor G. Con estos motores, el nivel de potencia máxima se situaba en los 160 caballos del G60, pero con el motor VR6, esta llega a los 190 caballos. Pero no sólo es la potencia absoluta lo que mejora con este motor, sino que todo el hacer del coche se ve beneficiado gracias a las características de este V6. La tradicional suavidad y elasticidad de este tipo de motores mejora la respuesta y el confort de marcha. Este motor ha sido diseñado especialmente para ser montado en posición transversal en coches de tracción a las ruedas



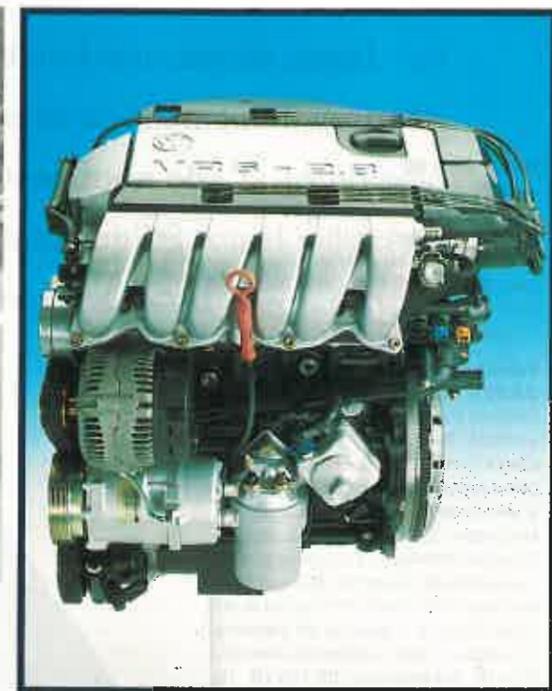
NUEVOS DETALLES

Además del nuevo motor VR6, el Corrado estrena un nuevo aspecto en el que hay que destacar la rejilla frontal y el capó más abultado. El motor VR6 es de dimensiones compactas, perfectamente adecuadas para un coche pequeño.

delanteras. Su curioso diseño, con las dos bancadas de cilindros abiertas en quince grados y una culata común para ambas, conjuga las ventajas de los motores de seis cilindros en línea con las de los V6, sin sufrir ninguno de sus inconvenientes. El motor es muy compacto y no han sido necesarias grandes modificaciones para alojarlo bajo el capó.

Gracias al incremento de potencia, el Corrado es capaz de acelerar de cero a cien kilómetros por hora en tan sólo 6,9 segundos, aceleración que lo sitúa entre los más rápidos.

Esta notable mejora en las prestaciones del motor ha obligado a un rediseño de las suspensiones y la transmisión. La caja de cambios es de cinco velocidades guiada



por cable. Para evitar las reacciones sobre el volante y cualquier problema de motricidad, el Corrado VR6 monta unas llantas BBS de 6,5 x 15 pulgadas, con unos neumáticos de 205/50 VR 15. Además dispone de un sistema antipatinamiento EDL que frena la rueda que menos motricidad tiene para transmitir la potencia a la otra.

El resto del coche también sufre algunas mejoras que en el plano estético se centran en un nuevo capó delantero y una calandra más agresiva. En el interior, cada una de las tres versiones recibe una decoración que la diferencia de las restantes.

Además del nuevo VR6, el resto de la gama también sufre algunas mejoras. El 16 válvulas pasa de 1,8 litros a dos litros. Este incremento de cilindrada ha servido para mejorar los valores de par y emisiones de escape, ya que la potencia se mantiene en 136 caballos. Con el nuevo motor se obtienen unas prestaciones brillantes, con unos consumos sorprendentes para un coche que es capaz de alcanzar los 210 kilómetros por hora. Por lo demás, la mecánica del 16 válvulas, es semejante a la del G60 y puede montar opcionalmente el sistema antipatinamiento EDL.

Por su parte, el G60 mantiene sus características mecánicas, pero estrena un nuevo aspecto y una nueva denominación, puesto que dentro de la gama ahora presentada se llama Corrado G60 Jet.

Estas modificaciones han sido introducidas en la gama alemana que se ha presentado en estos días, pero tardarán todavía algunos meses en llegar a España. ○

Victor Piccione

FICHA TÉCNICA			
	VR6	16V	G60
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	6 en V	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	2.861	1.984	1.781
Árbol de levas	2 en cabeza	2 en cabeza	2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,0 a 1	10,8 a 1	8,0 a 1
Potencia máxima / 1.p.m.	190 cv/5.800	136 cv/5.800	160 cv/5.600
Par máximo / 1.p.m.	25 mkg/4.200	18.3 mkg/4.400	22,9 mkg/4.000
TRANSMISIÓN			
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCIÓN			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Díametro de giro (m)	11,0	10,5	10,5
FRENOS			
Sistema (Del/Tras)	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS	Discos/Discos. ABS
SUSPENSIONES			
Delantero	Independiente	Independiente	Independiente
Trasero	Independiente	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg)	1.210	1.210	1.210
Largo/ancho/alto (mm)	4.050/1.690/1.310	4.050/1.690/1.310	4.050/1.690/1.310
Capacidad del depósito (l)	70	70	70
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,9	9,3	8,5
Velocidad Máxima (km/h)	235	210	225
Consumo Urbano (l/100 km)	13,6	12,3	12,4
A 90 km/h (l/100 km)	7,2	6,0	6,4
A 120 km/h (l/100 km)	8,8	6,7	8,5

Este hombre ha tenido cinco coches. Ahora por fin tiene un Audi 90.

Hasta ahora, este hombre no sabía lo que representaba un motor de cinco cilindros alimentado a inyección y con encendido electrónico. Ni la potencia

de unos motores de vanguardia. Tampoco sabía lo importante

que es un amplio y confortable interior a la hora de viajar.

O la perfección del mínimo detalle. Ni sabía lo que es

Gama Audi 90

Audi 90 2.0 E 115 CV
Audi 90 2.3 E Cat. 133 CV (*)
Audi 90 2.0 V 160 CV (*)
Audi 90 2.0 V Cat. 170 CV
Audi 90 2.0 V quattro® 160 CV (*)
Audi 90 2.0 V quattro® Cat. 170 CV

*(Sport Pack disponible en estas versiones)

Equipamiento de serie del Audi 90

2.3 20 V quattro®: Motor a inyección. Sistema Procon-ten. A.B.S. Dirección asistida. Aire acondicionado. Auto-Check Control. Cierre centralizado. Espejos retrovisores exteriores térmicos y eléctricos. Elevalunas eléctricos en las cuatro puertas. Tapicería Velours. Asientos anteriores y posteriores con reposacabezas. Asientos delanteros deportivos, el del conductor regulable en altura. Volante y palanca de cambios forrados en cuero. Llantas de aleación 6J x 15. Neumáticos 205/50 VR 15. Spoiler trasero en color carrocería. Faros antiniebla.

Vd. podrá disfrutar de un **Audi 90 2.0 E a partir de 2.925.000 pts PVP recomendado** (IVA y transporte incluidos)

Infórmese de la **Supergarantía**, un servicio opcional que le permite ampliar su garantía hasta 5 años sin límite de kilometraje.

En su concesionario Volkswagen / Audi.



sentirse realmente seguro al volante gracias al sistema exclusivo de seguridad Procon-ten, a la tracción delantera o a la opción de la tracción total quattro®.

Este hombre no sabía lo que era el placer de conducir con la tecnología más innovadora. Ni con el diseño más avanzado. Ni con el más completo equipamiento de serie. Ahora ya lo sabe.



A la vanguardia de la técnica



Pocos meses después de la presentación de los Mercedes Clase S, la versión coupé ya está lista. La dura competencia ha obligado a adelantar la evolución del modelo que, muy probablemente, será mostrado por primera vez al público el próximo septiembre en el Salón de Francfort.

SE han adelantado los acontecimientos. Hemos sorprendido al nuevo Mercedes SEC, que tenía previsto su lanzamiento al mercado para el próximo año, en un receso durante las últimas pruebas de fiabilidad antes de su definitiva producción en cadena. El buen nivel de ventas del modelo que será su máximo rival, el BMW 850i, ha provocado este acelerón en la evolución del proyecto: todos los detalles de la segunda generación del Mercedes SEC ya están perfectamente definidos.

La discreción con la que los responsables de la marca germana han llevado el proceso no permite avanzar datos definitivos, aunque sí con pequeños márgenes de error. Se sabe con certeza que el futuro modelo será más largo que su predecesor, ya que medirá 5,06 metros de largo, lo que supone un crecimiento de 12 centímetros con respecto al modelo que se vende actualmente y cinco centímetros menos que la carrocería corta, de cuatro puertas, de la Clase S.

La distancia entre ejes también ha aumentado, 10 centímetros, en relación al anterior coupé, lo que significa una batalla de 2,95 metros, más que suficientes para obtener una gran habitabilidad, aunque, lógicamente, ligeramente inferior a los modelos de la Clase S, que tienen una distancia entre ejes de 3,04 metros. Pero en términos relativos, teniendo en cuenta la longitud exterior, en el coupé está mejor aprovechado el espacio disponible que en la berlina e incluso el maletero será más grande que en ésta, ya que su volumen es de 530 litros.

Desde el punto de vista estético, se diferencia claramente de la versión actual por la calandra, idéntica en el nuevo modelo a la de los descapotables SL, siempre con la gran estrella de Mercedes en el centro. Con este nuevo frontal, su aspecto gana en agresividad y todos los modelos con tendencia deportiva de Mercedes quedan claramente identificados.

Aunque la calandra sea como la de los Mercedes SL, las similitudes no van mu-

MERCEDÉS SEC

LA NUEVA ESTRELLA A PUNTO

LINEAS DEFINITIVAS
Las últimas pruebas de los nuevos coupés de Mercedes nos han permitido conocer el aspecto definitivo del modelo. Tal y como se aprecia en las fotos, el nuevo modelo incrementa su tamaño respecto a las anteriores versiones, pero sin llegar a los niveles de las berlinas, de la Clase S, con las cuales comparte la mecánica.



**AL DESNUDO**

En estos últimos ensayos, los prototipos se encuentran ya en su configuración definitiva. Un ligero camuflaje oculta la forma de los grupos ópticos y conforma un falso alerón sobre la tapa del maletero. Por delante se aprecia la calandra al estilo de los modelos más recientes de la marca alemana.

cho más lejos. El nuevo Mercedes SEC montará los mismos motores que llevan desde hace medio año los Clase S, aunque se presume que únicamente las unidades más potentes. Por tanto, se tratará del pro-

pulsor de ocho cilindros en V y de cuatro válvulas por cilindro, que en su versión de 4.196 centímetros cúbicos da una potencia de 286 caballos y en la de 4.973 centímetros cúbicos da 326 caballos. Pero, por

supuesto, la estrella será el motor de 12 cilindros en V, de seis litros de cilindrada, y una cifra de potencia de 408 caballos. Con estos motores, a pesar del elevado peso de estos vehículos, las prestaciones que alcanzará el Mercedes SEC serán de primer orden y resulta muy probable que, aunque su potencia le permitiría superar los 300 kilómetros por hora, también en este modelo limiten la velocidad máxima a 250 km/h.

Asimismo, estarán disponibles todas las sofisticaciones electrónicas de que es capaz la casa germana: sistemas antideslizamiento en aceleración, antibloqueo de frenos y suspensiones y diferencial autoblocante controlados electrónicamente. Pero eso no es todo, porque no debe descartarse la posibilidad de que cuente con tracción integral «4 Matic», similar a la de otros modelos de la marca y para más adelante, probablemente cuatro ruedas direccionales.

Con este nuevo modelo, de líneas considerablemente más afiladas y modernas que las de su predecesor, un buen coeficiente aerodinámico de 0,30 gran habitabilidad y potentes motores, Mercedes puede volver a competir en un segmento en el que su modelo ya resultaba poco atractivo.

Javier Moltó

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.

CITROËN AX GTI, FIAT UNO TURBO i.e., RENAULT CLIO 16 V Y VOLKSWAGEN POLO G40

ABANICO DE POSIBILIDADES



VIRTUDES

- Relación estabilidad/comfort
- Consumo aquilatado
- Equipamiento completo

CITROËN AX GTI
1.688.305

- Instrumentación escasa
- Sonoridad elevada
- Maletero pequeño

DEFECTOS

VIRTUDES

- Habitabilidad
- Prestaciones brillantes
- Instrumentación completa

FIAT UNO TURBO i.e.
1.771.757

- Detalles de acabado
- Consumo elevado
- Sin aire acondicionado opcional

DEFECTOS

VIRTUDES

- Facilidad de conducción
- Relación estabilidad/comodidad
- Elevada potencia

RENAULT CLIO 16V
1.742.603

- Situación rueda de repuesto
- Falta de apoyo lumbar
- Sin aire acondicionado opcional

DEFECTOS

VIRTUDES

- Consumo aquilatado
- Altas prestaciones
- Bien acabado

VOLKSWAGEN POLO G40
1.727.399

- Suspensión demasiado dura
- Instrumentación escasa
- Sin aire acondicionado opcional

DEFECTOS

La variedad de motores disponibles en la oferta de modelos pequeños y deportivos es reflejo de la constante evolución técnica y de la preocupación de los fabricantes por ofrecer nuevas soluciones. Los resultados que obtienen justifican el esfuerzo y confirman que ninguno está en posesión de la panacea.

Los cuatro modelos que probamos en esta ocasión, cada uno con un sistema de alimentación particular, son una muestra de lo que ofrece el mercado de vehículos pequeños con aspiraciones deportivas. Dos de ellos, el Citroën AX GTi y el Volkswagen Polo G40 se han puesto a la venta en España hace escasas fechas, mientras que el Renault Clio se comercializa desde hace unos meses y el Fiat Uno Turbo i.e. lleva casi dos años en los concesionarios.

En un primer vistazo a estos cuatro coches, lo primero que destaca es que ninguno de ellos está dotado de carburador y que sólo el Fiat Uno, el que más tiempo lleva en el mercado, monta turbocompresor. La forma de extraer elevadas potencias de motores de baja cilindrada está cambiando, debido en parte a la progresiva obligatoriedad del catalizador, y estos modelos son claro exponente de ello.

El último en llegar, el AX GTi, alcanza los 100 caballos de potencia merced a un sistema de inyección electrónica. Hasta el momento, Citroën nunca había empleado inyección de gasolina en su modelo pequeño. Anteriormente, su versión más deportiva, el AX Sport, que sólo se fabricó en series limitadas, obtenía 95 caballos de potencia mediante la adopción de dos carburadores dobles en un motor muy parecido al del actual GTi pero de cilindrada ligeramente inferior.

La diferencia resulta palpable. No se trata de los cinco caballos de potencia adicionales, sino de un motor muy agradable de utilizar desde pocas revoluciones y que, gracias a unas relaciones de cambio de marcha acertadísimas, se puede utilizar de forma turística sin apenas tocar el cambio o exprimir al máximo sus posibilidades utilizando continuamente el motor a tope de vueltas.

El Polo G40 también utiliza inyección, pero cuenta con la ayuda de un compresor volumétrico tipo G, patentado por Volkswagen, e intercambiador de calor, con los





EQUILIBRIO
El nuevo Citroën AX GTi se caracteriza por el equilibrio. Un motor elástico, interiores muy mejorados y buena estabilidad sin perjuicio de la comodidad son sus principales bazas. Exteriormente, le distingue su nuevo alerón trasero.



que consigue obtener 115 caballos de su menudo motor. La entrega de potencia en este modelo se realiza menos uniformemente que en el AX. No se trata de falta de progresividad, sino de poca potencia a menos de 3.500 revoluciones. Pero a partir de esta cifra la sobrepresión comienza a notarse de forma continuada, acelerando el coche velozmente y sin brusquedades.

Algunos meses antes, había llegado a nuestro país el Clio 16 válvulas. Renault abandona con este motor su tradicional turbo y carburador. Con el Renault 5 GT Turbo se alcanzaban unas prestaciones asombrosas que hacían palidecer a un buen número de modelos supuestamente más deportivos. El Clio supera, en nuestra tabla de prestaciones, todas las cifras que en su día obtuvimos con el GT turbo ex-



cepto en dos: para pasar de 80 a 120 km/h, tanto en cuarta como en quinta, el Clio tarda considerablemente más, concretamente 1,6 y 1,8 segundos respectivamente.

Ello no es óbice para que el comportamiento del motor de 16 válvulas del Clio se sitúe entre los mejores de su categoría y, si bien no tiene la patada del motor turbo que equipaba a su predecesor, su elasticidad es muy superior y se puede apretar tranquilamente el acelerador sin temor a sobresaltos repentinos. La potencia de 140 caballos se obtiene a partir de una cilindrada de casi 1.800 centímetros cúbicos, similar a la de otros motores de modelos europeos de la competencia, pero que a diferencia de Renault, los montan únicamente en versiones de categorías superiores.



TURBO
El Fiat Uno Turbo i.e. lleva varios años en el mercado sin variar su planteamiento. Es uno de los pocos modelos pequeños que mantiene el turbocompresor y alardea exteriormente de ello. Su acabado sigue siendo mejorable.



Fiat se ha quedado casi sola en la defensa del turbocompresor, para modelos pequeños en nuestro país, aunque Ford le acompaña con el reciente e indomable Fiesta turbo. El motor del Uno Turbo, con sus 118 caballos, es el más conocido de los cuatro que componen este muestrario de posibilidades. Su comportamiento es el típico de estos modelos: a cambio de cierta brusquedad cuando el turbo empieza a soplar de verdad, se consiguen unos adelantamientos fulgurantes.

En pequeños deportivos de esta calaña, aparte del motor, cobran importancia primordial la estabilidad y los frenos. En ambos apartados los cuatro modelos se comportan magníficamente y están muy igualados entre ellos.

En cuanto a la estabilidad, todos recurren a suspensiones duras, para lograr



transmitir la potencia al suelo con seguridad y sin que se produzcan pérdidas de tracción. Especialmente el Volkswagen Polo. Este modelo está indicado para personas dispuestas a sacrificar el confort en aras de la velocidad. La dureza de los muelles reproduce fielmente las irregularidades del terreno a los cuerpos de los ocupantes, llegando a resultar realmente incómodo por carreteras en mal estado. En compensación por el mal trago, la buena estabilidad permite una elevada velocidad de paso por curva en carreteras con asfalto en buen estado, pero hay que andar con mucho tiento en los tramos bacheados debido a los continuos rebotes.

Para los otros modelos se podría decir lo mismo, con la ventaja de unas suspensiones menos duras, que quizá no permitan conducir tan rápido en algunas



ocasiones concretas, pero confieren mayor grado de comodidad. En cuanto a los frenos, los dos modelos más pesados, el Renault Clio y el Fiat Uno, llevan discos en las cuatro ruedas y todos discos ventilados delante, combinaciones apropiadas en los respectivos modelos y que no presentan problemas en condiciones de uso intensivo, circunstancia que se agradece doblemente en coches que aceleran tanto entre curva y curva.

Para utilización urbana, el AX cuenta con mejores condiciones que sus tres rivales. Veinte centímetros menos que el más corto de los otros tres facilitan considerablemente encontrar un hueco para aparcar. A pesar de ello, ofrece amplio es-

POTENCIA
Gracias a un motor inusual en esta categoría, por lo menos en Europa, el Clio 16 válvulas alcanza una elevada potencia, que se combina perfectamente con las posibilidades del chasis y suspensiones. El buen acabado y la completa instrumentación redondean la satisfacción de conducirlo.

FICHA TECNICA

	CITROEN AX GTI	FIAT UNO TURBO	RENAULT CLIÓ 16V	VW POLO G40
MOTOR				
Disposición	Del transversal	Del transversal	Del transversal	Del transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.360	1.372	1.764	1.772
Árbol de levas	Uno en cabeza	Uno en cabeza	Dos en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,6/1	7,7/1	10,1	8,1/1
Potencia máxima / r.p.m.	100 CV (72 kw)/6.800	118 CV (85 kw)/6000	140 CV (101 kw)/6.500	115 CV (84 kw)/6.000
Par máximo / r.p.m.	13,0 mkg (127 Nm)/4200	16,8 mkg (161 Nm)/3500	16,8 mkg (161 Nm)/4250	15,3 mkg (150 Nm)/3.600
TRANSMISIÓN				
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel	Manual, 5 vel	Manual, 5 vel	Manual, 5 vel
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,5/13,1/18,8	7,6/13,1/20,2	8,1/13,6/19,0	8,6/14,2/20,3
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	24,2/29,9	28,4/33,9	25,9/31,5	27,1/35,1
Embrague	Monodisco cable	Monodisco cable	Monodisco cable	Monodisco cable
DIRECCIÓN				
Sistema	Cremallera	Cremallera	Cremallera asist. (op.)	Cremallera
Vueltas de volante	3,7	3,5	3,2	3,5
Diámetro de giro (m.)	10,59	9,4	11,3	10,0
FRENOS				
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Tambores	Discos	Discos	Tambor
Antibloqueo	ABS (op.)	Antiskid (op.)	ABS (op.)	ABS (op.)
SUSPENSIONES				
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	SemIndependiente	Independiente	SemIndependiente
RUEDAS				
Llantas (pulgadas)	Aleación 5,5J x 13	Aleación 5,5J x 13	Acero 6J x 14	Aleación 5,5J x 13
Neumáticos	185/60 x 13	175/60 x 13	185/60 x 14	175/60 x 13
PESOS Y CAPACIDADES				
En orden de marcha (kg.)	795	925	975	830
Capacidad del depósito de combus	43	50	50	42



¿Qué diría tu mamá si te viese con Eristoff?

VODKA
ERISTOFF
Un lenguaje distinto.



pacio para ocupantes, incluso más que el Polo y el Clio en cota longitudinal, aunque debe conformarse con un maletero de dimensiones reducidas. El mejor en este apartado, empatado con el AX si tenemos en cuenta las medidas exteriores, es el Fiat Uno, más ancho, más largo y con mayor maletero que ningún otro coche de su categoría.

Por lo que se refiere al acceso a las plazas posteriores, salvo en el Polo, todos los modelos cuentan con asientos delanteros de respaldo y banqueta abatible. El Polo, por el contrario, no dispone de banqueta abatible, lo que se traduce en menor espacio para pasar a las plazas traseras.

En cuanto al equipamiento, los cuatro modelos llevan asientos deportivos que

DEPORTE PURO
El Volkswagen Polo se caracteriza por la dureza de sus suspensiones. Para extraer la quintaesencia de las posibilidades del motor, se le ha dotado de un compresor volumétrico, más progresivo que un turbo. Está bien acabado, pero su instrumentación es escasa.

CONSUMOS				
Datos en l/100 km	AX GTI	UNO TURBO	CLIO 16V	POLO G40
CIUDAD				
A 30 km/h de promedio	8,6	10,3	10,3	9,7
CARRETERA				
A 90 km/h de cruceo	5,2	6,4	6,1	5,4
En conducción rápida	9,9	12,1	11,8	10,8
AUTOPISTA				
A 120 km/h de cruceo	7,1	9,8	8,2	7,0
A 140 km/h de cruceo	9,6	11,1	10,1	9,9
CONSU. MED. PONDERADO				
Litros/100 km	7,4	9,1	8,8	8,1
AUTONOMIA MEDIA				
Kilómetros recorridos	581	549	568	519

FRENOS				
DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)	AX	UNO	CLIO	POLO
A 60 km/h	17,0	17,9	14,8	16,1
A 100 km/h	43,5	45,0	43,2	44,8
A 120 km/h	64,0	69,0	66,2	65,1

SONORIDAD				
Al ralentí	AX	UNO	CLIO	POLO
A 60 km/h	64,0	65,0	64,4	65,4
A 90 km/h	68,2	67,9	68,5	68,8
A 120 km/h	76,2	71,1	72,7	71,9
A 140 km/h	77,5	74,3	74,8	74,7

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

PRESTACIONES				
	AX	UNO T	CLIO	POLO
VELOCIDAD MAXIMA				
Km/h	189	202,0	209,5	192
ACELERACION				
400 m. salida parada (seg.)	17,0	16,1	16,1	15,9
1 000 m. salida parada (seg.)	31,2	29,3	29,4	29,5
0-100 km/h (seg.)	9,4	7,9	8,4	8,2
Metros recorridos				
RECUPERACION				
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,3	18,9	17,8	17,9
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,7	21,8	19,6	21,0
1 000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	35,4	33,2	32,5	33,2
1 000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	38,9	37,9	36,2	38,4
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	10,7	6,8	9,1	9,0
Metros recorridos	-	-	-	-
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	15,0	9,1	12,5	12,8
Metros recorridos	-	-	-	-

EQUIPAMIENTO				
	AX	UNO	CLIO	POLO
Cuentas revoluciones	SI	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	SI	SI	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI
Indicados carga de batería	NO	SI	NO	NO
Ordenador de vapor	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	NO	NO	NO
Paros antirrebote	SI	SI	SI	SI
Aire acondicionado	OP	NO	NO	NO
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO	NO	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO	NO	NO
Rebotores regulable eféctos (zeta/ficha)	NO	NO	NO	NO
Mando a distancia de apertura de puertas	SI	NO	OP	NO
Eléctricos (D/T)	SI	SI	OP	NO
Cierre centralizado	SI	SI	OP	NO
Cinturones de seguridad traseros	NO	OP	SI	NO
Asiento posterior abatible	NO	OP	SI	NO

El Emperador del Japón.



MITSUBISHI GALANT

Galant o la perfecta armonía. Galant o la tecnología japonesa en estado puro. Acérquese a conocerlo y entenderá por qué los japoneses se sienten orgullosos de él. Y muy especialmente del Galant Dynamic-4, el único modelo del mercado que dispone de tracción y dirección en las 4 ruedas. Una auténtica joya.

Y ahora también el 2.0 GLSi de 5 puertas, que da acceso a la gama, desde un precio extraordinariamente competitivo.

Pero sin renunciar a ser lo que es: todo un Mitsubishi Galant. Un japonés en cuerpo y alma.

VERSIONES	P.V.P. (*)
Galant 2.0 GLSi (5 p)	2.433.900
Galant 2.0 GLSi (5 p) a.a.	2.593.500
Galant GTI 16v (4 p)	3.234.560
Galant (5 p) DYNAMIC-4	4.234.720

(*) Precio final recomendado. Incluye IVA, documentación y transporte.



Made in Japan.

- **Alava:** AUTO ELECTRICIDAD ONDO, S.A. Ctra. de Gamarra, Km. 3,5. Gamarra. Telf.: (945) 25 62 88.
- **Alicante:** AUTOMEDITERRANEO, S.A. Avda. Reyes Católicos, 28. Telf.: (96) 522 08 58.
- **Asturias:** ADARSA (ASTURIANA DE AUTOMOVILES Y REPUESTOS, S.A.) Polg. Ind. "Los Peñones." Ctra. Nal. 630, Km. 448,3. Lugones. Telf.: (985) 26 23 11.
- **Baleares:** AUTO VIDAL, S.A. Gremio de Toneleros, 34. Polg. Ind. La Victoria. Palma de Mallorca. Telf.: (971) 20 23 63.
- **Barcelona:** FUJIMOTOR, S.A. Gran Via Carlos III, 64-66. Telf.: (93) 339 67 04.
- **BENITO JUNCOSA, S.L.** Villarreal, 253. Telf.: (93) 419 14 77.
- **Cádiz:** AUTOCAB, S.A. Cuatro Caminos, 2. Jerez de la Frontera. Telf.: (956) 32 02 85.
- **Cantabria:** AUTOSANDER, S.L. Autovía Santander-Bilbao, Km. 3,5. Maliaño. Telf.: (942) 26 01 11.
- **Córdoba:** FERCAMPO CORDOBA, S.A. Ingeniero Juan de la Cierva, s/n. Polg. Ind. "La Torrecilla." Telf.: (957) 29 84 00.
- **La Coruña:** MOTORAL, Ctra. N-VI, Km. 590. Perillo. Telf.: (981) 63 51 08.
- **Gerona:** DISWAGEN, S.A. Ronda de Barcelona, s/n. Figueras. Telf.: (972) 50 97 00.
- **Granada:** A-Z MOTOR, S.A. Rector Marín Ocaña, 6. Telf.: (958) 29 42 26.
- **Guipúzcoa:** ULIA MOTOR, S.A. Pº de Colón, 27. San Sebastián. Telf.: (943) 27 09 99.
- **Madrid:** ICA MADRID, S.A. Avda. Ciudad de Barcelona, 134. Telf.: (91) 551 28 08.
- **Málaga:** R. BENET, S.A. Ctra. de Cádiz, Km. 183. Marbella. Telf.: (952) 77 62 58.
- **Melilla:** R. Y. C. KRAEMER, S.L. Cándido Lobera, 9. Telf.: (952) 68 49 65.
- **Murcia:** NAUTI-CAR, S.A. Ctra. Alicante, 48. Telf.: (968) 24 71 20.
- **Sevilla:** AUTOJAPON, S.A. Héroes de Toledo, 28. Telf.: (95) 492 40 98.
- **Valencia:** COMAUTO, S.A. Avda. Real del Monasterio Sta. María de Poblet, s/n. (N-III). Quart de Poblet. Telf.: (96) 154 27 11.
- **Vizcaya:** AGUINAGA, S.A. Puente de Deusto, 1. Bilbao. Telf.: (94) 476 10 20.
- **Zaragoza:** AUTOMOVILES NICOLAS, S.A. Luis Vives, 6. Telf.: (976) 55 59 51.

Si desea más información diríjase al Concesionario más cercano o envíe este cupón a ICA, S.A. Marisa Tubau, 7 - Torre A, Planta 4ª. Ctra. Fuencarrai-Alcobendas Km. 12,220. 28049 MADRID.

Nombre _____
Apellidos _____
Dirección _____
Ciudad _____
C.P. _____
M-16



CUATRO MOTORES DIFERENTES
Cada motor lleva un sistema de alimentación distinto. La búsqueda de nuevas posibilidades no cesa. El compresor G40, a la izquierda, ha sido el último en llegar.

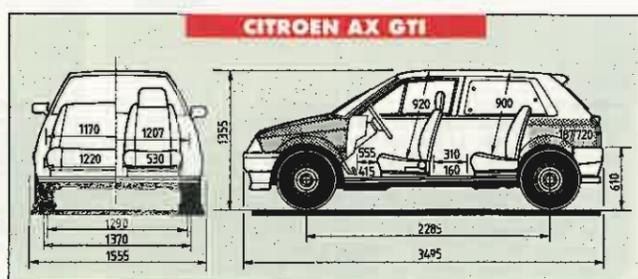
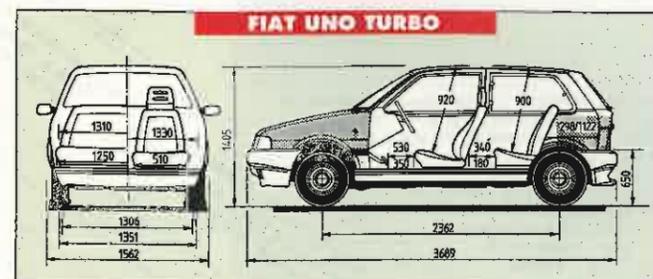
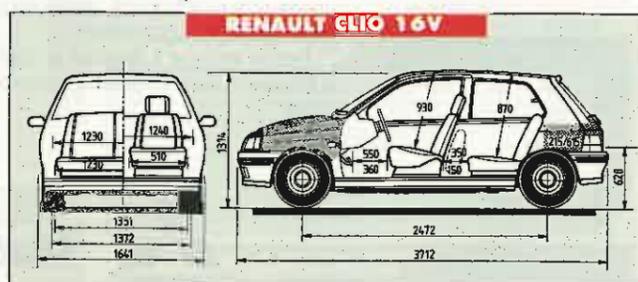
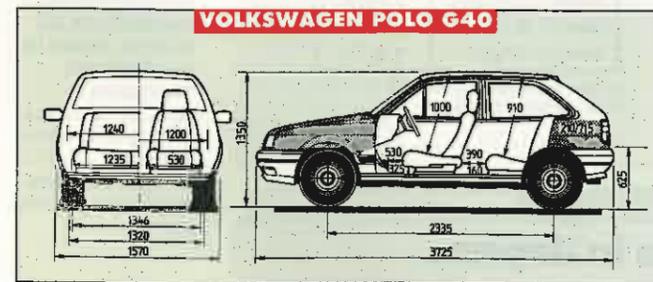
recogen bien el cuerpo y lo sujetan en los apoyos. Al único que se le puede achacar alguna pega es al del Renault, que carece de suficiente apoyo para la espalda en la zona lumbar. Por el contrario, su instrumentación no merece crítica alguna ya que, junto con la del Fiat Uno, es la más completa. El AX y el Polo carecen de indicadores de presión y temperatura de aceite, relojes de mucha utilidad en vehí-

culos susceptibles de ser utilizados al máximo de sus posibilidades.

Ninguno lleva aire acondicionado de serie y, lo más grave, sólo el AX puede montarlo como opción. Por potencia, ninguno tendría problemas para tirar de un aire acondicionado con holgura, pero quizá se considere que a quien le gusta correr no le importe pasar calor. Tampoco llevan dirección asistida, y sólo el Clio puede

montarla opcionalmente, aunque su ausencia no se añora excesivamente, ni siquiera en maniobras de aparcamiento, a pesar de las anchas ruedas que llevan.

Por algo más de millón y medio de pesetas el equipamiento de serie que llevan se puede considerar aceptable, especialmente en el AX que cuenta con cierre centralizado y elevalunas eléctricos. Pero además, por ese precio se dispone, casi,



EN UN ALFA ROMEO EL AIRE ES FRESCO, ES ORIGINAL.



AIRE ACONDICIONADO DE ORIGEN.

ACCESORIOS



TODOS LOS QUE ESTAN

Hemos probado sólo cuatro modelos, representante cada uno de diferentes formas de alimentación. Pero en el mercado hay otros que rondan o superan los cien caballos y no alcanzan los cuatro metros, aunque llevan más tiempo vendiéndose o resultan considerablemente más caros que los elegidos.

Ningún modelo europeo de esta categoría equipaba hasta la fecha motores de 16 válvulas. Ahora, además del Renault también está el Rover 114 GTi, modelo que se ha visto influido por la tendencia japonesa de su socio Honda. Estos motores son cada día más agradables de conducir y parece que el futuro será para ellos.

FORD FIESTA TURBO



El brusco motor del Fiesta Turbo es capaz de poner en aprietos a cualquier conductor. Su precio es claramente superior al de sus rivales.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.596 c.c. **Potencia:** 133 cv a 5.500 rpm. **Velocidad Máxima:** 208,3 km/h. **Aceleración de 0 a 100 km/h:** 8,1 s. **Consumo medio:** 8,1 l/100 km. **Precio:** 2.065.626 pts.

ROVER 114 GTI



El motor de 16 válvulas más pequeño del mercado español es el del Rover 114 GTi, de cilindrada y potencia casi idénticas a las del Citroen AX.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.396 c.c. **Potencia:** 95 cv a 6.250 rpm. **Velocidad Máxima:** 173,4 km/h. **Aceleración de 0 a 100 km/h:** 11,5 s. **Consumo medio:** 8,1 l/100km. **Precio:** 1.598.787 pts.

OPEL CORSA GSI



Competidor directo del Citroen AX, por potencia y dimensiones, el Corsa es claramente superado por estabilidad pero impone su mejor acabado.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.598 c.c. **Potencia:** 100 cv a 5.600 rpm. **Velocidad Máxima:** 188,1 km/h. **Aceleración de 0 a 100 km/h:** 9,8 s. **Consumo medio:** 7,6 l/100 km. **Precio:** 1.726.789 pts.

SEAT IBIZA SSI



El menos deportivo de todos, el Seat Ibiza ha sufrido una remodelación a principios de este año. Incluye aire acondicionado en el equipo de serie.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.461 c.c. **Potencia:** 100 cv a 5.900 rpm. **Velocidad Máxima:** 180,2 km/h. **Aceleración de 0 a 100 km/h:** 11,0 s. **Consumo medio:** 8,4 l/100km. **Precio:** 1.746.733 pts.

PEUGEOT 205 GTI



El Peugeot 205 también se decanta por un motor sin sobralimentación y de ocho válvulas. La estabilidad es una de sus mejores cualidades.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.905 c.c. **Potencia:** 130 cv a 6.000 rpm. **Velocidad Máxima:** 200,7 km/h. **Aceleración de 0 a 100 km/h:** 8,2 s. **Consumo medio:** 9,0 l/100km. **Precio:** 2.004.962 pts.

SUZUKI SWIFT GTI



El pequeño modelo japonés está tradicionalmente ligado a las dieciséis válvulas. Una de sus mejores cualidades es el bajo consumo de su motor.

FICHA TECNICA

Cilindrada: 1.298 c.c. **Potencia:** 101 cv a 6.450 rpm. **Velocidad Máxima:** 185,1 km/h. **Aceleración de 0 a 100 km/h:** 10,0 s. **Consumo medio:** 7,4 l/100 km. **Precio:** 1.873.787 pts.

de auténticos coches de carreras. Dos de ellos, el Uno turbo por comportamiento de motor y el Polo por dureza de suspensiones, son los más exigentes con el conductor. Los otros dos, el AX y el Renault, respectivamente el menos y el más potente de los cuatro, resultan más dóciles y equilibrados. Aunque cualquiera de ellos satisfará las necesidades y los gustos de los amantes de la velocidad.

Javier Moltó
Fotos: José Robledo

DATOS DEL COMPRADOR

CITROEN

Fabricante/ Importador: Citroën Hispania, S.A. Doctor Esquerdo 62 28007 Madrid. Teléfono: (91) 585 11 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. Seis años o 100 000 kilómetros para los elementos de la suspensión. **Red de postventa:** 872 puntos de asistencia en toda España.

FIAT

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

RENAULT

Fabricante/ Importador: Fasa Renault Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 1.350 puntos en España.

VOLKSWAGEN

Fabricante/Importador: Seat S.A. Pau Claris 162-164. 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 215 88 35. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 951 puntos de asistencia en toda España.

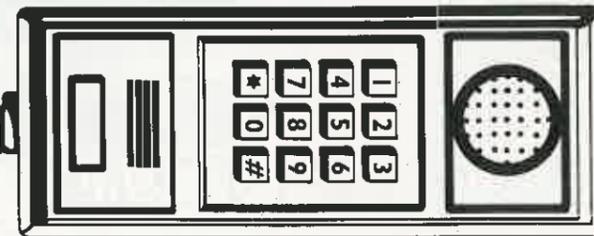
NO TE DEJES MAREAR.

PRESENTAMOS SEGUROS
FENIX AUTOS.
LA COMPAÑIA
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 colas 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.



VIRTUDES

- Modelo exclusivo
- Mecánica sofisticada
- Prestaciones elevadas

JAGUAR XJS 4.0 COUPE
PRECIO: 8.746.329 PTAS.

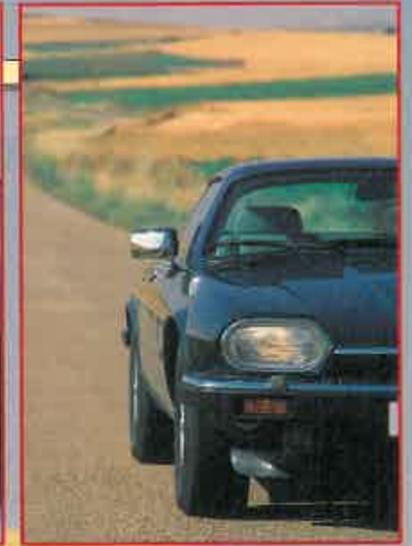
- Posición de conducción
- Gran radio de giro
- Plazas posteriores y maletero

DEFECTOS

El trazo de la carretera dibuja los relieves del paisaje, el imponente morro aproa las primeras curvas mientras la música estéreo se confunde con el suave ronroneo del seis cilindros. A bordo del nuevo Jaguar XJS Coupé las sensaciones de la conducción se vuelven muy especiales y rodeadas de una atmósfera de gran solera.

El principal cambio del Jaguar Coupé del 91 consiste en la adopción del motor AJ6 de 4.0 litros y 24 válvulas en lugar del anterior 3.6. Esta ha sido la revisión más profunda del modelo desde su lanzamiento en 1975 y comprende la renovación o modificación de nada menos que mil doscientas piezas, por lo que se trata prácticamente de un coche distinto, incluyendo la carrocería cuyos paneles son también de nuevo cuño en un 40 por ciento. Sin embargo, la tradi-

ción sajona pesa mucho a la hora de perpetuar un estilo determinado y el felino deportivo presenta una línea similar a la de sus antecesores. Largo morro afilado (con calandra de nuevo diseño), lunetas redondeadas y una muy atractiva trasera de rebordes aerodinámicos, casi aeronáuticos, son las características principales del XJS. Si además el coche monta las llantas reticuladas de dieciséis pulgadas, optativas para todos los modelos coupé, la estampa es inconfundible incluso de lejos.



**PRESTO PARA
SALTAR**
Las propias líneas del
Jaguar Coupé sugieren
el salir volando hacia el
horizonte.
Su mecánica no
decepciona para ello.



PRUEBA

Motor 16



JAGUAR XJS 4.0 COUPE

**DESPEGUE
INMEDIATO**

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque y culata de aluminio. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.980 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 91 mm. Carrera: 102 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 223 CV(166 Kw) a 4.750 rpm. Par máximo: 38,4 mkg (377 Nm) a 3.650 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Lucas. Encendido electrónico integral. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco marchas Getrag. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad a 1.000 rpm en 1ª: 9,6 km/h. Velocidad a 1.000 rpm en 2ª:

16,6 km/h. Velocidad a 1.000 rpm en 3ª: 24,6 km/h. Velocidad a 1.000 rpm en 4ª: 34,2 km/h. Velocidad a 1.000 rpm en 5ª: 44,9 km/h.

DIRECCION: Sistema: Cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,5 vueltas. Diámetro de giro: 13 m.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Teves.

SUSPENSION: Delantera: Independiente con doble triángulo y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con brazos transversales.

RUEDAS: Neumáticos: 235/60 VR 15. Llantas de chapa de 6,5 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.730 kg. Capacidad del depósito de combustible: 89 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 31,4 km/h de promedio.....	16,2
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero.....	9,4
En conducción rápida.....	17,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero.....	11,3
A 140 km/h de crucero.....	12,8
A 180 km/h de crucero.....	15,7
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	13,7
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	600

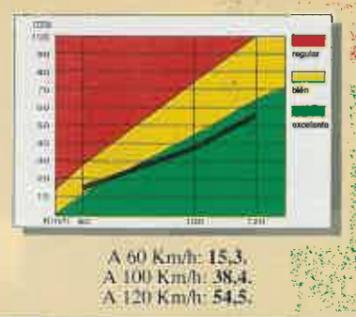
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	226,6
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	16,3
1.000 m salida parada.....	29,4
De 0 a 100 km/h.....	8,4
Recorrido (metros).....	151
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	17,8
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	20,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	31,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	37,9
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	8,1
recorrido (metros).....	154
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	13,0
recorrido (metros).....	403

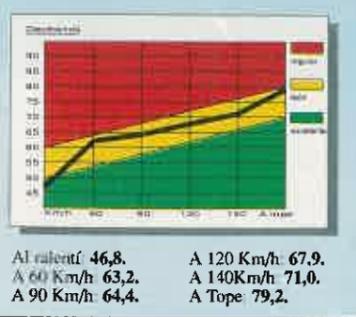
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



Al sentarse tras el volante del Jaguar se ve que el interior del habitáculo ha sido también motivo de atención por parte de los ingenieros de Bromwich Castle, la avanzada planta de montaje de carrocerías de la marca. Los asientos son más envolventes y ahora se regulan por un cómodo mando eléctrico situado en las puertas, con memoria conectada a los retrovisores aparte de calefacción en los asientos delanteros con apoyo lumbar regulable. La posición de conducción resulta algo extraña, con el volante muy vertical, y la regulación de la columna de dirección no llega a solventar una postura que resulta algo forzada.

Para el tablero de instrumentos se utilizan relojes más sencillos y de mejor lectura. Por supuesto, la profusión de madera noble (paneles de nogal lacado) se continúa con el salpicadero y la consola cen-



ESTAMPA INCONFUNDIBLE
La personal carrocería del XJS Coupé se realza con las llantas especiales.

tral. Detrás, el rediseño se ha realizado integrando mejor la decoración con la parte delantera.

Como concesión a la era de la electrónica los tradicionales materiales envuelven un nuevo ordenador de viaje con pantalla de cristal líquido, los mandos del aire acondicionado y un moderno equipo de música preparado para recibir compact disc. Cuando el motor del XJS Coupé cobra vida se nota de inmediato el cambio mecánico. Los 223 caballos respiran con fuerza bajo el estilizado capó y el girar del nuevo motor se hace con un equilibrio al ralentí sólo superado por el motor V12. Comparándolo con éste, que sólo se sirve con cambio automático, el seis cilindros presenta un mejor rendimiento global prestaciones-consumo-respuesta. La nueva gestión electrónica se ha encargado de redondear el comportamiento y optimizar los consumos, siendo estos inferiores a los del anterior motor de 3.6.

*Ella quería un coche grande.
Elegante, silencioso y confortable.
Con clase.*



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 instalaciones a su servicio.
RENAULT recomienda lubricantes ELF

CONDUCCION ESPECIAL

Al Jaguar no le gustan las brusquedades ni la doma agresiva, es más receptivo a la conducción fina y sin violencias tanto en la transmisión como en la dirección.



JAGUAR TIPO E VICARAGE

VUELVE EL MITO

BAJO los atentos auspicios de la casa Jaguar, el fabricante de coches especiales Vicarage ha vuelto a producir el más carismático de estos coches. Con sus inicios dedicados a la restauración de veteranos, este apasionado llamado Anthony Parkinson, *alma mater* de Vicarage, ha decidido volver a producir el encantador Zapatilla, como se conoció en nuestro país, dieciséis años después de que desapareciera del catálogo de Jaguar.

No hay que pensar que estos nuevos Tipo E son un calco de los viejos planos de la casa de Coventry. Vicarage ha puesto al día técnicamente sus realiza-

ciones y así más del ochenta por ciento de las piezas en este pequeño dos plazas deportivo son nuevas. Nada menos que mil trescientas horas de trabajo son necesarias para que los técnicos-artesanos de Vicarage terminen de montar un fascinante Jaguar Tipo E. Por supuesto, esta maravilla resurgida de sus cenizas se paga, y caro. Quien quiera disfrutar hoy día del Jaguar más Jaguar de todos los tiempos tendrá que desembolsar más de dieciocho millones de pesetas. Una prueba contundente de la revalorización del espíritu deportivo que ha caracterizado a la marca del felino saltando al ataque.



La respuesta en aceleración es progresiva y muy uniforme y en poco más de ocho segundos el Jaguar se pone a cien kilómetros por hora. Los valores registrados durante la prueba hubiesen sido incluso mejorados si la unidad hubiera estado algo más rodada. Este tipo de mecánica necesita cierto kilometraje para soltarse definitivamente y rendir todo lo que lleva dentro. No obstante y a la vista de las cifras del cronómetro se ve una evidente mejora respecto al anterior modelo, sobre todo en aceleración ya que en velocidad punta, un factor menos determinante a estos niveles por encima de los doscientos veinte, quedan más igualados. Para disfrutar de estas excelencias viene que ni pintada la caja de cambios manual, precisa y muy suave de manejo. Y, a la hora de domar a la fiera, unos soberbios frenos con sistema antibloqueo detienen al Jaguar en muy pocos metros con total seguridad.

El poseedor de un Jaguar XJS tendrá que asumir lo que en todos los deportivos de lujo es un hecho: los consumos no bajarán de los once litros a los cien en un uso general. Un coche de características tan especiales requiere ser mirado con ojos también especiales y la pasión que puede levantar lo desmarca de la norma general entre coches más convencionales.

Este es el caso del comportamiento. No nos encontramos ante un deportivo nato, de eficacia volcada en la velocidad de los circuitos ni hecho para rebajar segundos. Es un coupé placentero tanto en sus líneas como en su comportamiento, pero este re-

*El soñaba con un gran coche.
Seguro, potente y deportivo.
Con estilo.*

*Nuevo Renault 21 GTI.
140 CV-2.490.000 pts.**

**(Precio Península y Baleares. IVA y transporte incluidos)*



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 instalaciones a su servicio.
RENAULT recomienda lubricantes **Elf**



AMBIENTE SELECTO
Ya sólo sentarse en el interior del coche británico se respira un ambiente muy especial y con mucha tradición. Al igual que los exteriores y la mecánica, el diseño interior ha cambiado para hacerse más atractivo y funcional. No obstante y a pesar de la regulación, el volante queda muy alto y vertical para una postura natural de conducción. Los paneles de nogal dan un aire inconfundible.



sulta muy particular por la propia concepción del vehículo. Habrá que tener en cuenta las reacciones del tren trasero, muy vivo, que pueden poner en algún momento en aprietos el dominio del coche, sobre todo en reducciones bruscas. La cuestión es que cuando se intenta ir rápido por carreteras reviradas y no se tiene piedad a la hora de acelerar en marchas cortas o reducir brutalmente para apurar la frenada, el bloqueo de las ruedas trasera es algo inevitable. La gran distancia entre ejes de este coche se encarga de hacer el resto y hasta el mejor piloto verá como el deportivo se cruza irremisiblemente en la carretera. La forma de conducir el Jaguar tiene que ser más bien suave y manteniendo siempre la tracción justa para que el coche no proteste. La suave respuesta del seis cilindros desde muy bajas revoluciones



ayuda mucho en este cometido, y el coche lo agradece volviéndose mucho más dócil, respondiendo con mayor flema que si intentamos tratarlo como si fuera un deportivo italiano. Existe de todas formas para los clientes más exigentes en las prestaciones, un kit opcional de suspensiones deportivas por poco más de doscientas mil pesetas que mejora el comportamiento en curvas.

Contra lo que se pudiera pensar por lo largo del morro, el coche no tiende de forma exagerada a buscar el exterior de la curva. A no ser por un radio de giro casi exageradamente amplio que obliga en maniobras en parado a trabajar demasiado. Por ello el XJS se encuentra más a gusto en carreteras de cierta anchura y curvas abiertas que en pequeñas rutas de montaña donde se mueve con cierta torpeza.



IRRESISTIBLE

Descubre la nueva Honda NSR 75 con su nueva gama de colores que la hacen aún más atractiva. Siente la fuerza en su motor de 13 CV. de potencia. Arranca y déjate llevar por la Honda NSR 75, una atracción irresistible.



MOTUL con HONDA



P.V.P. 312.000
PRECIO SIN MATRICULAR

MECANICA

MOTOR	Excelente	En relación prestaciones-rendimiento supera incluso al doce cilindros en V.
CAJA DE CAMBIOS	Excelente	Precisa y rápida se agradece al volante de un coche tan especial.
TRANSMISION	Regular	La propia concepción del coche hace en ocasiones delicado el eje trasero.

COMPORTAMIENTO

DIRECCION	Normal	Es precisa pero se estropea con un radio de giro demastado grande.
FRENOS	Excelente	Potentes y dotados con antibloqueo son uno de los puntos fuertes en cuanto a seguridad.
SUSPENSION	Buena	La estabilidad no tiene problemas y puede optarse a las suspensiones Sport aún más firmes.

CONFORT

PUESTO DE CONDUCCION	Regular	A pesar del confort el volante queda en una posición muy forzada.
CLIMATIZACION	Buena	El aire acondicionado funciona a la perfección aunque no se note tanto en las plazas traseras.
SONORIDAD	Excelente	Ni motor ni aerodinámica llegan a resultar nunca molestas.

RENDIMIENTO

VELOCIDAD MAXIMA	Excelente	La velocidad máxima está acorde con el tipo de coche de que se trata.
ACELERACION	Excelente	Nada que objetar al progresivo y potente seis cilindros.
RECUPERACION	Excelente	El desarrollo del cambio y la respuesta del motor hacen muy fácil la conducción.

CARROCERIA

HABITABILIDAD	Normal	Se trata de un dos plazas que no admite más pasajeros en viajes largos.
MALETERO	Malo	Es el precio que se tiene que pagar en un coche tan bonito y atractivo.
CALIDAD	Excelente	Cuidada como en un <i>cottage</i> británico, es uno de los puntos fuertes del Jaguar.

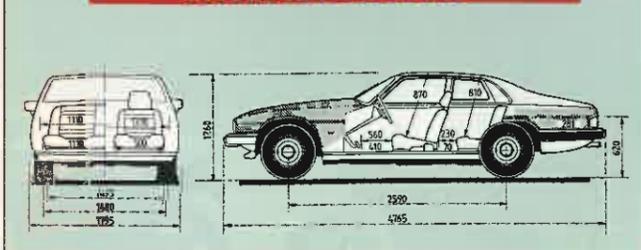
ECONOMIA

CONSUMO	Normal	No es exorbitado tratándose del coche que es y de sus prestaciones.
EQUIPAMIENTO	Bueno	Sin ser apabullante, es el necesario y suficiente en un deportivo de lujo.
PRECIO	Bueno	Dentro de su categoría es posiblemente la mejor opción por todo lo que da.

Nada que ver tiene por cierto la dirección asistida, precisa y correctamente desmultiplicada.

A la hora de viajar con el Jaguar XJS, el coupé se revela como un dos plazas. Las traseras agobian por lo reducido del

JAGUAR XJS 4.0 COUPE



40 / Motor 16

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Carlos de Salamanca, S.A. Doctor Fleming, 8, 28036 Madrid. **Teléfono:** (91) 458 15 38. **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** diez puntos de asistencia en toda España. **OPCIONES:** caja automática, 402.350 ptas. Asientos térmicos y ajuste lumbar eléctrico 130.070 ptas. Asientos térmicos, ajuste lumbar más memoria, 187.500 ptas. Control de velocidad de crucero, 96.050 ptas. Faros antiniebla, 36.560 ptas. Lavafaros, 75.750 ptas. Sport Pack, 224.000 ptas.

habitáculo, la falta de aireación y por la poca visión que tienen los pasajeros a causa de los anchos montantes. Además, el maletero es justo para el equipaje de dos personas y la rueda de repuesto invade casi todo el espacio útil.

Por su precio, el Jaguar XJS 4.0 Coupé es uno de los coches más interesantes dentro del segmento de los exclusivos. El carisma de este coche los es por partida



REACCIONES NOBLES
La única traba en el manejo del Jaguar viene por parte de un radio de giro muy abierto que dificulta las maniobras en parado y en las curvas cerradas.

doble. Por un lado una inconfundible línea que ha sentado cátedra como la forma británica de ver el lujo en un deportivo. Por otro, una mecánica tan sofisticada como atractiva en su concepción y presentación, no hay más que abrir el capó para ver que ahí debajo hay algo *distinto* que en la mayoría de los coches. ○

Juan Luis Soto
Fotos: José Antonio Díaz

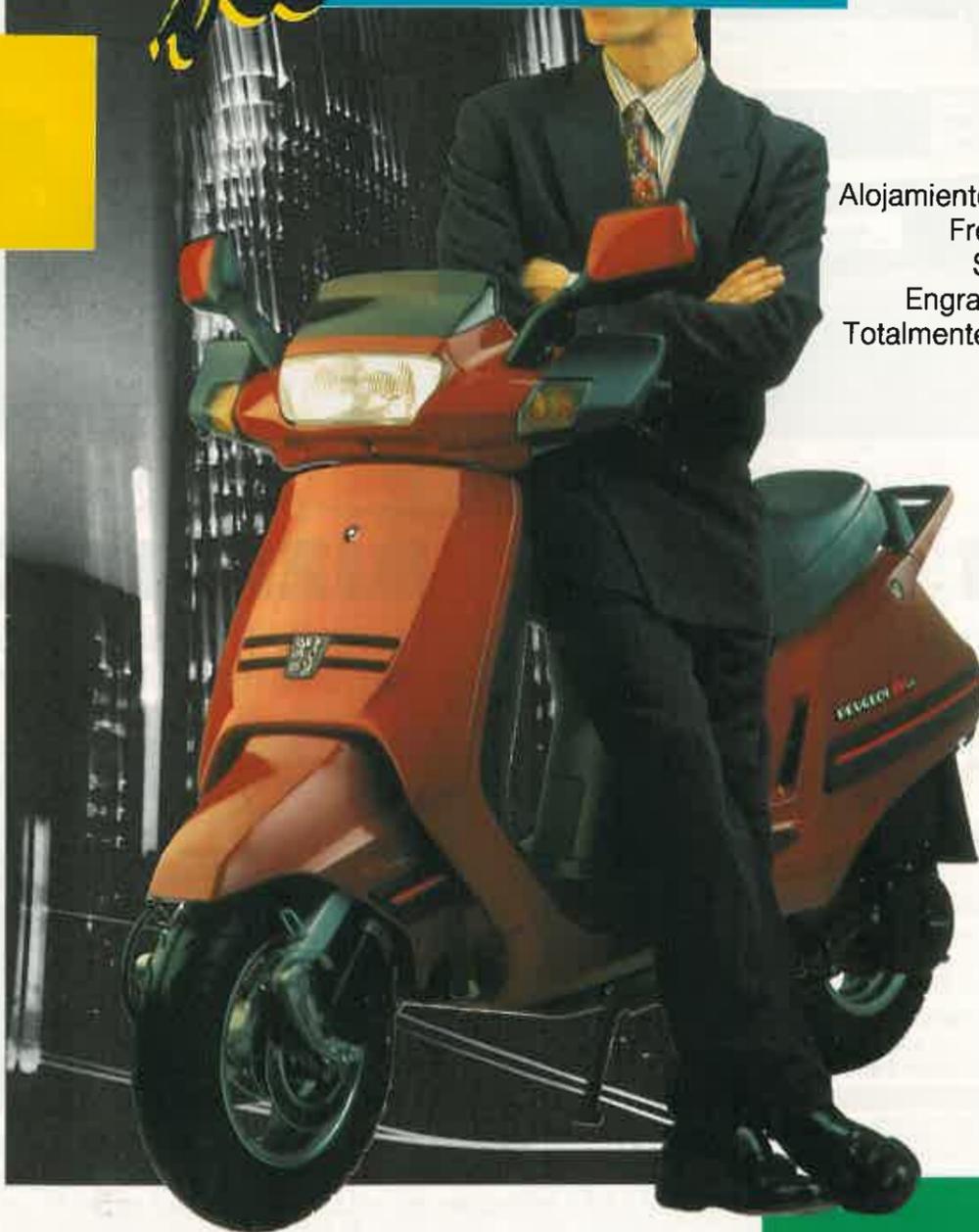
FRENTE A SUS RIVALES

El segmento de los superdeportivos de lujo tampoco está muy poblado como para que el Jaguar encuentre demasiados rivales. En cuanto a concepción se hallaría frente al BMW 850 o el Mercedes 300 SL pero su motor dispone de la mitad de cilindros. Para eso estaría la versión V12 del Jaguar que, no obstante, no tiene tan buen rendimiento y en cuanto a precio se distancia irremisiblemente. Por ello el Coupé 4.0 se queda solo, como una joya tan rara como deseable.

T
O
T
E
U
D
E
P
E
U
G
E
O
T

El rey de la selva

SV 125



Alojamiento para casco
Freno de disco
Sistema APS
Engrase separado.
Totalmente automático.

Porque valoras tu tiempo y las cosas que te rodean, PEUGEOT SV 125 Fitosolá PEUGEOT al más alto exponente. Porque sabes lo que quieres, porque sabes apreciar lo bueno. No te conformes, exige lo que te exiges a ti mismo. PEUGEOT SV 125 con su potente corazón PEUGEOT, sabe adaptarse a tus necesidades. Vive a tu aire, marca tu ritmo. Siéntete el rey. PEUGEOT SV 125: "El rey de la selva".



NUEVAS MERCEDES BENZ MB 100 D

UN TRABAJO BIEN HECHO

A finales del verano, Mercedes Benz comenzará en su fábrica de Vitoria la producción de las furgonetas MB 100 D. Ahora son más cómodas, atractivas y seguras que las anteriores versiones.

La nueva gama de furgonetas de Mercedes Benz estará disponible en el mercado español a partir del próximo mes de septiembre. Las versiones modernas de la MB 100 D han experimentado importantes mejoras a nivel estético y funcional y van a ser ofertadas con multitud de carrocerías diferentes: versiones de carga con techo alto y bajo, con batalla larga y corta, con la caja abierta y cerrada, versiones de transporte de personas con asientos para 5 ó 9 ocupantes e incluso una autocaravana desarrollada por Karmann que dispone de cocina completa, frigorífico, cuarto de baño, calefacción y capacidad para cuatro o cinco personas.

A nivel estético, la modificación más importante se ha realizado en la zona frontal. En las nuevas MB 100 D ha crecido la parte delantera 135 milímetros y se ha incorporado una parrilla, unos faros y unos intermitentes de nuevo diseño, con lo cual la aerodinámica se ha visto mejorada.

El motor diesel de cuatro cilindros y

MÁS COMODAS. Las nuevas MB 100 D tienen un equipamiento más completo y son más cómodas. Ahora disponen de dirección asistida se serie y pueden equipar retrovisores exteriores eléctricos y ABS en opción.



2.399 centímetros que incorporan las MB 100 D desarrolla una potencia de 75 caballos a 4.400 revoluciones por minuto y obtiene un valor de par motor de 14 metros por kilogramo a tan sólo 2.000 vueltas, resultando muy agradable de utilizar pero algo cortó de potencia a plena carga. La tracción delantera y los nuevos frenos con discos delante y tambores detrás que pue-

den equipar opcionalmente un sistema ABS, aportan una seguridad excelente en cualquier terreno. El cambio de cinco marchas es de fácil manejo y el nuevo embrague de accionamiento hidráulico es más suave y tiene menor recorrido. El precio de las nuevas MB 100 D no está todavía establecido, pero no será incrementado más de un tres por ciento.

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

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 Guía

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	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	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	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	Serie
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	Serie	Serie
33 16V Permanent 4	2.695.468	1.712	137	202	8,9	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
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	225.000	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	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	84.056
75 3.0 V6 Q	3.730.442	2.959	192	230	7,5	11,9	18,68	442,0	225.000	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	225.000	80.000	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	225.000	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
164 Quadrifoglio	5.570.260	2.959	200	231	7,7	11,3	16,81	455,5	225.000	80.000	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	225.000	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	1.654.400	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															
90 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
90 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
90 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
90 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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
90 20V Quattro Cat.	4.931.014	2.309	170	217	8,4	11,3	16,81	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.3 E Cat.	3.505.014	2.309	133	211	9,2	10,0	15,67	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.3 E Quattro Cat.	4.246.014	2.309	133	211	9,2	10,0	15,67	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
100 2.3 E	3.591.114	2.309	133	202	10,2	10,5	16,11	479,0	Serie	124.468	Serie	Serie	Serie	186.000	205.175
100 2.3 E Quattro	4.364.114	2.309	133	202	10,4	10,7	16,29	479,0	Serie	124.468	Serie	Serie	Serie	186.000	205.175
100 2.3 E Aut.	3.857.114	2.309	133	202	11,9	10,5	16,11	479,0	Serie	124.468	Serie	Serie	Serie	186.000	205.175
100 2.8 E	4.453.114	2.771	172	218	8,0	10,4	16,02	479,0	Serie	124.468	Serie	Serie	Serie	Serie	-
100 2.8 E Quattro	5.049.513	2.771	172	218	8,0	11,8	17,25	479,0	Serie	124.468	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Coupe 20V Track Front	4.495.202	1.994	160	215	9,0	11,0	16,77	433,6	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 20V Quattro	5.052.203	1.994	160	215	8,9	11,0	16,77	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.0V Cat.	4.692.015	2.309	170	217	8,6	11,3	16,81	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.0V Quatt. Cat.	5.252.014	2.309	170	217	8,4	11,3	16,81	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 E Cat.	4.110.015	2.309	133	211	9,2	10,0	15,67	433,6	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 E Quatt. Cat.	4.850.015	2.309	133	211	9,2	10,0	15,67	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.137.203	2.226	220	248	6,1	11,8	18,24	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8	9.454.529	3.562	250	244	7,6	13,2	19,45	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 Aut.	9.814.529	3.562	250	235	9,0	14,0	20,13	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BERTONE

Bertone Freeclimber	3.708.759	2.443	116	153	13,9	10,9	11,99	371,5	Serie						
---------------------	-----------	-------	-----	-----	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

BMW

316i 2p	2.290.921	1.596	103	176	12,1	9,6	14,24	432,5	175.000	93.314	108.867	56.570	Serie	175.000	190.560
316i 4p	2.385.920	1.596	103	176	12,1	9,6	14,24	432,5	175.000	93.314	108.867	56.570	Serie	175.000	190.560
318i 2p	2.553.655	1.795	115	189	10,8	10,1	15,68	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	175.000	154.328
318i 4p (gama 91)	2.999.920	1.776	113	199	11,3	10,1	15,68	443,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	175.000	154.328
318i 4p Aut. (gama 91)	3.244.919	1.776	113	198	12,3	10,3	15,85	443,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	175.000	154.328
318i S	2.778.656	1.796	136	202	9,9	8,5	14,27	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	151.632
320i 2p	3.161.014	1.991	129	191	10,6	9,3	15,05	432,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	154.328
320i 4p (gama 91)	3.464.413	1.991	150	214	9,3	10,6	16,20	443,5	260.000	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	190.560
320i 4p Aut. (gama 91)	3.734.414	1.991	150	214	10,8	11,0	16,55	443,5	260.000	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	190.560
320i Cabrio	4.459.751	1.990	129	191	11,5	9,3	15,05	432,5	175.000	70.755	-	Serie	Serie	Serie	154.328
320i Touring	3.864.413	1.990	129	191	11,5	9,3	15,05	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	138.263	175.000	Serie
325i 2p	3.902.016	2.494	171	221	8,3	11,5	18,11	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	154.328
325i 4p (gama 91)	4.321.014	2.494	192	234	7,9	11,8	18,37	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p Aut. (gama 91)	4.559.413	2.494	192	231	8,9	12,0	18,55	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X 2p	4.789.750	2.494	171	210	9,0	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	240.227
325i X 4p	4.954.751	2.494	171	210	9,0	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	240.227
325i Cabrio	5.219.751	2.494	171	214	9,0	11,5	18,11	432,5	175.000	70.755	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring	4.984.413	2.494	171	221	8,8	11,5	18,11	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring	5.944.414	2.494	171	210	9,7	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	54.098
M3	6.997.602	2.302	200	234	6,7	10,6	17,54	434,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Cabrio	8.847.603	2.302	200	234	7,3	10,6	17,54	434,5	-	93.314	-	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Sport Evolution	8.447.602	2.467	238	248	6,5	10,1	15,98	434,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Z-1	8.544.413	2.494	171	239	7,9	10,4	17,14	392,7	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
324 D	3.021.844	2.443	86	162	16,1	8,0	10,61	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	-
324 TD	3.586.844	2.443	115	193	11,9	7,0	9,94	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	-
324 TD Touring	4.462.507	2.443	115	187	12,3	7,0	9,94	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
520i	4.144.413	1.990	150	211	10,6	9,8	15,49	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	168.000	210.011
525i	5.197.602	2.494	192	225	8,6	9,0	15,01	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	Serie	169.780
530i	5.762.602	2.693	188	227	9,1	14,0	19,41	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
535i	6.156.413	3.430	211	235	7,7	14,5	19,63	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M-5	9.847.929	3.535	315	250	6,3	16,8	23,01	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
524 TD	4.521.507	2.443	115	196	12,9	9,0	11,29	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	258.238	-
730i	6.277.602	2.986	197	225	9,3	15,0	20,53	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	212.094	-
735i	7.942.603	3.420	220	236	8,3	15,0	20,97	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i IL	8.347.602	3.420	220	236	8,3	15,0	20,97	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i A	10.537.929	4.988	300	240	7,4	15,0	21,43	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i AL	12.397.929	4.988	300	254	7,4	15,0	21,43	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i	12.547.929	4.988	300	250	6,8	15,5	21,87	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

CITROËN

AX 3p 11 TE 4V	1.095.586	1.124	55	156	13,2	6,2	10,76	352,5	-	-	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TE 5V	1.125.587	1.124	55	158	12,9	6,3	10,76	352,5	159.984	18.690	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TRE 5V	1.185.586	1.124	55	158	12,9	6,3	10,76	352,5	159.984	18.690	14.601	14.601	-	-	46.726
AX 3p 14 TGS	1.265.587	1.360	75	175	10,8	6,8	11,20	352,5	159.984	18.690	14.601	14.601	-	-	46.726
AX 3p 14 TZX	1.325.587	1.360	75	175	10,8	6,8	11,37	352,5	159.984	18.690	-	-	-	-	46.726
AX 3p GT	1.448.305	1.360	85	177	9,3	7,3	11,82	351,7	159.984	18.690	14.601	14.601	-	-	46.726
AX 3p GTI	1.688.305	1.360	100	190	8,7	7,5	12,00	351,7	159.984	Serie	Serie	Serie	-	160.000	Serie
AX 5p 11 TE 4V	1.160.586	1.124	55	156	13,2	6,2	10,76	352,5	-	18.690	-	-	-	-	-
AX 5p 11 TE 5V	1.190.587	1.124	55	158	13,2	6,3	10,58	352,5	159.984	18.690	-	-	-	-	-
AX 5p 11 TRE 5V	1.250.587	1.124	55	158	12,9	6,3	10,76	352,5	159.984	18.690	14.601	14.601	-	-	46.726
AX 5p 14 TGS	1.330.586	1.360	75	175	10,8	6,8	11,20	352,5	159.984	18.690	14.601	14.601	-	-	46.726
AX 5p 14 TZX	1.390.587	1.360	75	175	10,8	6,8	11,37	352,5	159.984	18.690	-	-	-	-	46.726
AX 5p GT	1.513.305	1.360	85	177	9,3	7,3	11,82	351,7	159.984	18.690	14.601	14.601	-	-	46.726
AX 3p 14 TD	1.291.207	1.360	53	155	16,5	4,7	6,92	352,5	-	18.690	-	-	-	-	-
AX 3p 14 TRD	1.357.207	1.360	53	155	16,5	4,7	6,92	352,5	-	18.690	14.601	14.601	-	-	46.726
AX 5p 14 TD	1.356.207	1.360	53	155	16,5	4,7	6,92	352,5	-	18.690	-	-	-	-	-
AX 5p 14 TRD	1.428.338	1.360	53	155	16,5	4,7	7,33	352,5	-	18.690	14.601	14.601	-	-	46.726
ZX 5p 14 Reflex	1.583.569	1.360	75	172	13,7	6,8	11,37	407,1	146.000	-	-	-	-	-	-
ZX 5p 14 Advantage	1.653.569	1.360	75	172	13,7	6,8	11,37	407,1	146.000	-	-	-	-	-	65.000
ZX 5p 16 Reflex	1.686.288	1.583	90	181	13,5	7,9	12,48	407,1	146.000	-	-	-	-	-	-
ZX 5p 16 Aura	1.876.287	1.580	90	181	13,5	7,9	12,48	407,1	146.000	-	Serie	Serie	70.000	-	65.000
ZX 5p Volcane	2.187.383	1.905	130	201	8,3	8,6	13,62	407,1	146.000	-	Serie	Serie	Serie	186.000	Serie
BX 14 TE	1.572.608	1.360	72	161	13,1	8,1	12,92	424,0	-	40.896	-	-	-	-	-
BX 14 TGE	1.671.548	1.360	72	161	13,1	8,1	12,92	424,0	-	40.896	Serie	Serie	-	-	-
BX 14 TGE Prestige	1.680.729	1.360	72	161	13,1	8,1	12,92	424,0	-	40.896	Serie	Serie	-	-	-

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	-	-	-
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	-	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	-	-	-
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 Nomade 1.8D Fam.	1.840.787	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
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	18,4	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	6,9	12,7	19,39	449,3	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	-
NSX 3.0 i VTEC	11.554.528	2.977	274	270	5,9	11,0	17,58	440,5	Serie	-	Serie	Serie	-	Serie	Serie

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

INNOCENTI															
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
990 DSE	1.525.906	993	37	124	-	5,7	8,71	316,0	-	-	-	-	-	-	-

ISUZU															
Trooper 3p DLX															

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	476,5	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	476,5	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	476,0	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	476,5	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	Serie
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	Serie
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	Serie
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.	6.885.959	2.996	147	192	16,0	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
500 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	18.383.865	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	6.328.004	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

Galant GTI 16V	3.276.994	1.997	145	204	8,8	9,8	15,32	454,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant 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
Galant Dynamic 4 Sp	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	3.883.268	2.972	150	160	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	160	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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	3.942.020	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	12,86	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	Serie
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	10,2	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 elevallunas eléctricos, cierre centralizado y capota eléctrica en el Kadett Cabrio E II 1.6: 57.515 ptas.

PANTHER

Panther Kallista	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	1.119.097	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	80	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 GRTD 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	Serie	Serie	237.500	111.100	-
405 GTX	2.879.788	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	237.500	Serie
405 SRI	2.751.588	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	237.500	111.100
405 Mi 16	3.498.688	1.905	160	219	8,6	9,8	15,49	441,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	237.500	Serie

MODELO	PVP
--------	-----

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Swift 1.3 GL	1.366.068	1.298	67	162	14,2	5,6	10,15	371,0	-	-	-	-	-	-	-
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	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	401,0	-	-	-	-	-	-	-
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 Lujo	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 Lujo	1.787.169	1.590	75	145	17,6	9,7	14,17	362,0	175.000	19.600	95.000	95.000	-	-	-

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	-	-
MRI/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
Ceica 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	70.765	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	-	40.936	-	-	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

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 DT 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 DT Largo	2.607.999	2.498	110	140	21,5	13,6	13,82	485,7	226.240	31.920	-	-	-	-	75.040

VOLKSWAGEN

Polo Fox 1.05 4V	1.104.689	1.043	45	145	20,6	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	7,4	11,73	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	198	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 3p. 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	8,63	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 Quartet	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	1.272	55	149	17,0	7,8	11,77	438,5	-	-	-	-	-	-	-
Jetta 75 CL Pacific	1.797.069	1.595	75	165	14,4	7,5	12,22	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CL 1.6	1.657.069	1.595	75	165	14,4	7,5	12,22	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CL 1.8	1.835.919	1.781	90	175	11,9	8,8	13,95	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta 90 CL Pacific	1.930.919	1.781	90	175	11,9	8,8	14,36	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta GT	2.370.919	1.781	112	182	10,6	8,6	14,19	438,5	316.000	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	-
Jetta CLD	1.747.069	1.588	54	148	19,3	6,7	8,55	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CL TD 70	1.982.070	1.588	70	158	15,0	6,7	8,72	438,5	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	-
Jetta TD 70 Pacific	2.082.070	1.588	70	158	15,0	6,7	8,72	438,5	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	-
Corrado 16 V	3.702.015	1.781	136	209	8,6	11,8	17,25	405,0	Serie	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
Corrado G-60	4.211.015	1.781	160	216	8,3	9,6	15,32	405,0	Serie	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
Passat CL 1.8	2.289.919	1.781	90	171	16,1	8,7	14,04	457,0	262.000	42.000	4				



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
Atlasud	-	-	-	-	-	290	240	-
Atlasud T.I.	-	-	-	-	380	310	280	-
Alfa 33 SL	-	-	-	590	520	450	-	-
Alfa 33 QO	-	-	-	630	560	480	-	-
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 T.I.	1070	900	820	680	560	-	-	-
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	-	-	-	-	-	280	-	-
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	880	750	600	510
Alfetta Q.V.	-	-	-	-	320	260	180	-
Alfetta TD	-	-	-	-	400	320	260	-
Guletta 1.8	-	-	-	-	300	250	220	-
Guletta 2.0	-	-	-	-	340	280	250	-
Spider 2.0	-	-	1370	1100	880	690	530	450
Spider 2.0 Q.V.	-	-	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	-	-	-	-	780	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 Quatro	2800	2500	2250	2030	-	-	-	-
100 CC	-	-	-	1030	790	680	570	470
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160	980	610	480
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 Quattro	3580	3250	2710	2300	1860	1580	1340	1210
200 V8	5850	5270	-	-	-	-	-	-
Coupé GT	2210	1790	1520	1220	930	750	650	540
Coupé Quattro	2760	2480	2120	1700	1290	1040	830	700

BMW

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
315	-	-	-	-	640	570	-	-
316/316i	1520	1420	1280	1120	1040	900	810	660
316 4p	1610	1520	1420	1220	1080	950	-	-
318i	1710	1610	1470	1260	1120	1040	850	760
318i 4p	1800	1710	1570	1350	1220	1060	-	-
320i	1990	1850	1710	1530	1350	1220	1040	900
320i 4p	2200	2050	1900	1710	1520	1370	1200	-
323i	-	-	-	-	1270	1110	950	-
323i 4p	-	-	-	-	1370	1210	-	-
324 D	1950	1800	1710	1570	-	-	-	-
324 TD	2330	2090	1900	-	-	-	-	-
325i	2660	2470	2280	2090	1950	-	-	-
325i 4p	2750	2560	2370	2180	2040	-	-	-
325i X	3090	2850	2710	2560	-	-	-	-
M-3	4940	4560	4180	3800	-	-	-	-
520i	-	-	1210	1030	900	800	700	-
520i (nuevo)	2900	2600	2400	-	-	-	-	-
525i	-	-	1520	1340	1120	900	800	-
525i (nuevo)	3600	3300	3050	-	-	-	-	-
528i	-	-	1800	1600	1350	1200	1000	-
M 535i	-	-	2750	2350	2100	-	-	-
535i (nuevo)	4420	4040	3800	-	-	-	-	-
524 TD	-	-	1750	1550	1300	1150	1000	-
524 TD (nuevo)	3350	3000	2700	-	-	-	-	-
728i	-	-	-	-	1680	1400	1220	1080
730i	4370	3890	3510	3130	-	-	-	-
735i	-	-	-	2430	2040	1660	1420	-
735i (nuevo)	5410	5030	4560	4180	-	-	-	-
745i	-	-	-	-	2560	2180	1800	1520
750i	7360	6650	6170	-	-	-	-	-
828 CSi	-	-	-	1890	1570	1230	950	-
635 CSi	4990	4420	3990	3610	3090	2560	2090	1780
M 635	6650	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 4p.	-	-	-	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 TZS	880	750	680	580	-	-	-	-
AX 14 TZS 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 I	-	-	370	270	210	190	150	-
Visa II 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
Argentina 2.0 ie	-	-	-	-	230	200	150	110
GSA X3	-	-	-	-	220	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	1520	1320	1200	-	-	-	-	-
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	1060	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 Réflex	-	-	-	-	240	190	140	-
CX 22 TRS	1300	1100	920	700	510	380	-	-
CX 2400 GTI	-	-	-	-	-	350	270	-

FERRARI

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	1640	1390	1170	870	630	310	260	-
CX TRD Turbo	2070	1750	1580	1190	800	680	580	-
CX 2500 D Fam. /								

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
280 CE	—	—	—	—	1790	1540	1230	—
280 TE	—	—	—	—	1670	1400	1140	—
300 E	4420	3830	3360	2950	2650	2360	—	—
300 E 4 Matic	5590	4940	4250	3720	3350	—	—	—
300 CE	5290	4580	4020	3520	—	—	—	—
300 TE	4870	4220	3700	3240	2920	—	—	—
280 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 SE	9550	8190	6820	6140	5460	—	—	—
280 SL	—	—	—	—	2880	2520	2110	—
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320	—	—	—
380 SL	—	—	—	—	3610	3150	2660	—
380 SEC	—	—	—	—	2760	2200	1880	—
420 SL	—	—	—	—	6400	5500	4680	—
420 SEC	7660	6570	5470	4930	4380	—	—	—
500 SL	—	—	—	—	7050	6080	4600	3510
500 SEC	8120	6960	5800	5220	4640	4060	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
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	—	—	—	—
Corsa Swing 1.5 TD 4p	870	740	630	—	—	—	—	—
Corsa Swing 1.5 D 5p	780	660	600	510	—	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
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 1.8 GSI 3p	—	—	—	—	650	550	470	—
Kadett 1.8 GT 3p	1240	1080	—	—	—	—	—	—
Kadett 2.0 GSI 3p	1460	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 S 4p 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 1.6 4p	1320	1130	1020	910	740	—	—	—
Kadett GSI 2.0 5p	1520	1300	1170	1040	840	—	—	—
Kadett LS 1.5 TD 4p	1100	930	840	710	—	—	—	—
Kadett LS 1.7 D 4p	980	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	1180	1000	910	810	—	—	—	—
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 1.8 2p	—	—	—	—	590	500	—	—
Ascona GLS 2.0 4p	—	—	880	750	—	—	—	—
Ascona GLS 2.0 5p	—	—	910	770	—	—	—	—
Ascona GT 2.0 2p	—	—	830	700	—	—	—	—
Ascona GT 2.0 5p	—	—	880	750	—	—	—	—
Ascona D Berlina	—	—	—	—	440	360	310	250
Ascona LS 1.6 D	—	—	—	—	810	690	—	—
Manita Coupé GT/E	—	—	—	—	—	—	410	340
Manita Coupé 200	—	—	1050	860	670	570	480	—
Rekord Berlina 2.0 E	—	—	—	—	—	430	310	260
Rekord CD 2.2i	—	—	—	—	650	550	—	—
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 1.4p	1960	1680	—	—	—	—	—	—
Vectra GLS 2.0 1.4p	1510	1280	—	—	—	—	—	—
Vectra CD 2.0 1.4p	1720	1460	—	—	—	—	—	—
Vectra GT 2.0 1.4p	1660	1400	—	—	—	—	—	—
Vectra 2000 2.0 1.4p	2200	1860	—	—	—	—	—	—
Vectra GL 1.6 S 5p	1320	1120	—	—	—	—	—	—
Vectra GL 1.7 D 5p	1310	1110	—	—	—	—	—	—
Vectra GLS 2.0 5p	1570	1330	—	—	—	—	—	—
Vectra CD 2.0 1.5p	1780	1500	—	—	—	—	—	—
Vectra GT 2.0 1.5p	1710	1450	—	—	—	—	—	—
Omega GL 2.0 i	1530	1290	1180	1000	—	—	—	—
Omega GL 2.3 TD	1580	1350	1210	1030	—	—	—	—
Omega GLS 2.0 i	1770	1500	1360	1160	—	—	—	—
Omega GLS 2.3 TD	1720	1460	1320	1120	—	—	—	—
Omega CD 2.0 i	1920	1630	1480	1260	—	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Omega CD 2.3 TD	1800	1510	1370	1160	—	—	—	—
Omega GSI 3.0 i	2470	2090	1930	1640	—	—	—	—
Omega Diamond	1820	1550	—	—	—	—	—	—
Omega Caravan GL 2.0i	1590	1350	1150	—	—	—	—	—
Omega Caravan GL 2.3TD	1630	1390	1180	—	—	—	—	—
Senator 3.0 E	—	—	—	—	680	520	410	—
Senator 3.0	2310	1950	1780	1520	1220	—	—	—
Senator 3.0 CD	2620	2210	2010	1720	1380	—	—	—
Monza CS 3.0 E	—	—	—	—	680	520	410	—
Monza GSE	—	—	—	—	790	630	—	—

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	990	900	760	—	—	—	—
309 GT	1190	1080	950	810	—	—	—	—
309 GTX	1290	1100	—	—	—	—	—	—
309 GTI	1370	1230	1110	940	—	—	—	—
309 GLD	980	890	740	630	—	—	—	—
309 SRD	1100	990	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							

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Montego GTI 2.0	1350	1200	—	—	—	—	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1350	1200	1020	900	—	—	—	—
Montego DSI Turbo	1260	1100	—	—	—	—	—	—

SEAT

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Panda 40	—	—	—	300	230	190	150	130
Panda Marbella 5v	—	—	—	—	210	180	150	—
Panda Sprint	—	—	—	—	280	250	—	—
Marbella L y Playa	—	—	450	380	—	—	—	—
Marbella Special y Junior	530	470	400	—	—	—	—	—
Marbella XL y GL	630	540	460	—	—	—	—	—
Marbella GLX	660	570	480	—	—	—	—	—
127 Fura L	—	—	—	—	140	130	—	—
127 Fura CL	—	—	—	—	190	170	140	—
127 Fura Crono	—	—	—	—	180	150	—	—
Ritmo 65 L	—	—	—	—	—	—	90	—
Ritmo 65 CL	—	—	—	—	—	—	110	—
Ritmo 75 CL y CLX	—	—	—	—	—	—	130	—
Ritmo CL Diesel	—	—	—	—	—	—	100	70
Ronda 65	—	—	—	—	—	—	190	150
Ronda 75 CLX	—	—	—	—	—	—	200	150
Ronda Crono 1.6	—	—	—	—	—	—	190	150
Ronda CLD	—	—	—	—	—	—	140	120
Ronda CLXD	—	—	—	—	—	—	190	150
Ronda LP 1.2	—	—	—	—	—	—	230	200
Ronda GLP 1.2	—	—	—	—	—	—	260	220
Ronda GLP 1.5	—	—	—	—	—	—	380	310
Ronda CLXP 1.5	—	—	—	—	—	—	380	320
Ronda LD	—	—	—	—	—	—	280	220
Ronda GLD	—	—	—	—	—	—	290	240
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	630	530	480	420	380	—	—	—
Ibiza GL y XL 1.2 3p.	720	670	610	510	330	280	—	—
Ibiza GLX 1.2 3p.	880	740	680	580	400	340	—	—
Ibiza Del Sol	—	—	—	—	—	—	610	410
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p.	720	640	540	—	—	—	—	—
Ibiza XL 1.5 3p.	650	720	650	580	390	330	—	—
Ibiza GL y Crono 1.5 3p.	—	—	—	—	—	—	620	420
Ibiza GLX 1.5 3p.	940	800	730	610	440	370	—	—
Ibiza SXI 1.5 3p.	1020	880	730	—	—	—	—	—
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p.	690	580	520	440	—	—	—	—
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p.	750	630	570	480	—	—	—	—
Ibiza L 1.2 5p.	—	—	—	—	—	—	620	430
Ibiza GL 1.2 5p.	840	710	650	560	—	—	—	—
Ibiza GLX 1.2 5p.	930	790	720	610	—	—	—	—
Ibiza GL y XL 1.5 5p.	810	680	620	530	—	—	—	—
Ibiza GLX 1.5 5p.	1000	840	770	650	—	—	—	—
Ibiza Inyección 5p.	1040	880	—	—	—	—	—	—
Ibiza Disc. Spc y Jun Dsp	700	590	530	440	—	—	—	—
Ibiza GLD y XLD 3p.	780	670	600	500	—	—	—	—
Ibiza Disc. Spc y Jun D5p	750	630	570	480	—	—	—	—
Ibiza GLD y XLD 5p.	830	710	640	540	—	—	—	—
Malaga Touring	720	610	—	—	—	—	—	—
Malaga L y GL 1.2	—	—	—	—	—	—	530	450
Malaga GLX 1.2	730	640	570	480	—	—	—	—
Malaga L 1.5	—	—	—	—	—	—	590	480
Malaga Touring 1.5	730	670	—	—	—	—	610	490
Malaga GL y Brisa 1.5	—	—	—	—	—	—	610	490
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	—	—	—	—
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	—	—	—	—
Malaga Touring D	790	670	—	—	—	—	—	—
Malaga LD	—	—	—	—	—	—	570	430
Malaga GLD	—	—	—	—	—	—	600	470
Malaga GL XD	820	700	—	—	—	—	—	—
131 Supermirafiori 1600	—	—	—	—	—	—	—	140
131 Supermirafiori 2000	—	—	—	—	—	—	—	170
131 Diplomatic	—	—	—	—	—	—	—	200
131 Panorama Super 1600	—	—	—	—	—	—	—	150
131 Diesel	—	—	—	—	—	—	—	80
131 Mirafiori 2500 D	—	—	—	—	—	—	—	120
131 Supermirafiori 2500D	—	—	—	—	—	—	—	140
131 Panorama Super 2500D	—	—	—	—	—	—	—	110

TALBOT

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Samba LE	—	—	—	—	—	160	140	—
Samba LS	—	—	—	—	—	210	170	140

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Samba GL	—	—	—	—	—	220	180	140
Samba S	—	—	—	—	—	220	190	—
Horizon LS	—	—	—	410	330	270	200	170
Horizon GL	—	—	—	—	440	360	310	220
Horizon GLS	—	—	—	—	—	—	310	230
Horizon GT	—	—	—	—	—	—	500	390
Horizon LD	—	—	—	—	—	—	—	270
Horizon GLD	—	—	—	—	—	—	440	370
Horizon EXD	—	—	—	—	—	—	510	400
Horizon GTD Aut.	—	—	—	—	—	—	510	400
150 LS y GL	—	—	—	—	—	—	—	140
150 GT	—	—	—	—	—	—	—	150
GT 5 v GT2	—	—	—	—	—	—	—	150
150 SX y Aut.	—	—	—	—	—	—	—	130
Solara LS	—	—	—	—	—	—	—	220
Solara GL	—	—	—	—	—	—	—	240
Solara GLS	—	—	—	—	—	—	—	260
Solara SX	—	—	—	—	—	—	—	300
Solara Escorial Aut.	—	—	—	—	—	—	—	490
Solara Escorial D	—	—	—	—	—	—	—	580

VOLKSWAGEN

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Polo Bunny 1.0	680	580	530	400	300	250	—	—
Polo 40 C	—	—	—	—	—	—	270	220
Polo C Oxford	—	—	—	—	—	—	280	230
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340	—	—	—
Polo 55 CL y Fox 1.3	800	680	620	460	360	250	250	—
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330	280	—	—
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360	310	—	—
Polo Classic Bel Air	770	650	—	—	—	—	—	—
Polo Fox Diesel	770	650	550	—	—	—	—	—
Polo Classic CL D	790	670	610	520	—	—	—	—
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	—	—	—	—	—
Polo Coupé CL	820	700	590	—	—	—	—	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	—	—	—	—	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	—	—	—	—	—
Golf Sprinter 2 p.	1120	950	—	—	—	—	—	—
Golf Sprinter 4 p.	1180	1000	—	—	—	—	—	—
Golf CL 75 cv 2 p.	1190	1020	920	780	590	460	340	260
Golf CL 75 cv 4 p.	1270	1080	920	—	—	—	—	—
Golf CL 90 cv 2 p.	1350	1150	1040	870	670	570	—	—
Golf CL 90 cv 4 p.	1420	1220	1040	—	—	—	—	—
Golf GTI 112 cv 2 p.	1440	1240	1110	940	730	540	420	320
Golf GTI 112 cv 4 p.	1500	1300	1170	990	750	640	—	—
Golf GTI 16 v 2 p.	1650	1410	1270	1070	860	—	—	—
Golf GTI 16 v 4 p.	1730	1480	1330	1120	900	—	—	—
Golf CL D 2 p.	1070	910	820	690	540	370	280	210
Golf CL D 4 p.	1140	970	870	740	560	400	310	220
Golf GTD 2 p.	1260	1070	970	820	630	450	350	300
Golf GTD 4 p.	1330	1130	1020	850	660	480	360	310
Golf Cabrio GL	1520	1300	1170	990	800	640	510	420
Golf Cabrio Quattr	1700	1450	1300	1100	900	720	580	470
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	—	—	—	—	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	—	—	—	—	—
Jetta GT	1490	1260	1090	930	700	530	410	350
Jetta CLD	1100	930	790	—	—	—	—	—
Jetta CL TD	1100	940	800	—	—	—	—	—
Passat 1.8 C L	—	—	—	—	—	—	—	650
Passat 2.0 GLS	—	—	—	—	—	—	—	810
Passat 1.6 GLD	—	—	—	—	—	—	—	500
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	—	—	—	—	670
Passat Variant 1.6 D	—	—	—	—	—	—	—	370
Passat Variant 1.6 GL TD	—	—	—	—	—	—	—	500
Passat CL 90 cv	1270	1080	920	—	—	—	—	—
Passat GL 90 cv	1500	1270	1080	—	—	—	—	—
Passat GL 112 cv	1550	1310	1110	—	—	—	—	—
Passat GT 16 v	1800	1530	1300	—	—	—	—	—
Passat CL TD	1350	1150	980	—	—	—	—	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	—	—	—	—	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	—	—	—	—	—
Passat Variant TD	1460	1240	1050	—	—	—	—	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650</					

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



AUTO PEREZ del SUR 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

Furgoneta GMC Chevrolet Safari, 88	2.500.000
Mitsubishi Montero corto (Kaiteki), 88	2.300.000
Ford Escort XR3i Cabrio, 89	1.850.000
Mercedes 350 SL, A./A., 2 capotas	2.400.000
Toyota Supra 3.0 Targa, 88	3.700.000
Alfa Romeo GTV A./A., 84	925.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

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

setas. Garantizados. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

PEUGEOT 205 Cabrio a estrenar, 1.700.000 pesetas. Facilidades. CAN-SA. Azcona, 62.

ATENCION Sección náutica de C.A.N.S.A. Azcona, 62. Cambiamos: coche barco, barco coche, coche moto, moto barco, etc... Ofertas lanzamientos mes de junio y julio. Tel. 255 86 21/22.

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

BMW 365 CSI, full equip, impresionante, 735i, 325i, 318i, etc... Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

VOLKSWAGEN Golf CL 1.800, blanco.

LANCIA Y10 Turbo, llantas, metalizado. 650.000 pesetas.

IBIZA 1.5 GL, bien cuidado, M-H, 560.000 ptas.

ALFA Sprint 1.7, aire, 1,5 llantas, etc., perfecto estado, garantía. Azcona, 62.

TOYOTA Land Cruiser, negro blanco, año 90, radio, llantas, relojes, impresionante. 2.600.000 pesetas. Azcona, 62.

MERCEDES 190 E, antracita, M-LM, 1987, precioso. 2.300.000 pesetas. Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

BMW 325i Cabrio, negro metalizado, cuero beige, llantas de 3 piezas, esté-

reo, cierre suspensión, M-Tech, alarma, lavafaros, ABS, pocos kilómetros. Incluye libro de mantenimiento, como nuevo, matrícula Zaragoza. Precio: 3.000.000 pesetas. Tel. (976) 53 61 17. Oficina: 21 52 61.

PARTICULAR 300 CE, 89, todo equipo, un propietario, 6 millones. Tel. 578 07 95.

PARTICULAR Jeep Cherokee LTD, 89, 3 millones. Tel. 577 18 63.

PEUGEOT 405 Mi 16 B-JZ, 57.000 kilómetros, plateado, equipo Pioneer, alarma, seguro. 2.250.000 pesetas. Tel. (93) 204 23 69-347 60 81.

KARTS lo tenemos todo, nuevos y usados. Masalles. Tel. (93) 692 18 24.

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 Sport Rebajada, siempre en garaje. 2.400.000 pesetas. Particular tel. 739 21 00.

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

CITROEN BX 16 Leader, B-KD, año 89, 55.000 kilómetros, extras, estado impecable, 900.000 pesetas. (93) 630 33 86.

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

F. TOME S.A. Volkswagen Classic D, año 88, 12 meses de garantía. 675.000 pesetas. Sr. Moreno. (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. Opel Corsa, año 1989, con garantía de 1 año. Por sólo 650.000 pesetas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Volkswagen Polo, año 85, con garantía. Por sólo 390.000 pesetas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Peugeot 205 GT, año 1986, con garantía. 650.000 pesetas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

ROLLS ROYCE limousine sólo para auténticos millonarios. Admito como parte Mercedes 560 o BMW 750. Ofertas tel. (91) 612 78 43. Srta. Mayte. Mañanas.

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

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

2.800 pesetas. Import-Automoción, apartado 375. 30500. Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Oficina fax: (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

OCASION vehículos provenientes de dirección de empresa, 1-2 años R-25 V6 i turbo full-equip. 3.500.000 R-21 TXi, full-equip, 2.300.000 pesetas, R. Alpine turbo, full-equip. 4.000.000, Renault Laholla. Tel. (973) 20 48 00. Garantizados.

OPEL Kadett GSi 16V, M-KH, gama 90, ABS, aire acondicionado, techo solar, elevallas, alarma Cobra Gololine, cuadro analógico, computadora. 2.000.000 pesetas. Tel. 473 38 05, noches.

PEUGEOT 205 GTX, B-JV, 1989, 37.000 kilómetros, mejor que nuevo, 15 extras, fenomenal. 1.200.000 pesetas. (93) 314 26 09.

SATURH SC, precioso coupé americano, a estrenar, 2,0 L 16V, 129 CV, blanco, aire, dirección, Hi-Fi, elevallas, retrovisor eléctrico, Cruise control, llantas, más extras. 3.700.000 pesetas. Existen Saturns desde 2.900.000 pesetas, bajo pedido. Tel. (91) 314 59 96.

LAND ROVER Santana 2.500 DC, nuevo modelo, blanco, barras, alarma, luz de cortesía, radio, ruedas



RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

COJIN MAGNETICO UN MASAJE PERFECTO Y SANO CADA VEZ QUE SUBA A SU COCHE

Al sentarse ya lo notará: el cojín magnético NAN YU es una fuente de salud y bienestar.

- estimula la circulación - contiene 88 bolas de rigidez variable - moderno con estilo duradero - una ventilación perfecta - apto para todas las personas y todos los lugares. PVP (incluido IVA 6.000 ptas envío por correo más gastos).

TEL: 475 47 93 FAX: 476 90 77



KITS AERODINAMICOS • ACCESORIOS

LUNAS DEL AUTOMOVIL • ENGANCHES Y REMOLQUES



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

YAWDAT 1991

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

SE PRECISAN SUBDISTRIBUIDORES PARA PROVINCIAS

- SIN INSTALACION
 - SIN INTERFERENCIAS
 - LINEA INMEDIATA
- DESDE 191.000 PTAS. SIN IVA

Vd. sólo necesita este pequeño teléfono para hablar con todo el mundo

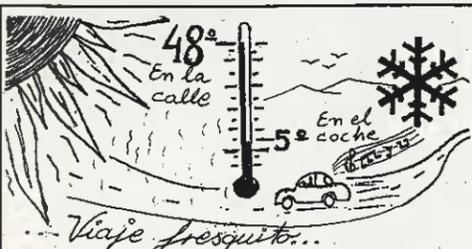
INSTALACION

Kits Manos 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

DISTRIBUIDORES OFICIALES

Hotline



AIRE ACONDICIONADO ORIGINAL

PARA CASI TODOS LOS VEHICULOS.

INSTALACION

- * PRECIOS MUY ESPECIALES
- * INSTALACION INMEDIATA
- * GARANTIA 1 AÑO
- * PERSONAL ESPECIALIZADO
- * RECARGAS Y REVISIONES

Miguel Aracil 66 Tels. (91) 373 82 56/84 56
Peñagrande - 28035 Madrid Fax (91) 373 84 56

nuevas, focos anti-niebla, asientos traseros, dirección asistida, extras a toda prueba. Llamar comidas. Tel. 509 00 58. 1.500.000 pesetas.

CONCESIONARIO Lancia vende Delta Integrale 16V, preparación Nocentini 294 CV sin carreras. Tel. (974) 21 07 50.

BMW 850i y Z1 vendo nuevos a matricular oportunidad en precios. Tel. (943) 21 69 85.

SE VENDE Audi Quattro blanco, todos los extras. En garantía. Tel. 421 01 87.

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

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

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

PEUGEOT 205 SR 5 puertas, 1985, 550.000 ptas. Teléfono (91) 570 10 96.

PARTICULAR 300 CE 89, todo equipo un propietario, 6 millones. Tel. 578 07 95.

PARTICULAR Jeep Cherokee LTD 89, 3 millones. Tel. 577 18 63.

PEUGEOT 405 Mi 16, B-JZ, 57.000 km, plateado, equipo Pioneer, alarma, seguro. 2.250.000 ptas. Teléfono (93) 204 23 69/347 60 81.

SE VENDE Audi Quattro blanco. Todos los extras, en garantía. Tel. 421 01 87.

BMW 325i Cabrio, negro metalizado, cuero beige, llantas de tres piezas, estérreo, 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.

ALFA Romeo 33 16V, A.A., 17.000 km, 1 año. 1.850.000 ptas. Tel. (924) 66 23 13.

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. Robriaut. Orense, 30.

PARTICULAR vende Toyota Supra, B-IU, 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.

RENAULT 9 Spring, M-ID, 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 equipo, particular. Tel. 650 42 90.

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.

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. Seriedad 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.

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

C.A.N.S.A.



SUZUKI
MOTORES FUERA BORDA

AUTOMOCION



NAUTICA



VISÍTENOS, ENCONTRARÁ:

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

- 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
255 86 22

PRIVARSE DEL PLACER ES PECADO

ALPINE



CONJUNTO ALPINE
P.V.P.: 117.370 (+ IVA)



NUEVO ALPINE CD SHUTTLE - 59525

La inteligencia y el arte musical del 5025 CD Shuttle están a sus órdenes. Y la serie Alpine de contraltadores le garantiza que cualquier capricho que tenga le sea satisfactorio al instante... bien porque desea añadir las soberbias capacidades del sintonizador de FM/AM, o porque quiere encontrarse en la mejor que pueden ofrecer los CD

7288MM

Regulador de Radio-Cable + Control Cambiador CD

AMPL. Over Stereized 40 W (2x20W)

Alta Frecuencia Access (patente)

Alta Frecuencia Access (patente)

Alta Frecuencia Access (patente)



radio automovil S.A.

DISTRIBUIDOR OFICIAL ALPINE

Conde de Aranda, 11. Tel. 431 83 15/86 y 431 84 74. Fax: 577 58 16, 28001 Madrid
Meléndez Valdés, 28. Tel. 445 41 04/50 y 447 58 01, 28015 Madrid

ALFA Romeo 33, 105 CV, llantas, preciosos, 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 conveniente. Azcona, 62.

VOLKSWAGEN Golf CL 1.800, blanco.

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

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

¡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-HF. 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.

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

extras, para caprichoso, mejor que de nuevo. 541 90 37. Sólo tardes.

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.

PEUGEOT 205 SR, 5 puertas, 1985, 550.000. (91) 570 10 96.

SUPER 5 GT Copa Turbo, 690.000, llantas. (91) 331 48 48.

KARTS lo tenemos todo, nuevos y usados. Masalles. Tel. (93) 692 18 24.

MERCEDES 190 2.6, particular, M-HV, 38.000 km, impecable, full equipo, 3.150.000 pesetas. Tel. 759 50 40.

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.

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.

AUDI 200 TURBO, 1.986

- Particular a particular.
- Perfecto estado. Siempre en garaje. Garantizado.
- Todos los extras. Contado
- ☎ 3 58 18 18 Sr Flores

¡ANUNCIARSE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVÍENOS 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 ÚLTIMO 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 _____

DNI _____

Firma _____



AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

VENTAS 300 vehiculos con la mejor garantía del mercado. El mayor y el mejor surtido de coches en Madrid.

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

**EMPRESA
RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	km	Precio	Marca y modelo	Año	km	Precio
Seat 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	960.000
Fiat Uno Turbo IE	90	13.000	1.250.000	Citroën AX GT	90	16.000	990.000
Saab 9000 1.6V 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	995.000
Renault 5 GTL 5p	88	25.000	775.000	Ford Fiesta 1.4 CLX	90	10.000	990.000
Renault 5 Class	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 XR2i	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 1.8 Mark II	90	10.000	1.150.000
Renault 19 TSE A.A.	89	21.000	1.350.000	Ford Escort 1.8 GT 2p	90	14.000	1.175.000
Renault 21 TXE A.A.	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 A.A.	90	12.000	1.775.000	Ford Escort Country 1.6 CL	90	16.000	1.250.000
Renault 21 TXE Nevada A.A. 3F	88	30.000	1.890.000	Ford Orion 1.6 Ghia	89	27.000	1.175.000
Opel Corsa 1.2	86	38.000	625.000	Ford Orion 1.8 D Turbo	89	26.000	1.330.000
Opel Corsa City	88	27.000	590.000	Ford Orion 1.8 D	90	14.000	1.325.000
Opel Corsa 1.2 S Don Algodón	89	10.000	825.000	Ford Sierra 2.0i S	86	40.000	890.000
Opel Corsa 1.2 S	91	11.000	825.000	Ford Sierra 2.0i S F. E.	88	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	16.000	2.150.000
Opel Corsa 1.3 GT Techo EE CC	88	37.000	725.000	Ford Sierra 2.0i Aut. A.A.	87	40.000	1.350.000
Opel Corsa 1.6 GSI A.A.	89	20.000	1.275.000	Ford Sierra 2.0i Perm. A.A. DA	89	26.000	1.750.000
Opel Kadett TOP	88	26.000	1.150.000	Alfa Romeo Giulietta 2.0 A.A.	88	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 A.A. DA Techo	89	25.000	1.975.000	Alfa Romeo 33 Red	90	18.000	1.375.000

SE VENDE Audi Quattro, blanco, todos los extras en garantía. Tel. 4210187.
PEUGEOT 205 1.9, GTI, B-LT, 16.000 km (por utilizar coche de empresa), siempre garaje, 1.550.000 ptas. Tel. 8417006. 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.
BMW 325i Cabrio, negro metalizado, cuero, beige, llantas de tres piezas, estérreo, 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.

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

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



**UNA OCASION
DE AMIGO.**

Estamos donde siempre.

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

ABIERTO SABADOS
Y DOMINGOS

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.

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

LANCIA Delta Integrale, 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.

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

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

DITECNICA

- ✓ Equipo opcional ✓ Aire acondicionado ✓ ABS ✓ Elevalunas 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.
Ininterrompidamente
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.

AUTO RADIO

- GRUNDIG
- PIONEER
- PHILIPS
- BLAUPUNKT
- ALPINE
- SONY
- AIWA

15% Descuento

VISA, ETC.

UNION

«TELEFONIA MOVIL»
30 AÑOS DE EXPERIENCIA
AUTENTICOS ESPECIALISTAS
ABIERTOS SABADOS MAÑANAS
C/ SEGOVIA (Zona Viaducto), 10
Telfs. (91) 2 48 42 46 / 2 47 71 28
28005 MADRID

ALARMAS

ALARMAS GEMINI PROFESIONAL

- TELEMANDO ULTRASO. Y CIERRES 50.900 PTAS.
- TELEMANDO Y ULTRASONIDOS 35.000 PTAS.
- TELEMANDO 25.000 PTAS.
- SIRENA Y ULTRASONIDOS 25.000 PTAS.
- SIRENA 16.000 PTAS.

OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS

- 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
Telf: 2 69 34 15 - 4 69 78 06
Fax: 4 69 22 70

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

OPEL Kadett 1.6 GL 5P M-JU. Aire acondicionado. Facilidades. Garantía 12 meses. Precio interesante. 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

VW Escarabajos varios modelos, todos revisados, preciosos, diferentes colores y tapicería. Desde 500.000 ptas. Garantizados. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22. **VW** Escarabajo descapotable 1979. Impresionante. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

FORD Scorpio 2.4 GLI. Aire, ABS, M-IV, azul, 60.000 km. Ruedas nuevas. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22. **ATENCION:** sección náutica de C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62. Cambiamos: coche barco, barco coche, coche moto, moto barco, etc. Ofertas lanzamiento



Distribuidores en España:
AMR IBERICA, S.A.
Polígono industrial Bufalvent
C/ Ramón Farguell, s/n. MANRESA
Tel. (93) 873 52 50
Fax: (93) 873 71 92



devil

Escapes
Turismo
Competición Gr. N Gr. a y
circuitos. Para más información solicite catálogo

Todo para la
competición
Equipos para
pilotos y
vehículos
(Llantas O.Z.)

Mickey Thompson
PERFORMANCE TIRES



Filtros
especiales
Turismo
Competición
Para todos los
vehículos

KENT CAMS

Arboles de levas
Turismo
Competición
Para todos los
vehículos

ORIS sistema WINDPROFIL en aluminio.
para esquí, bicis, cajas porta-todo, windsurf, etc.



12 meses. 2.750.000 ptas. C/ Azcona, 62. **ALFA** Romeo 33 105 CV. Llantas, precioso, blanco, pocos kilómetros y perfecto estado. Garantía. Tel. 255 86 21/22. **LANCIA** Delta 4WD 165 CV. Como nuevo. Extras. 1.400.000 ptas. Tel. 256 17 17.

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. **PORSCHE** 944 Turbo. cuero, A.A. 42.000 km. Tel. 549 64 71.

mes de junio y julio. Tel. 255 86 21/256 17 17. **PROCEDENTE** de sorteo Peugeot 205 Cabrio a estrenar. 1.750.000 ptas. Facilidades. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62. **XM** V6, Citroën, año 90. Tel. 549 64 71. **LANCIA** Thema V6, año 86. Tel. 549 57 88.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION
AUTO VILARDELL

C/BALMES, 25. TELF.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007

PROYECTO PEGASUS

T ENGO intención de adquirir en breve un Range Rover turbo diesel.

Ante los rumores existentes de un posible *reestiling* o cambio de modelo (Pegasus), me dirijo a ustedes con la esperanza de que dispongan de datos más concretos sobre cuál de las dos opciones se va a efectuar y cuándo.

Victoria Galán Espiga
Madrid

R.- Ciertamente el sustituto del Range está en fase de proyecto, y también es verdad, se denomina Pegasus.

Rover quiere adelantarse al posible envejecimiento de uno de los coches más carismáticos de su segmento. Un vehículo que combina a la perfección las más destacadas prestaciones en campo y carretera con un confort excepcional. Pero al Range aún le queda bastante cuerda y si las previsiones de Rover se cumplen su sustituto no llegará a nuestro país hasta mediados del año 93.



que mi objetivo se sitúa entre coches de características deportivas.

Antonio Salvador Valero
Granada

R.-La única prueba que hasta la fecha ha publicado Motor 16 sobre el Rover GTI 16 válvulas ha sido un *A Fondo* en el número 367 que puede solicitar en suscripciones en esta misma dirección. Por otra parte en este número que tiene en sus manos habrá podido leer la comparativa entre cuatro deportivos pe-

queños que corresponden a las características que menciona en su carta.

CORRESPONSAL
DE LOS LECTORES

Si desea transmitir alguna queja u observación sobre nuestra revista, podrá realizarla mediante carta a la calle Hermanos García Noblejas 41, 28037 Madrid, bajo la atención «Corresponsal de los Lectores» o llamar al teléfono (91) 407 83 95.



BUSCANDO UN 16 VALVULAS

Q UISIERA información sobre el Rover 114 GTI 16 válvulas y si han publicado en su revista alguna prueba comparativa, quisiera también que me asesorarán sobre otros modelos que puedan competir con éste, por un presupuesto no superior a 1.600.000 pesetas ya



LLANTAS DE ALEACION LIGERA



476 / 08700 IGUALADA (Barcelona)
(93) 803 18 36 - (93) 803 16 66 - Fax Nac. 93-805 07 02 - Fax Inter. 34-3-805 07 02



MOTUL EN EL AGUA

DERBI Nacional Motor acaba de rubricar un importante acuerdo con la firma de lubricantes Motul para colaborar en el desarrollo de las pruebas correspondientes al Circuito Beefeater, Campeonato de España de Jet Ski.

Motul participa como *sponsor* técnico aportando el aceite Motul 300 Jet T2, un nuevo lubricante con unas cualidades de biodegradabilidad determinadas por su capacidad de descomposición por microorganismos hasta un 80 por ciento, con lo que se convierte en uno de los lubricantes más ecológicos que existen.

COCHES LIMPIOS

La firma Proquimetal pone ahora a la venta dos nuevos productos para el cuidado y limpieza del automóvil. El limpia-parabrisas está específicamente creado para eliminar todo tipo de suciedad, grasas, insectos y polución depositada en el parabrisas. Cualidades como detergente espumante, anticongelante y antirreflejos le convierten en un producto idóneo para la limpieza del parabrisas. El champú está creado para el lavado a mano de los coches. Protege la piel de las manos y no daña la pintura del coche.



INCANSABLE



Esta es una gran moto para ir lejos. Una máquina "incansable" cuyo límite lo pones tú. Sale de la ciudad y entra en la carretera sin problemas, porque su motor de 4 cilindros es elástico y potente, adaptable a todo. Deportiva y turística. ¡Deja que te lleve lejos!

CREDITO YAMAHA
19.823 ptas/mes



XJ 600
P.V.P. 749.800 ptas.
(I.V.A. y transporte incluido)



CASCOS YAMAHA, POR LA VIDA.



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 N° _____ a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A., Hermanos García Noblejas, 39, 28037 Madrid

D. _____ Dirección _____

Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tfno. _____

Precio suscripción Motor 16

España	13.520	Portugal	14.378 ptas	América	21.216
		Europa	16.848 ptas	Resto del mundo	24.856



RECOMENDAMOS:



Proy. Asociados, S.A.

DWS DUNLOP

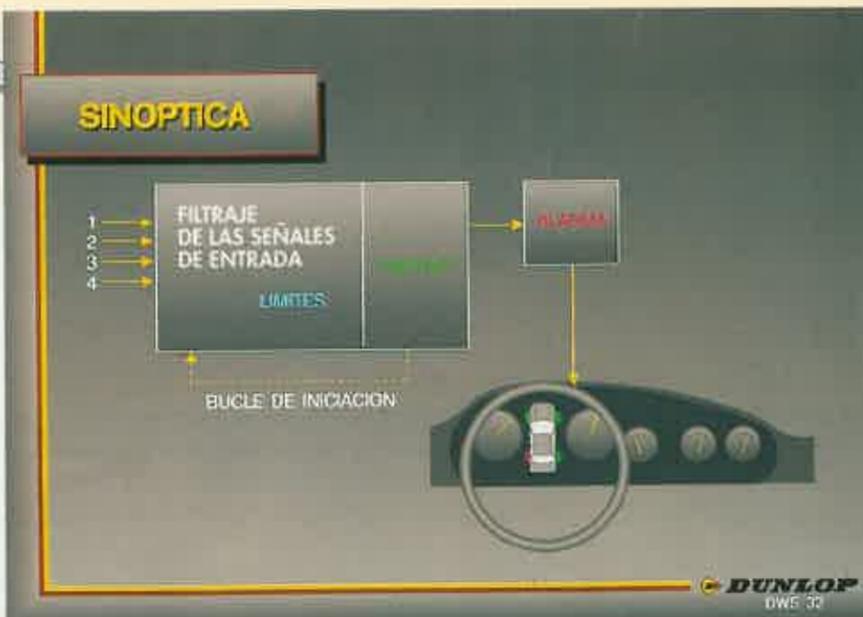
VOZ DE ALARMA

A pesar de que los sistemas de autodiagnos en los vehículos son cada vez más sofisticados, todavía no se había perfeccionado y simplificado algún mecanismo para controlar la presión de las ruedas. Dunlop lo ha conseguido con el DWS, una idea tan original como efectiva.

El Deflation Warning System o testigo de alerta de pérdida de presión destaca ante todo por su sencillez y su bajo coste. Ni que decir tiene la importancia que tiene para la seguridad cualquier pérdida en alguno de los neumáticos, una circunstancia que modifica radicalmente el comportamiento del vehículo y sus reacciones ante las curvas o las frenadas. El DWS basa su funcionamiento en un principio básico: la velocidad de rotación de una rueda equipada con un neumático es directamente dependiente del mismo. Es decir, cualquier variación en la presión de inflado altera instantáneamente la velocidad de giro de la rueda.

La aplicación del DWS sobre cualquier coche es algo muy sencillo. Cuatro sensores magnéticos miden una vuelta completa de cada una de las ruedas. Estos sensores son similares a los que equipan los cuentakilómetros de las modernas bicicletas y su funcionamiento es infalible pues detectan cada giro con una elevada precisión, no estando además montados sobre la misma rueda sino en cualquier parte giratoria del vehículo como ejes o bujes. También puede utilizarse el dispositivo de medida del antibloqueo de frenos que cada vez equipan más coches para el mismo fin.

El resto ya es un cálculo matemático realizado por un pequeño ordenador y que parte de las presiones iniciales comparando las diferencias de velocidad de giro que se registren en las ruedas diagonalmente opuestas. Tras los exhaustivos ensayos Dunlop ha comprobado que el DWS detecta de manera fiable toda pérdida de presión relativa de 0,6 bar en treinta segundos. Esto podría llamarse una pér-



CALCULO DE PRECISION
El DWS calcula la diferencia de velocidad de giro entre las cuatro ruedas avisando de cualquier pérdida de presión.



rida rápida, pero en los casos en que el neumático pierda aire de forma lenta (hay pérdidas que tardan días en ser significativas) el sistema avisa en cuanto el coche alcanza una velocidad mínima de unos diez a quince kilómetros por hora. En ambos casos un indicador sobre el panel de instrumentos avisaría de la falta de presión y en que rueda se ha producido.

La mayoría de los fabricantes ya se han interesado en el DWS y su incorporación a la serie sería cuestión de tiempo. Unas cuarenta o cincuenta mil pesetas sería un costo aproximado para un primer montaje en fábrica y que se reduciría con la producción. Los responsables de Dunlop quieren que la adopción de su DWS sea un equipo de origen y que con el tiempo sea un equipo obligado en la seguridad activa de los modernos automóviles. ○

Juan Luis Soto

¿Ha pensado por qué su coche está equipado con filtros MANN?

La razón es sencilla:
Los fabricantes desean que sus motores sufran el mínimo desgaste, ofreciendo las máximas prestaciones con el consumo de combustible más reducido. Por esa razón sus vehículos están equipados en origen por **FILTROS MANN**



Proveedor de grandes equipos en más de 100 países. Todos nuestros filtros han sido desarrollados exclusivamente en colaboración con el fabricante para el vehículo que los lleva y son sometidos a un riguroso control de calidad.



FILTROS MANN, S.A. para aceite, aire y combustible.
Calle Santa Fe, s/n • Teléfono 72 02 00
Apartado 5007 • Telex 720215
Telegramas: Filtros Mann
50014 - ZARAGOZA (España)

EN su último viaje a España, Harold Poling pasó por la desagradable experiencia de un viaje ingrato, que hizo aterrizar su avión ya pasada la medianoche, cinco horas más tarde de lo previsto. A pesar de eso, tampoco en esta ocasión cambió el horario de sus citas de trabajo para el día siguiente. Poling tiene un severo respeto por todo lo que se ha planeado.

Al contrario de lo que se podría suponer, no descansó en la *suite presidencial* del hotel, sino en una habitación normal; la compañía está en una fase de ahorro general, y el ahorro bien llevado a cabo, comienza con el ejemplo del presidente.

Al filo de las ocho de la mañana, un hombre en solitario atravesaba el *hall* neoclásico del hotel Palace camino del salón Zafiro, allí le esperaba un desayuno de trabajo con la prensa.

El clasicismo del entorno estaba acorde con su persona. Poling suele vestir de azul; traje de lana en invierno y de alpaca en verano, discretos gemelos de oro, las iniciales bordadas en la camisa de color blanco y los zapatos del más puro estilo inglés, negros y brillantes como la montura de sus gafas. En la muñeca izquierda, como brújula de su intachable puntualidad, Poling llevaba un reloj de oro, clásico, al que dio una ojeada antes de tomar asiento.

¿Por qué Ford decidió montar la fábrica con Volkswagen en Portugal, y desechó la candidatura de España al proyecto?

En primer lugar no fue una decisión totalmente mía. Se sopesaron costes de construcción y las facilidades de fabricación. Al final fue una decisión puramente financiera.

En cierta ocasión, usted dijo que vio con sus ojos y tocó con sus manos como los fabricantes japoneses destruyeron el mercado americano. ¿No considera que ha llegado el momento de tomar medidas drásticas contra los nipones?

Soy totalmente contrario a una postura de fuerza. La lucha hay que llevarla a cabo de una forma comercial e industrial. Al mismo tiempo, considero que los fabricantes japoneses no aportan mejoras industriales en los países que representan sus mercados.

¿Cuál cree usted que es el enemigo más peligroso de la industria del automóvil en la década de los noventa?

¿Se refiere usted a una zona del mundo determinada?

No, la pregunta se extiende a un problema generalizado.



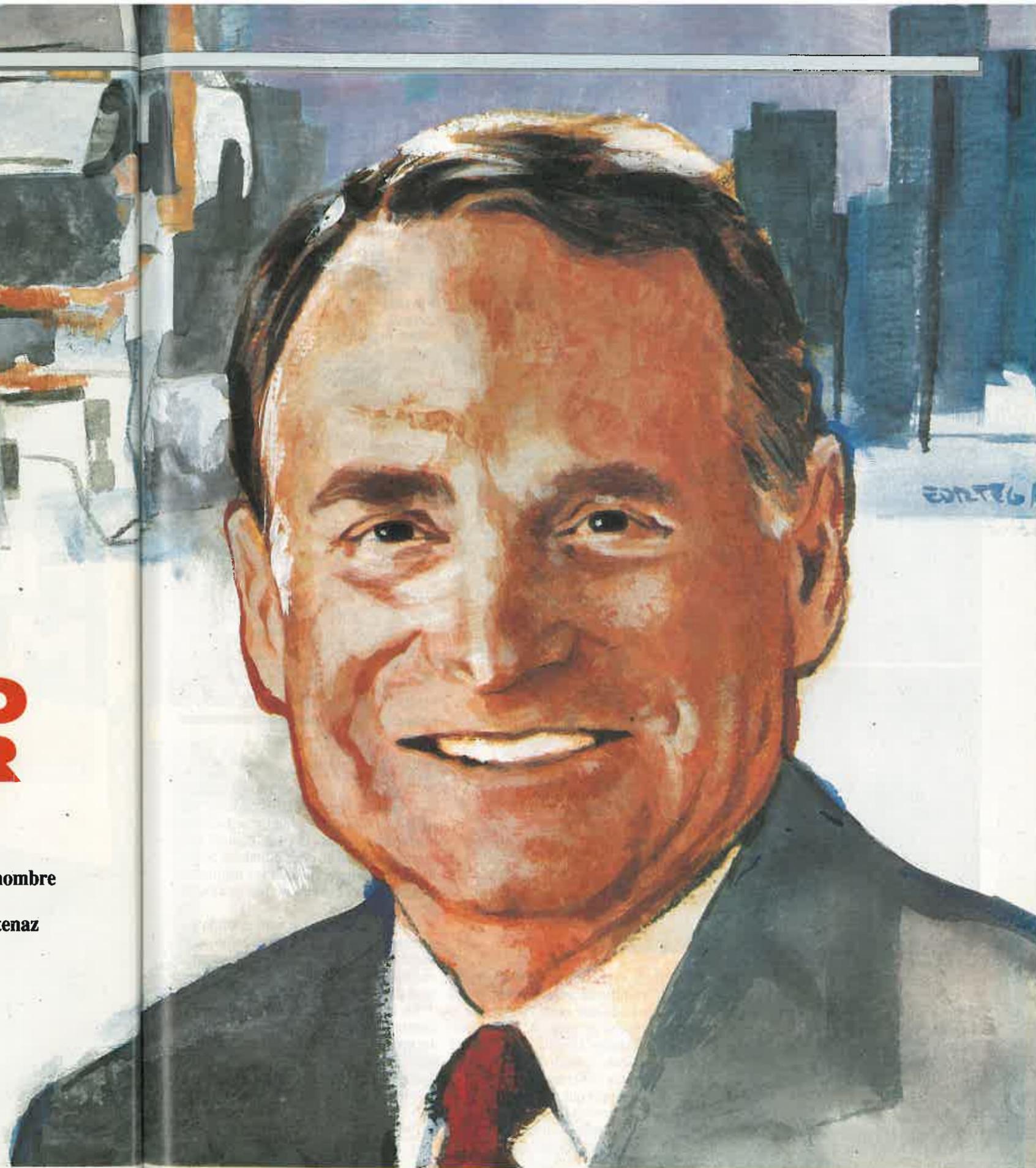
HAROLD POLING

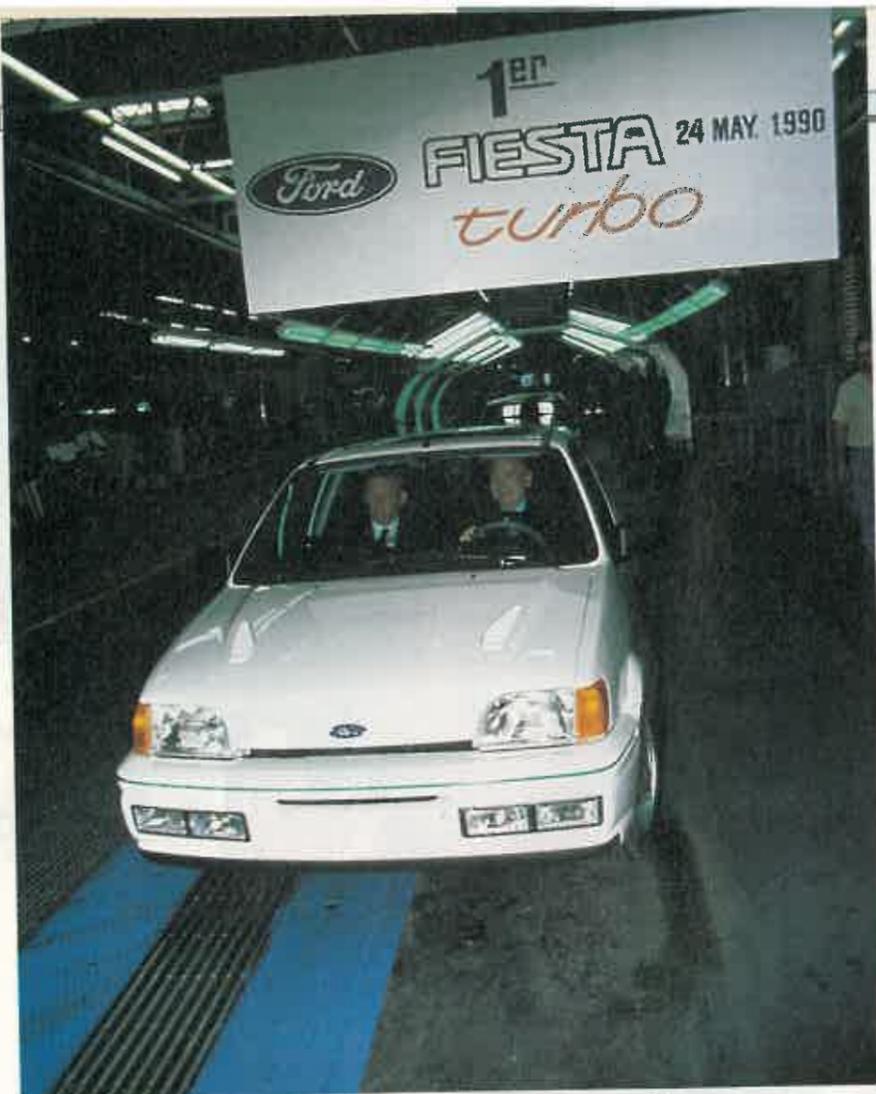
LA SERENIDAD DEL PODER

Después de cuarenta años de absoluta dedicación, Harold Poling alcanzó el puesto de presidente ejecutivo de la Ford Motor Company.

Se le conoce por su firmeza, y al mismo tiempo es hombre querido por todos por su don de gentes. Sabe compaginar el sentido del humor con la más tenaz dedicación al trabajo.

En esta década la industria del automóvil se ve presionada por varias situaciones directa e indirectamente relacionadas con el mundo del automóvil. Es importante controlar el exceso de capacidad productiva, así como la rivalidad comercial con los japoneses. También es importante prestar un gran esfuerzo para mejorar la seguridad de todos los vehículos y por lo tanto de las personas que viajan en ellos.





¿Una vez consolidada la compra de Jaguar, no considera que la compra del «lujo» y de la «tradición» ha sido demasiado cara?

Necesitábamos comprar una marca como Jaguar, y por eso Ford lo ha hecho. Sin lugar a dudas, de haber sabido que se acercaba un momento de crisis tan acusado como el actual, se hubiese contemplado la adquisición de otra forma. Al margen de eso, la crisis pasará y la compra de Jaguar, a largo plazo, se presentará de una forma mucho más acertada.

Una fugaz mirada al reloj sugiere finamente a Tomás Cavanna -responsable de relaciones externas de Ford España- que ponga fin a la entrevista. Sin embargo, Poling accede amablemente a la última pregunta:

¿Cara a un inmediato futuro, la participación de Ford en el campeonato

E

S muy importante controlar el exceso de capacidad productiva, así como la rivalidad con los japoneses. También es necesario mejorar la seguridad de los coches».

de Fórmula 1 seguirá siendo igualmente tímida?

No calificaría de tímida la presencia de Ford. Usted sabe que nosotros actuamos directamente e indirectamente por medio de Cosworth y de otros preparadores. Para el año 1992 se contará con el nuevo motor de doce cilindros. Si hacemos un balance de todo los resultados han estado a la altura de los medios de que disponíamos.

La despedida fue tan cordial como los minutos pasados en su compañía, a lo largo de los cuales se intentó hacer la radiografía del hombre y del *business man* de Detroit.

En la personalidad de Harold Poling, contrasta toda la serenidad de su carácter con el inmenso poder que hay en sus manos. Su trayectoria profesional se forjó en la Ford Motor Company a lo largo de cuarenta años, y actualmente está considerado como el hombre más influyente de los Estados Unidos. ○

Gigi Corbetta

CARACTER Y PODER

En la personalidad de Harold Poling contrastan la serenidad de su carácter y el inmenso poder que tiene en sus manos.

La entrevista con Poling, considerado actualmente como el hombre más influyente de los Estados Unidos, transcurrió en un ambiente de lo más cordial.



Harold Poling hace un inciso durante la entrevista, se acerca al buffet para servirse *corn flakes* con leche, un zumo de naranja y rápidamente regresa a la mesa, como si tuviese que cumplir un deber.

¿Cómo considera usted las futuras relaciones en el matrimonio entre el automóvil, la falta de espacio y la ecología?

Evidentemente, son tres aspectos que me preocupan, a mí y a los que me ro-

dean, muy seriamente. Por parte de Ford, es manifiesta su colaboración en la conservación del medio ambiente y de la naturaleza en general. Del mismo modo, en Estados Unidos apoyamos el proyecto *Clean air activity*, aunque lo más importante y verdaderamente trascendente es lograr que en todos los países exista una legislación precisa al respecto, que permita a la industria del automóvil moverse en un determinado sentido.

Sube al podium

GILERA, líder del París-Dakar en vehículos de serie, lanza ahora tres modelos de campeones. La revolucionaria y futurista CX 125, una gran turismo por sus altos niveles de manejabilidad, confort y fiabilidad de respuesta en carretera, con las prestaciones y el nervio de una moto de circuito. La Northwest 600 y la Freestyle 325, dos trail en espíritu evolucionadas para dominar el asfalto con absoluta seguridad. No te pongas límites. Llega tan lejos como te propongas. Gana con GILERA en todos los terrenos.



SABER VIVIR.

ZENDER FACT 4

CUERPO DE FIBRA

Si cuando se habla de la Fórmula Reina automáticamente pensamos en cilindros y caballos, cada monoplaça de F-1 representa también la máxima evolución alcanzada por la técnica en cada uno de los elementos que lo integran, como su chasis en fibra de carbono, una nueva tecnología llegada a los circuitos a principios de los ochenta y cuya única expresión en carretera la representa hoy por hoy el Zender Fact 4, un vehículo único en su género.

PRESENTADO por primera vez en el Salón de Francfort de 1989, el Zender Fact 4 es el fruto de dos años de investigación y desarrollo por parte de la firma Zender, conocido fabricante de ruedas de aleación y kits aerodinámicos que sustituye como «escaparate móvil» al Zender Vision 3, probado hace algún tiempo en GRAN AUTÓ 16.

Pocos de los visitantes del Salón de Barcelona que admiraron el Zender Fact 4 en el stand de Jacsol, importador de la firma en nuestro país, pensaron que aquel vehículo era algo más que un ejercicio de estilo como los que suelen poblar ese tipo de manifestaciones. Sólo la placa de matrícula que rompía la perfecta aerodinámica del capó delantero, constituía la única indicación capaz de poner sobre la pista a algún agudo observador. E

IMPRESIONANTE
Las depuradas líneas del Zender Fact 4 llaman poderosamente la atención de los viandantes.

78 / Motor 16





PASEO POR BARCELONA
Antes de salir a la autopista, sesión fotográfica en las bellas calles de la Ciudad Condal. El salpicadero incluye piezas de coches de gran serie como el Golf.



íbamos a tener la oportunidad de rodar al volante de ese vehículo fuera de serie por la Ciudad Condal y acompañarle hasta La Junquera en su única y última visita a España.

Una vez en el coche, abrir la puerta hacia arriba, al estilo Countach, resulta sorprendente ya que alzar los tres kilogramos que pesa no implica ningún esfuerzo. Una vez dentro, salvado el grueso montante de la puerta, donde está escrito el nombre del vehículo y que aloja uno de los depósitos de goma de 50 litros, nos encontramos rodeados por doquier de la clásica retícula indicativa del uso de la fibra de carbono en la fabricación del chasis del Zender Fact 4. El monocasco realizado en paneles de nido de abeja está además reforzado con los soportes de la suspensión delantera en acero, mientras que la suspensión trasera y el conjunto motor-caja de cambios están integrados en un subchasis tubular en acero fácilmente desmontable.

Al volante se respira fibra por doquier, llamando la atención el grueso y cuadrado túnel de la caja de cambios, coronado por una palanca en parrilla para impedir cualquier error en el manejo de la misma. Ligeros toques de tejido plástico encubren los paneles de fibra del salpicadero en el que se han utilizado elementos de serie de modelos tan populares como el VW Golf y donde llama la atención la batería de fusibles, quince, alineados frente al pasajero. El asiento en carbono-aramida pesa sólo 4,5 kilogramos siendo el mullido de un estridente y llamativo amarillo canario. Todo ello hace que el conjunto, cuya carrocería sólo pesa cincuenta y cinco kilogramos, apenas supere los 1.100 en orden de marcha.

La sesión de fotos con el Zender Fact 4 por las calles de la Ciudad Condal fue toda una experiencia. Enfilarse la Gran Vía camino del centro urbano sin perder de vista el coche de apoyo fue toda una hazaña. Además, situados a escasos centímetros del suelo resultaba imposible localizar a nuestros compañeros. La dificultad de visión hacia atrás hacía que callejear requiriera una buena dosis de concentración (aparcar no digamos...) Vía Layetana, el Hotel Ritz y finalmente Plaza San Jaime, sede del Ayuntamiento, pero los autocares de las primeras hordas turísticas hicieron que desistieramos en el intento. Aún así resultó divertido y hasta halagador comprobar como en los semáforos la gente tomaba posiciones para ver de cerca el Zender Fact 4. Todavía más cuando al acelerar y entrar en acción los dos turbocompresores que alimentan el motor V8 de origen Audi, su penetrante silbido modulado a través de cuatro optimizados tubos de escape hacía que los conductores de los ciclomotores intentasen averiguar de donde procedía la singular sinfonía.

montesa

Cotas de evasión



Prueba las nuevas Montesa Cota 310 y Evasión, dos motos ágiles, fuertes y manejables con las que podrás llegar a los lugares más lejanos. Todavía hay cotas inaccesibles que te harán sentir tu más gran evasión.



MOTUL **cor** montesa

PVP 499.000
 PRECIO SIN MATRICULAR

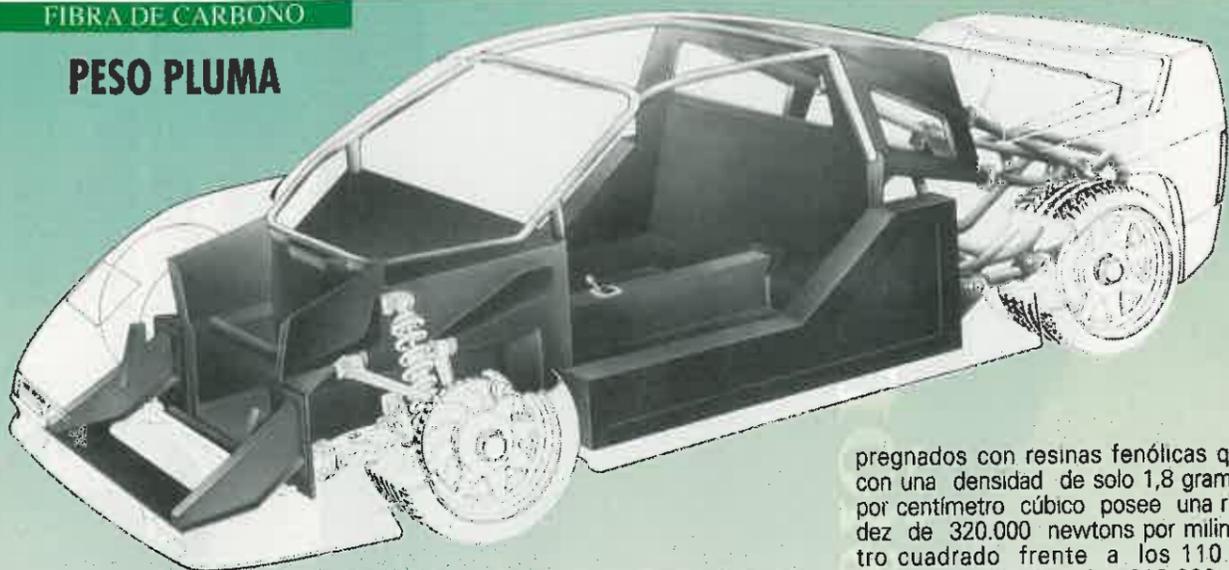
PVP 566.979 (matriculable)
 PVP 477.456 (competición)

VIVA

MONTESA HONDA, S. A.
 Tel. 93-474 02 52

FIBRA DE CARBONO

PESO PLUMA



El Fact 4 está basado en un diseño de monocasco derivado de la Fórmula 1. El chasis posee una resistencia torsional y rigidez impensables

hasta hace poco. El material del núcleo comprende paneles en forma de nido de abeja de Nomex realizados a partir de papel de fibra de aramida im-

pregnados con resinas fenólicas que con una densidad de solo 1,8 gramos por centímetro cúbico posee una rigidez de 320.000 newtons por milímetro cuadrado frente a los 110.000 N/mm² del titanio o los 210.000 del acero con una resistencia a la tracción ocho veces superiores a la de los anteriores elementos.



A OTRO NIVEL
Sentados en el Fact 4, todo parece más alto y callejear por Barcelona se convierte en una dura tarea.

Ya en la autopista A-7 fue posible comprobar las posibilidades reales del modelo alemán, cortadas tan sólo por los peajes y las estaciones de servicio... y respirar con alivio tras el calor sufrido en el habitáculo, ya que al contrario que su predecesor no dispone de aire acondicionado ni el más mínimo espacio para el maletero teniendo que viajar Ottmar Kup, relaciones públicas de Zender con su equipaje en el asiento del pasajero. De los 250 CV de origen, el preparador Lehmann, encargado de los motores oficiales del equipo de Ingolstadt, ha logrado extraer la nada despreciable cifra de 448 caballos del motor V8 en aluminio mediante la adopción de dos turbocompresores KKK con intercambiadores separados y una presión máxima de soplado de 0,8 bars. La caja de cambios es una ZF de cinco velocidades que transmite la potencia a las ruedas traseras con el diferencial tarado al 40 por ciento. Tanto la suspensión delantera como la trasera son independientes por triángulos superpuestos, siendo los amortiguadores electrohidráulicos, que permiten ajustar su altura de forma que la carrocería puede ser elevada hasta 30 milímetros para superar las irregularidades. Con todo ello el Zender Fact 4 alcanza los cien kilómetros por hora con salida parada en 4,3 segundos y supera los 300 kilómetros por hora, integrando a este coche exclusivo, de un coste estimado en cien millones de pesetas, en la elitista categoría de los superdeportivos con los que la inmensa mayoría de los mortales sólo podemos soñar.

Texto y fotos: Esteban Delgado

FICHA TECNICA

MOTOR: Disposición: central longitudinal. Número de cilindros: 8 en V a 90°. Cilindrada: 3.562 centímetros cúbicos. Árbol de levas: doble en cabeza por bancada. Número de válvulas por cilindro: 4. Alimentación: inyección electrónica, 2 turbos KKK. Compresión: 9,3: 1. Potencia máxima/revoluciones por minuto: 53,9 mkg. (529 Nm)/4.000.

TRANSMISION: Tracción trasera. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Prestaciones: aceleración de cero a 100 km/h: 4,3 segundos. Velocidad máxima: más de 300 kilómetros por hora.

DIRECCION: Sistema: cremallera asistida.

FRENOS: Delanteros discos ven-

tilados. Traseros: discos ventilados.

SUSPENSION: delantera: independiente, triángulos superpuestos.

RUEDAS: Neumáticos: (delantero/trasero): 245/40 y 335/35 ZR 17. Llantas: (pulgadas): aleación ligera (10J X 17)

PESOS Y CAPACIDADES: En orden de marcha (kg.): 1.110. Largo / ancho/ alto (mm.): 4.080/2.000/1.120. Capacidad del depósito (litros): 50 x 2 depósitos.

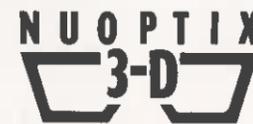
CHASIS: En nido de abeja de Nomex realizados a partir de papel de fibra de aramida impregnados con resinas fenólicas. Densidad: 1,8 gramos por centímetro cúbico. Rigidez: 320.000 newtons por centímetro cúbico.

¿EXISTE LA 3ª DIMENSION EN LA TELE?
¡CALIENTE, CALIENTE!



TANDEM DDB NEEDHAM

Descúbralo cada lunes, a las 21:30 de la noche, en TVE-1. Un programa muy fresco. Repleto de humor, música, variedades, entrevistas y un poquito de erotismo. ¡Con espacios fijos en tres dimensiones! Para ver y disfrutar de lo mejor de ¡Caliente! en relieve tan sólo necesita unas gafas especiales. Las encontrará en quioscos y grandes almacenes por sólo 250 pts. (precio recomendado). Consígalas antes de que se agoten. El futuro se abre ante sus ojos.



AUTOMODELISMO

PASION POR EL JUEGO

Es inherente al hombre su capacidad para jugar. Una capacidad que no tiene porque desaparecer con la edad. Esto se demuestra con el enorme auge que está conociendo el automodelismo.



POSIBILIDADES
Existe una amplísima oferta que incluye modelos de precios asequibles con motores de explosión o eléctricos con tracción a dos o cuatro ruedas aptos para todos los niveles de conducción, tanto en pista como para todo terreno como el Ultima Trac de Kyosho un todo terreno de tracción trasera con un precio aproximado de 30.000 ptas.

EL placer y el relax que produce jugar son dos de las razones por las que cada día los pequeños coches, eléctricos o con motor de explosión, se han convertido en la diversión preferida de jóvenes y no tan jóvenes.

Existen en el mercado varias marcas, principalmente de origen japonés, que tienen en sus catálogos una extensísima oferta para todos los gustos, necesidades y precios.

La primera y más básica diferenciación entre estos pequeños vehículos, proviene del tipo de motor, eléctrico o de explosión. Los primeros, debido a sus características de mantenimiento, resultan bastante más sencillos y asequibles. En su configuración básica, un equipo para iniciarse en esta especialidad consta del co-



FORD SIERRA COSWORTH
Un coche básico, ideal para iniciarse en el automodelismo, con motor eléctrico y tracción trasera escala 1/10.
PRECIO: 19.000 ptas.

CAMPEONES DE ESPAÑA
En la foto inferior dos modelos para competición, el Lazer 4x4 y el Triumph de tracción trasera.
PRECIO: 47.000 ptas.



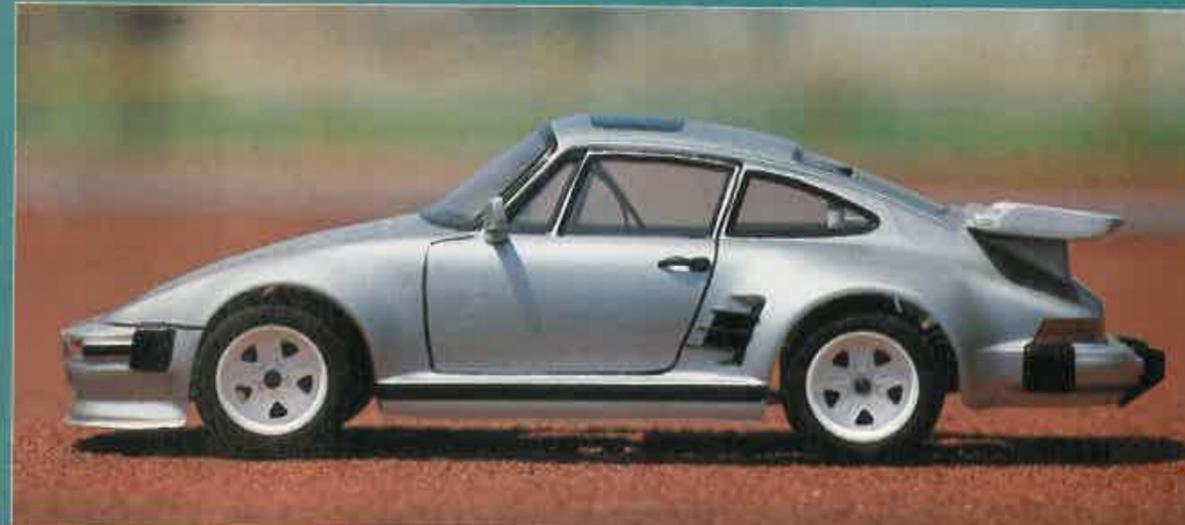
TURBO BURNS
Modelo con motor de explosión de 3,5 c.c. y una potencia aproximada de dos caballos, su velocidad está por encima de los 100 km/h.

UN CLASICO.
No todos son para correr; este Mini con motor de explosión de 0,50 c.c. es ideal para los amantes de los automóviles clásicos.
PRECIO: 30.000 ptas.

SEMIMAQUETAS SUPERDEPORTIVAS
Kyosho, Tamiya y otras marcas del mercado nos ofrecen versiones a escala 1/10 de los coches de nuestros sueños como este F-40 con motor eléctrico y tracción 4x4.
PRECIO: 33.000 ptas.



PORSCHE 911 CARRERA
Reproducción del deportivo alemán a escala 1/10 con motor eléctrico y tracción trasera. También dentro de las reproducciones de Porsche la novedad de este año es el 959.
PRECIO: 25.000 PTAS.



che propiamente dicho, una emisora, baterías y cargador. Pero naturalmente existen una gran cantidad de variaciones que se ajustan a las diversas exigencias. A partir de aproximadamente 35.000 pesetas se puede conseguir este equipo básico con una calidad bastante satisfactoria, que nos permitirá iniciarnos en este apasionante mundo.

Pero una vez en contacto con estos fantásticos juguetes nos picará el gusanillo de la afición y querremos ir más allá en lo que se refiere a prestaciones. Las posibilidades son múltiples, coches de pista o de todo terreno, tracción a dos o a cuatro ruedas, y desde los 30 kilómetros por hora que alcanzan los coches más sencillos hasta los más de 100 que pueden alcanzar los más sofisticados, tanto de gasolina como eléctricos.

La iniciación, ya lo hemos dicho, resul-

KIT DE MONTAJE AL COMPLETO
Presentación clásica de los automodelos, después viene la complicada tarea de montaje, pintado y decoración y en los casos de motor de explosión la puesta a punto y carburación. Todos estos pasos y sus problemas serán resueltos, en lo posible, en las tiendas especializadas. Y por un pequeño sobrepeso en el caso de que el modelo este previamente montado.



ta sencilla y bastante asequible, además cualquiera puede manejar correctamente uno de estos cochecitos en muy poco tiempo, con lo que la diversión esta asegurada.

Ascendiendo en la escala de calidad y prestaciones las posibilidades son múltiples. En lo que respecta a emisoras los precios van desde las 10.000 pesetas, aproximadamente, de una sencilla hasta las potentes emisoras de competición con dos canales, memorias programables para tres coches con un microordenador y pantalla de cristal líquido, tienen una gran precisión y la relación de giro de la emisora se refleja en el mismo tanto por ciento en las ruedas, éstas tienen un precio que ronda las 50.000 pesetas.

Las competiciones también están tomando en nuestro país una cierta relevancia, aunque sin llegar a los extremos de

países como Estados Unidos o Japón donde se realizan campeonatos que atraen a cientos de aficionados y competidores.

Los vehículos participantes en estas competiciones tienen un alto grado de sofisticación, empleando en su construcción materiales como la fibra de carbono en el chasis. Los cargadores de baterías para estos coches también emplean técnicas de vanguardia, son pequeños ordenadores que mediante los diversos parámetros permiten adecuar la carga a las necesidades de cada vehículo y cada carrera. Las posibilidades de preparación de estos sofisticados juguetes es muy amplia, como si de vehículos «de verdad» se tratase. Se puede potenciar el motor eléctrico para permitirle alcanzar la 35.000 ó 40.000 revoluciones por minuto; también es frecuente cambiar los casquillos por rodamientos. Otro punto importante, especialmente en

la especialidad de todo terreno son los amortiguadores, empleándose distintas durezas de muelles y diversas densidades de aceites dependiendo de las necesidades específicas de cada circuito. Las categorías en las que se dividen estas competiciones se agrupan en pista o todo terreno, y dos o cuatro ruedas motrices.

Pero la competición no es ni mucho menos la única diversión que permiten estos pequeños coches. Cualquiera puede disfrutar del placer de conducir estos coches y motos, buscando sobre todo la diversión. Por un precio asequible se pone a nuestro alcance una gran variedad de modelos, listos para montar y jugar.

Fernando Cañizal

Fotos: José Antonio Díaz

Agradecemos la colaboración desinteresada de Madrid Modelismo, calle de La Palma nº 69, Madrid.



BULTACO TSS. La obra de Don Paco Bultó que tantos éxitos obtuviera en los circuitos de todo el mundo.

MOTOS CLÁSICAS
ETERNA JUVENTUD

De nuevo aquellas entrañables máquinas que tantos éxitos conocieran volvieron a las pistas. De nuevo aquellos bravos pilotos se enfundaron los monos de cuero.

○ LOR a aceite de ricino, ruido ensordecedor, motos con *pedigree*, monos de cuero negros, algún que otro casco Cromwell y nostalgia, mucha nostalgia y deportividad. Esos son los ingredientes principales con los que se obtiene uno de los mejores cócteles del mundo del motor: las reuniones de motos clásicas. Es mentira, o al menos una verdad a medias, que tiempos pasados fueron mejores, sólo los «carrozas» se lo creen -nos lo creemos- a pies juntillas. Pero, ¿qué más da? Soñar es gratis y ver, oír y oler, porque este es un espectáculo para todos los sentidos, de tanto en tanto, ver en perfecto estado de revista las motos que han hecho historia es un espectáculo impagable. Recientemente se han celebrado dos de esas reuniones para motos clásicas. Una en España, en Calafat, y la otra en la «Catedral» de Assen con ocasión del Gran Premio de Holanda.

La primera era una carrera disputada a tres horas, un homenaje a las 24 Horas de



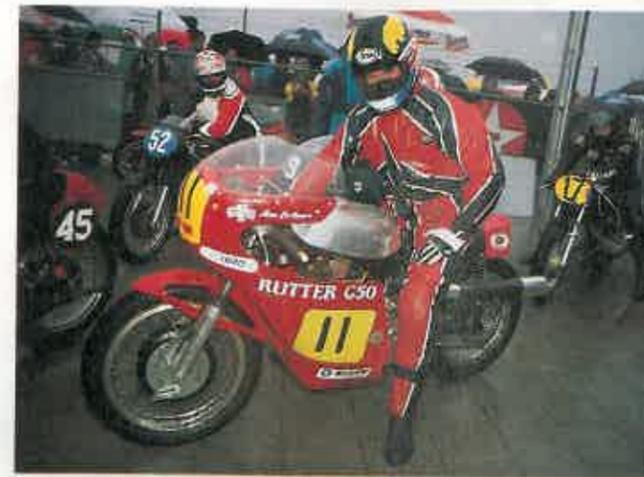
EL PRINCIPE. Phil Read con la Triton.



MONTESA. La Impala fue la gran rival de las Bultaco.



BMW. También las motos germanas volvieron a Montjuich.



BAJO LA LLUVIA. Alan Cathcart con la Seeley G 50



GLORIAS HISPANAS. Don Paco Bultó y Ricardo Tormo.



SONIDO. Los 4 tiempos volvieron a rugir.

Montjuich. Allí estaban todos y todas, los pilotos y las motos, que en el inolvidable trazado del Parque forjaron una leyenda a base de constancia, sacrificio, esfuerzo, voluntad y coraje. Y como personajes invitados dos apellidos más que ilustres. Por encima de todo estaba Don Paco Bultó, el hombre de las Bultaco, y eso por resumirlo sólo en dos palabras por que «Don Paco» es mucho más que eso, es Historia -sí con mayúscula- de la moto en España y en el extranjero. Ahí estaba con ese porte tan suyo, tan señor, paseando su figura y su personalidad.

Junto a él Ricardo Tormo, esperanza truncada cuando todavía no había dado lo mejor de sí mismo. Ambos veían las motos -iba a decir los toros- desde la barrera, unas motos que el primero había creado en su mayor parte y que el segundo tantas veces había pilotado. Al final la victoria sería para una Ducati, rival de las creaciones de Bultó y marca para la cual, que sepamos, Tormo no pilotó nunca.

Pero, ¿qué más da? Al fin y al cabo las motos italianas gracias a pilotos españoles como Fargas, Grau, Cañellas, De Juan, Mallol, Tejedo, Palomo, Reyes, etc... ¿no hicieron latir con fuerza en su día los corazones del público que abarrotaba Montjuich?

En el circuito de Assen el decorado, el tiempo eran distintos. Ahí, en medio de la humedad neerlandesa, en el grisáceo ambiente holandés, los bramidos de las motos de Gran Premio hicieron que el público aguantaranse con estoicismo la lluvia.

Y es que las bellísimas Matchless, las Seeley, las BMW, las Norton y nuestras Montesa, Bultaco y Ossa, bien valían la espera. Y ver de nuevo ese casco negro, con triple franja blanca, el integral del «Príncipe de la Velocidad», de Phil Read, era algo que merecía cualquier sacrificio. A nosotros tampoco nos importó demasiado mojarnos. Al contrario. ○

Texto y Fotos: José Luis Aznar



PRIMERA VICTORIA DE FERRARI EN F1

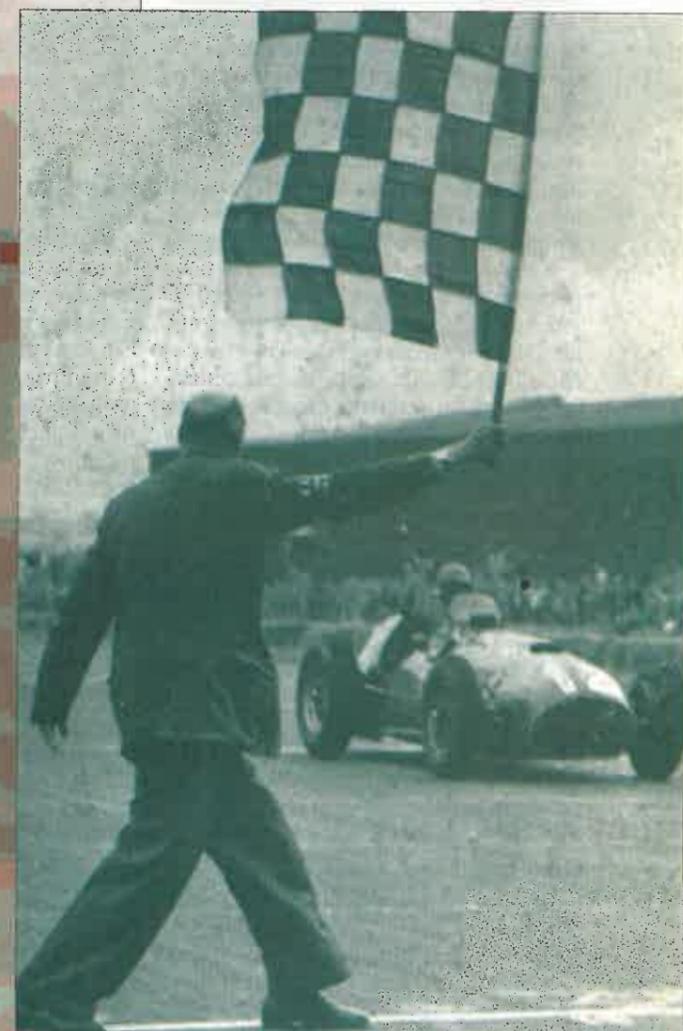
AQUEL DIA GLORIOSO

Después de cuarenta y un años, en el circuito de Silverstone ha tenido lugar en la misma fecha el Gran Premio de Inglaterra. Por una coincidencia casual, en aquel lejano 14 de julio de 1951, José Froilan Gonzales llevo al triunfo por primera vez un Ferrari. Se trataba del modelo 375, que de los tres alineados era el menos competitivo.

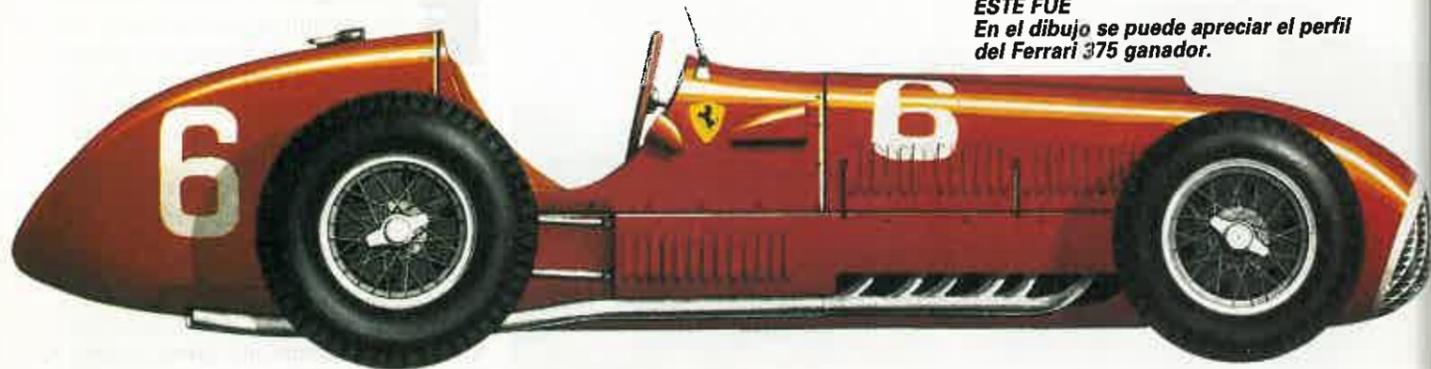
ERA el catorce de julio de 1951, un día cualquiera para muchos y la fecha del Gran Premio de Inglaterra de Fórmula 1. Para quien estaba en Silverstone, aquel aeropuerto militar convertido en circuito, se disponía el marco de una carrera inolvidable.

Una vez más, todo parecía indicar que el desenlace de la contienda deportiva iba a estar entre los pilotos de Alfa Romeo, y para no variar, Juan Manuel Fangio era, una vez más, el piloto favorito.

En aquella época, los Alfa Romeo, los BRM y los Maserati utilizaban motores de litro y medio de cilindrada, sobrealimentados con compresores volumétricos, que representaban la solución más competitiva. Por el contrario, Ferrari había alineado tres coches con propulsor atmosférico y cuatro litros y medio de cilindrada total. Los Ferrari modelo 375 de Luigi Vi-



¡VICTORIA!
En la foto aparece plasmado el principio de toda una historia. Por primera vez un Ferrari alcanzaba la victoria en F-1.



ESTE FUE
En el dibujo se puede apreciar el perfil
del Ferrari 375 ganador.

Illoresi y Alberto Ascari se diferenciaban por tener veinticuatro bujías, o sea, dos por cada cilindro; sin embargo, el Ferrari 375 de José Froilán Gonzales estaba equipado con el motor de una sola bujía por cada cilindro.

Aquel catorce de julio, había amanecido un día desapacible en Silverstone, hacía frío hasta tal punto que los mecánicos de Gonzales se habían puesto bufanda y gorra. Las inclemencias del tiempo favorecerían a los monoplazas sobrealimentados, razón por la cual, los Ferrari estaban relegados al triste papel de comparsas, y Fangio estaba dichoso.

A pesar de eso, nadie se podía imaginar que se estaba fraguando el principio de una historia irrepetible. Mientras los mecánicos de Gonzales empujaban el coche hacia la parrilla de salida, el mito comenzaba a dar los primeros conatos de vida, bajo la forma de corcel negro. Gonzales y su Ferrari 375 estaban predestinados por una carambola del destino a convertirse en los protagonistas de la primera victoria

FICHA TECNICA
MOTOR: 12 cilindros en V a 90°, Diámetro por carrera: 72 X 88 mm. Cilindrada total: 4.493,73 c.c. Relación de compresión: 12:1 Potencia máxima 380 HP a 7.500 rpm. **ALIMENTACION:** Encendido con dos magnetos. Tres carburadores Weber 40 DCF. Una bujía por cilindro. **CHASIS:** Estructura tubular en acero. **DIMENSIONES:** Distancia entre ejes 2.420mm. Peso en seco 780 Kg.

de Ferrari. Era el comienzo de la leyenda más entrañable.

El primer sorprendido fue Fangio, que de pronto vio en sus espejos retrovisores un coche rojo, amenazador, manejado por Gonzales, el «cabezón», como le llamaban sus amigos, que acosaba con un ímpetu insostenible. Fangio hizo mil filigranas para hacerse con la victoria, llevó su Alfa Romeo más allá de sus posibilidades, razón por la cual en la vuelta cuarenta y nueve tuvo que parar a repostar gasolina y a cambiar los neumáticos posteriores,

operación en la que perdió cuarenta y nueve segundos. Por el contrario, Gonzales paró sólo a repostar combustible en la vuelta sesenta y uno, con una pérdida de veintitres segundos.

Al entrar en la fase final, Fangio fue presa de Gonzales de forma irreversible, y cruzaron la meta con aproximadamente un segundo de diferencia. El piloto de Ferrari recorrió las noventa vueltas en el tiempo de 1.42.182, a la media de 154.67 kilómetros por hora, y Nino Farina se adjudicó la vuelta rápida con el tiempo de 1.44.000.

En realidad, aquel banderazo de llegada consagró a Gonzales como el piloto que dio a Ferrari la primera de 103 victorias en Fórmula 1. Sin embargo, habría que interpretarlo como un banderazo de salida de un mito inmortal, de una leyenda que se ha fraguado en el crisol de la velocidad, donde la victoria y la derrota, la gloria y el olvido, viven inexplicablemente juntos.

Gigi Corbetta

INSCRITOS

Nº PILOTO	EQUIPO	COCHE	Nº CILINDROS	C.C.
1 Giuseppe Farina	S A dei Prodotti Alfa Romeo	Alfa Romeo	8	1488*
2 Juan Fangio	S A dei Prodotti Alfa Romeo	Alfa Romeo	8	1488*
3 Consalvo Sanesi	S A dei Prodotti Alfa Romeo	Alfa Romeo	8	1488*
4 Felice Bonetto	S A dei Prodotti Alfa Romeo	Alfa Romeo	8	1488*
5 John Kelly	John Kelly	Alfa	4	1496*
6 Reginald Parnell	B R M Ltd	B R M	16	1487*
7 Peter Walker	B R M Ltd	B R M	16	1487*
8 F R Gerard	FR Gerard	E R A	6	1488*
9 Brian Shawe-Taylor	Brian Shawe-Taylor	E R A	6	1488*
10 Luigi Villorosi	Scuderia Ferrari	Ferrari	12	4494
11 Alberto Ascari	Scuderia Ferrari	Ferrari	12	4494
12 Froilan Gonzales	Scuderia Ferrari	Ferrari	12	4494
14 Peter Whitehead	G A Vandervell	Ferrari	12	4494
15 David Murray	David Murray	Maserati	4	1496*
16 John James	John James	Maserati	4	1496*
17 Philip Fotheringham-Parker	Philip Fotheringham-Parker	Maserati	4	1496*
18 Duncan Hamilton	Duncan Hamilton	Talbot	6	4485
22 Louis Rosier	Ecurie L. Rosier	Talbot	6	4485
23 Louis Chiron	Ecurie L. Rosier	Talbot	6	4485
25 John Claes	John Claes	Talbot	6	4485

(* Con compresor volumétrico.

CLASIFICACIONES

1º Gonzales (Ferrari), 2 horas, 42 minutos, 18 segundos (90 vueltas); 2º Fangio (Alfa Romeo), 2 h 43'09" (90 vueltas.); 3º Villorosi (Ferrari), 2h 43'18" (88 vueltas); 4º Bonetto (Alfa Romeo), 2h 43'07" (87 vueltas); 5º Parnell (B.R.M.), 2h 42'43" (85 vueltas); 6º Sanesi (Alfa Romeo), 2h 42'37" (84 vueltas); 7º Walker (B.R.M.), 2h 43'23" (84 vueltas); 8º Shawe-Taylor (E.R.A.), 2h 43'55" (84 vueltas); 9º Whitehead (Ferrari), 2h 43'02" (83 vueltas); 10º Rosier (Talbot), 2h 43'08" (83 vueltas); 11º Gerard (E.R.A.) 2h 43'30" (82 vueltas); 12º Hamilton (Talbot) 2h 42'32" (81 vueltas); 13º Claes (Talbot) 2h 44'05" (80 vueltas)

Vuelta rápida en carrera: Farina, (Alfa Romeo) 1'44"000 a una media de 160 kilómetros por hora.

CITROEN
desde
48.000 pts./año.*

En PELAYO MUTUA DE SEGUROS tiene el mejor seguro para su automóvil. Para todas las marcas. Y al mejor precio. Compruébelo.

PELAYO
Mutua de Seguros
* AX GT

NISSAN
desde
51.000 pts./año.*

En PELAYO MUTUA DE SEGUROS consideramos las bonificaciones de su anterior compañía. Lógico. A la hora de renovar su seguro de automóvil le damos todas las facilidades.

PELAYO
Mutua de Seguros
* Primera SLX 2.0 i.

GMC
GMC

Y durante el primer año, le indemnizamos a valor de nuevo. Porque sabemos lo que vale su automóvil y lo que debe costar su seguro. Ni más ni menos.

PELAYO
Mutua de Seguros

ALFA ROMEO
desde
48.000 pts./año.*

Con asistencia en viaje desde el Km 0. Algo que muy pocos seguros de automóvil le pueden ofrecer... y sobre todo a este precio.

PELAYO
Mutua de Seguros
* 33 1.5 TI

OPEL
desde **42.000 pts./año.***

Con pago fraccionado. Porque la rentabilidad de su seguro empieza por la libre elección de los pagos: trimestral, semestral o anualmente. Como prefiera.

MODELO	TERCEROS	TODORRIESGO
OPEL		
CORSA 1.2 LS. 3 puertas. 5 Velocidades.(*)	33.222	91.890
VECTRA 1.6 GL 4 Puertas	38.274	137.420
KADETT 1.6 GL	38.274	118.146
NISSAN		
PRIMERA SLX 2.0 i	40.128	160.227
PATROL Topline Corto Turbo Diesel	52.055	233.326
RENAULT		
CLIO RL 1.2 5 Puertas	33.222	93.820
19 GTX 1.7	38.274	118.146
21 TXE	40.128	152.767
ALFA ROMEO		
33 1.5 TI	38.274	130.038
CITROEN		
AX GT. (*)	38.274	106.580
BX 14 E	33.222	113.094
FORD		
FIESTA C 1.1 3 puertas	30.587	89.255
ORION GHIA 1.6 L	38.274	125.855
SIERRA 2.0 5 velocidades, 5 puertas	38.274	141.275
SEAT		
IBIZA 1.2 CLX 3 puertas NEW STYLE	33.222	91.890
MALAGA INYECCION	38.274	120.073
MARBELLA L	27183	76.188
WOLKSWAGEN		
JETTA CL 1.8	38.274	129.711
GOLF GTI 2 puertas	38.274	143.204
PASSAT GL 112 CV.	38.274	166.333

PELAYO
Mutua de Seguros

CHEVROLET

Los mejores precios, las mejores garantías y el mejor servicio. Para todas las marcas. Para su automóvil. Sólo en PELAYO MUTUA DE SEGUROS. Compruébelo.

PELAYO
Mutua de Seguros

LA MUTUA DE SU VIDA Santa Engracia, 67. Tfno.(91) 592 01 00. 28010 Madrid



TODO A SU FAVOR
En esta ocasión Nigel Mansell tuvo un sólo rival: la fragilidad del cambio de su monoplaça. Los aficionados británicos elevaron su pasión al nivel del delirio. Ayrton Senna llegó a los boxes «remolcado» por el coche vencedor.



GRAN PREMIO DE GRAN BRETAÑA DE F-1

FESTIVAL MANSELL

El triunfo de Nigel Mansell se convirtió en Fiesta Nacional. Sin lugar a dudas fue el dominador absoluto a lo largo de todo el fin de semana. La competitividad del Williams-Renault FW 14 ha llegado al máximo nivel.

Enviado Especial
Gigi Corbetta

EN contadas ocasiones, los espectadores se ven tan gratificados como en este último Gran Premio de Inglaterra. Y el regalo no fue únicamente para los doscientos mil aficionados que el domingo abarrotaron el circuito, hasta superar todos los records de aforo de Silverstone; sino que todos los que fueron, saciaron su sed de locura por Nigel Mansell y regresaron a sus casas

felizmente afectados por el síndrome Mansell. En contadas ocasiones, un piloto logra ocupar el primer lugar de los entrenamientos libres y cronometrados, adjudicarse el mejor tiempo en el *warm-up*, y por si no fuera bastante, ganar la carrera a lo grande y marcar también la vuelta rápida. Sólo le faltó doblar al segundo clasificado y que le nombraran heredero simbólico de la corona de Inglaterra.

Como es de suponer, Mansell llegó a Silverstone más motivado que nunca por

tratarse de «su» Gran Premio, y al mismo tiempo con la seguridad de tener el coche más competitivo del momento.

A esto se sumaba la ayuda de ELF, que actualmente ha logrado unas gasolinas que optimizan al máximo las capacidades de los motores en cualquier circuito.

Buena prueba de ello, no fueron los tiempos registrados por Mansell y Patrese a lo largo de los entrenamientos, que sin lugar a dudas son significativos, sino la facilidad con que Mansell arrebató a Ayrton Senna la *pole position*. Ocurrió



que había rodado en el tiempo de 1.22.644 en la sesión del viernes, y al día siguiente, Senna registró el tiempo de 1.21.618, que en cierto modo, representaba una barrera difícil de superar. Sin embargo, a catorce minutos del final de la sesión, Mansell logró rebajar el tiempo a 1.20.939, que como precisó Frank Williams, esta diferencia traducida a una distancia métrica, es de sesenta y nueve centímetros.

Pero lo más descorazonador para los rivales de los Williams-Renault FW14, fue cuando con las lecturas parciales a lo largo del circuito, se comprobó que eran los coches que más aceleraban y los más rápidos en cualquier curva.

En contraposición, McLaren alineó en Silverstone cinco coches MP4/6; dos de la evolución 3 y los tres restantes de la evolución 2. Las modificaciones consistían en diferentes alerones delanteros, el fondo plano de otro perfil y sobre todo las suspensiones considerablemente variadas. Al mismo tiempo, Honda proporcionó dos motores RA 121 E Evolution 3. Senna decidió utilizar como coche la versión 3 y como motor el viejo modelo, ya que en los entrenamientos una unidad de la Evolution 3 rompió una biela, y acusó problemas en la bancada.

En el caso de Ferrari, se volvieron a ver malas caras de pilotos y técnicos. Al parecer, la experiencia de Magny Cours no sirvió para ver el potencial del nuevo coche, con lo cual, la primera prueba verdadera ha sido la de Silverstone, y es de suponer que se presentarán en el Gran Premio de Alemania con una medida real de lo que vale el nuevo Ferrari 643.

A pesar de la euforia que habían producido en Williams los resultados de Mansell, se respiraba un ambiente tenso, causado por el descontento de Riccardo Patrese. Al parecer, este último estaba desmoralizado por el mal comportamiento de su coche, y sus contestaciones dejaban entrever que no recibía el mismo trato que Mansell en el equipo. Como agravante de la situación, Patrese chocó con Gerhard Berger en la primera curva después de tomar la salida, por un error de ambos, que a Patrese le costó el abandono, mientras que a Berger la dañó levemente la suspensión delantera, causándole un desgaste mayor del neumático. El afortunado en el accidente fue Jean Alesi, que de puro milagro pudo evitar a Patrese.

La primera muestra de la agresividad de Mansell y el potencial de su coche, se vio cuando en la recta de tribunas adelantó con toda facilidad a Senna, y emprendió una carrera desenfrenada distan-



AL FINAL SE LOGRO
Después de los problemas con los neumáticos, Gerhard Berger se subió al podio. Jean Alesi no tuvo suerte, aunque prevaleció sobre Alain Prost al principio de la carrera. Una vez más los Jordan dieron muestra de su capacidad.



JUNTOS Y MODESTOS
Stefano Modena y Satoru Nakajima lograron terminar en buena posición. En Silverstone los Thyrral-Honda 020 no fueron todo lo rápidos que se esperaba.



FRUTO DE LA EXPERIENCIA
En todo momento Nelson Piquet estuvo consciente de las posibilidades de su coche, razón por la cual desarrolló una carrera con precaución.

ciándose a un promedio de un segundo por vuelta. Evidentemente, nadie estaba en condiciones de luchar con él, que además se veía alentado por los continuos aplausos de los espectadores. Todo Silverstone era un aplauso giratorio que acompañaba a Mansell a lo largo de las cincuenta y nueve vueltas que duró la carrera.

A la vista de los acontecimientos, Senna optó por rodar con cierto pragmatismo, y estar al acecho de Mansell por si rompía.

Sin embargo, el accidente de Patrese favoreció a Roberto Moreno, que al encontrarse con un «hueco» se situó en tercer lugar durante las tres primeras vueltas. Más tarde, el acoso de Berger, Alain Prost y Alesi le relegó a la sexta posición, seguido por Nelson Piquet y más lejos por Mauricio Gugelmin que se retiró poco después al desprenderse el fondo plano de su monopla.

El problema en la suspensión delantera, obligó a Berger a parar en la vuelta ventitres a cambiar neumáticos, razón por la cual los Ferrari pasaron a ocupar la tercera y cuarta posición. Justamente al cumplirse la vuelta veintinueve, Prost se salió inexplicablemente de la pista. Al finalizar la carrera, aclaró que el coche de Alesi desprendía mucho aceite que al mancharle la visera del casco le hizo perder el control del monopla y se salió de la pista, con tanta suerte que pudo regresar a ella. Está claro que un error de esa clase es propio de un principiante, y la explicación totalmente pueril.

Sin embargo, a Alesi poco le duró la gloria y el placer de estar por delante del Profesor. Al ir a adelantar a Aguri Suzuki, éste le cerró el paso y el choque fue inevitable; Alesi se retiró con el morro de su coche destrozado, y Suzuki fue penalizado con diez mil dólares de multa por haber causado el accidente.

Mientras Mansell seguía impertérrito su desenfrenada carrera, con una ventaja de casi treinta segundos sobre Senna y más de un minuto respecto a Prost, Berger logró remontar hasta colocarse en el tercer lugar después de adelantar primero a Piquet y luego al Profesor.

Por el contrario, a diez vueltas del final las cosas se complicaron para Man-

elf

el aceite nacido de la competición.



sell, hasta el punto de poner en peligro su victoria. De pronto el cambio de su Williams-Renault FW14 comenzó a no querer engranar la cuarta velocidad, y progresivamente el mal funcionamiento empeoraba. Mansell se dio cuenta una vez más que una victoria vale lo mismo con un minuto o una centésima de segundo; lo que cuenta es llegar a ver el banderazo. En Silverstone, como en Interlagos y como de costumbre, Mansell castiga sin medida la mecánica de su monoplaza, que en los últimos compases de las carreras, pasa las cuentas. En esta ocasión, llegó a la victoria después de recorrer gran parte del trazado, en las últimas dos vueltas, sólo con la quinta velocidad. Pero peor suerte fue la de Senna, que a un kilómetro y medio de la llegada se quedó sin gasolina, como en la época de los turbo. Por lo visto, una avería en la computadora que lleva en el salpicadero le proporcionaba datos erróneos, y le dejó sin combustible. Al respecto, las malas lenguas de los boxes de Silverstone, aseguraban que él no prestó atención ya que el motor gastó más combustible debido a una mala regulación del mismo. Magic Senna llegó a los boxes sentado en el pontón del Williams de Mansell, y pudo ver y escuchar como los aficiona-

SILVERSTONE TRAJÓ SUERTE
En esta ocasión los dos Minardi terminaron la carrera en el noveno y décimo primer lugar. Sin duda fue un regalo para Giancarlo Minardi que celebraba el 100 Gran Premio de la escudería. El fanatismo del público británico abarcaba todas las edades. En el momento de la entrega de premios, las fuerzas de seguridad temieron una invasión violenta del circuito.



SILVERSTONE EN BREVE

A pesar del difícil momento en el que se encuentra la economía japonesa, ha llegado a la Fórmula 1 un nuevo patrocinador. Se trata de la marca Konica, que a partir del Gran Premio de Alemania, pasará a ocupar el puesto de primer patrocinador del equipo Lola. Según declaraciones de Gerard Larrousse, Konica tiene prevista una colaboración por el plazo de tres años.

A pesar de los últimos éxitos, Renault ha fallado en la realización de un diferencial especial para los Williams FW14, que al parecer hubiese permitido mejorar la transmisión de la potencia del motor. Sin embargo, en los ensayos privados con dicho diferencial, se pudo recorrer sólo dieciséis vueltas al circuito de Silverstone.

Como suele ocurrir en muchas ocasiones, el remedio es peor que la enfermedad. Y eso ha sucedido con las modificaciones en el circuito de Silverstone. Si por una parte la FISA quiso limitar la velocidad en virtud de la seguridad, ahora el trazado es bastante más peligroso. En primer lugar, en las zonas modificadas se ha remendado el asfalto con parches de diferente tipo, con lo cual, los coches se descolocan a su gusto, y con lluvia, mejor no hablar de ello. Además, el ángulo de las nuevas curvas, somete a los pilotos a un continuo cambio de fuerzas centrífugas, estimadas en unos 4,5 G. Evidentemente, conducir en Silverstone es peligroso y matador.

En la tarde anterior al comienzo de los entrenamientos del Gran Premio de Inglaterra en Silverstone, Nigel Mansell convocó una rueda de prensa de compro-

miso, a la que acudió en compañía de su hijo Simone. Calificó a Patrese como uno de los mejores compañeros de su carrera, y recalcó que si Ayrton Senna entrara a formar parte de Williams el próximo año, será bienvenido, a él no le preocupa. Al mismo tiempo, elogió el trabajo realizado por la escudería y sobre todo a los técnicos de Renault Sport.



Al final fue obsequiado con una tarta con forma de número diecisiete, correspondiente a sus victorias en F-1. Al día siguiente, se fotografió con Stirling Moss, al que arrebató el récord de victorias de un piloto británico en F-1.

Han pasado veinticuatro años desde aquel lejano Gran Premio de Inglaterra de 1967, disputado en el circuito de Brands Hatch, en el que Jack Brabham a los mandos de un Repco Brabham logró la primera pole position para Good Year. El pasado sábado, la pole position de Nigel Mansell ha significado la número doscientos cincuenta para la prestigiosa marca británica. Un récord sin precedentes.

Con este Gran Premio de Inglaterra, la escudería Minardi ha sumado cien Grandes Premios disputados. Su debú en la F-1 tuvo lugar en 1985.

Siempre al pie del cañón, Bernie Ecclestone descubrió a un desconocido que se paseaba por los boxes con un pase de piloto. Con la intención de retirárselo, Ecclestone le preguntó con autoridad quién era. Lamentablemente, la respuesta fue: «Me llamo Eric Van de Poele, señor Ecclestone, soy el piloto de Lamborghini». En fin, sin comentarios.

dos ingleses aplaudían a su ídolo con verdadero delirio. Saltaron las vallas, invadieron la pista y mientras Mansell se emocionaba en el podio, en todo el circuito se escuchaba sin descanso a la muchedumbre que gritaba: Mansell, Mansell, Mansell eres Dios.

Hasta tal extremo llegó la trascendencia de su victoria, que desde la casa número diez de Downing Street el primer ministro, John Mayor, envió a Mansell un efusivo telegrama de felicitación: «felicitaciones por la espléndida victoria. De su gran carrera, está orgullosa toda la nación». Hasta la fecha, no se conocía otro precedente.

Al contrario de lo que se suponía, terminaron catorce coches, entre los cuales estaba Bertrand Gachot, que logró llegar sexto después de prevalecer sobre los Tyrrell de Stefano Modena y Satoru Nakajima. También cruzaron la meta los dos Minardi en novena y décimoprimer posición, junto a los dos Dallara de Pirro y Lehto, así como los Lotus. Como de costumbre, el Gran Premio de Inglaterra significa para algunos equipos la posibilidad de salir de las preclasificaciones, que en este caso ha beneficiado a la Scuderia Italia, Jordan y Lambo, mientras que a partir del próximo Gran Premio, Brabham, Footwork y AGS serán los que deban pasar por las preclasificaciones.

CLASIFICACIONES

PARRILLA DE SALIDA

5 N. Mansell (Williams Renault) 1 20 939	1. A. Senna (McLaren-Honda) 1 21 618
6 R. Patrese (Williams Renault) 1 22 109	2. G. Berger (McLaren-Honda) 1 23 742
27 A. Prost (Ferrari) 1 22 478	28. Jean Alesi (Ferrari) 1 22 881
19 R. Moreno (Benetton Ford) 1 23 265	20 N. Piquet (Benetton Ford) 1 23 626
15. M. Gugelmin (Leyton House Ilmor) 1 24 044	4. S. Modena (Tyrrell Honda) 1 24 069
22 J. Lehto (BMS Dallara Judd) 1 24 141	8. M. Blundell (Brabham-Yamaha) 1 24 165
33. A. De Cesaris (Jordan Ford) 1 24 169	7. M. Brundle (Brabham Yamaha) 1 24 345
3. S. Nakajima (Tyrrell Honda) 1 24 560	16. I. Capelli (Leyton House Ilmor) 1 24 587
32 B. Gachot (Jordan Ford) 1 24 592	21 E. Pirro (BMS Dallara Judd) 1 24 654
25 T. Boutsen (Ligier-Lamborghini) 1 25 174	24 G. Morbidelli (Minardi Ferrari) 1 25 222
29 E. Bernard (Lola Ford) 1 25 537	30. A. Suzuki (Lola Ford) 1 25 563
23. P. Martini (Minardi Ferrari) 1 25 583	12 J. Herbert (Lotus Judd) 1 25 689.
11. M. Hakkinen (Lotus Judd) 1 25 872	9 M. Alboreto (Footwork Hart) 1 26 192

NO PRECLASIFICADOS
O. Grouillard, (Fondmetal-Hart) 1 26 299 N. Larini, (Lamborghini) 1 28 042 E. Van de Poele, (Lamborghini) 1 28 827 P. Chaves, (Coloni-Ford) 1 29 735

NO CLASIFICADOS
E. Comas, (Ligier-Lamborghini) 1 26 392 S. Johansson, (Footwork-Hart) 1 26 544 F. Barbazza, (AGS-Ford) 1 28 122 G. Tarquini, (AGS-Ford) 1 28 136

CLASIFICACION FINAL

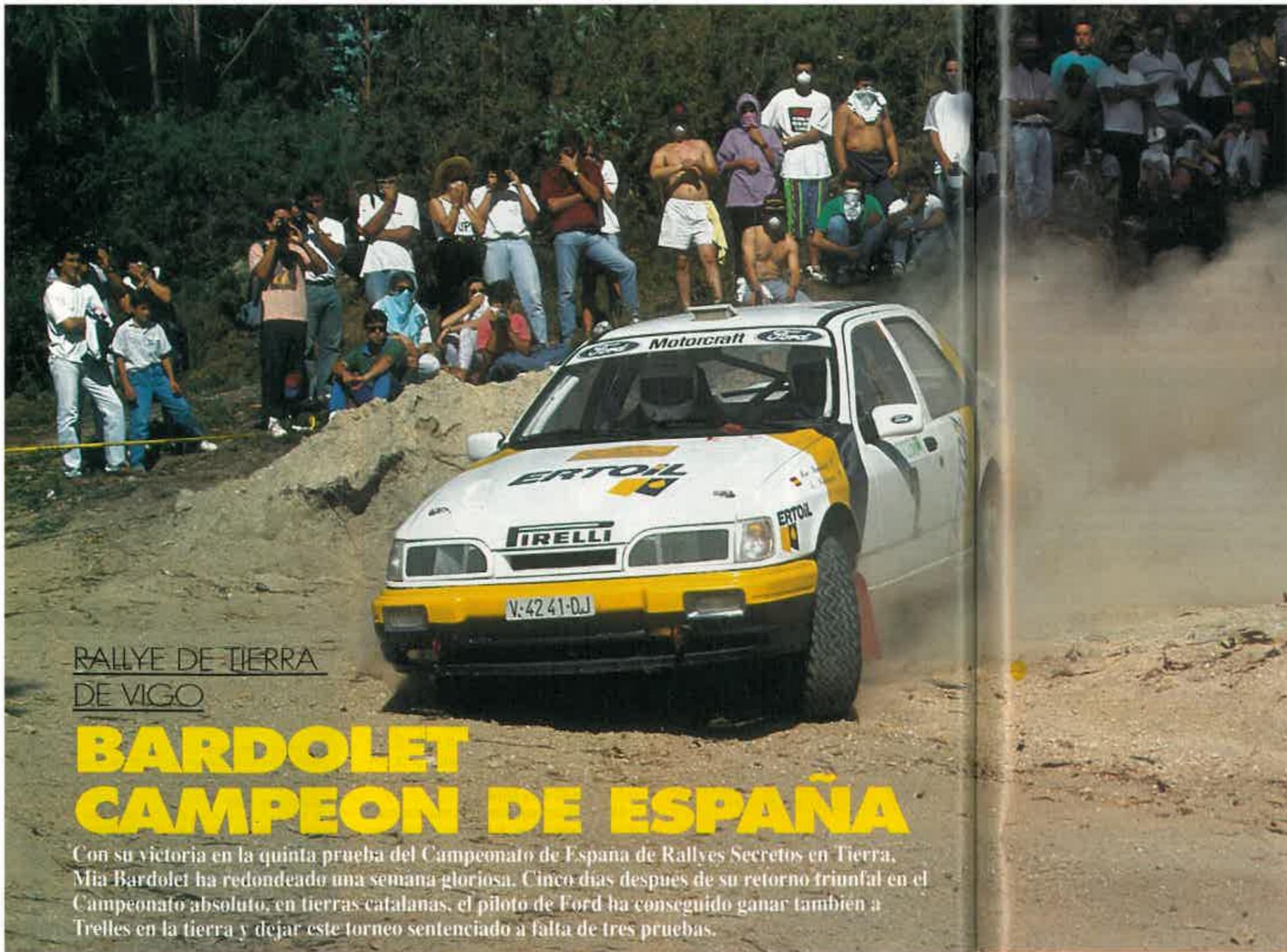
1º Nigel Mansell (Williams Renault) 1 Hora, 27 Minutos 35.479 2º Gerhard Berger (McLaren Honda) a 42.293 3º Alain Prost (Ferrari) a 1'00.150 4º Ayrton Senna (McLaren Honda) a 1 vuelta 5º Nelson Piquet (Benetton Ford) a 1 vuelta 6º Bertrand Gachot (Seven Up Jordan Ford) a 1 vuelta 7º Stefano Modena (Tyrrell Honda) a 1 vuelta 8º Satoru Nakajima (Tyrrell Honda) a 1 vuelta 9º Pierluigi Martini (Minardi Ferrari) a 1 vuelta 10º Emanuele Pirro (BMS Dallara Judd) a 2 vueltas 11º Gianni Morbidelli (Minardi Ferrari) a 2 vueltas 12º Mika Hakkinen (Lotus Judd) a 2 vueltas 13º Jari Lehto (BMS Dallara Judd) a 3 vueltas 14º Johnie Herbert (Lotus Judd) a 4 vueltas

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º Ayrton Senna, 51 puntos 2º Nigel Mansell, 33 puntos 3º Riccardo Patrese 22 puntos. 4º Alain Prost 21 puntos. 5º Nelson Piquet 18 puntos. 6º Gerhard Berger 16 puntos. 7º Stefano Modena 9 puntos 8º Jean Alesi 8 puntos

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1º McLaren-Honda 67 puntos 2º Williams Renault 55 puntos 3º Ferrari 29 puntos 4º Benetton-Ford 23 puntos 5º Tyrrell-Honda 11



RALLYE DE TIERRA DE VIGO

BARDOLET CAMPEON DE ESPAÑA

Con su victoria en la quinta prueba del Campeonato de España de Rallyes Secretos en Tierra, Mía Bardolet ha redondeado una semana gloriosa. Cinco días después de su retorno triunfal en el Campeonato absoluto, en tierras catalanas, el piloto de Ford ha conseguido ganar también a Trelles en la tierra y dejar este torneo sentenciado a falta de tres pruebas.

Enviado Especial

José María Cernuda

Yo recogeré tu trofeo!», decía, medio en serio medio en broma «Mía» Bardolet a Gustavo Trelles cuando el uruguayo abandonaba a toda prisa el parque cerrado de llegada en Vigo, hacia el aeropuerto, camino de Argentina, donde debe iniciar su andadura en el Mundial, con un Lancia Integrale grupo A del equipo Astra. Para Trelles, tras dos años de hegemonía absoluta en este certamen, se acababa en Vigo un reinado casi insolente. Un título que aún estaba a su alcance apenas media hora an-

100 / Motor 16

tes, en la salida del último tramo. No sin cierta amargura, pero conservando siempre el buen humor y la camaradería, contestaba a Bardolet: «Es el que te tocaba hoy».

Porque, en efecto, Bardolet en Vigo, en circunstancias normales, hubiese terminado segundo si no fuera porque una ligera salida de carretera de su rival le hubiese proporcionado la victoria.

Pero el rallye había comenzado 5 horas y media antes. A las 10 de la mañana como casi siempre. Y con un dominador diferente: Antonio Rius. El piloto del Volkswagen Golf había sido el más rápido en los tres primeros tramos, favorecido por

un terreno sinuoso y lento, adecuado a la mayor manejabilidad de su 4x4 con compresor volumétrico, con muy buen rendimiento a regímenes bajos. Pero en el cuarto tramo, el más largo, la clasificación general dio un gran vuelco. Rius rompía un manguito del compresor y perdía 58 segundos, dejando la cabeza de la carrera en manos de Trelles, que en ese tramo superaba a Bardolet en 4 segundos y que hasta entonces marchaba empatado con el piloto del Lancia.

Por detrás, Guillermo Barreras, con un coche que marchaba al fin a la perfección, se veía retrasado por problemas con el recorrido. Primero fue una equivocación en

un cruce; luego, tres motoristas de la Guardia Civil que se metieron en el tramo 50 segundos antes de que el vigués tomase la salida. Esto retrasaba al piloto de Citroën que posteriormente pudo realizar tiempos excelentes y recuperar las posiciones que le habían arrebatado Labaka y Burrull, ambos sobre monturas similares pero semi-oficiales.

Entre los coches de dos ruedas motrices, lucha intensa entre Mora (Renault 5 Proto) y Puigdelivoll (VW Golf GTI 16 V), con ligero dominio inicial del gallego hasta que el diferencial autoblocante de su Renault dejó de funcionar. En esta categoría de dos ruedas, prematuro abando-

no de Luis Climent (Opel Corsa) con el cambio roto, en una excursión muy poco afortunada para el equipo Opel, que no traía el Vectra de Moratal por juzgarlo poco competitivo y replantear la política deportiva a corto plazo.

Finalizaba pues el primer bucle con Trelles en cabeza, con 4 segundos de ventaja sobre Bardolet, Rius a casi un minuto y tras ellos, los tres Citroën de Labaka, Burrull y Barreras. Bardolet había tenido algunos problemas con el diferencial delantero, que se cambió a mitad de rallye e inició un fuerte ataque, sabiendo que en el último tramo del bucle, Trelles era más rápido. Pero el piloto del Ford rompía un

palier, cediendo otros dos segundos al uruguayo, mientras Barreras hacía al fin un tramo perfecto, anotándose el *scratch*. En los siguientes tramos, los dos hombres de cabeza empataban, dejando para el último tramo la victoria final. Todo se inclinaba a favor del Lancia, pero el uruguayo se salía ligeramente en una horquilla, con la mala fortuna de calar el coche. Ya desde hacía dos tramos no le funcionaba el arranque, situación intrascendente hasta este momento en que perdió medio minuto hasta que un grupo de espectadores pudo empujar el Lancia y hacerlo arrancar. La suerte estaba echada.

Detrás, Barreras comenzaba a tener

BARRENAS, TERCERO
Los problemas que tuvieron Barreras y Minguez durante todo el recorrido, no les impidieron realizar tiempos excelentes y recuperar posiciones

FIN DE UN REINADO
Mía Bardolet ha conseguido poner fin a la hegemonía que durante dos años ha tenido el uruguayo Trelles en el Campeonato de España de Rallyes.





LUCHA INTENSA
Interesante fue el duelo que mantuvieron Mora y Puigdelivoll, ambos con dos ruedas motrices. El ligero dominio de Mora terminó con la rotura del diferencial autoblocante de su Renault.



DOMINIO INICIAL
El piloto de Volkswagen, Antonio Rius, se mantuvo en cabeza durante los tres primeros tramos. La rotura de un manguito del compresor le hacía perder 58 segundos, acabando con su efímero liderazgo.

VIGO EN BREVE

Bardolet cuenta con 4 victorias y un segundo puesto. Trelles con una victoria y varios segundos. Puntúan sólo cinco pruebas. Si Trelles ganase todas las que restan, empatarían, pero el Campeonato es para Bardolet porque ha vencido en el primero de los rallyes. Sin posibilidad de renovar el título, Gustavo Trelles no participará en más rallyes, excepto posiblemente el último, en Madrid, por exigencias del patrocinador.

Debú en tierra de un Clio. Josep Alsina ha preparado un interesante prototipo, con motor de GT Turbo grupo A

(alrededor de 160 caballos) y la caja de cambios «negra» del R-11 Turbo grupo A. Lo cierto es que el piloto catalán se veía frustrado por los tiempos mediocres, pero el potencial del coche, en dos ruedas motrices, es muy alto.

Última aparición también para el canario Aythami Alonso. Los responsables del equipo Mitsubishi isleño no pueden hacer frente al importante desembolso (alrededor de 10 millones) que supone el aval del carné ATA, cuya vigencia es de seis meses. Por ello y a la vista de los pobres resultados, el coche vuelve a las Islas y se cancela la última parte del programa.

problemas: un cortocircuito provocaba un inicio de incendio y averiaba seriamente la electrónica de su motor, dejándolo apenas utilizable.

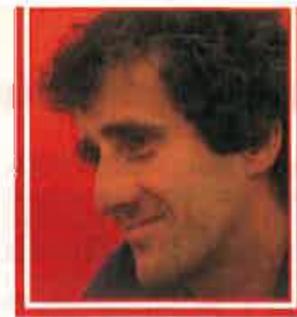
A duras penas pudo llegar hasta el parque cerrado, pero en una tercera posición gratificante. Labaka tuvo que abandonar, perdiendo incluso la oportunidad de terminar en el podio, mientras que Burrull se veía perjudicado por la gran cantidad de polvo que entraba permanentemente en su Citroën y Rius continuaba con problemas en el compresor, finalizando en sexta posición.

CLASIFICACIONES

1º Bardolet-Rodríguez (Ford Sierra Cosworth 4x4), en 1'01.25 2º Trelles-Romani (Lancia Delta Integrale), a 25" 3º Barreras-Minguez (Citroën AX 4x4), a 1'57" 4º Burrull-Martín (Citroën AX 4x4), a 2'04" 5º Rius-Casanova (VW Golf Rallye), a 2'44" 6º Puigdelivoll-Falcó (VW Golf GTI 16 v.) a 4'18" 7º Alonso-Llinares (Mitsubishi Montero), a 4'37" 8º Alonso-Gómez (Citroën Visa 1000 Pistas), a 5'16" 9º «Chema»-Molinera (Citroën Visa 1000 Pistas), a 5'57" 10º Senra-Maceiras (Peugeot 205 GTI), a 6'34"

Alonso lo hizo muy bien en Vigo, logrando terminar en séptima posición, que habría sido sexta sin una penalización por perderse en el itinerario.

Es más que probable que el año que viene el equipo Citroën disponga de un ZX de motor central y 4 ruedas motrices para este certamen. Nada que ver con un Gran Raid (los automóviles dominadores del París-Dakar), pero el coche se está haciendo en Francia y la supervisión está siendo realizada por el veterano piloto Antonio Zanini, que en Vigo no pudo disponer de su precioso Porsche.



ME SENTI FELIZ



CONTRATIEMPOS

«En lo que respecta al motor y a la transmisión no hubo problemas, logré terminar la carrera».

CONFIEO que estaba bastante preocupado antes de este Gran Premio de Francia. Existían varias razones bastante serias para ello; la primera, el nuevo Ferrari 643 no estaba completamente terminado en el entrenamiento en Silverstone, algunos días antes de Magny-Cours. Además, pedí a los dirigentes de la Scudería que efectuaran las primeras pruebas, no en Gran Bretaña, lejos de nuestras bases, sino más bien en Fiorano o en Imola. Si desafortunadamente una pieza se hubiera roto hubiéramos tenido problemas para encontrar un repuesto. De ese modo, sólo estábamos retardando la fatídica fecha de la prueba. Precisamente ese primer ensayo era necesario hacerlo durante los primeros días de julio; dando vuelta tras vuelta en Imola, llegué a Magny-Cours bastante cansado, lo que no auguraba nada bueno sobre una pista tan técnica y difícil como la del Gran Premio de Francia. Además, lo que es aún más complejo es que Jean Alesi y yo no habíamos probado el 643 en Magny-Cours y no teníamos coche de repuesto, exceptuando un viejo 642, cosa que no facilitaría nuestro trabajo. En resumen, una situación que nos podría llevar claramente al desastre.

A FORTUNADAMENTE, también tenía varios motivos para estar satisfecho. Las pruebas en Imola habían tenido éxito y no solamente en lo que respecta al chasis: ensayé nuevos ajustes en el motor que demostraron no sólo ser buenos, sino fiables. El viernes por la mañana estaba listo para iniciar la primera jornada de pruebas. Mi plan era simple: al conocer las dificultades para adelantar en esta pista, trabajaría con una sola meta, la conquista de la *pole position*. Terminé esta primera jornada de prueba con gran satisfacción. Si bien es cierto que por el momento ocupaba sólo la cuarta posición, detrás de Senna, Mansell y Alesi, podría lograr resultados positivos: el 643 era fácil de ajustar y solamente tenía que conseguir una posición más favorable. Considerando que tuve dificultades con el segundo juego de neumáticos de clasificación, el resultado fue excelente.

Mi objetivo era idéntico para la jornada del sábado: lograr la mejor posición sobre la línea de salida. La temperatura fue más

favorable, el coche más rápido y yo obtuve finalmente el segundo tiempo detrás de Patrese. Logré el primer gran paso, partí en primera línea, con una sola inquietud que tendría su importancia. Creí que no había tenido un juego de neumáticos de clasificación tan bueno como el primero, lo que parecía confirmar otro hecho: había efectuado mi mejor vuelta en 1'14"7 con neumáticos muy blandos y esa misma mañana en 1'15"3 con neumáticos de carrera bastante duros. La diferencia hubiera tenido que ser grande. Pero por el momento estaba feliz de haber logrado una mejor posición en la línea de salida y eso era suficiente. Estaba muy confiado, hasta el punto que sin haber jamás conducido el coche con el tanque lleno, estaba convencido de que el *warm-up* del domingo se llevaría a cabo sin contratiempos. Así sucedió. Renové una vieja tradición al registrar el mejor tiempo en la jornada de entrenamientos, a más de tres décimas por delante de Mansell.

FALTABA aún lo más duro, iniciar una buena salida y tratar de ganar la carrera. Logré vencer el primer paso, hice todo lo que pude por dejar atrás a Patrese y lo conseguí desde los primeros metros. Durante una decena de vueltas, mi Ferrari fue perfecto: el chasis excelente y el motor funcionando con todos los caballos. Pero pronto todo cambió. Comencé con un problema en el volante y el mal empeoró.

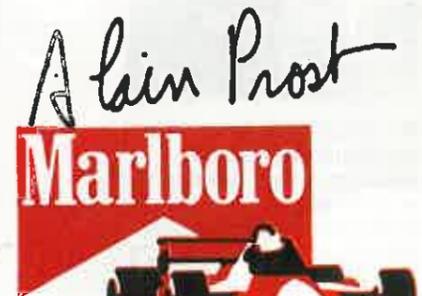
Luego el motor comenzó a disminuir el rendimiento, después la caja de cambios comenzó a fallar. En lo que respecta al motor y a la transmisión no hubo problemas serios ya que logré terminar la carrera. Por otro lado, en lo que respecta al comportamiento del coche, sabía que no podría vencer a Mansell, a pesar de la estrategia que había empleado con el cambio de neumáticos. Sin embargo, lograr la segunda posición en el podio me hizo muy feliz. Me lucí ante un público al cual quiero y, como dije antes en esta crónica, el Ferrari 643 reflejaba la renovación de las Scudería.

Sólo queda el problema del volante que restó valor a mi presentación y me forzó a ceder el paso a Nigel Mansell. No logro aún entender al 643 completamente, sólo me falta mejorar mi comprensión antes de Silverstone. Tengo cuatro días para lograrlo.

UN TIGRE EN SU MOTOR



Motor Oils



● La **Diputación Regional Cántabra** ha apoyado a **Jesús Puras** con seis millones de pesetas para asegurar su participación en el mundial dentro del equipo **Mazda**. Se confirma así una participación que se dio como dudosa hace algunos días.



● El **Rallye Valeo** ha superado las crisis de patrocinio que a punto han estado de frustrar tan carismática prueba madrileña. Como novedad este año **desaparecerán los tramos de tierra**.

● El esperado **Circuito de Chestre** tardará en verse hecho realidad. El problema estriba en la oposición de los propietarios de las tierras a vender sus terrenos por lo que el trazado permanente valenciano ve peligrar su existencia.

● **Mazda** no parece arredrarse ante la prohibición de los motores rotativos en el **Mundial de Sport Prototipos**. Para seguir disputando carreras, ya prepara un motor V8 de 3,5 litros que también serviría para **Fórmula 1**.



● A petición de los propios **participantes el Raid Transpaña va a celebrarse** en contra de los rumores de suspensión. Las fechas definitivas serán los días **23 y 24 de agosto** con salida en **La Carolina**.

BAJA ARAGON REPSOL 91

A SUS PUESTOS

TODO está ya preparado para la salida de la Baja Aragón. Del día 17 al 21 del presente mes el incomparable marco de Los Monegros será escenario una vez más de la disputada carrera donde se dan cita los mejores equipos del mundo.

Las verificaciones comenzarán desde el mismo miércoles en la Feria de Muestras de Zaragoza para, ya el viernes y como novedad de este año, disputar la espectacular etapa prólogo en el Campo de Maniobras de San Gregorio. También desde este terreno militar se tomará la salida a



partir de las seis menos cuarto de la mañana del sábado.

El recorrido ha variado significativamente este año realizándose un nuevo bucle hasta el término de Tauste para volver hasta el punto de salida y de allí completar otro circuito, más amplio, atravesando las tierras de La Paúl, Alcubierre, Ontiñega y, manteniéndose siempre al norte de la autopista A2, por lo que este año no se pasará por Candanos ni Bujaraloz, puntos de paso clásicos de ediciones anteriores.

La principal atención se centrará en los Citroën pilotados por Ari Vatanen, Bjorn Waldegaard y Jacky Ickx. La escuadra amarilla tendrá que hacer frente a los Mitsubishi de Eriksson, Lartigue y Fontenay, los Lada Samara del español Salvador Serviá y de su compañero francés Auriol, el Audi Quattro de Josep María Serviá, los Nissan Patrol de Porcar, Prieto y Torra, además de los siempre eficaces Suzuki de Solé, Selga y Mas. También se contará con la presencia de los UMM Alter portugueses pilotados por Vassalo y Barbosa, equipos que están en constante alza y que pueden dar alguna sorpresa.

En el apartado motos Gilera, KTM, Suzuki, Yamaha y Husqvarna volcarán todos sus efectivos en la gran carrera aragonesa. Los conflictos africanos han obligado a la suspensión de rallies como el del Atlas o el de Túnez, por lo que los equipos oficiales han encontrado en la Baja Aragón 91 la ocasión para probar las máquinas de este año. Jordi Arcarons, Danny Laporte, Carlos Mas, Gilles Lalay, Heinz Kinigadner, los hermanos Lopes, Fernando Gil, José Luis Steuri, Alessandro de Petri, Agustí Vall, Xavi Ribá, Carlos Sotelo..., son algunos de los experimentados pilotos que tomarán parte en la prueba.

Como es habitual se esperan elevadas temperaturas que harán la carrera aún más dura para pilotos y mecánicas.

Está prevista una concentración de *Suzukistas* en el Club de Tiro del Casino Hotel de Zaragoza. Se trata de reunir a los amantes del pequeño 4x4 ofreciéndoles un campamento, parking, asistencia, cena de bienvenida y todo lo necesario para el seguimiento de la prueba.

Además, Onda Cero retransmitirá cada media hora con programas especiales las incidencias de la carrera tanto en frecuencia modulada como en onda media.

FORMULA FORD 1600

TRIUNFO DE MIGUEL ANGEL DE CASTRO

LA sexta prueba puntuable para el Campeonato de España Marlboro de Fórmula Ford, disputado en el circuito portugués de Estoril, fue ganada por Miguel Angel de Castro. Este triunfo supone la primera victoria en el palmarés del joven piloto de monoplazas.

La carrera comenzó con el dominio de Angel Burgueño a los que siguieron de inmediato de Castro y Díaz. Mezclados con ellos, Manuel Gíao y Carlos Acevedo luchaban por el campeonato portugués. Al final y después de alternarse varias veces la cabeza, de Castro se impuso a Burgueño y a Díaz. Se dio la circunstancia que el coche ganador llevaba un chasis Swift, cuando hasta ahora todas las carreras disputadas en el país vecino habían sido copadas por chasis Van Diemen.



FORMULA 3

JORDI GENE SEGUNDO EN SILVERSTONE

COINCIDIENDO con la carrera de Fórmula 1 se celebró en Silverstone la décima prueba puntuable para el Campeonato Británico de Fórmula 3. Jordi Gené conseguía de nuevo una segunda plaza por detrás del brasileño Gil de Ferrán. Un fallo del cambio le privó de situarse desde la salida en cabeza y fué alcanzado por el sueco Rydell con quien mantuvo un apretado duelo durante toda la carrera. Con este resultado Gené gana dos plazas más en la clasificación provisional del campeonato, situándose quinto con 25 puntos. Por otra parte, Juan Serdá realizó una gran carrera sobre el remodelado circuito inglés rodando en sexta posición durante toda la prueba para, en la última vuelta, perder una posición y entrar finalmente séptimo.



KARTING PARA PERIODISTAS

POR segundo año consecutivo se ha celebrado una carrera de karts para periodistas del motor. En esta ocasión los atrevidos informadores se pelearon por la primera plaza, en un nuevo circuito de trazado muy rápido y no muy lejos de Madrid, en el kilómetro 2,800 de la carretera de Torrejón a Loeches. El ganador sobre karts de competición fue Fernando Herranz de

la revista Solo Auto, mientras que sobre los karts de alquiler el primero fue Luis Alberto Izquierdo de Autopista.

Con este nuevo circuito los aficionados al karting tienen una opción más para practicar su deporte y dar a conocer esta bonita modalidad automovilística, que ha sido y será cantera de futuros campeones, especialmente de Fórmula 1.

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, Plarita 19, Módulo A
28046. Madrid.



TELEFONOS DE EMERGENCIA

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) 259 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

BAJA ARAGON '91



97,7 de la F.M. el viernes 19 y el sábado 20 cada media hora y en O.M. a partir de las 2.

PEUGEOT: VERANO 91

Y en su concesionario Peugeot el folleto que la marca ha realizado con sus talleres para este verano. En él encontrará una relación completa de los talleres de servicio Peugeot-Talbot que, para su comodidad, estarán abiertos todos los sábados y domingos durante los meses de julio y agosto en las principales localidades costeras.

LUJO EXOTICO

DESDE estas páginas ya les hemos ido informando de los originales viajes organizados por las tiendas de Coronel Tapiocca. De la mano de expertos y bajo la cobertura técnica de una agencia de viajes, la prestigiosa cadena ofrece a sus clientes un servicio muy exclusivo. Su próximo programa sale el día 27 de julio, dura 18 días y recorre Hujaza Kibaba. El precio es de 1.582.000 pesetas.

Más información: Génova, 23. Tfn. 308 29 08

MOTOR EN TVE

LA oferta que TVE nos ofrece esta semana se ve reducida tan sólo a dos retransmisiones el domingo día 20: 11.30, Campeonato del Mundo de Velocidad, Gran Premio de Francia y a las 18 horas, Raid Baja Aragón.

ARTE EN LA FORMULA 1

EL arte no tiene porqué estar separado del deporte. Alan Fearnley es un excelente pintor y un enamorado de la Fórmula 1. Ahora pone al alcance de 850 aficionados una serie de litografías numeradas y firmadas a mano que conmemora la victoria de Nigel Mansell en el Gran Premio de Brasil celebrado el 26 de marzo de 1989 pilotando el Ferrari 640. Todas las litografías llevan además la firma autógrafa de Nigel Mansell. Las medidas de esta obra son 70 cm x 52 cm y el precio 125 libras esterlinas y 9 libras más por gastos de envío.

Información: Laura Bromiley, Grand Prix Sportique, Upton, Tetbury, Gloucestershire GL8 8LP Tlf.:0666 503776 Fax; 0666 504386



Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidentes: 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 Corbatta. **Subdirector:** José María Ceruda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **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 Garhi, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. **Fotografía:** José Robledo, Ramón Rodríguez. **Coordinación:** Miguel Angel Turci. **Corresponsales en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (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 Lorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Oudara (Documentación); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).**

Publicidad:
Director Comercial: Concha Durá. **Director:** Juan Antonio Suanes. **Jefe:** Elvira Aricha. **Automercado:** M^o Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Ruá. **Automercado:** Lloles Peyra. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Andalucía:** Rafael Martín 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 Tribio Triviño.
Coordinadores: Luis E. Vizúete y Manuel Martín.

Autoedición: José M^o Gómez-Morán (jefe) y Yolanda Corrochano.

Director de Distribución y Suscripciones: Federico Herrero.

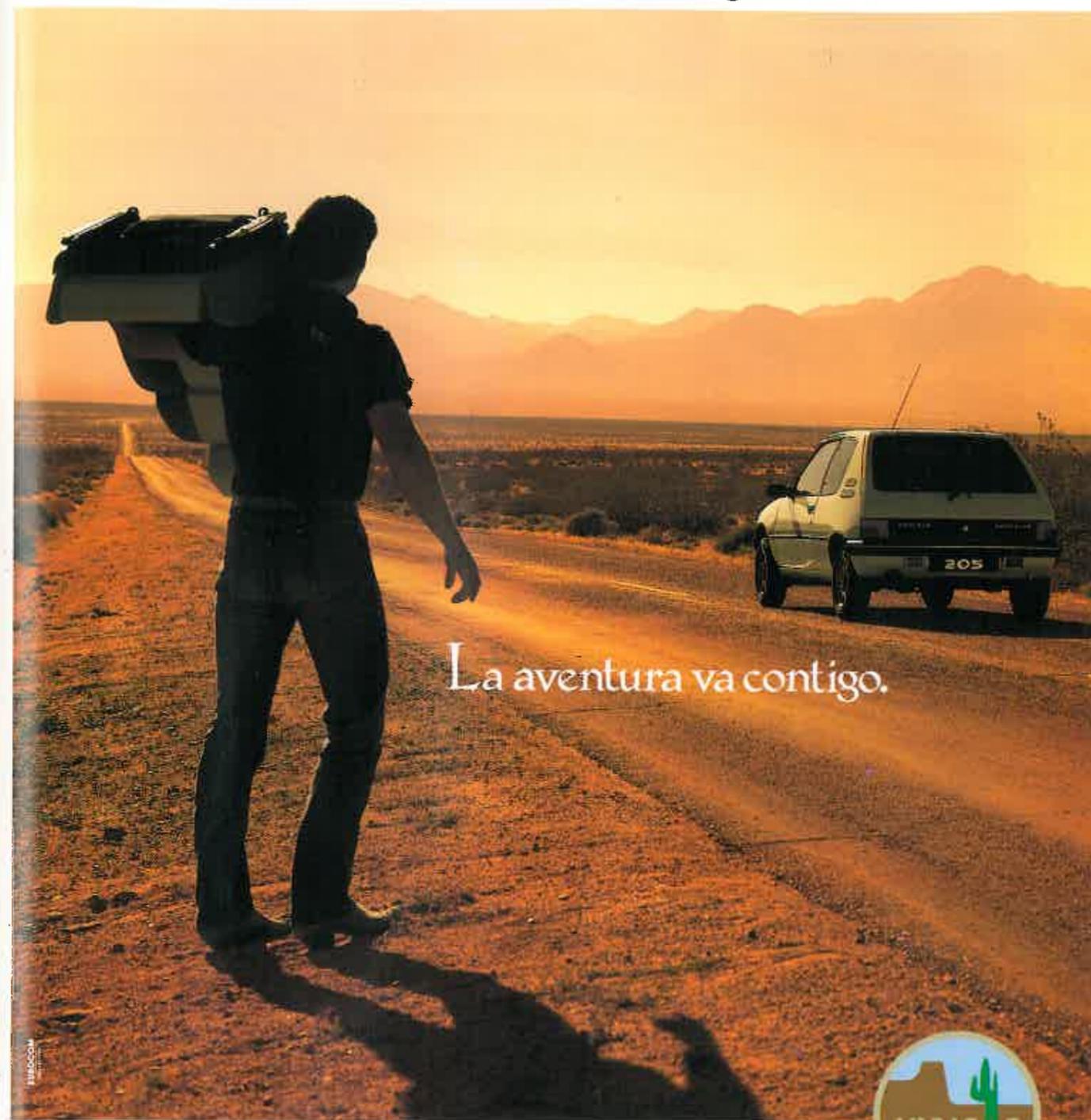
Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 66 00. **Telefax:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^o de San Gervasio, 8. 08025 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 70. **Telefax:** 418 42 61. **BILBAO:** Berastegui, 1. 5^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. **VALENCIA:** Guillén de Castro, 46. 7^o A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. **ANDALUCIA:** Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Impresor: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.
Distribuidor: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 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. 1988. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Euratit, asociación de la que también forman parte: L'ACTION AUTOMOBILE (Francia), AUTO ZEITUNG (Alemania), CAR (Gran Bretaña), GENTE MOTORI (Italia) y TURBO (Portugal), VI BILAGA-RE (Suecia).

Peugeot 205 Indiana



La aventura va contigo.



Si eres de los que viven la aventura, si haces de la libertad tu territorio, soñado cabalgar:

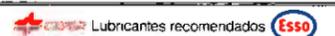


ahora tienes la montura que siempre habías. Nuevo Peugeot 205 Indiana. La aventura va contigo.

PEUGEOT 205 Contigo al fin del mundo.



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA



EN CITROËN

*Su coche usado,
con garantía europea
por escrito*

SELECCION
CITROËN EUROCASION
CARNET DE GARANTIA



COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

Todas las marcas.
Todos los modelos.

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir. Con Garantía.

Garantía Europea hasta 2 años.

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de garantías por escrito. Con garantía nacional de 3 y 6 meses y garantía Europea de 12, 18 y 24 meses (según estado del vehículo).

Servicio Citroën 24 Horas.

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía Europea disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario, dentro del ámbito nacional.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN

 **Eurocasion**

Vehículos de ocasión. Coches de primera.

Guía
TODOS LOS
COCHES
QUE SE
VENDEN
EN ESPAÑA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

20 de julio de 1991

Núm. 404 • 325 ptas.

COMPARATIVA

NUEVO MERCEDES 600 SEC

**DEPORTIVOS
BARATOS**

- CITROËN AX GTI
- VW POLO G-40
- RENAULT CLIO 16V
- FIAT UNO TURBO i.e.

EXCLUSIVA



VW CORRADO VR6 AHORA CON 190 CV.



G. P. DE F-1 EN GRAN BRETAÑA



PRIMERA PRUEBA

NUEVO JAGUAR XJS