

**NUEVO
OPEL
ASTRA**

Motor 16

10 de agosto de 1991

Núm. 407 • 325 ptas.

EL HIJO DEL KADETT



AL VOLANTE

ASI ES EL PORSCHE 968



FOTOS ESPIA

NUEVO MERCEDES 190



MOTOCICLISMO: G. PREMIO DE GRAN BRETAÑA

NUEVO CITROËN ZX

NACIDO CAMPEON



Citroën presenta a su nuevo Campeón: El Nuevo Citroën ZX. Un vehículo probado ya en el más duro desafío: el Rallye París-Dakar '91, donde fue campeón absoluto. Un automóvil con la experiencia de un campeón que convierte al Nuevo Citroën ZX en un "Fuera de Serie".

Nacido con alto diseño. Diseñado en colaboración con Bertone, aporta una línea moderna, elegante. Con formas compactas y equilibradas. Consiguiendo un coeficiente aerodinámico extraordinariamente bajo ($C_x = 0,30/0,33$).

Nacido con la colección más completa. Con una colección de cuatro modelos que responden a las más exigentes demandas del Cliente.

Por su completo equipamiento. Por el acondi-

cionamiento del puesto de conducción, con volante regulable en altura y reglajes múltiples del asiento.

Por su habitabilidad: una de las mayores de su categoría (longitud habitable de 1,67 a 1,71 m según modelo).

Por su máxima superficie acristalada: 2,98 m², la mayor de su categoría, lo que se traduce en una perfecta visibilidad y luminosidad interior.

Por su capacidad modular. El Nuevo Citroën ZX es el único vehículo europeo que ofrece la posibilidad de desplazar el asiento trasero longitudinalmente y con respaldo regulable en inclinación.

Nacido robusto. Robusto y seguro. Por la estructura de su carrocería, provista de una nueva plataforma compuesta de un auténtico armazón de vigas cerradas de acero

prerrevestido, que garantiza la integridad del habitáculo. Y por que, además, posee el mayor porcentaje de superficie protegida de todos los vehículos de su categoría consiguiéndose una excelente defensa ante la corrosión.

Nacido potente. El Nuevo Citroën ZX es potente por sus prestaciones gracias a sus brillantes motores y por su inigualable comportamiento en carretera, por su tren trasero con efecto autodireccional. Las ruedas traseras giran en la misma dirección de las delanteras con un efecto cercano al que obtienen los vehículos con cuatro ruedas directrices.

El Nuevo Citroën ZX, un automóvil nacido con la experiencia en las más duras pruebas que demuestran la calidad de un Campeón.



Campeón del París-Dakar '91

NUEVO CITROËN ZX - NACIDO CAMPEON

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA

8 LO ULTIMO

Conseguimos fotografiar al sustituto del Mercedes 190, ya se conocen sus mecánicas y las versiones que aparecerán antes de 1995.

10

AL VOLANTE

Probamos el nuevo Opel Astra, el sucesor de uno de los modelos más carismáticos y vendidos de General Motors.

16

El nuevo Porsche 968 hereda rasgos de sus hermanos de gama pero resulta un coche con personalidad propia y distinta.

22

A FONDO

Audi Coupe S-2.

29

PRECIOS

Vehículos nuevos.

42

Vehículos usados.

58

FUERA DE SERIE

La Herencia Móvil de Franco.

64

OCIO

El Mundial de Fun Board llega a las costas españolas, en las playas de Tarifa y Canarias. Un deporte todo espectacularidad que está tomando un gran auge en todo el mundo.

66

DEPORTE

El nuevo Ferrari 643 aún no ha llegado a ser totalmente competitivo, el primer diseño de J.C. Migeot es un proyecto a largo plazo.

70

Motociclismo: Gran Premio de Gran Bretaña en el circuito de Donington Park.

76

Campeonato Europeo de Rallyes. Prueba de Madeira.

79

En directo con Alain Prost, el tricampeón Mundial relata sus impresiones del Gran Premio de Alemania.

80

A Todo Gas.

82

Agenda.



EDITORIAL

EL PEREGRINO

A la fin, una mente privilegiada ha descifrado el mensaje que el ministro Borrell intentó comunicarnos a los españoles en su peregrinación reciente a Santiago de Compostela. El ilustre peregrino, según mi sapientísimo amigo, no pretendía «chupar cámara», como algunos osados dijeron ¡ni muchísimo menos! «No hay más que estudiar su apretada biografía política, añadía mi comunicante, para darse cuenta de que el mensaje de Borrell era, únicamente, que el mejor vehículo era el coche de San Fernando». Sí, un ratito a pie y otro andando, que eso no contamina, ni requiere inversiones multimillonarias en autovías. Además, los índices de siniestralidad bajarían espectacularmente.

A épocas de crisis, derroche de imaginación. Borrell, al fin, ha dado con la clave que permita salir del delicado momento económico que atraviesa el país. Y tiene razón cuando predica con el ejemplo. Menos turbo y más golpe de zapatilla que, de esta forma, saldrán beneficiados la salud

y el bolsillo de los españoles. Pero hay otra ventaja añadida, según mi comunicante: «Como, los viajes son más lentos serán necesarios más pies y, en consecuencia, los índices de paro quedarán reducidos prácticamente a cero».

Dicen estos días los periódicos que Borrell es político ambicioso que sueña, incluso, con llegar a la presidencia del gobierno. Es posible, y méritos para ello sí que está haciendo el titular de Infraestructuras. La imaginación le sobra y la imagen, que es tan importante en estos casos, se la está haciendo a pasos agigantados. Porque lo suyo sí que es predicar con el ejemplo. ¡Basta ya de derrochar dinero en carreteras, lo importante, como decía el poeta, es hacer camino al andar! Y bien que lo hace el señor ministro.



Félix Lázaro
Editor Ejecutivo

DEPORTE



G.P. DE GRAN BRETAÑA

El Mundial de motociclismo entra en su fase final, Capirossi, Cadalora y Rainey se perfilan, ya definitivamente, como los máximos aspirantes a conseguir el título en cada categoría. (Pag. 70)

A FONDO



AUDI COUPE S-2

Un coche para soñar con la competición, un auténtico pura sangre con 220 caballos y tracción total. (Pag. 22)

FUERA DE SERIE



LOS COCHES DE FRANCO

La flota de vehículos que componían el parque móvil utilizado por el General Franco constituye un legado de incalculable valor histórico. Joyas únicas como los tres Rolls Royce Phantom IV y los Mercedes regalados, personalmente a Franco por Hitler. (Pag. 58)

MOTOR 16

EN TELETXTO DE TVE

LOS COCHES QUE BATEN RECORDS	
LOS MAS RAPIDOS	
Mercedes 190	332,3
Ferrari 250	322,2
Mercedes 190	299,9
Ferrari 250	299,9
Ferrari 250	299,9
Ferrari 250	299,9

LOS MAS CAROS	
Ferrari F40	20.000.000
Mercedes 190	32.000.000
Ferrari 250	27.000.000
Ferrari 250	25.000.000
Ferrari 250	22.000.000

Motor 16

PAGINAS 650 A 668

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



DESDE TOKIO
DANIEL MONTEVERDE

● Nissan está examinando la posibilidad de empezar a construir, a finales de este año, no sólo una nueva planta de motores para automóviles en el estado de Tennessee, EEUU, sino también, y cercanas a ésta, otras varias para fabricar transmisiones y aceleradores. La finalidad de estas plantas es incrementar la proporción de piezas de fabricación local que contienen sus vehículos.

● Nissan tiene previsto aumentar fuertemente la adquisición de piezas para automóviles procedentes de sus proveedores norteamericanos con el fin de aliviar en lo posible la actual «guerra comercial» entre Japón y EEUU. Según el número dos nipón, las piezas importadas alcanzarán en el año fiscal de 1992 una cifra cercana a los 2.300 millones de dólares, lo que supone un aumento del 80 por ciento con respecto al último año fiscal.

● La producción de vehículos en Japón cayó en junio un 1,4 por ciento con respecto al mismo mes del año anterior alcanzando un total de 1.086.172 unidades. Se trata de la cuarta caída mensual consecutiva ocasionada por las malas ventas en el mercado japonés y las restricciones a las exportaciones.

● Toyota acaba de perfeccionar un nuevo tipo de Airbag para proteger a los pasajeros de automóviles en caso de choques o impactos laterales. La bolsa inflable contra impactos va instalada en el apoyabrazo interior de la puerta y se infla hacia arriba protegiendo el torso y cabeza del ocupante. El sistema será instalado en sus vehículos tan pronto como acaben sus pruebas de control y verificación.



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 previstas 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.

BERTONE FREECLIMBER

AHORA CON GASOLINA

El lujoso Bertone Freeclimber se encuentra ya disponible en nuestro mercado con motor de gasolina. Este modelo, que hasta la fecha sólo disponía de la mecánica turbodiesel de origen BMW, ofrece ahora también un motor de gasolina con seis cilindros que desarrolla 129 caballos de potencia gracias a sus 2.700 centíme-



tros cúbicos. Por supuesto, este motor también está firmado por BMW y posee un catalizador de tres vías que reduce las emisiones contaminantes. El equipamiento de este todo terreno es digno de una berlina de lujo, ya que dispone de suspensión regulable, dirección asistida, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, techo solar, llantas de aleación, tapicería de piel, dejando como único elemento opcional el aire acondicionado. El precio de venta al público del Freeclimber de gasolina es de 3.633.800 pesetas, IVA incluido.

SEGUROS

SECTOR SIN CONTROL

La Administración es «incapaz de controlar, con los medios de que dispone, a las compañías aseguradoras, especialmente a las del ramo del automóvil», según ha declarado José María Galilea, del Grupo de Agentes y Corredores de Seguros de Barcelona, quien ha advertido además de la inseguridad que producirá en muchos automovilistas la previsible crisis de varias compañías que «han ido a ganar volumen de primas a costa de reventar los precios de las pólizas».

MÁS COMPETITIVIDAD

NUEVOS MOTORES FORD

Los ingenieros y científicos de Ford en Gran Bretaña, Alemania, Estados Unidos y Australia están participando en una serie de programas que tienen como finalidad hacer que Ford vuelva a ser líder mundial en tecnología de motores.

En el intento por conseguir la mayor fiabilidad mecánica y el máximo rendimiento, Ford está llevando a cabo una investigación exhaustiva en todo tipo de nuevas soluciones. Un claro ejemplo es el motor de plástico con el que están reali-



NUOVO DELTA PARA EL 93

Por fin, después de sucesivos retrasos, motivados por su buen hacer comercial y deportivo, el Lancia Delta va a tener un sucesor a finales de 1993. Este nuevo Delta está basado en el diseño original del IDEA Institute, que fue aprobado en 1987 y que permanece inalterado, en la estética, pero con algunas modificaciones menores de tipo mecánico. Lo más novedoso será la carrocería de tres puertas, que resalta el carácter deportivo del modelo. En los bocetos se aprecia una

similitud con las líneas generales del Dedra, del cual aprovecha también elementos mecánicos. Elementos tales como tracción a las cuatro ruedas, ABS y, posiblemente, dirección a las cuatro ruedas, estarán presentes en las versiones Integrale, situadas en lo más alto de la gama. La variedad de motores va desde un cuatro cilindros de 1,4 litros a un V6 de 2,5 litros y 24 válvulas. Es posible que el motor modular de cinco cilindros pueda ser montado también en el nuevo Delta.

zando pruebas en un Ford Fiesta en el Centro de Investigación de Ford en Duntun (Inglaterra).

También está completándose el desarrollo del nuevo motor Ford V12 de F-1, una mecánica que estará controlada por uno de los sistemas electrónicos más sofisticados y precisos que le permitirán funcionar a un régimen máximo de 16.000 revoluciones por minuto.



VERDE Y ROJO



● El nuevo Consejero de Transportes de la Comunidad de Madrid, Julián Revenga ha preferido coger al toro por los cuernos y decir las cosas claras. Pese a lo que muchos piensan, tiene razón cuando dice que cerrar la M-40 no es prioritario y que lo importante de su departamento es «mover ciudadanos, no coches». A ver si es capaz de actuar como promete.

● Carlos Sainz ya está en el Museo de Cera de Madrid. A decir verdad, hace ya bastantes semanas que aparece inmortalizado, pero nadie debió darse cuenta porque cualquier parecido con la realidad es pura coincidencia. Menos mal que el mono da algunas pistas.

● Un buen amigo y un buen profesional, Josep Colomer, cambia de destino. Tras pasar unos años en Seat-Sport, en el área de Comunicación e Imagen, pasa al Departamento de Programas de Patrocinios de Seat. Le deseamos una suerte olímpica.

● Con muchos años de retraso, al fin se comenzaron a construir pantallas acústicas al borde de algunos tramos de autovías. Lo que nos parece de mal gusto es que, tras gastarse veinte millones de pesetas, el viento haya tirado una de estas pantallas a los pocos días de haberse levantado. Ya hemos visto y oído bastantes justificaciones, pero nos gustaría conocer el nombre y los apellidos de quien firmó el proyecto.



DESDE PARIS
EDOUARD SEIDLER

● Los directivos de Renault se han encontrado con una grata sorpresa referente al futuro mini-coche, el prototipo X06 que será lanzado a finales de 1992. El futuro modelo va a resultar más barato de lo que en un principio se pensaba y producirá excepcionales beneficios, tratándose de un coche de esa categoría.

● Siguiendo al lanzamiento del pequeño 106, Peugeot va a remodelar el 405, que empezará a venderse en julio de 1993 y va a reemplazar el 309 por el esperado 306, partiendo de la plataforma del Citroën ZX, y será lanzado al mercado a finales de 1992 en su versión de cinco puertas, para a finales de 1993 presentar la versión con carrocería de tres puertas. Además, se está estudiando la posibilidad de sacar al mercado una versión coupé y otra descapotable.

● Peugeot está trabajando en un proyecto de coche «verde», basado en el Citroën AX y en la plataforma del Peugeot 106, propulsado por un motor eléctrico, del que se fabricarán unas 50.000 unidades al año.

● El impuesto sobre el valor añadido en los coches franceses va a ser reducido desde el actual 22 por ciento hasta el 18,6 por ciento, a partir del 1 de enero de 1993.

● Citroën está compitiendo con Fiat y General Motors para negociar con el gobierno polaco la creación de un *joint-venture* con la marca FSO, y están dispuestos a invertir entre 60.000 y 70.000 millones de pesetas, que irían destinados a la fabricación del Citroën ZX, a un ritmo de producción de aproximadamente unas 100.000 unidades al año.

MERCADO JAPONES

DESCENSO ANUNCIADO

DESPUES de las caídas de los mercados automovilísticos de Estados Unidos y de la Comunidad Económica Europea, tan sólo el mercado japonés se mantenía como el más sólido del mundo. Una tendencia que se ha roto en el mes de julio, periodo en el que las ventas de automóviles, camiones y autobuses ha caído en un 2,9 por ciento. La causa de este retroceso hay que buscarla en los altos tipos de interés que ha mantenido el Gobierno nipón para controlar la inflación.

CONTANTE Y SONANTE

- La compañía petrolífera **Shell Oil** ha reducido un 84 por ciento su beneficio neto en el primer semestre de este año, hasta los **5.700 millones** de pesetas.

- **General Motors** y **Ford** han anunciado fuertes pérdidas, sumando un total de más de 2.400 millones de dólares durante el primer semestre del presente año.

- Las matriculaciones de **vehículos industriales** experimentaron un descenso del **29,3 por ciento** en el primer

semestre del año con respecto al pasado ejercicio.

- El grupo italiano **Fiat** aumentó el año pasado un 6,4 por ciento sus ventas en España en relación al ejercicio anterior, hasta **260.000 millones**.

- **Autopistas del Mare Nostrum** (Aumar), ha tenido unos ingresos por peaje en este primer semestre de 1991, de **10.075 millones** de pesetas, frente a los 8.837 millones de 1990, lo que supone un aumento del 14 por ciento.

CATALUÑA

CAMPAÑA DE SEGURIDAD

LA Gerencia de Seguridad Vial de la Generalitat de Cataluña ha puesto en marcha este verano sus campañas del cinturón de Seguridad y de control de la velocidad, dado que el periodo estival es uno de los más conflictivos y de hecho el inicio de este segundo cuatrimestre ha marcado una inflexión en la curva hasta ahora descendente de los muertos en acci-

dente. Los datos de la incidencia de la campaña del cinturón realizada el pasado año han dado como resultado un aumento del uso del cinco por ciento, siendo ahora de un 65 por ciento. «Es un nivel todavía bajo» según Josep Lluís Pedragosa «y ello nos obliga a seguir manteniendo el esfuerzo».



¿Qué diría tu mamá
si te viese
con Eristoff?

VODKA
ERISTOFF
Un lenguaje distinto.



NUEVOS MERCEDES 190

CAMBIO
RADICAL

Presentados en el Salón de Frankfort de 1983, los Mercedes 190 ya esperaban un sucesor para afrontar el cambio de siglo.

LAS fechas barajadas para la presentación oficial de este importante relevo dentro de la gama Mercedes apuntan muy probablemente a los últimos meses del año 1992. Esta berlina de la clase media-grande cambiará profundamente de imagen y se beneficiará en múltiples detalles de las últimas novedades técnicas que la Serie S ha aportado a la marca.

Denominado con el código W 202 (los modelos mayores llevarán las siglas W 124 y el alto de gama se conformará con la nueva Serie S), el moderno 190 ya tiene prácticamente definidas sus líneas exte-

riores. En aras de las modernas tendencias estéticas, íntimamente ligadas con la aerodinámica y el diseño cibernético, el imponente alemán suaviza un tanto sus líneas, afila su morro y abandona los ángulos rectos tan característicos de este modelo. La nueva estampa nada tiene que ver con la conocida hasta ahora y sus volúmenes recuerdan a los de sus congéneres y compatriotas BMW Serie 3.

Los interiores son más amplios gracias a un incremento en las medidas transversales; además, la batalla ha aumentado en tres centímetros lo que ha permitido una disposición más holgada de los asientos

REVISIÓN COMPLETA
Todos los elementos del nuevo 190 han sido minuciosamente revisados. El chasis recibe en sus puntos críticos refuerzos especiales, los motores pasan todos a tener cuatro válvulas por cilindro y los interiores cambian de estilo para hacerse más modernos y elegantes.

dentro del habitáculo. En el actual 190, las plazas traseras quedan algo justas y demasiado próximas a los respaldos de los asientos.

Las versiones previstas en la gama del 190 son un cuatro puertas tradicional, parecido al que se ve en estas fotos espía, una versión familiar, una versión más pequeña y de trasera distinta que invadiría el segmento inferior y un coupé de dos puertas y dos asientos que verá la luz en la primavera de 1995 y que será un 190 SL de batalla más corta y descapotable para continuar la tradición *roadster* de la marca, dentro del segmento.



La influencia de la clase S puede comprobarse a simple vista observando el frontal del coche, más agresivo y con una calandra más estrecha. Asimismo el chasis se beneficia de un diseño en el que se han estudiado minuciosamente los puntos críticos y se han reforzado potenciando la rigidez y la seguridad. Múltiples componentes de los Serie S también han sido transplantados al «pequeño» de los Mercedes, como por ejemplo el sofisticado limpiaparabrisas de brazo único.

Los motores no serán ajenos a esta profunda renovación y la culata de cuatro válvulas por cilindro se generalizará den-

tro de toda la gama. El propulsor básico será un 1.8 de 122 caballos de potencia al que seguirán un 2.0 y un 2.8 con diversos rendimientos que llegarán, en la versión estrella de seis cilindros en V, hasta los 200 caballos en espera de una superpotente berlina de altas prestaciones que llegará un año más tarde. En los modelos de mecánica diésel, vertiente siempre cuidada por Mercedes, las motorizaciones se dividirán entre un cuatro cilindros 2.0 y un cinco cilindros 2.5, con un abanico de potencias comprendidas entre los 90 y los 150 caballos, conseguidos en la versión turboalimentada. ○



OPEL ASTRA

EL HIJO DEL KADETT

AL VOLANTE

El 92 va a ser un año de luchas olímpicas. En el segmento de los coches de 4 metros ha estallado la revolución. Le toca el turno ahora al Astra, sucesor del Kadett, dos meses después del lanzamiento del Citroën ZX, dos antes del Volkswagen Golf y la lista de novedades no se ha cerrado.

DURANTE dos años, 1988 y 1989, el Opel Kadett fue el coche más vendido de España. Posteriormente, ya en su fase de declive relativo, no sólo siguió siendo uno de los tres coches más vendidos del país, sino que continuó gozando de una excelente imagen de coche fiable y honesto; como dicen los americanos, *just for money*, o como decimos por aquí, de excelente relación calidad-precio.

Le llega al Kadett la hora de su sustitución. Lo cierto es que el coche medio del grupo General Motors ha venido cambiando en ciclos relativamente cortos, pero por el hecho de mantener la denominación, los cambios parecían menores y sólo cuando se produjo el gran cambio de 1980 (se pasó a la tracción delantera) parecía que el modelo se iba a remodelar.

Bajo el nombre de Astra se oculta pues el modelo que sustituye al Kadett, que ha dejado ya de fabricarse en sus muy diversas carrocerías y versiones. Los nuevos Astra comenzarán a venderse a partir de mediados de octubre, en un lanzamiento dilatado en el tiempo. En su primera fase, sólo las versiones de dos volúmenes (3 y 5 puertas); en los primeros días de 1992, las versiones berlina de 4 puertas y familiar; y en un plazo relativamente breve, el descapotable. En España sólo se fabricarán las versiones con carrocería de cinco puertas, siendo de importación las restantes versiones.

En los últimos meses, hemos venido hablando del Astra con cierta asiduidad. Ahora, realizado el primer contacto y los primeros kilómetros con algunas versiones, podemos comenzar a concretar algunos aspectos de sus peculiaridades, de todas maneras, a dos meses de su lanzamiento, se desconocen muchos detalles sobre las versiones que vendrán a nuestro país. Todavía hay que tomar algunas decisiones, no poco complejas.

Por ejemplo, las motorizaciones. Si España fuese un país normal, con una red de distribución de combustible sin plomo aceptable, no habría problemas: todos los



EN EL INTERIOR ESTAN LAS MAYORES DIFERENCIAS
La tradicional sobriedad que caracterizaba al Kadett se ha abandonando. Líneas redondeadas y ambiente acogedor y confortable.

INFORMACION, CONFORT Y FUNCIONALIDAD
Un display informa de las funciones del ordenador y de la radio. Asientos divisibles.

FICHA TÉCNICA

	1.6 i	2.0 i	2.0 i 16v
MOTOR			
Disposición	Delantero-transversal	Delantero-transversal	Delantero-transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.598	1.998	1.998
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza	2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	4
Alimentación	Inyección	Inyección	Inyección
Compresión	9,2 a 1	9,2 a 1	10,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	100 CV	115 CV / 5.400	150 CV / 6.000
Par máximo / r.p.m.	13,8 mkg	17,3 mkg / 2.600	20,0 mkg / 2.600
TRANSMISION			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
DIRECCION			
Sistema	Cremallera	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,5	10,5	10,5
FRENOS			
Sistema (Del/Tras)	Discos/Tambor	Discos vent./Tambor	Discos vent./Tambor ABS
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Eje torsional	Eje torsional	Eje torsional
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg.)	950	1.050	1.100
Largo/ancho/alto (mm)	4.051/1.688/1.475	4.051/1.688/1.475	4.051/1.688/1.475
Capacidad del depósito (l)	52	52	52
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	no comunicado	9,5	8,0
Velocidad Máxima (km/h)	"	200	217
Consumo Urbano (l/100 km)	"	10,5	9,9
A 90 km/h (l/100 km)	"	6,1	5,9
A 120 km/h (l/100 km)	"	7,8	7,4

nuevos Astra disponen de catalizador, como ocurre en la mayoría de los países comunitarios. Pero, cuando capitales de provincia como Cáceres no tienen surtidor de gasolina sin plomo, se comprende que los que tienen que decidir sobre el tipo de motores a utilizar se lo piensen mucho.

La gama se compone inicialmente de 4 carrocerías, 5 niveles de equipamiento, 7 motores y 2 transmisiones, manual y automática. Evidentemente no se combinan todos los elementos posibles, que darían lugar a centenares de combinaciones; pero sí que el Astra ofrece un abanico muy amplio para escoger.

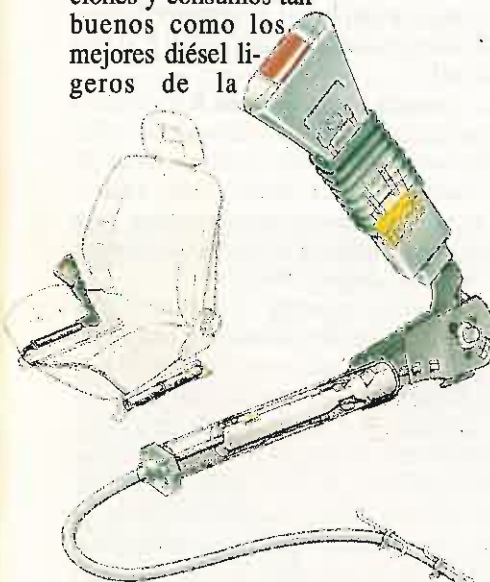
La motorización mínima es un 1.400, al que la incorporación de una inyección monopunto le hace rendir 60 caballos. Este Astra no se venderá en nuestro país. El siguiente escalón lo constituye el 1.600 inyección. Para la mayoría de los países europeos, se ofrecerá con 75 caballos de potencia e inyección monopunto. Sin embargo, para el mercado español, que siempre demanda coches de una potencia ligeramente mayor, se intentará ofrecer una versión diferente del motor, con inyección cartográfica, muy conocida por ser utili-

zada en el Corsa GSi. Son 100 caballos de potencia máxima, que proporcionarán mayor agilidad al Astra.

Si se confirma la oferta de este 1.600, difícilmente se justifica la presencia del 1.800, que deberá ser el modelo más popular en otros mercados y que con 90 caballos de potencia, se queda por debajo del 1.6i, aunque ofrece una mejor elasticidad y probablemente consumos inferiores. Este 1.800 de inyección monopunto se ofrece con una caja de cambios de desarrollos largos, en tres niveles de equipamiento o con una caja más corta y carácter deportivo, bajo la denominación GT.

El escalón más alto en motores lo constituye el 2 litros. Tanto en su versión de 8 válvulas (115 caballos) como 16 válvulas. Habrá también varios niveles de equipamiento, culminando la gama la versión GSi, en 8 y 16 válvulas, como exponente deportivo del Astra, igual que lo es en el Kadett. El GSi, sólo en carrocería de 3 puertas, ofrece también una imagen más agresiva y dinámica, con un original alerón en el borde superior del portón posterior y dos tomas de aire sobre el capó del motor.

Dos versiones diésel completan la gama. Lo cierto es que la motorización diésel se había quedado postergada en los últimos modelos de Opel (especialmente en el Vectra) y parece que al fin los responsables se lo han tomado en serio. Para ello han vuelto a recurrir a sus socios japoneses de Isuzu que les han proporcionado una nueva versión de su motor 1.500 (conocido en los Kadett), al que han subido hasta 1.700 centímetros cúbicos y le han acoplado el sistema de turboalimentación e intercooler ya conocidos. El resultado son 82 caballos y unos valores de prestaciones y consumos tan buenos como los mejores diésel ligeros de la



USO FAMILIAR. Carrocerías de cuatro puertas y familiar de amplia capacidad.



TENSADO AUTOMÁTICO

APRETARSE EL CINTURON

MUCHAS de las lesiones producidas en accidentes de tráfico se producen por una insuficiente tensión en los cinturones de seguridad. Para reducir estas lesiones, General Motors ha puesto a punto un sistema de tensado instantáneo, que se monta de serie en todos los nuevos Astra.

El cinturón de seguridad no difiere en su aspecto externo de otro cualquiera del tipo inercial. El conductor tiene absoluta libertad de movimiento, en tanto en cuanto una deceleración no bloquee el carrete.

Esto no suele ser suficiente, ya que en caso de colisión, el cuerpo tiene aún una cierta capacidad de desplazamiento. Con el tensado automático, en caso de fuerte impacto, en milésimas de segundo, se acciona un muelle que recoge el cinturón, en una longitud variable en

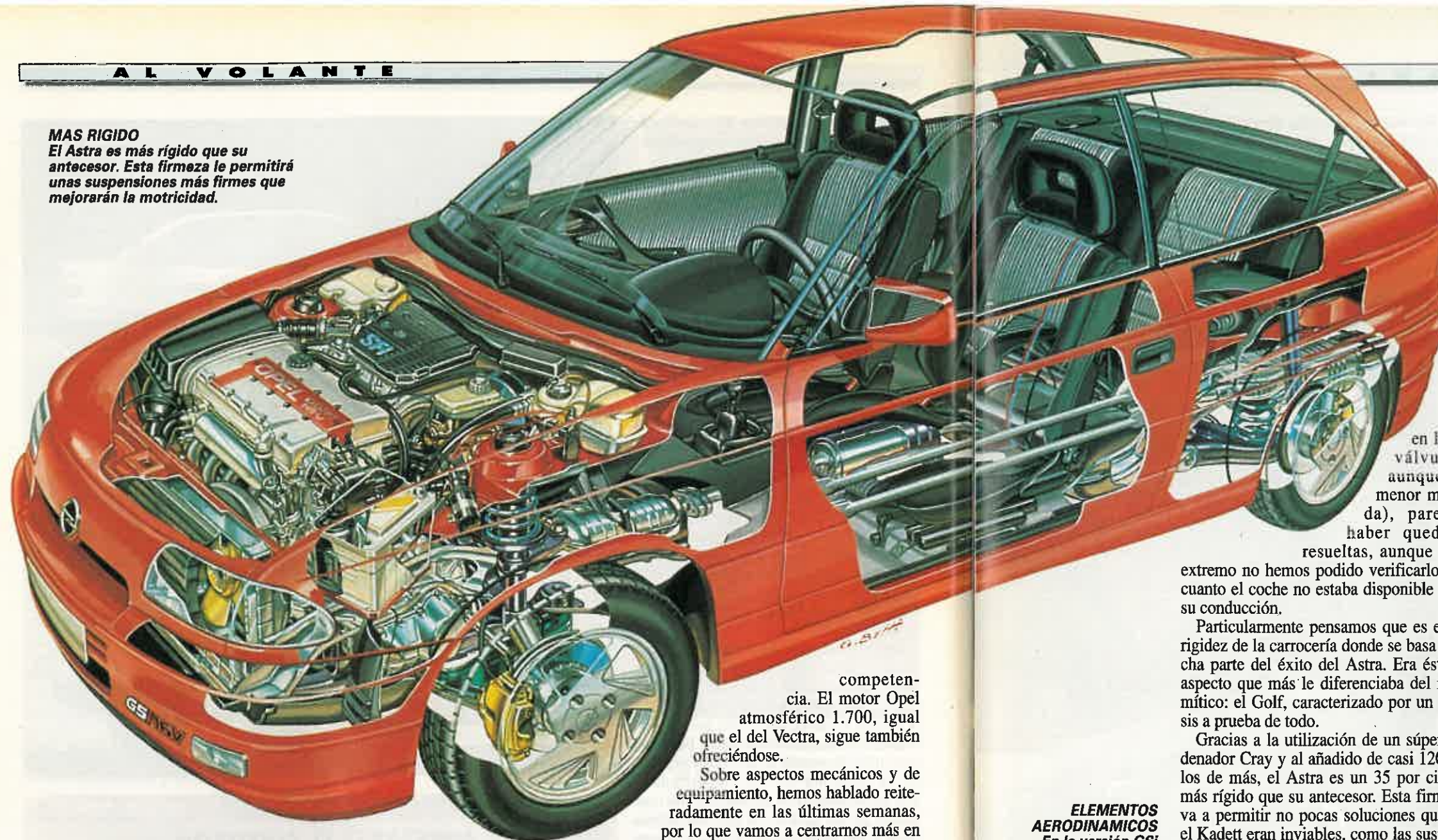


función de cada usuario, limitando mucho el desplazamiento y reduciendo por tanto los daños corporales de los pasajeros delanteros.

Cuando el dispositivo ha entrado en funcionamiento hay que llevar el coche a un servicio oficial para que vuelvan a tensar el muelle. Hay que tener presente que el tensor se actúa cuando hay colisión y por tanto los daños materiales pasan a un segundo plano.

MAS RIGIDO

El Astra es más rígido que su antecesor. Esta firmeza le permitirá unas suspensiones más firmes que mejorarán la motricidad.



competencia. El motor Opel atmosférico 1.700, igual que el del Vectra, sigue también ofreciéndose.

Sobre aspectos mecánicos y de equipamiento, hemos hablado reiteradamente en las últimas semanas, por lo que vamos a centrarnos más en las primeras impresiones al volante. Las versiones 1.600 de 100 caballos y las GSi, tanto en 115 como en 150 caballos aún no están disponibles, por lo que nuestros comentarios se limitan al 1,8 (tanto en desarrollos largos como cortos), al 2,0 y al turbodiésel.

La primera impresión que nos produce el Astra es que se ha abandonado la indudable rusticidad de las versiones bajas de los Kadett. El Astra, desde el más modesto, es más atractivo y más acogedor, gracias especialmente a un diseño de interiores original, alegre y luminoso.

La segunda novedad del Astra es que en GM se ha hecho un esfuerzo por mejorar en aquellos aspectos en los que el Kadett flojeaba, manteniendo, eso sí, todas sus virtudes. Así, la visibilidad es considerablemente mejor; el nivel sonoro bastante más bajo; el tacto de la palanca de cambios más suave, la carrocería más rígida y las evidentes pérdidas de adherencia de los GSi 16 válvulas (que se acusaban

en los 8 válvulas, aunque en menor medida), parecen haber quedado resueltas, aunque este

extremo no hemos podido verificarlo por cuanto el coche no estaba disponible para su conducción.

Particularmente pensamos que es en la rigidez de la carrocería donde se basa mucha parte del éxito del Astra. Era éste el aspecto que más le diferenciaba del rival mítico: el Golf, caracterizado por un chasis a prueba de todo.

Gracias a la utilización de un súper-ordenador Cray y al añadido de casi 120 kilos de más, el Astra es un 35 por ciento más rígido que su antecesor. Esta firmeza va a permitir no pocas soluciones que en el Kadett eran inviables, como las suspensiones más firmes que mejorarán la motricidad.

La primera impresión ha sido pues altamente positiva. Habrá que esperar a realizar una prueba a fondo de cada una de las versiones, pero lo que parece cierto es que el futuro Golf, el coche paradigmático de esta categoría, va a tener que ofrecer mucho para estar a la altura.

José María Cernuda



ELEMENTOS AERODINAMICOS
En la versión GSi se añade un característico alerón posterior, en la prolongación del techo, que no limita la visibilidad como ocurría en la versión GSi del Kadett.

JORGE L. FERREYRA

DISEÑO HISPANO

Los coches germanos se han venido caracterizando por un diseño de interiores sobrio y repetitivo. Opel no era ajena a esta tendencia. Sin embargo, desde el Calibra, las cosas han cambiado y ahora en el Astra nos encontramos con un interior acogedor, personal y verdaderamente cómodo. Como responsable del diseño de interiores y muy especialmente de los tapizados y guarnecidos, nos encontramos con un diseñador argentino, Jorge Ferreyra, enamorado de su profesión y de los automóviles.

Durante casi dos días convivimos con Ferreyra, quien nos puso al corriente de algunos detalles del diseño del interior del Astra y de otros hechos verdaderamente interesantes; entre otras cosas nos contaba que:

el diseño de interiores del Astra quedaba prácticamente definido hace 2 años. Posteriormente se llevaron a cabo algunos retoques.

Las pruebas de desgaste de los tejidos realizadas por GM son las más severas del mercado. Tejidos utilizados por otros constructores no pasan estos test ni siquiera en la mitad de su duración.

El mundo de la pintura en automoción está fluctuando constantemente. Frente a los soportes metálicos, están comenzando a utilizarse los soportes de mica. El Astra es uno de los primeros coches que utilizan este tipo de pinturas (el primero en su categoría), que proporcionan más luminosidad y un sentido más profundo en los colores.

Europarts

A C C E S O R I O
A U T O M O V I L

INTERIORES EN MADERA DE RAIZ

Hasta el último detalle



Design by ITALY

DISTRIBUYEN:

DITECA	Alicante	Tel. 96 544 36 11	GRABEX	Del. Andalucía	Tel. 958 20 00 06
LAMIAUTO SPORT	Madrid Sur	Tel. 91 643 10 30	ESCARTIL S.A.	Valencia	Tel. 96 374 64 41
TECSEI	Guipúzcoa/Murcia	Tel. 943 46 06 23	SOMAUTO S.A.	Cataluña/Lérida	Tel. 987 41 05 85
EUROS AUTOMOVIL	Barcelona	Tel. 93 424 34 11	KINU	Vizcaya	Tel. 94 620 01 59
RAISA ACCES VILLALBA	Madrid Norte	Tel. 91 850 77 82	RUBEN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel. 976 22 52 56
			RESPUESTAS GUALSAN	Coruña	Tel. 985 28 28 00

Victor Piccione
Enviado especial

DESPUES de unos años en los cuales las novedades de la marca aparecían a un ritmo pausado, Porsche ha acelerado sus planes hasta el

punto de desarrollar un nuevo modelo en algo más de dos años. Salta a la vista que el 968 hereda del 944 su planta y muchos otros elementos, pero el conjunto ha mejorado en aquellos aspectos que podían resultar más críticos. Así pues, tenemos una línea renovada que no oculta la inten-

ción de los diseñadores de dotar al nuevo modelo de un aire de familia claramente identificable. Dos grandes faros escamoteables como los del 928 y unos grupos ópticos tipo Carrera 2. Otros elementos comunes son sus retrovisores aerodinámicos y sus llantas al estilo del 911 Turbo.

La herencia del 944 se nota en las líneas generales del coche que se mantienen. Por tanto, la distancia entre ejes es la misma y en la carrocería hay elementos comunes. La disposición mecánica, con el cambio de marchas sobre el eje posterior, es también semejante, pero se ha trabaja-

LA PERFECCION
El motor de cuatro cilindros en línea, con culata de dieciséis válvulas ha sido llevado hasta las máximas consecuencias.



PORSCHE 968

LA FAMILIA AL COMPLETO

Parece un 944, sin serlo. Y tiene rasgos comunes con el 928. El último modelo de la marca de Stuttgart reúne las cualidades de sus otros hermanos de marca pero con personalidad propia. Es el nuevo Porsche 968.

SEGURO AIRBAG
En el agradable
diseño del
salpicadero
destaca el volante
con Airbag.

do para mejorar en lo posible el excelente equilibrio del coche.

En el motor se ha afinado todo el sistema de gestión para conseguir un rendimiento ejemplar, sobre todo en lo que se refiere a recuperaciones y suavidad de funcionamiento. A estas alturas, encontramos con un cuatro cilindros de tres litros puede resultar chocante, pero lo cierto es que después de haber conducido el coche varios cientos de kilómetros, uno se queda sorprendido de la respuesta del mismo. Sobre este motor se ha aplicado la técnica más avanzada



18 / Motor 16

AIRE DE FAMILIA
De frente será
difícil diferenciar un
968 de un 928. Los
rasgos son muy
parecidos.

EQUILIBRIO MECANICO
La disposición de la
mecánica permite un
excelente reparto de pesos.

que hay, en cuanto a inyección electrónica, las inevitables cuatro válvulas por cilindro y un ingenioso mecanismo de distribución variable, patentado por Porsche.

Este sistema, permite mediante un actuador hidráulico, controlado por un pequeño procesador, cambiar el ángulo del árbol de levas de admisión en quince grados. A partir de 1.500 revoluciones por minuto, el árbol de levas varía gradualmente su posición para favorecer el par, mientras que a partir de las 5.500 vueltas

vuelve a su posición normal para obtener la potencia máxima.

Con todo esto, el 968 tiene una capacidad para funcionar desde pocas revoluciones inigualable entre los coches de su categoría. Gracias a los dos árboles contrarrotantes, las vibraciones típicas de un motor de cuatro cilindros se ven casi totalmente atenuadas.

Dentro de la mecánica, las otras novedades que más llaman la atención son las cajas de cambios. Por una parte está la nueva caja de seis velocidades, que permite conjugar unas aceleraciones de primera fila, con una economía de funcionamiento sorprendente para un deportivo de elevadas prestaciones. Como ejemplo de esto, basta decir que el consumo homologado a 90 kilómetros por hora es de tan sólo 7,2 litros cada cien kilómetros. Igualmente, la sexta velocidad permite alcanzar una velocidad máxima de 252 kilómetros por hora, manteniendo un régimen muy razonable. La caja de cambios automática es la Tiptronic, derivada de la que monta el Carrera 2, pero con unos reglajes electrónicos que permiten que el mecanismo interprete con toda fidelidad las intenciones del conductor. El margen contemplado por este mecanismo para proteger el

Si compra
ahora su DACIA
le OBSEQUIAMOS*
con una estancia
en un Parador
Nacional

Desde: 1.079.680 ptas.

precio venta recomendado, transporte e IVA incluido.

4x4

DACIA



Importado por:



Remark

Sociedad Anónima
Tel. (93) 680 06 88

OFERTA VALIDA
HASTA EL
31 de AGOSTO/91

* Por la compra de un TODO TERRENO DACIA, tres noches gratis, en régimen de habitación y desayuno, para dos personas, en fechas del mes de septiembre/91, a determinar por REMARK, S.A., en el Parador de la Red Nacional más próximo al lugar de matriculación del vehículo, entre los siguientes: Albacete - Antequera - Cardona - Gredos - Villafranca del Bierzo y Soria.



FICHA TÉCNICA

PORSCHE 968

MOTOR

Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.990
Árbol de levas	Doble, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	11,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	240 CV (176 Kw)/6.200
Par máximo / r.p.m.	31,1 Mkg (305 Nm)/4.100

TRANSMISIÓN

Tracción	Trasera
Caja de cambios	Man. de 6 marchas o Autom.

DIRECCIÓN

Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,7

FRENO

Sistema (Del/Tras)	Disco vent/Disco vent (ABS)
--------------------	-----------------------------

SUSPENSIÓN

Delantera	Indep. Brazos transversales
Trasera	Indep. Brazos inclinados

PESO Y DIMENSIONES

En orden de marcha (kg)	1.370 (1.440 Cabrio)
Largo/ancho/alto (mm)	4.320/1.735/1.275
Capacidad del depósito (l)	74

PRESTACIONES Y CONSUMOS

Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,5 (7,9 Automático)
Velocidad Máxima (km/h)	252 (247 Automático)
Consumo Urbano (l/100 km)	14,8 (15,5 Automático)
A 90 km/h (l/100 km)	7,2 (7,1 Automático)
A 120 km/h (l/100 km)	8,8 (8,7 Automático)

FIRME Y SEGURO
El 968 hace gala de un comportamiento ejemplar en todo tipo de carreteras.

Como era de esperar, el resultado del conjunto de todos estos elementos es excelente. El 968 se mueve con gran agilidad y seguridad en todo tipo de terrenos. La gran docilidad del motor a bajo régimen permite rodar por el tráfico más congestionado con toda tranquilidad, sin abusar del embrague y sin tirones bruscos. Las grandes autopistas permiten rodar en sexta a una velocidad cruceo muy elevada, pero donde más se disfruta de su equilibrado comportamiento es en carreteras con curvas en las que se pueden apreciar las virtudes de su disposición mecánica y su equilibrado reparto de pesos.

El 968 aparece, inicialmente, con carrocería coupé y cabrio. En ambos casos se puede elegir entre la caja manual de seis velocidades o la automática Tiptronic. En esta primera toma de contacto, las unidades de prueba montaban llantas de 17 pulgadas, que se ofrecen en opción. Además del ya mencionado excelente comportamiento, el 968 hace gala de unos frenos sensacionales. Los planes de la marca en España, contemplan su introducción en el mercado aproximadamente hacia el mes de octubre. Su precio en Alemania es de 90.000 marcos, por lo que se puede especular que en España rondará los 9.000.000 millones. Aunque el equipamiento no está totalmente definido, se espera que el ABS, el Airbag y el aire acondicionado estarán incluidos en el modelo básico.

motor de una pasada de vueltas, se ha reducido, de forma que se aprovechan mejor las posibilidades del motor. En el interior también se han rediseñado los diversos elementos para acercarse a los otros modelos de la marca. Un universo

de sobrios relojes de fácil lectura y completa información componen la parte principal del tablero. Esta acertada disposición de los elementos, con una no menos acertada selección de colores, hace del interior del 968 un espacio muy agradable.

¿Quién mantiene en forma las mejores máquinas?

Para obtener el máximo rendimiento hace falta esforzarse, trabajar duro, estar en buena forma. Sólo así es posible funcionar a la perfección, como una máquina. Hay máquinas que superan a las demás, gracias a su preparación y a su avanzada tecnología. Son máquinas como Porsche, Volkswagen, BMW, Peugeot, Audi o Seat, que, como otras, equipan MAHLE Filter. Porque MAHLE Filter es tan exigente con el rendimiento de sus productos, como ellas con el de sus máquinas. MAHLE Filter mantiene en forma las mejores máquinas.



MAHLE® Filter.
Pasión Mecánica.



MAHLE®
Filter

Algorta, 21 - Teléfono 471 40 00 - Télex 22969 Pulb-E - Telefax 471 73 39 - 28019 Madrid

AUDI COUPE S-2

AROS OLIMPICOS

Una potencia de 220 caballos, 5 cilindros, 20 válvulas, 2,2 litros, turbocompresor, intercooler y tracción a las cuatro ruedas, son los ingredientes que combina el nuevo coupé de Audi denominado S-2

**PRUEBA**

Motor 16

VIRTUDES

- Excelente motor
- Estabilidad asombrosa
- Prestaciones

AUDI COUPE S-2
PRECIO: 6.137.203 PTAS.

- Situación relojes centrales
- Maletero escaso
- Altura de carga maletero

DEFECTOS



EL fabuloso pedigree del Audi Coupe S-2 hereda sus genes del mítico Audi Sport Quattro que tantas victorias aportó a la marca germana en el Mundial de Rallyes. Con estos antecedentes, lo primero que pasa por la cabeza es que nos encontramos ante toda una máquina de competición, con la dureza, brusquedad e incomodidad que vehículos de tal índole implican. Sin embargo, la sorpresa fue grata cuando el coche arrancó suave y silenciosamente.

Una vez en marcha, el temor de una respuesta violenta del motor, como sería de esperar en un vehículo turboalimentado y con cuatro válvulas por cilindro, se disipa de inmediato, pues responde con una docilidad pasmosa. Reacciona desde pocas revoluciones con alegría y sube de tono a medida que pisamos el acelerador. El S-2 nos recuerda su poderosa caballería a medida que nos acercamos a las 5.000 vueltas, y hasta las 7.000 de régimen máximo. Pero es tan progresivo, aumentando de velocidad, que casi no se nota que es un motor turboalimentado.

Es increíble que este motor, de cilindra relativamente pequeña, funcione tan bien y en un intervalo de revoluciones tan amplio. Otra característica del motor es la inyección electrónica multipunto secuencial (Motronic), que ajusta automáticamente a las diferentes condiciones de

24 / **Motor 16**

AUDI QUATTRO

LA HERENCIA DEL PASADO

LOS orígenes del nuevo Audi Coupe S-2 se remontan a 1981, año en el que Audi presentó el modelo Quattro en el Mundial de Rallyes, siendo el primer coche en esta especialidad con tracción a las cuatro ruedas. Tal fue su potencial, con respecto al resto de sus rivales, que el año siguiente arrasó imponiéndose al final de la temporada venciendo en siete carreras sobre doce. El éxito de este coche revolucionario obligó a otras marcas a desarrollar vehículos con tracción integral. A medida que se fueron sucediendo temporadas en el Mundial de Rallyes, el Audi Quat-

tro fue objeto de evoluciones para mantenerlo competitivo, hasta que en el 85 le sustituyó el Audi Sport Quattro, mucho más corto que su predecesor y más eficaz en los virados tramos cronometrados de los rallyes. Este modelo contó con un potencial elevadísimo, su máxima evolución llegó a dar nada menos que 600 caballos de potencia. De esta forma el modelo de nuestra prueba tiene tras de sí un glorioso pasado del que ha heredado sus apartados mecánicos. Buena prueba de ello es que el motor del S-2, tiene su origen en el de 306 caballos que movía al Sport Quattro.



ESTILO RACING
Los relojes tienen la esfera blanca como en el más puro estilo de competición.



PARA SITUACIONES DE EMERGENCIA
El diferencial trasero se bloquea manualmente.

marcha, la mezcla de combustible-aire que ha de entrar en los cilindros.

Para acabar con el apartado mecánico hay que citar que la caja de cambios tiene unos desarrollos más bien largos, pero que se adaptan estupendamente a las características de funcionamiento del motor. La palanca del cambio, forrada en piel, no desmerece y se muestra rápida y precisa. Los consumos se ajustan al tipo de conducción que le exijamos al Audi, una conducción deportiva o si queremos mantener medias altas en autopista, tienen su precio. Precio que se ve incrementado también por el peso del coche y la tracción a las cuatro ruedas. En cuanto a prestaciones el S-2 se codea con deportivos prestigiosos de más potencia, con esto está dicho todo.

Si el motor del Audi S-2 se merece un diez por su docilidad, suavidad y energía; en comportamiento se lleva la misma nota. Fue necesario probarlo en el circuito del Jarama para encontrarle, de verdad, el límite en curvas sin peligro. Se pueden tomar las curvas, ya sean amplias o cerradas, a una velocidad increíble sin que el coche se inmute. Si nos atrevemos a ir más rápido el primer aviso es el chirrido de los neumáticos, pero sin que el coche cambie de trayectoria o haga extraños. Superada la barrera psicológica del chirriar de las ruedas, el Audi desliza ligera-

Motor 16/ 25

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cinco cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionados mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de seis puntos de apoyo. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.226 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81 mm. Carrera: 86,4 mm. Compresión: 9,3 a 1. Potencia máxima: 220 CV (162 kw) a 5.900 rpm. Par máximo: 31,5 mkg (309 Nm) a 1.950 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto secuencial, turbocompresor e intercooler. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISIÓN: Tracción permanente a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de cinco marchas. Diferencial central tipo Torsen, autoblocante. Diferencial trasero de bloqueo manual.

Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h. Velocidad en 2ª a 1.000 rpm: 15,4 km/h. Velocidad en 3ª a 1.000 rpm: 23,2 km/h. Velocidad en 4ª a 1.000 rpm: 31,4 km/h. Velocidad en 5ª a 1.000 rpm: 39,7 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante: 3 Diámetro de giro: 11,6 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo McPherson con brazos inferiores, barra estabilizadora. Trasera: Independiente tipo McPherson con brazos inferiores y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 205/55 ZR. Llantas de aleación de 7 X16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.420 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio.....	15,7
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo.....	10,8
En conducción rápida.....	16,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo.....	11,9
A 140 km/h de cruceo.....	13,2
A 180 km/h de cruceo.....	15,4
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	13,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	454

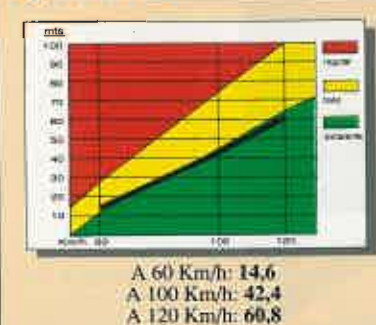
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	247
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	15,3
1.000 m salida parada.....	27,3
De 0 a 100 km/h.....	6,7
Recorrido (metros).....	-
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	18,9
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	21,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	31,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	36,8
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	7,6
recorriendo (metros).....	-
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	10,9
recorriendo (metros).....	-

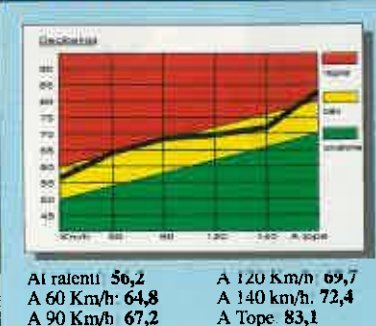
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



mente el tren delantero. Pero con un poco que se mueva la dirección en sentido contrario a la curva, se muestra totalmente dócil y vuelve con gran rapidez a su sitio, eso sí, siempre con la protesta de los neumáticos.

En carreteras buenas y autopistas es asombroso como el velocímetro alcanza cifras de retirada de carnet, sin tener la más mínima sensación de velocidad. Por zonas de curvas y con piso bacheado podemos permitirnos el placer de ir muy rápido sin perder el aplomo, la seguridad ni la comodidad, puesto que la suspensión es firme pero muy agradable.

La tracción total tiene un reparto variable de la fuerza del motor. Un diferencial central es el que distribuye, en condiciones normales, la potencia al 50 por ciento entre los dos ejes. En situaciones de pérdida de tracción este porcentaje puede variar hasta un 75 por ciento para el eje delantero y un 25 para el trasero y viceversa.



También podemos bloquear manualmente el diferencial posterior para salir de situaciones de emergencia, siempre y cuando rodemos por debajo de los 25 kilómetros por hora, por encima de esta velocidad se desbloquea automáticamente. Cuando bloqueamos el diferencial se enciende un testigo luminoso en el salpicadero, para indicar que el sistema antibloqueo de frenos no funciona mientras el diferencial esté bloqueado. El excelente comportamiento del S-2 es rematado con una dirección rápida y asistida de serie, llamada Servotronic, que varía su dureza en función de la velocidad.

Exteriormente reconocemos el S-2 por el nuevo frontal derivado directamente del Audi V8, la parte trasera mantiene la línea coupé, y dos chapitas con el emblema Audi S-2 adornan la zona delantera y posterior. El aspecto general es el de un coche muy compacto y robusto que llama la atención por sus grandes llantas de dieci-

MECANICA

MOTOR	Excelente	Es tan progresivo en coger velocidad que casi no se nota que es turboalimentado.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	Los desarrollos son más bien largos pero se adaptan bien al funcionamiento del motor.
TRANSMISION	Excelente	La tracción a las cuatro ruedas tiene un reparto variable de la fuerza del motor.

COMPORTAMIENTO

DIRECCION	Excelente	Es asistida de serie y varía su dureza en función de la velocidad.
FRENOS	Buenos	Son potentes y con buen tacto. El sistema antibloqueo es de serie.
SUSPENSION	Excelente	Es firme pero muy cómoda. Permite ir rápido en todo tipo de carreteras.

CONFORT

PUESTO DE CONDUCCION	Normal	Los relojes situados en la consola central tienen una lectura dificultosa.
CLIMATIZACION	Buena	Tiene un sistema de climatización por grados y muchas salidas de aire.
SONORIDAD	Buena	Al ralentí es algo ruidoso porque no se puede apagar del todo el ventilador.

RENDIMIENTO

VELOCIDAD MAXIMA	Excelente	El velocímetro alcanza cifras de retirada de carnet, 247 kilómetros por hora.
ACELERACION	Excelente	El Audi Coupe S-2 se codea, acelerando, con prestigiosos deportivos de más potencia.
RECUPERACION	Buena	No es tan espectacular como acelerando, pero responde con prontitud.

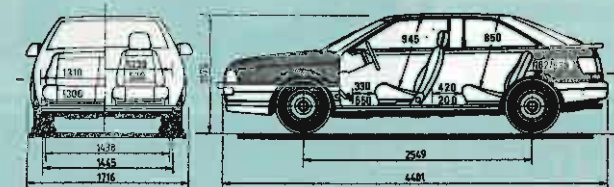
CARROCERIA

HABITABILIDAD	Buena	Es un vehículo amplio para ser un coupé y con espacio suficiente para cuatro personas.
MALETERO	Regular	Resulta pequeño entre otras cosas porque la rueda de repuesto ocupa mucho sitio.
CALIDAD	Buena	La cuidada terminación no deja filtrar ruidos molestos ni vibraciones.

ECONOMIA

CONSUMO	Bueno	Resulta aceptable para un coche con tanta potencia y de estas características.
EQUIPAMIENTO	Bueno	Tiene un equipamiento basado en la utilidad y no en el lujo.
PRECIO	Bueno	Pagar 6 millones por un coche puede parecer mucho, pero los que son afines cuestan más.

AUDI COUPE S-2



DATOS DEL COMPRADOR

Importador: SEAT, S.A. Pau Claris 162. 08 032 Barcelona. Teléfono: (93) 215 81 53. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.052 puntos de asistencia en toda España.

BELLO Y DOCIL
Es un coche muy compacto y robusto. La línea coupé se realiza con el alerón trasero.

séis pulgadas de aleación ligera, así como por los neumáticos de perfil muy bajo y el alerón trasero.

Cuando nos sentamos al volante lo primero que nos sorprende son los relojes de fondo blanco con los números negros como en los coches de competición, que ofrecen una información realmente completa. Los relojes del salpicadero se ven perfectamente, pero para leer los de la consola central (voltímetro, presión y temperatura de aceite) hay que apartar el brazo del volante.

En cuanto a comodidad, el S-2 tiene unos asientos delanteros regulables en altura que resultan bastante envolventes, pero con mucha curvatura a mitad de la espalda, lo que impide apoyar perfecta-



mente los hombros, aunque quizá esto sea una opinión personal. La parte de atrás es bastante amplia para ser un coupé y en ella se acoplan bien dos personas. Sin embargo, del maletero no se puede decir lo mismo, es pequeño, entre otras cosas porque alberga una rueda de repuesto no de emergencia, que ocupa mucho sitio. También la altura de carga resulta incómoda porque para cargar bultos pesados está demasiado alta.

El aspecto general del Audi es el de un vehículo muy compacto y con un acabado excelente. Pero sobre todo impresiona el motor que es aprovechable al máximo, y la increíble estabilidad que hacen que la conducción sea fácil y placentera. Además es un vehículo que tanto por precio, potencia, sistema de transmisión, tamaño y categoría, no es equiparable a ninguno de los que hay en el mercado, es único en su género.

Simonetta Garib
Fotos: José Robledo



CQ-F65
Un avanzado radiocassette con las máximas prestaciones y una pantalla de cristal plano en la que se recoge toda la información. Además tiene la posibilidad de control del lector de CD.

NUEVA GAMA PANASONIC

ALTA FIDELIDAD

Con los nuevos sistemas de car-audio presentados por Panasonic se logra una calidad de sonido equiparable a la que ofrecen los equipos fijos.

PANASONIC presenta en su nueva gama un sinfín de múltiples combinaciones de equipos de car-audio para lograr un sonido en Alta Fidelidad a la medida de sus necesidades.

Estas posibilidades alcanzan hasta los 370 vatios de potencia, ocho altavoces y la calidad perfecta del sonido digital en un lector de CD alojado en el maletero con capacidad para 12 discos. Entre las novedades incluidas en el catálogo de la marca destaca el autorradio cassette CQ-F65 que incluye entre sus características de la sección de radio: 24 presintonías 12 de FM, 6 de OM y 6 de OL; memoria automática de presintonías; sintonización

terísticas del cassette son: auto-reverse, reproducción de cassettes de control lógico, búsqueda y escáner de canciones, selector del tipo de cintas, Dolby B y salto de blancos.

La potencia máxima de este aparato es de 25 x 2 vatios con salida de previo, control electrónico de volumen con graves, agudos, balance y fader, atenuador de volumen y selector de loudness.

Además cuenta con una exclusiva pantalla de cristal plano digitalizado en la que se muestran, en dos intensidades de iluminación, los niveles de audio previamente seleccionados. Tiene también posibilidad de controlar directamente el lector múltiple de discos compactos y se presenta con control remoto inalámbrico incluido, y extraíble incorporado.

El lector múltiple de discos compactos CX-DP15, se compatibiliza con la unidad de control CY-RM15 que permite incorporar el DP15 a cualquier autorradio del mercado con una potencia máxima de 4 x25 vatios, ampliables con la combinación de un amplificador, permitiendo así destinar 100 vatios a los altavoces delanteros y la potencia del amplificador seleccionado a los altavoces traseros.

LASER MASH

El lector múltiple de discos compactos CX-DP15, incorpora la última tecnología en lectores laser: MASH. Su óptica ha sido especialmente diseñada para soportar todo tipo de vibraciones y su motor proporciona un rápido acceso a la pista seleccionada. Posee además un filtro de cuádruple sobremuestreo y un filtro analógico de bajas frecuencias que reducen la distorsión y mejoran notablemente la relación señal/ruido. La tecnología Mash sustituye con grandes ventajas a los convencionales DAC de 16/18 bits, y la mejora en las señales de bajo nivel es realmente notable.



Alarma ROJA!!

Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

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

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti

RANGER
COMPUTER ALARM

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

PRECIOS Guía

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 gestoría 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:** elevalunas eléctricos en ventanillas delanteras. **Cierre:** cierre centralizado. **Direc:** dirección asistida. **ABS:** sistema de frenos antibloqueo. **Llantas:** llantas de aleación.

Precios coches nuevos

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALFA ROMEO															
33 1.3	1.584.044	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	65.000	67.000
33 1.3 Veloce	1.550.383	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	65.000	67.000
33 1.5 ie	1.731.034	1.490	98	181	10,7	8,6	13,54	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	65.000	67.000
33 1.7 ie	1.926.372	1.712	110	190	9,5	8,9	13,80	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	67.000
33 1.7 ie 16V	2.167.467	1.712	137	208	8,4	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	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	150.000	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	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	Serie	Serie
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	Serie	84.056
75 1.8 ie Le Mans	2.283.599	1.779	122	190	10,4	8,9	14,70	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
75 2.0 Twin Spark	2.618.450	1.962	148	198	8,2	8,6	14,66	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	84.056
75 Twin Spark Podium	2.676.787	1.962	148	198	8,2	8,6	14,66	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	Serie
75 3.0 V6 Q	3.730.449	2.959	192	230	7,5	11,9	16,68	442,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	Serie
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	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	Serie	84.056
164 2.0 Twin Spark	3.128.260	1.962	148	210	9,2	12,1	17,52	455,5	225.000	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
164 2.0 V6 Turbo	4.983.598	1.996	210	240	7,2	10,1	15,76	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.808.260	2.959	192	230	7,9	12,3	17,69	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	110.000
164 Quadrifoglio	5.570.260	2.959	200	231	7,7	11,3	16,81	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.972.165	2.500	117	204	10,8	7,6	9,61	455,5	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
Spider 2.0 ie	3.429.598	1.962	126	190	9,0	9,1	14,88	425,8	-	45.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

ARO

Aro 10 Techo Lona	1.120.749	1.289	54	125	29,0	9,5	11,80	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.228.269	1.289	54	125	29,0	9,5	11,80	380,0	-	-	-	-	-	-	-
243 D	1.677.136	3.120	65	110	28,6	10,1	11,08	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.720.480	3.120	65	110	28,6	10,1	11,08	403,0	-	-	-	-	-	-	-

AUDI

80 E	2.802.920	1.781	112	192	10,9	9,1	14,80	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 Special	2.647.919	1.781	112	192	10,9	9,1	14,80	439,3	262.613	42.095	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 TD	2.847.108	1.588	80	165	14,6	6,8	9,80	439,3	262.613	42.095	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 TD Special	2.712.108	1.588	80	165	14,6	6,8	9,80	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.2 E	3.112.013	2.226	136	214	9,2	10,1	15,76	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.2 Quattro	4.106.014	2.226	136	214	9,2	10,1	15,76	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.2 Quattro Sport	4.438.014	2.226	136	214	9,2	10,1	15,76	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Track Front	4.213.014	1.994	160	215	8,9	10,0	15,67	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Front Sport	4.548.203	1.994	160	215	8,9	11,0	16,77	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Quattro	4.772.204	1.994	160	215	8,9	11,0	16,77	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Quattro Sport	5.104.204	1.996	160	216	8,9	11,2	16,95	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Cat.	4.374.014	2.309	170	217	8,6	11,3	16,81	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie

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	Serie	Serie	Serie	Serie	-	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	2.672.184	1.596	100	189	12,8	9,0	14,80	443,5	259.153	93.314	108.867	56.570	Serie	168.000	154.328
316i 4p Aut.	2.897.183	1.596	100	184	16,1	10,9	16,49	443,5	259.153	93.314	108.867	56.570	Serie	168.000	154.328
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	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	154.328
318i 4p Aut. (gama 91)	3.244.919	1.776	113	198	12,3	10,3	15,85	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	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	175.000	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	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i 4p Aut. (gama 91)	3.734.414	1.991	150	214	10,8	11,0	16,55	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
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	54.098
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	Serie
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	9.847.603	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
Z-1	8.544.413	2.494	171	239	7,9	10,4	17,14	392,7	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
324 D	3.021.844	2.443	86	162	16,1	8,0	10,81	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
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	Serie	258.238
730i	6.277.602	2.986	197	225	9,3	15,0	20,53	491,0	Serie	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 L	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	-	18.690	-	-	-	-	-
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	86	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
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	12,9	6,3	10,76	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	-	-	-	-	46.726
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	-	-	-	-	46.726
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	-	-	-	-	-	65.000
ZX 5p 14 Avantage	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	1.580	90	181	13,5	7,9	12,48	407,1	146.000	-	-	-	-	-	65.000
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
--------	-----	----	----	----	-------	-------	-----	-------	----	---------	-------

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	1.753	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	147.000	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	-
Escort CLX 1.8 D 5p.	1.714.069	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	25.500	25.500	-	-	-
Escort Ghia 1.8 D 5p.	1.838.068	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Escort Nomade 1.6 Fam.	1.840.787	1.597	90	171	12,3	8,3	13,10	402,0	147.000	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	-
Escort Nomad. 1.8D Fam.	1.840.787	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
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.	2.298.389	1.753	75	160	16,4	6,5	9,30	446,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CL 2.0 5p.	2.177.919	1.998	109	178	11,3	8,0	13,42	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Ghia 2.0i 5p.	2.721.918	1.998	125	195	9,7	7,9	13,16	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i 5p. Cat.	2.804.918	1.998	118	190	10,0	8,2	13,18	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 5p.	2.543.919	1.998	125	195	9,7	9,2	14,53	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 4x4 5p.	3.215.203	1.998	125	195	10,4	9,2	15,02	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra Cosworth 4x4	4.520.203	1.998	220	240	6,9	12,7	18,39	449,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra CL 1.8 TD	2.379.389	1.753	75	160	16,4	6,5	9,30	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CL 1.8 TD Fam.	2.470.199	1.753	75	160	16,5	6,8	9,28	451,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra GL 2.0i Fam.	2.472.918	1.998	125	195	9,7	8,0	13,25	451,0	169.000	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Scorpio 2.0i GL 4p.	3.173.918	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 4p.	3.580.918	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i 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 2.0i 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 2.0i 4x4	4.786.202	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	15,07	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	1.355.350	993	53	143	16,2	7,3	11,41	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-
990 SL	1.236.651	993	53	145	16,2	7,3	11,75	316,0	-	-	-	-	-	-	-
990 MSE Aut.	1.436.989	993	53	145	16,2	7,4	12,04	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-
Turbo de Tomaso	1.535.706	993	72	162	10,8	8,9	13,39	313,8	-	-	Serie	-	-	-	Serie
990 DSE	1.525.906	993	37	124	-	5,7	8,71	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-

ISUZU

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

JAGUAR

XJ6 3.2	6.634.329	3.239	200	211	9,1	12,7	19,03	499,0	Serie	131.330	Serie	Serie	Serie	Serie	173.350
---------	-----------	-------	-----	-----	-----	------	-------	-------	-------	---------	-------	-------	-------	-------	---------

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
XJ6 4.0	7.746.329	3.980	223	225	7,6	13,3	19,54	499,0	Serie	131.330	Serie	Serie	Serie	Serie	173.350
Sovereign 3.2	7.533.329	3.239	200	211	9,1	12,7	19,03	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign 4.0	8.560.329	3.980	223	220	8,6	14,4	20,47	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign V12	8.832.328	5.343	295	230	7,7	17,5	23,11	496,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler 4.0	9.883.329	3.980	223	220	8,6	14,4	20,47	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler DD6	10.056.329	5.345	260	223	8,9	16,9	22,60	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS 4.0 Coupé	8.746.329	3.980	223	228	7,9	13,4	19,62	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Coupé	10.516.329	5.345	280	237	8,2	16,6	22,34	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Cabrio	11.611.320	5.345	280	230	8,5	16,8	22,51	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJR-S 6.0 L	11.741.814	5.993	308	250	6,9	17,3	22,70	476,4	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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	182.609
300 E	5.987.054	2.960	180	228	8,8	11,2	16,95	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
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 SL	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 24V	9.874.553	2.960	190	210	9,3	12,1	17,74	447,0	Serie	164.388	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 E 4 Matic.	10.925.954	2.960	231	240	8,4	13,1	18,62	447,0	Serie	164.388	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 D	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 4 Matic.	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 Turbodiesel	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 T 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 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
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
230 GE Capota	5.580.776	2.298	93	145	17,7	15,2	21,29	440,5	-	Serie	-	-	-	-	Serie
250 GD Capota	5.988.288	2.497	69	125	28,1	12,7	14,53	440,5	-	Serie	-	-	-	-	Serie
300 GE Capota	6.328.004	2.960	125	165	13,5	20,5	26,03	440,5	-	Serie	-	-	-	-	Serie
300 GD Capota	6.252.958	2.960	83	138	22,2	13,6	15,33	440,5	-	Serie	-	-	-	-	Serie
230 GE ST Corto	5.564.018	2.298	93	145	17,7	15,2	21,51	440,5	-	Serie	-	-	-	-	Serie
250 GD ST Corto	5.969.668	2.497	69	125	28,1	12,7	14,72	440,5	-	Serie	-	-	-	-	Serie
300 GE ST Corto	6.309.384	2.960	125	165	13,5	20,5	26,03	440,5	-	Serie	-	-	-	-	Serie
300 GD ST Corto	6.233.008	2.960	83	138	22,2	13,6	15,33	440,5	-	Serie	-	-	-	-	Serie
230 GE ST Largo	6.145.228	2.298	93	145	17,1	15,2	21,10	440,5	-	Serie	-	-	-	-	Serie
250 GD ST Largo	6.550.878	2.497	69	125	28,1	12,7	14,72	440,5	-	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 5p	4.277.154	1.997	150	207	9,2	9,9	15,1	457	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GL T. L.	3.181.508	2.477	105	140	17,6	14,5	16,32	398,5	-	Serie	-	-	-	-	Serie
Montero TDI GL Corto	3.069.508	2.477	105	140	17,6	14,5	16,32	398,5	-	Serie	-	-	-	-	Serie
Montero TDI GLS Corto	3.683.268	2.477	105	140	17,6	14,5	16,32	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Corto	3.683.268	2.972	150	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
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
MORGAN															
4/4-1600 Ford 2 A	5.777.039	1.598	96	185	8,0	8,5	14,98	389,0	-	24.000	-	-	-	-	Serie
4/4-1600 Ford 4 A	6.066.925	1.598	96	185	8,0	8,5	14,98	389,0	-	24.000	-	-	-	-	Serie
Plus-8	7.454.837	3.532	193	197	7,0	11,8	18,59	396,0	-	24.000	-	-	-	-	Serie
NISSAN															
Sunny SLX 1.6 16V 3p.	2.050.828	1.597	95	180	10,4	7,5	13,22	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Sunny SLX 1.6 16V 4p.	2.120.829	1.597	95	180	10,4	7,5	13,22	421,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny SLX 1.6 16V 5p.	2.120.829	1.597	95	180	10,4	7,5	13,22	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny GTI 2.0 16V 3p.	2.786.924	1.998	143	210	8,2	9,5	15,23	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny GTI 2.0 16V 5p.	2.861.924	1.998	143	210	8,2	9,5	15,23	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 LX 16V 4p.	1.975.919	1.597	95	185	10,4	7,7	13,07	440,0	-	40.000	-	-	-	-	-
Primera 1.6 SLX 16V 4p.	2.174.919	1.597	95	185	10,4	7,8	13,07	440,0	-	40.000	Serie	Serie	-	-	-
Primera 2.0i SLX 16V 4p.	2.418.919	1.998	122	200	9,9	8,5	14,10	440,0	183.000	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Primera 2.0i SLX Aut. 4p.	2.805.918	1.998	122	200	10,3	9,0	14,63	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Primera 2.0 GT 16V 4p.	3.504.013	1.998	150	220	8,4	8,9	14,70	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 SLX 16V 5p.	2.362.918	1.597	95	185	10,4	7,8	12,99	450,0	-	40.000	Serie	Serie	-	-	-
Primera 2.0i SLX 16V 5p.	2.693.013	1.998	122	200	9,9	8,5	13,74	450,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Primera 2.0 D LX 4p.	2.393.919	1.974	75	160	17,5	6,1	8,62	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Maxima 3.0 Aut.	4.686.924	2.960	170	210	8,7	11,0	16,93	476,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 NX	3.336.923	1.998	143	210	8,2	9,5	15,23	413,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 SX Turbo	4.290.914	1.809	171	227	7,5	10,5	17,23	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 ZX Turbo	8.086.914	2.960	283	250	6,0	13,5	19,87	460,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Prize SLX 2.0	3.189.819	1.974	99	170	---	9,8	15,41	436,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Patrol Corto 4 Cil. D	2.457.519	2.820	84	133	29,7	11,1	12,11	410,5	-	35.000	-	-	Serie	-	Serie
Patrol Corto 4 Cil. TD	2.642.519	2.820	95	135	27,5	11,1	12,11	410,5	-	35.000	-	-	Serie	-	Serie
Patrol Wagon 6 Cil. D	3.271.708	3.249	95	138	27,5	12,7	14,53	469,0	296.000	35.000	-	-	Serie	-	Serie
Patrol Top Line Corto TD	3.639.708	2.826	115	145	21,9	12,7	14,53	410,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Patrol Top Line Largo TD	3.715.708	2.826	115	145	21,9	12,7	14,53	469,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Patrol Top Line Gas Corto	3.305.708	2.960	136	163	15,6	12,7	14,53	410,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Nissan Terrano 2.7	3.715.508	2.664	99	150	18,7	9,6	12,43	436,5	-	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-
OPEL															
Corsa 3p. City 1.0 S	1.073.690	993	45	142	19,5	7,6	11,82	365,2	-	-	-	-	-	-	-
Corsa 3p. Swing 1.0 S	1.111.889	993	45	142	19,5	7,6	11,82	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Corsa 3p. Swing 1.2	1.208.070	1.196	55	149	16,5	7,1	11,47	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Corsa 3p. Swing 1.4	1.260.069	1.389	75	168	12,0	7,9	12,17	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Corsa 3p. Joy 1.2	1.299.069	1.196	55	149	16,5	7,1	11,47	365,2	-	-	13.700	13.700	-	-	33.297
Corsa 3p. Joy 1.4	1.352.069	1.389	75	168	12,0	7,9	12,17	365,2	-	-	13.700	13.700	-	-	33.297
Corsa 3p. Joy Sport 1.4	1.486.069	1.389	75	168	12,0	7,9	12,17	365,2	-	-	13.700	13.700	-	-	Serie
Corsa 3p. GSi	1.736.788	1.598	100	188	9,5	8,0	12,61	365,2	-	18.264	Serie	Serie	-	-	Serie
Corsa 3p. Swing 1.5 D	1.346.689	1.487	50	151	17,5	5,1	7,19	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Corsa 3p. Swing 1.5 TD	1.468.688	1.487	66	168	13,0	5,2	7,01	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Corsa 4p. Swing 1.2	1.294.069	1.196	55	149	16,5	7,1	11,47	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Corsa 4p. Swing 1.4	1.347.069	1.389	75	168	12,0	7,9	12,17	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Corsa 4p. GL 1.2	1.430.069	1.196	55	149	16,5	7,1	11,47	365,2	-	18.264	Serie	Serie	-	-	35.669
Corsa 4p. GL 1.4	1.480.070	1.389	75	168	12,0	7,9	12,17	365,2	-	18.264	Serie	Serie	-	-	35.669
Corsa 4p. Swing 1.5 D	1.432.688	1.487	50	151	17,5	5,1	7,19	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Corsa 4p. Swing 1.5 TD	1.563.389	1.487	66	168	13,0	5,2	7,64	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Corsa 5p. Swing 1.0 S	1.157.690	993	45	142	19,5	7,6	11,82	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Corsa 5p. Swing 1.2	1.253.069	1.196	55	149	16,5	7,1	11,47	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Corsa 5p. Swing 1.4	1.306.069	1.389	75	168	12,0	7,9	12,17	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Corsa 5p. GL 1.2	1.397.069	1.196	55	149	16,5	7,1	11,47	365,2	-	18.264	Serie	Serie	-	-	35.669
Corsa 5p. GL 1.4	1.451.068	1.389	75	168	12,0	7,9	12,17	365,2	-	18.264	Serie	Serie	-	-	35.669
Corsa 5p. Swing 1.5 D	1.392.689	1.487	50	151	17,5	5,1	7,19	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Corsa 5p. Swing 1.5 TD	1.523.389	1.487	66	168	13,0	5,2	7,64	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Kadett 3p. LS 1.4	1.534.069	1.389	75	168	13,0	7,9	12,34	399,8	26.270	53.589	31.523	-	-	-	-
Kadett 3p. Fun 1.4	1.575.069	1.389	75	168	13,0	7,9	12,34	399,8	26.270	53.589	31.523	-	-	-	-
Kadett 3p. Frisco 1.6	1.965.788	1.598	82	175	12,0	8,2	12,79	399,8	26.270	Serie	Serie	66.724	179.401	-	-
Kadett 3p. Frisco 1.8i	2.070.919	1.796	112	190	9,3	8,6	13,95	399,8	26.270	Serie	Serie	66.724	179.401	-	-
Kadett 3p. GSi	2.225.893	1.998	130	204	8,5	9,1	14,06	399,8	26.270	Serie	Serie	66.724	179.401	-	Serie
Kadett 3p. GSi 16 V	2.615.015	1.998	157	221	8,0	9,5	15,23	399,8	26.270	Serie	Serie	66.724	179.401	-	Serie
Kadett 4p. LS 1.4	1.632.070	1.389	75	168	13,0	7,9	12,34	421,8	26.270	53.589	31.523	-	-	-	-
Kadett 4p. LS 1.6	1.716.788	1.598	82	175	12,0	8,2	12,79	421,8	26.270	53.589	31.523	66.724	-	-	-
Kadett 4p. Fun 1.4	1.674.069	1.389	75	168	13,0	7,9	12,34	421,8	26.270	53.589	31.523	-	-	-	-
Kadett 4p. Fun 1.6	1.755.787	1.598	82	175	12,0	8,2	12,79	421,8	26.270	53.589	31.523	66.724	-	-	-
Kadett 4p. Fun 1.8 Aut.	1.876.798	1.598	82	170	14,5	8,7	13,23	421,8	26.270	53.589	31.523	66.724	-	-	-
Kadett 4p. Beauty 1.6	1.939.788	1.598	82	175	12,0	8,2	12,79	421,8	26.270	Serie	Serie	66.724	-	-	-
Kadett 4p. Beauty 1.8i	2.052.918	1.796	112	190	9,3	8,6	13,95	421,8	26.270	Serie	Serie	66.724	-	-	-
Kadett 4p. Frisco 1.6	2.072.788	1.598	82	175	12,0	8,2	12,79	421,8	26.270	Serie	Serie	66.724	179.401	-	-
Kadett 4p. Frisco 1.8i	2.177.919	1.796	112	190	9,3	8,6	13,95	421,8	26.720	Serie	Serie	66.724	179.401	-	-
Kadett 4p. LS 1.7 D	1.776.069	1.700	57	153	18,0	5,9	7,99	421,8	26.270	53.589	31.523	66.724	-	-	-
Kadett 4p. Fun 1.7 D	1.799.069	1.700	57	153	18,0	5,9	7,99	421,8	26.270	53.589	31.523	66.724	-	-	-
Kadett 4p. Fun 1.5 TD	1.976.200	1.487	66	168	13,5	5,9	7,96	421,8	26.270	53.589	31.523	-	-	-	-
Kadett 5p. LS 1.4	1.635.039	1.389	75	168	13,0	7,9	12,34	399,8	26.270	53.589	31.523	-	-	-	-
Kadett 5p. LS 1.6	1.721.789	1.598	82	175	12,0	8,2	12,79	399,8	26.270	53.589	31.523	66.724	-	-	-
Kadett 5p. Fun 1.4	1.679.069	1.389	75	168	13,0	7,9	12,34	399,8	26.270	53.589	31.523	-	-	-	-
Kadett 5p. Fun 1.6	1.762.789	1.598	82	175	12,0	8,2	12,79	399,8	26.270	53.589	31.523	66.724	-	-	-
Kadett 5p. Fun 1.8 Aut.	1.883.788	1.598	82	170	14,5	8,7	13,23	399,8	26.270	53.589	31.523	66.724	-	-	-
Kadett 5p. Beauty 1.6	1.899.788	1.598	82	175	12,0	8,2	12,79	399,8	26.270	Serie	Serie	66.724	-	-	-
Kadett 5p. Beauty 1.8i	2.015.919	1.796	112	190	9,3	8,6	13,95	399,8	26.270	Serie	Serie	66.724	-	-	-
Kadett 5p. GSi	2.314.883	1.998	130	204	8,5	9,1	14,06	399,8	26.270	Serie	Serie	66.724	179.401	-	Serie
Kadett 5p. LS 1.7 D	1.781.039	1.700	57	153	18,0	5,9	7,99	399,8	26.270	53.589	31.523	66.724	-	-	-
Kadett 5p. Fun 1.7 D	1.806.069	1.700	57	153	18,0	5,9	7,99	399,8	26.270	53.589	31.523	66.724	-	-	-
Kadett 5p. Fun 1.5 TD	1.987.200	1.487	66	168	13,5	5,9	7,96	399,8	26.270	53.589	31.523	-	-	-	-
Kadett Caravan Fun 1.6	1.912.789	1.598	82	175	12,0	8,2	12,79	423,0	26.270	53.589	31.523	66.724	-	-	-
Kadett Caravan Fun 1.5 TD	2.125.199	1.487	66	168	14,0	5,9	8,03	423,0	26.270	53.589	31.523	-	-	-	-
Kadett Cabrio 1.6	2.431.788	1.598	82	175	13,0	8,2	12,79	399,8	26.270	-	-1	-1	Serie	-	Serie
Kadett Cabrio GSi	2.723.788	1.998	130	198	10,0	9,1	14,39	399,8	26.270	Serie	Serie	Serie	179.401	-	Serie
Vectra 4p. GL 1.6	2.021.788	1.598	82	178	13,5	7,8	12,66	435,0	179.478	44.616	63.881	42.588	Serie	-	-
Vectra 4p. GL 2.0i	2.302.919	1.998	115	197	10,5	8,5	14,10	435,0	179.478	44.616	63.881	42.588	Serie	-	-
Vectra 4p. CD 2.0i	2.803.920	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.	2.979.919	1.998	115	193	12,0	9,0	14,34	435,0	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	189.618	79.092
Vectra 4p. GT 2.0i	2														

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Vectra 4p 2.0i 4x4	3.942.014	1.998	150	220	8,5	10,0	15,67	443,0	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 5p GL 1.6 S	2.106.788	1.598	82	178	13,5	7,8	12,66	435,0	179.478	44.616	63.881	42.588	Serie	-	-
Vectra 5p GL 2.0i	2.389.919	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	2.892.919	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.	3.068.919	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	2.787.918	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	2.224.200	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	2.306.199	1.700	57	153	20,0	6,0	8,66	435,0	179.478	44.616	63.881	42.588	Serie	-	-
Calibra 2.0i	3.101.203	1.998	115	203	10,0	8,2	15,43	449,2	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calibra 2.0i 16V	3.671.203	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	4.146.204	1.998	150	220	9,5	9,2	16,31	449,2	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 2.0i	3.028.014	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	3.253.014	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	3.589.919	2.594	150	215	9,8	11,1	16,23	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 2.6i Diamond	3.705.919	2.594	150	215	9,8	11,1	16,23	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega CD 2.6i	3.748.919	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.	4.009.918	2.594	150	210	10,8	11,9	17,26	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 3.0i 24V	5.061.014	2.969	204	240	7,9	11,7	18,29	468,7	Serie	52.318	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 2.3 TD	3.350.919	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	3.416.919	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	3.123.919	1.998	122	190	11,0	9,2	14,72	473,0	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	187.590	86.679
Omega Caravan 3.0i	4.098.340	2.969	177	222	8,7	10,2	15,87	473,0	Serie	98.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega Caravan 2.3 TD	3.447.919	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	4.627.203	2.969	177	220	9,0	11,5	18,10	484,5	Serie	98.000	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
Senator 3.0i Aut.	4.934.203	2.969	177	210	10,3	11,8	18,36	484,5	Serie	98.000	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
Senator 3.0i CD 24V	5.621.203	2.969	204	240	7,9	11,5	18,10	484,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Senator 3.0i CD 24V Aut.	5.944.203	2.969	204	238	10,0	11,7	18,27	484,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTAS: Opcion 1: incluye elevalunas eléctricos, cierre centralizado y capota eléctrica en el Kadett Cabrio 1.6: 57.515 ptas.
Todos los modelos de la gama Opel están disponibles en versión catalizada.

PANTHER

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

PEUGEOT

205 Style 3p	1.150.099	1.124	55	155	14,6	7,0	11,79	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 Junior	1.150.099	1.124	55	154	14,6	7,0	11,79	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 Winner 3p	1.220.800	1.124	55	146	14,6	7,0	11,79	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 XL 3p	1.223.699	1.124	55	157	14,6	7,0	11,79	370,5	-	-	20.000	20.000	-	-	-
205 XS 3p	1.334.769	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 Plus 3p	1.323.268	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 XT 3p	1.571.919	1.360	85	178	10,9	8,5	13,86	370,5	142.900	25.000	-	-	-	-	50.000
205 Rallye 3p	1.589.219	1.294	103	190	9,6	8,5	13,29	370,5	-	-	-	-	-	-	-
205 Indiana 3p	1.647.112	1.360	85	178	10,9	8,5	13,86	370,5	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
205 Aut. 3p	1.682.888	1.580	80	166	14,2	8,1	12,53	370,5	142.900	Serie	-	-	76.600	-	-
205 GTX 3p	1.701.087	1.592	94	181	10,6	9,3	13,75	370,5	-	25.000	Serie	Serie	-	-	Serie
205 GTI 3p	2.034.488	1.905	130	206	7,8	9,0	14,30	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	-	-	Serie
205 Style 5p	1.211.100	1.124	55	155	14,6	7,0	11,79	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 Junior 5p	1.211.100	1.124	55	154	14,6	7,0	11,79	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 Winner 5p	1.279.800	1.124	55	155	14,6	7,0	11,79	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 GL 5p	1.290.530	1.124	55	157	14,6	7,0	11,18	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 GR 5p	1.393.269	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 SR 5p	1.503.469	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	25.000	Serie	Serie	-	-	-
205 GT 5p	1.631.119	1.360	85	178	10,9	8,5	13,86	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	-	-	50.000
205 XAD 3p	1.275.199	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	-	-	-	-	-	-
205 Winner D 3p	1.451.100	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 XLD 3p	1.457.199	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	-	-	-	-	-	-
205 XSD 3p	1.537.999	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 XTD 3p	1.664.000	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	76.600	-	-
205 TD 3p	1.809.399	1.769	78	175	12,2	6,0	8,30	370,5	-	25.000	Serie	Serie	76.600	-	Serie
205 WinnerD 5p	1.510.100	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 GLD 5p	1.515.000	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 GRD 5p	1.596.400	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	Serie	Serie	76.600	-	-
205 GTD 5p	1.722.900	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	76.600	-	Serie
205 TD 5p	1.868.399	1.769	78	175	12,2	6,0	8,30	370,5	-	25.000	Serie	Serie	76.600	-	-
205 Cabrio CJ	2.143.000	1.360	70	174	12,3	7,8	12,49	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 Cabrio CTI	2.866.418	1.580	115	190	9,7	8,0	13,42	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	76.600	-	Serie
305 GL Profil	1.587.368	1.294	65	164	13,6	8,2	12,17	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 Look	1.618.269	1.294	65	164	13,6	8,2	12,17	405,0	-	30.000	-	-	-	-	Serie
309 Aut	2.074.218	1.580	80	165	17,1	9,1	14,63	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
309 GR	1.698.387	1.442	83	173	12,3	8,3	12,43	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 Slam	1.758.788	1.442	83	173	12,3	8,3	12,43	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 SR	1.922.887	1.592	94	179	10,5	8,8	13,31	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	60.000
309 GT	2.071.688	1.905	105	191	10,4	8,3	12,87	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	70.000
309 GTX	2.100.619	1.905	105	190	10,4	8,3	13,51	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
309 GTI	2.305.683	1.905	130	199	8,0	9,1	14,08	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
309 GTI 16V	2.535.513	1.905	160	220	7,8	9,8	15,49	405,0	-	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
309 GLD	1.757.900	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	-	30.000	-	-	77.900	-	-
309 SRD	2.044.900	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	60.000
309 Look D	1.847.000	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	-	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
309 SRDT	2.263.269	1.769	78	175	13,0	6,4	9,62	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
405 GL	2.015.519	1.580	92	176	11,6	9,0	14,30	441,0	-	44.000	-	-	Serie	-	-
405 GR	2.349.619	1.905	110	185	10,2	8,9	14,21	441,0	170.000	44.000	-	-	Serie	-	-
405 GR x 4	2.981.619	1.905	110	185	10,2	8,9	14,21	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	-
405 GR Break	2.437.519	1.905	110	185	10,7	8,9	14,21	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 SR Aut.	2.953.213	1.905	125	198	11,9	10,2	15,85	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	(1)
405 GTX	2.909.314	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
405 SR	2.781.114	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	(1)
405 ST	3.202.083	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
405 Mi 16	3.528.214	1.905	160	219	8,6	9,8	15,49	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
405 Mi 16 x 4	4.028.714	1.905	160	215	8,6	9,0	14,79	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
405 GLD	2.337.400	1.905	70	165	16,4	5,8	8,52	441,0	170.000	44.000	-	-	Serie	-	-
405 GRDT	2.644.218	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0	170.000	44.000	-	-	Serie	-	-
405 GRDT Break	2.733.819	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 SRDT	2.977.218	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	-	(1)
605 SRI	3.260.083	1.998	130	203	10,3	8,6	13,62	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	242.400	-
605 SVI	3.775.083	1.998	130	203	10,3	8,6	13,62	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SVI Aut	4.022.282	1.998	130	197	13,0	9,4	14,32	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0	4.811.214	2.975	170	222	8,9	10,8	16,37	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0 Aut.	5.103.782	2.975	170	217	9,9	11,7	16,35	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 24	5.755.103	2.975	200	235	8,0	11,0	17,89	472,1	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SRDT	3.792.919	2.088	110	193	11,6	7,9	10,33	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
605 SVDT	4.301.788	2.088	110	193	11,6	7,9	9,92	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Opcion 1: incluye llantas de aleación ligera y elevallunas eléctricos: 115.000 ptas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
R-19 Camade TD	1.627.119	1.870	65	180	15,7	7,2	9,28	426,0	-	28.000	-	-	70 000	-	-
R-21 TS 4p y 5p	1.944.919	1.721	92	175	10,7	8,6	13,19	446,0	-	31.000	-	-	-	-	-
R-21 GTS 4p y 5p	2.201.069	1.721	92	175	10,7	8,6	13,19	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
R-21 GTX 4p y 5p	2.361.014	1.995	120	200	9,7	9,2	14,39	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXE 4p y 5p	2.741.014	1.995	120	200	9,7	9,2	14,39	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXE Aut. 4p y 5p	2.931.013	1.995	120	194	10,0	11,0	16,08	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXE Cat. 4p y 5p	2.929.918	2.165	110	192	10,8	9,2	14,29	446,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXI 4p y 5p	2.914.203	1.995	140	210	9,2	9,6	15,63	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXI Quadra 4p y 5p	3.614.202	1.995	140	202	9,2	10,6	16,52	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 Baccara	3.231.013	1.995	120	200	9,7	9,2	14,39	446,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2L Turbo Quadra	3.646.013	1.995	175	227	7,4	11,2	16,56	451,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2LT Quadra	4.426.013	1.995	175	227	7,9	11,2	16,56	451,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 GTD 4p y 5p	2.372.200	2.068	74	166	12,5	6,8	9,20	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R-21 TD 4 y 5p	2.599.919	2.068	88	178	11,8	8,5	10,36	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R-21 TDX 4p y 5p	2.849.919	2.068	88	178	11,8	8,5	10,36	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R-21 Nevada GTS	2.451.069	1.721	92	169	11,2	8,3	12,92	464,4	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 Nevada TXE	2.824.919	1.995	120	189	10,5	9,5	15,86	464,4	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R-21 Nevada GTD	2.672.200	2.068	67	155	12,9	8,7	10,49	464,4	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R-21 Nevada TD	2.874.919	2.068	88	172	12,2	8,5	10,36	464,4	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R-21 Nevada TDX	3.099.919	2.068	88	172	12,1	8,0	10,02	464,4	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TX	3.209.919	1.995	120	194	10,7	9,2	16,01	471,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R-25 TXI	3.911.013	1.995	140	207	9,5	9,8	16,71	471,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TXI Aut.	3.911.013	1.995	140	207	9,5	10,3	17,16	471,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i	4.504.202	2.849	153	208	9,3	11,8	18,36	471,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i Baccara	5.509.207	2.849	153	208	9,3	11,8	18,36	471,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i T Baccara	6.754.203	2.458	205	233	7,4	12,0	18,53	471,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TD	3.534.919	2.068	85	175	13,1	7,9	11,45	471,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Alpine V6 Turbo	8.519.203	2.975	250	265	5,8	11,9	18,44	441,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RN 2.2i	2.999.918	2.165	110	175	12,9	10,3	15,48	442,9	200.000	Serie	Serie	Serie	Serie	250.000	-
Espace RT 2.2i	3.529.918	2.165	110	175	12,9	10,3	15,48	442,9	200.000	Serie	Serie	Serie	Serie	250.000	-
Espace RT 2.2i Quadra	4.099.919	2.165	110	170	13,9	11,0	16,08	442,9	200.000	Serie	Serie	Serie	Serie	250.000	-
Espace RXE 2.8 V6i	4.674.202	2.849	153	195	10,3	13,0	19,39	442,9	200.000	Serie	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
Espace RN 2.1 TD	3.374.919	2.068	88	160	15,0	8,5	10,56	442,9	200.000	Serie	Serie	Serie	Serie	250.000	-
Espace RT 2.1 TD	3.904.919	2.068	88	160	15,0	8,5	10,56	442,9	200.000	Serie	Serie	Serie	Serie	250.000	-
Jeep Cherokee Chief	3.684.813	3.960	189	180	10,0	15,5	21,32	428,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Jeep Cherokee	4.851.014	3.988	178	170	10,2	14,2	20,20	428,8	Serie	29.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Jeep Wrangler	2.053.571	2.461	105	145	13,6	14,3	19,09	381,3	-	45.000	-	-	-	-	-

NOTA: Opcion 1: forma un pack completo: 190.000 plas.

ROLLS ROYCE/BENTLEY

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

ROVER

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

SAAB

900 3p.	2.841.669	1.985	118	175	11,5	9,6	15,24	469,0	-	63.000	-	-	-	-	-
900 4p.	2.941.669	1.985	118	175	11,5	9,6	15,24	469,0	-	63.000	-	-	-	-	-
900 5p.	3.071.668	1.985	118	175	11,5	9,6	15,24	469,0	-	63.000	-	-	-	-	-
900 i 3p.	3.742.763	1.985	145	195	10,6	10,9	17,58	469,0	-	63.000	Serie	Serie	Serie	-	-
900 i 5p.	4.342.763	1.985	175	210	8,7	9,3	16,17	469,0	-	63.000	Serie	Serie	Serie	-	-
900 i Cabrio	5.142.763	1.985	118	173	11,5	9,8	16,61	469,0	165.000	63.000	Serie	Serie	Serie	-	142.000
900 i Cabrio T	6.022.763	1.985	175	207	9,7	9,3	16,17	469,0	-	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 i	3.722.764	1.985	135	190	10,9	9,6	16,44	469,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	249.000	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
9000 i 2.3	3.841.014	2.290	150	201	10,5	8,9	15,82	469,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	249.000	-
9000 i Turbo	4.770.123	1.985	175	221	8,9	10,3	17,05	469,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	-	-
9000 i Turbo 2.3	4.970.123	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	-	-
9000 Turbo S 2.3	6.180.124	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
9000 i Airflow 2.3	6.330.124	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Saab CDI	3.842.763	1.985	135	190	10,9	9,6	16,44	469,2	165.00	85.000	Serie	Serie	Serie	249.000	Serie
Saab CDI 2.3	3.950.123	2.290	150	201	10,5	8,9	15,82	469,2	165.00	85.000	Serie	Serie	Serie	249.000	Serie
Saab CDI Turbo	4.890.123	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,2	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Saab CDI Turbo 2.3	5.090.123	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,2	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Saab CDI T Line 2.3	7.020.134	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,2	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
SUZUKI															
Swift GTI	1.873.787	1.298	101	180	10,0	7,2	12,72	371,0	175.000	-	-	Serie	-	-	Serie
Swift 1.3 GL	1.366.068	1.298	67	162	14,2	5,6	10,15	371,0	-	12.000	-	-	-	-	-
Swift Sedan 1.6 GLX	1.693.787	1.590	91	171	10,6	6,9	11,53	407,0	175.000	12.000	-	Serie	Serie	-	-
Swift Sedan 1.6 4x4	1.893.787	1.590	91	171	11,0	6,9	11,53	407,0	175.000	12.000	-	Serie	Serie	Serie	-
Samurai Mil Techo Lona	1.276.429	970	45	119	21,8	10,0	14,82	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mil Techo Duro	1.345.869	970	45	118	21,8	10,0	14,82	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mil Techo Met.	1.308.029	970	45	118	21,8	10,0	14,82	344,0	-	-	-	-	-	-	-
S J 413 Techo Lona	1.515.236	1.325	63	123	19,5	9,3	13,81	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 Techo Duro	1.585.606	1.325	63	123	19,5	9,3	13,81	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 Techo Met.	1.552.151	1.325	63	123	19,5	9,3	13,81	401,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 TL Long Body	1.437.723	1.325	63	123	19,5	9,3	13,81	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 TD Long Body	1.525.771	1.325	63	123	19,5	9,3	13,81	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
Vitara TL Estandard	1.727.754	1.590	75	145	17,6	9,7	14,17	362,0	175.000	20.189	-	-	-	-	-
Vitara TL Lujo	1.855.664	1.590	75	145	17,6	9,7	14,17	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie	-	-
Vitara TM Estandard	1.731.826	1.590	75	145	17,6	9,7	14,17	362,0	175.000	20.189	-	-	-	-	-
Vitara TM Lujo	1.859.732	1.590	75	145	17,6	9,7	14,17	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie	-	-
Vitara TD Lujo Power Pack	2.037.514	1.590	75	145	17,6	9,7	14,17	362,0	175.000	20.189	Serie	Serie	Serie	-	-

NOTA: Opción 1: Power Pack: Elevallunas eléctricos, cierre centralizado, retrovisores eléctricos: 100.000 ptas.

TOYOTA															
Corolla 1.6 Liftback	2.151.158	1.587	95	171	10,9	8,0	12,50	421,0	-	34.580	Serie	Serie	Serie	-	-
MR/2	4.266.802	1.587	124	200	9,5	8,3	14,17	436,0	Serie	39.934	Serie	Serie	Serie	Serie	-
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	-
Celica 2.0i 16V	4.186.614	1.988	160	210	8,4	9,8	15,49	436,0	Serie	44.027	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Supra 3.0i	6.512.898	2.954	203	220	8,2	11,7	18,51	462,0	Serie	70.785	Serie	Serie	Serie	Serie	-
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	-
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 DTI Corto	2.483.679	2.498	110	140	21,5	13,6	13,82	413,0	226.240	31.920	-	-	-	-	75.040
100 DAS Corto	2.125.279	2.498	76	121	24,9	12,5	13,08	413,0	226.240	31.920	-	-	-	-	75.040
121 DA Largo	2.367.199	2.498	76	121	24,9	12,5	13,08	485,7	226.240	31.920	-	-	-	-	75.040
121 DTI Largo	2.607.999	2.498	110	140	21,5	13,6	13,82	485,7	226.240	31.920	-	-	-	-	75.040

VOLKSWAGEN															
Polo Fox 1.05 4V	1.104.689	1.043	45	145	20,5	7,1	10,82	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Fox 1.05 5V	1.175.820	1.043	45	145	20,3	7,1	11,50	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Fox D 1.4 5V	1.455.820	1.395	50	142	19,5	5,8	8,14	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo CL 1.05 5V	1.209.689	1.043	45	145	20,3	7,1	11,11	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo CL 1.3 5V	1.326.068	1.272	55	155	15,5	8,4	12,34	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox 1.05 4V	1.114.689	1.043	45	145	20,5	7,1	10,82	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox 1.05 5V	1.179.689	1.043	45	145	20,3	7,1	10,82	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox D 1.4 5V	1.459.689	1.395	50	141	19,5	5,8	7,83	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé CL 1.05 5V	1.219.689	1.043	45	145	20,3	7,1	10,82	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé CL 1.3 5V	1.336.069	1.272	55	155	15,5	7,4	11,44	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT 55 5V	1.341.070	1.272	55	155	15,5	7,4	11,73	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT Injection	1.472.399	1.272	80	175	12,1	7,7	12,17	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé G-40	1.727.399	1.272	116	196	8,6	7,7	12,17	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Classic C 1.3 5V	1.271.069	1.272	55	155	15,5	7,4	11,73	397,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Classic CL 1.3 5V	1.471.069	1.272	55	155	15,5	7,4	11,73	397,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Classic CD 1.4 5V	1.424.688	1.395	50	141	19,5	5,8	7,83	397,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Golf 3p. Stream	1.531.069	1.272	55	155	16,5	7,4	11,73	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter 75 3p.	1.717.068	1.595	75	167	14,1	7,5	11,29	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter 90 3p.	1.830.919	1.781	90	174	11,7	8,8	14,09	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf CL 90 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	8,55	399,0	259.398	32.538	42.000	42.000	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 5p.	2.075.070	1.588	70	170	14,5	6,7	8,72	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	Serie	139.850	-
Golf GTD 5p.	2.367.919	1.588	80	173	13,2	6,9	9,28	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf GL Cabrio	2.217.069	1.595	75	167	14,0	8,0	13,24	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Cabrio Quartett	2.545.919	1.781	112	189	10,3	8,8	14,36	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	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	-

Guía

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

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

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

Esta lista de coches usados se actualiza trimestralmente.

Precios coches usados

ALFA ROMEO

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Alfasud	—	—	—	—	—	290	240	—
Alfasud T.I.	—	—	—	—	380	310	260	—
Alfa 33 SL	—	—	—	—	590	520	450	—
Alfa 33 QD	—	—	—	—	630	550	460	—
Alfa 33 QV	—	—	—	—	620	530	450	—
Alfa 33 1.3 S	1000	850	770	700	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 4x4	1200	1000	920	830	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 T.I.	1070	900	820	660	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	—	—	—	—	—	—	260	—
Sprint 1.5	930	870	810	660	530	440	400	—
Sprint 1.7 QV	1040	930	840	—	—	—	—	—
GTV 2.0	—	—	1060	880	700	620	500	420
GTV 2.5	—	—	1340	1100	890	750	600	510
Alfetta Q.V.	—	—	—	—	—	320	260	180
Alfetta TD	—	—	—	—	—	400	320	260
Giuletta 1.8	—	—	—	—	—	300	250	220
Giuletta 2.0	—	—	—	—	—	340	280	250
Spider 2.0	—	—	1370	1100	860	680	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	—	—	—	—	760	660	540	460
80 GTE	—	—	—	—	810	680	620	—
80 Quattro	—	—	—	—	1360	1170	1050	—
80 CD TD	—	—	—	—	710	600	500	430
80 Special	1650	1490	—	—	—	—	—	—

BMW

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
80 1.8 E	1750	1580	—	—	—	—	—	—
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	—	—	—	—
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	—	—	—	—
90 2.0 Front	2670	2400	—	—	—	—	—	—
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	—	—	—	—
100 CC	—	—	—	1030	790	680	570	470
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160	980	610	460
100CD Avant	2330	2220	2010	1720	1300	1110	1000	—
100 CC Diesel	1520	1420	1280	1090	840	680	580	440
100 CD Turbo Diesel	1790	1510	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	3560	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	1230	1040	830	700

BMW

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
315	—	—	—	—	—	640	570	—
316 3.0i	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
323i 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	—	—	—	—	1660	1400	1220	1080
730i	4370	3990	3510	3130	—	—	—	—
735i	—	—	—	—	2450	2040	1680	1420
735i (nuevo)	5410	5030	4560	4180	—	—	—	—
745i	—	—	—	—	2560	2180	1800	1520
750i	7360	6650	6170	—	—	—	—	—
628 CSi	—	—	—	—	1890	1570	1290	950
635 CSi	4990	4420	3990	3610	3090	2560	2090	1760
M 835i	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 4 p	—	—	—	290	230	190	140	100
LNA	—	—	—	—	160	130	110	90
LNA 11 E y RE	—	—	—	—	200	150	130	110
AX 11 RE	710	610	520	—	—	—	—	—
AX 11 RE 5 p	750	640	—	—	—	—	—	—
AX TRE	760	650	580	490	—	—	—	—
AX TRE 5 p	800	680	580	—	—	—	—	—
AX 14 TRS	820	700	630	540	—	—	—	—
AX 14 TRS 5 p	860	740	630	—	—	—	—	—
AX 14 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 11 E	—	—	—	370	270	210	190	150
Visa 11 RE	—	—	—	390	300	220	200	170
Visa Challenger	—	—	—	430	310	260	—	—
Visa 14 TRS y Stylo	—	—	—	500	380	320	—	—
Visa GTI	—	—	850	730	580	490	—	—
Visa 17 D y Challenger	—	580	470	340	290	—	—	—
Visa 17 RD y Stylo	—	—	620	500	360	310	—	—
GSA 1300 Special y Club	—	—	—	—	—	190	140	100
GSA Palas	—	—	—	—	—	210	170	120
GSA Break Special	—	—	—	—	—	180	120	80
GSA X1	—	—	—	—	290	250	190	170
GSA X3	—	—	—	—	—	230	200	150
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	960	830	590	480	360	300
BX 16 TGS	1210	1030	—	—	—	—	—	—
BX 19 TRSGT y Athena	1330	1120	1020	870	740	—	—	—
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	—	—	—	—
BX 19 GTI 16 V	1920	1620	1380	—	—	—	—	—
BX 19 TRS Break	1490	1260	1140	970	820	—	—	—
BX D	1110	950	850	720	530	—	—	—
BX 19 TRD	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

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
280 CE	—	—	—	—	1790	1540	1230	—
280 TE	—	—	—	—	—	—	1670	1400
300 E	4420	3830	3360	2950	2650	2360	—	—
300 E 4 Matic	5590	4840	4250	3720	3350	—	—	—
300 CE	5290	4580	4020	3520	—	—	—	—
300 TE	4870	4220	3700	3240	2920	—	—	—
260 SE	4400	3770	3140	2630	2510	2200	1890	1570
280 S	—	—	—	—	—	—	1450	1150
280 SE	—	—	—	—	—	1900	1650	1400
280 SEL	—	—	—	—	—	—	2080	1800
300 SE	4720	4040	3370	3030	2700	—	—	—
300 SEL	5080	4350	3630	3260	2900	—	—	—
380 SE	—	—	—	—	—	2400	2050	1710
380 SEL	—	—	—	—	—	—	2550	2250
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
420 SL	—	—	—	—	—	6400	5500	4680
420 SEC	7680	6570	5470	4930	4380	—	—	—
500 SL	—	—	—	—	—	7050	6080	4600
500 SEC	8120	6960	5800	5220	4640	4060	3480	2900
560 SE	9140	7830	—	—	—	—	—	—
560 SEC	10580	9070	—	—	—	—	—	—

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 Berlina L.S. 1.2 3p	—	—	—	—	—	300	240	190
Corsa GL 1.2 3p	840	720	650	550	—	—	—	—
Corsa GL 1.2 4p	890	760	690	590	—	—	—	—
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	—	—	—	—
Corsa TR 1.3 2p	—	—	—	—	—	270	220	180
Corsa B-Luxus LS 1.3 3p	—	—	—	—	390	310	250	200
Corsa GL 1.3 3p	870	750	670	570	—	—	—	—
Corsa GL 1.3 4p	920	790	710	600	—	—	—	—
Corsa GL 1.3 5p	900	770	690	590	—	—	—	—
Corsa SR y GT 1.3	880	760	680	570	430	370	290	250
Corsa Swing 1.5 D 3p	750	640	580	490	—	—	—	—
Corsa Swing 1.5 TD 3p	820	700	600	—	—	—	—	—
Corsa Swing 1.5 D 4p	800	680	620	530	—	—	—	—
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	1060	—	—	—	—	—	—
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 1.8 i 4p	1320	1130	1020	910	740	—	—	—
Kadett GSI 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840	—	—	—
Kadett LS 1.5 TD 4p	1100	930	840	710	—	—	—	—
Kadett LS 1.7 D 4p	990	840	—	—	—	—	—	—
Kadett LS 1.5 TD 5p	1090	920	830	740	—	—	—	—
Kadett City 1.7 D 5p	940	800	—	—	—	—	—	—
Kadett LS 1.7 D 5p	960	820	—	—	—	—	—	—
Kadett 1.6 D	—	—	840	720	580	—	—	—
Kadett Caravan LS 1.6 S	1200	1030	920	820	—	—	—	—
Kadett Caravan LS 1.5 TD	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	—	—	—	—	580	500	—	—
Ascona GLS 2.0 i 4p	—	—	880	750	—	—	—	—
Ascona GLS 2.0 i 5p	—	—	910	770	—	—	—	—
Ascona GT 2.0 i 2p	—	—	830	700	—	—	—	—
Ascona GT 2.0 i 5p	—	—	880	750	—	—	—	—
Ascona D Berlina	—	—	—	—	440	360	310	250
Ascona LS 1.6 D	—	—	810	690	—	—	—	—
Manta Coupé GT/E	—	—	—	—	—	410	340	—
Manta Coupé 200	—	—	1050	860	670	570	480	—
Rekord Berlina 2.0 E	—	—	—	—	—	430	310	260
Rekord CD 2.2 i	—	—	—	—	650	550	—	—
Rekord Berlina D	—	—	—	—	—	440	340	230
Rekord CD 2.3 D Turbo	—	—	—	—	660	580	—	—
Vectra GL 1.6 S 4p	1270	1070	—	—	—	—	—	—
Vectra GL 1.7 D 4p	1260	1070	—	—	—	—	—	—
Vectra GL 4x4 2.0 i 4p	1980	1680	—	—	—	—	—	—
Vectra GLS 2.0 i 4p	1510	1280	—	—	—	—	—	—
Vectra CD 2.0 i 4p	1720	1460	—	—	—	—	—	—
Vectra GT 2.0 i 4p	1860	1400	—	—	—	—	—	—
Vectra 2000 2.0 i 4p	2200	1860	—	—	—	—	—	—
Vectra GL 1.6 S 5p	1320	1120	—	—	—	—	—	—
Vectra GL 1.7 D 5p	1310	1110	—	—	—	—	—	—
Vectra GLS 2.0 i 5p	1570	1330	—	—	—	—	—	—
Vectra CD 2.0 i 5p	1780	1500	—	—	—	—	—	—
Vectra GT 2.0 i 5p	1710	1450	—	—	—	—	—	—
Omega GL 2.0 i	1530	1290	1180	1000	—	—	—	—
Omega GL 2.3 TD	1580	1350	1210	1030	—	—	—	—
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 3.0 i	2470	2090	1930	1640	—	—	—	—
Omega Diamond	1820	1550	—	—	—	—	—	—
Omega Caravan GL 2.0 i	1590	1350	1150	—	—	—	—	—
Omega Caravan GL 2.3 TD	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	—	—	—	—

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	1060	950	810	—	—	—	—
309 GTX	1290	1100	—	—	—	—	—	—
309 GTI	1370	1230	1110	940	—	—	—	—
309 GLD	980	830	740	630	—	—	—	—
309 SRD	1100	930	840	710	—	—	—	—
405 GL	1280	1150	980	—	—	—	—	—
405 GR	1410	1260	1070	—	—	—	—	—
405 GR 4x4	1740	1480	—	—	—	—	—	—
405 SRI	1590	1430	1210	—	—	—	—	—
405 SRI Autom.	1580	1340	—	—	—	—	—	—
405 Mi 16	2200	1910	1620	—	—	—	—	—
405 GLD	1240	1050	—	—	—	—	—	—
405 GRD DT	1420	1210	—	—	—	—	—	—
405 SR DT	1600	1360	—	—	—	—	—	—
405 GR Break	1460	1240	—	—	—	—	—	—
405 GR DT Break	1500	1270	—	—	—	—	—	—
504 Familiar	—	—	—	—	—	270	190	—
504 Familiar Diesel	—	—	—	—	—	—	310	260
505 GL	—	590	440	310	250	210	180	—

MODELO	90	89	88</
--------	----	----	------

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Montego GTI 2.0	1350	1200	—	—	—	—	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1350	1200	1000	900	—	—	—	—
Montego DSL Turbo	1250	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	—	—	—	—	290	250	—	—
Marbella L y Playa	—	—	450	380	—	—	—	—
Marbella Special y Junior	590	470	400	—	—	—	—	—
Marbella XL y GL	630	540	460	—	—	—	—	—
Marbella GLX	660	570	480	—	—	—	—	—
127 Fura L	—	—	—	—	—	140	130	—
127 Fura CL	—	—	—	—	—	190	170	—
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	—	—	—	—	—	360	310	—
Ronda CLXP 1.5	—	—	—	—	—	380	320	—
Ronda LD	—	—	—	—	—	280	220	—
Ronda GLD	—	—	—	—	—	230	240	—
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	630	530	490	420	360	—	—	—
Ibiza GL y XL 1.2 3p	790	670	610	510	330	280	—	—
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	660	580	400	340	—	—
Ibiza Del Sol	—	—	610	510	410	—	—	—
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	760	640	540	—	—	—	—	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390	330	—	—
Ibiza GL y Crono 1.5 3p	—	—	620	530	420	—	—	—
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440	370	—	—
Ibiza SXI 1.5 3p	1020	860	730	—	—	—	—	—
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	680	580	520	440	350	—	—	—
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	750	630	570	480	—	—	—	—
Ibiza L 1.2 5p	—	—	620	530	—	—	—	—
Ibiza GL 1.2 5p	840	710	650	550	—	—	—	—
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	—	—	—	—
Ibiza GL y XL 1.5 5p	800	680	620	530	—	—	—	—
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	—	—	—	—
Ibiza Inyección 5p	1040	880	—	—	—	—	—	—
Ibiza Disc. Spc. y Jun D5p	700	590	530	440	320	270	—	—
Ibiza GLD y XLD 3p	780	670	600	500	370	310	—	—
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	750	640	570	480	—	—	—	—
Malaga L 1.5	—	—	580	480	360	310	—	—
Malaga Touring 1.5	790	670	—	—	—	—	—	—
Malaga GL y Brisa 1.5	—	—	610	490	390	330	—	—
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410	350	—	—
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470	400	—	—
Malaga Touring D	790	670	—	—	—	—	—	—
Malaga LD	—	—	570	430	330	280	—	—
Malaga GLD	—	—	600	470	370	310	—	—
Malaga GL XD	820	700	—	—	—	—	—	—
131 Supersport 1600	—	—	—	—	—	140	120	—
131 Supersport 2000	—	—	—	—	—	170	140	—
131 Diplomatic	—	—	—	—	—	200	180	—
131 Panorama Super 1600	—	—	—	—	—	150	130	—
131 Diesel	—	—	—	—	—	80	60	—
131 Mirafiori 2500 D	—	—	—	—	—	120	100	—
131 Supersport 2500D	—	—	—	—	—	140	110	—
131 Panorama Super 2500D	—	—	—	—	—	140	110	—

TALBOT

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Samira LE	—	—	—	—	—	160	140	—
Samira 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	190
Horizon GT	—	—	—	—	500	390	320	270
Horizon LD	—	—	—	—	—	270	200	170
Horizon GLD	—	—	—	—	440	370	310	220
Horizon EXD	—	—	—	—	510	400	330	240
Horizon GTD Aut.	—	—	—	—	510	400	330	240
150 LS y GL	—	—	—	—	—	140	100	—
150 GT	—	—	—	—	—	150	110	—
GT 5 v GT2	—	—	—	—	—	150	110	—
150 SX y Aut.	—	—	—	—	—	—	130	—
Solara LS	—	—	—	—	—	220	180	140
Solara GL	—	—	—	—	—	240	200	160
Solara GLS	—	—	—	—	—	260	200	170
Solara SX	—	—	—	—	—	300	210	170
Solara Escorial Aut.	—	—	—	—	490	400	340	—
Solara Escorial D	—	—	—	—	580	480	410	—

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	190	—
Polo C Oxford	—	—	—	—	280	230	200	—
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	580	420	340	—	—	—
Polo 55 C y Fox 1.3	800	680	620	460	360	290	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	690	—	—	—	—	—
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 GLI	1520	1300	1170	990	800	640	510	420
Golf Cabrio Quattro	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	510	420	360	310	—
Passat 2.0 GLS	—	—	810	690	—	—	—	—
Passat 1.6 CLD	—	—	—	500	420	340	290	—
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	670	570	—	—	—	—
Passat Variant 1.6 D	—	—	—	—	370	310	—	—
Passat Variant 1.6 GL TD	—	—	—	—	500	420	360	—
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	—	—	—	—	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	—	—	—	—	—
Santana LX 1.8	—	—	—	570	480	400	300	—
Santana GX 5	—	—	—	850	660	550	410	—
Santana GX GTD	—	—	—	—	630	480	400	300
Scirocco GT	1250	1070	960	810	660	500	420	—
Scirocco GTX	1450	1230	1100	940	750	680	—	—
Scirocco GT 16V	1430	1220	1040	—	—	—	—	—

VOLVO

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
244 GL.....	1540	1320	1150	970	770	620	440	310
244 GLE.....	—	—	—	—	—	—	540	430
244 Turbo.....	—	—	—	—	—	—	810	690
244 GLT.....	1950	1650	1500	1350	—	—	—	—
244 GLD.....	1370	1200	1070	810	650	470	330	280
245 GL.....	1400	1230	1110	850	680	500	370	310
245 GLD.....	1490	1280	1150	890	720	540	400	340
264 GLE.....	—	—	—	—	—	—	550	400
265.....	—	—	—	—	—	—	460	—
343 DL y GL.....	—	—	—	—	—	—	—	290
343/345 GLS.....	—	—	—	—	—	—	460	350
340 DL.....	—	—	900	770	640	560	—	—
340 GL.....	1280	1090	990	840	760	690	—	—
340 Plus.....	1370	1190	—	—	—	—	—	—
340 GLD.....	—	—	1040	880	770	—	—	—
360 GLS.....	—	—	—	—	—	750	690	—
360 GLE.....	1560	1420	1230	1080	850	720	610	—
360 GLT.....	1520	1370	1180	1030	850	760	650	—
440 GL.....	1470	—	—	—	—	—	—	—
440 GLT/GL.....	1750	1470	—	—	—	—	—	—
440 Turbo.....	1940	1680	—	—	—	—	—	—
440 CL.....	1800	—	—	—	—	—	—	—
460 GLE.....	1950	1770	—	—	—	—	—	—
460 Turbo.....	2150	1970	—	—	—	—	—	—
480 ES.....	2180	1850	1670	1510	—	—	—	—
480 ES Turbo.....	2470	2100	1970	—	—	—	—	—
740 GL.....	1570	1440	1230	1020	820	620	—	—
740 Master y 2.0.....	2100	—	—	—	—	—	—	—
740 GLE.....	1890	1710	1490	1230	980	740	630	—
740 GLI.....	—	1570	1320	—	—	—	—	—
740 GLD.....	1620	1440	1230	1060	850	640	—	—
740 Turbo Diésel.....	1980	1890	1490	1280	1020	770	—	—
740 Turbo Intercooler.....	2120	1940	1620	1360	1090	820	—	—
740 Master.....	2050	—	—	—	—	—	—	—
745 GLE.....	1890	1710	1450	1230	980	—	—	—
745 Turbo Diésel.....	2300	2070	1710	1490	1190	—	—	—
745 Turbo Intercooler.....	2300	2070	1710	1450	1190	—	—	—
760 GLE.....	2890	2610	2180	1880	1490	1120	780	—
760 Turbo Diésel.....	3020	2700	2310	1980	1570	1180	830	—
760 Turbo Intercooler.....	3150	2840	2390	2050	1620	1210	850	—
780.....	4015	4050	3440	2920	—	—	—	—

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

Mercedes 190 2.3 16 V, Full Equip, 87 3.300.000
Mercedes 260, Full Equip, 88 3.300.000
Toyota Supra 3.0, Targa, Full Equip, 88 3.700.000
Citroën CX TRD, 86 1.325.000
Nissan Primera (ocasión) a estrenar 3.350.000
Mercedes 350 SL, 2 capotas, A/B, etc. 2.400.000
Lancia Thema TDS, A.A., D/A, etc. 1.225.000

Abrimos oficinas y domingos mañanas

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

PORSCHE 944 Turbo Targa, interior cuero, asientos, techo corredizo, Full Equip, pocos kilómetros Prototipo Fiat.

TOYOTA Supra 3.000i, año 1988, blanco, 69.000 km., antirrobo, dirección asistida y radiocasete de serie, ruedas nuevas, óptimo estado. 3.250.000 ptas. Tel. (93) 310 52 32. Sr. Paolo.

VENDO Golf GTi 16V, blanco, garaje, suspensión, frenos, todos los extras, Devil Avon Ronal. 1.600.000 ptas. Yoseba, año 89.

DIR. TECNICA. Nissan Patrol Turbo Diesel. Listo para correr. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. Cherokee Gris Limited Full Equip. 3.700.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. BMW 530i Full Equip, climatizador, ABS, cuero, techo, equipo música, instalación teléfono, asientos eléctricos. 4.500.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. Cherokee Blanco Limited, cuero, aire acondicionado. 3.600.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. Wrangler 2.5 cc. Laredo gris, dos capotas de lona y dura. 2.400.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. Wrangler 2.5 cc. Laredo, negro, elevalunas eléctricos, cabrestante, 7.000 km. M-LW. 2.300.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. BMW Z1, M-KW, rojo impecable, 9.000 km. 6.000.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. Toyota Celica, blanco, 2.6 inyección, 16V, M-0175, HW. Techo eléctrico, Compact disc. 2.200.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. Toyota Supra 3.0 Full Equip, cuero, ABS, climatizador, elevalunas eléctricos, alarma, 25.000 km. M-KV, año marzo 90. 4.200.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

F. TOME S.A. Volkswagen Polo, año 85, con garantía, por sólo 390.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita) (91) 747 78 28 (dir.).

F. TOME S.A. Peugeot 205 GT. 600.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita) (91) 747 78 28 (dir.).

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. Audi 100 CD, por sólo 850.000 pesetas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Opel Corsa, año 1989, con garantía de 1 año, por sólo 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita) (91) 747 78 28 (dir.).

F. TOME S.A. Oportunidad, Audi 100 CD, por sólo 850.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita) (91) 747 78 28 (dir.).

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

F. TOME S.A. Citroën AX 14 T2S, año 87, garantía 12 meses. 625.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita) (91) 747 78 28 (dir.).

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

DIR. TECNICA. Patrol G.C. Gasolina, corto, 40.000 km. M-HW. Ruedas grandes Michelin con llantas grandes, faros, radio, protector laterales, bola, marrón. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. Range Rover Azul metalizado, año y medio. Todos los extras (aire acondicionado, elevalunas, llantas). 3.000.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

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

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

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.

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

DESPUES DE ESTO TODO LO DEMAS SOBRA

AMPLIFICADORES DE LA SERIE M DE JBL

Para aquellos que buscan la perfección, JBL ofrece la serie M de amplificadores. La serie M de amplificadores incorpora una fuente de alimentación con un circuito regulador de voltaje digital. La fuente de alimentación emplea componentes de alta calidad, especialmente diseñados con líneas LC y un transformador de corriente toroidal con un núcleo interior de aire. Tiene incorporado un circuito de ecualización Music Contour (mano reg.) que ayuda a compensar la acústica del automóvil. Los circuitos

de salida individuales mejoran la respuesta transitoria y reducen las distorsiones audibles. Los amplificadores de la serie M incorporan un circuito de protección, una señal aislada, fuente de alimentación con toma de tierra y un sistema de montaje MCA por plantilla.

M1: 47.800 (+ IVA)
M2: 55.900 (+ IVA)
M3: 73.725 (+ IVA)



radio
automovil s.a. Conda de Aranda, 14 Telf.: 41 13 15/86 y 431 54 74. Fax: 577 58 14, 28011 Madrid
Meléndez Valdés, 28. Telf.: 41 41 04/50 y 446 46 33, 28015 Madrid

Distribuidor oficial de



TREMA OSNUR, S.A.

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

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

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



AMPLIO STOCK

¡GARANTIA SI!

AUDI 90, blanco, 1988, magnífico, a.a., ABS, pro-
conten, alarma, Pioneer
Sport Rebajada, siempre
en garaje. 2.400.000 pe-
setas. Particular tel.
739 21 00.

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

SEAT 850 Spider 3 para
elegir, rojo, blanco y azul,
con techo duro y capota
blanda, ITV perfectos. Tel.
(93) 434 08 79. Noches.
OPEL Kadett 1.6 GL 5P
M-JU. Aire acondiciona-
do. Facilidades. Garantía
12 meses. Precio intere-
sante. Teléfonos
255 86 21/22.

BMW 635 CSI. Impeca-
ble 1987. M-HM. Todos
extras. Estrenado en Espa-
ña. C/ Azcona, 62.
IBIZA 1.5 GL. Bien cuida-
do. M.H. 590.000 ptas.
ALFA Sprint 1.7 aire, 1.5
llantas, etc. Perfecto esta-
do 1988. Garantía.
1.000.000 ptas. C/ Az-
cona, 62. Tel. 255 86 21.

ATENCION: sección náu-
tica de C.A.N.S.A. C/ Az-
cona, 62. Cambiamos: co-
che barco, moto barco,
etc. Ofertas lanzamientos
mes de julio y agosto. Tel.
255 86 21.
KADETT GSi MHC, extras.
1.300.000 ptas. Tel.
574 78 04.

LANCIA Y 10 Turbo.
Llantas, metalizado.
650.000 ptas.
PARTICULAR Jeep Che-
rookee LTD, 89. 3 millones.
Tel. 577 18 63.
VOLKSWAGEN Escara-
bajo «Rosa» 1979, super-
divertido, sólo 400.000
ptas. Buen estado. Azco-
na, 62.



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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



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

BERTONE Descapotable
modelo único, ITV pasa-
da. Matrícula B-LD. Tel.
(93) 664 15 92.

RENAULT 25 VGi Baccara
2-AF, Full-Equip, 35.000
km. 3.700.000 ptas.
negociables. Color
Burdeos, tapicería de piel
ocre. Tels. (976)
22 74 33 / 27 22 47.

VW Escarabajos, varios
modelos. Todos revisa-
dos, preciosos, diferentes
colores y tapicería. Desde
500.000 ptas. Garantiza-
dos. C/ Azcona, 62. Tels.
255 86 21/22.

PORSCHE 944-S, año
1987, rojo, 60.000 km.
Parecido Turbo, extras.
Tel. (968) 13 53 88.

¡ANUNCIESE
HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVÍENOS este cupón debidamente
cumplimentado. Escriba el texto a má-
quina o en mayúsculas. El precio por pa-
labra 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 ma-
yor tamaño llame al teléfono (91)
268 00 69.

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

CADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFOR-
ME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUN-
CIOS 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 vehículos con la mejor garantía del mercado. El mayor y el mejor surtido de coches en Madrid.

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS. 63

TEL.: 248 62 60, 248 58 60

Y 241 90 31, MADRID

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Ibiza 1.5 GLX	88	27.000	585.000	Citroën AX 14 TRD	89	21.000	925.000
Seat Ibiza 1.2 Special	87	37.000	780.000	Citroën BX 19 TRD A.A. DA	89	32.000	1.675.000
Fiat Uno Turbo IE	89	30.000	725.000	Citroën BX GTI A.A. DA LL ABS	89	36.000	1.675.000
Lancia Delta Integrale A.A.	90	15.000	1.250.000	Citroën CX 25 TRD Turbo 3F	87	43.000	1.975.000
Renault 5 GTX	90	10.000	2.950.000	Ford Fiesta 1.1 CLX 5p	89	17.000	925.000
Renault 5 GT Turbo	88	32.000	875.000	Ford Fiesta 1.4 CLX	89	21.000	990.000
Renault 5 GT Turbo	88	21.000	1.075.000	Ford Fiesta 1.6 S	91	1.000	1.325.000
Renault 19 TSE A.A.	86	40.000	825.000	Ford Fiesta 1.8 D CLX 5p	89	21.000	990.000
Renault 19 TSE A.A.	89	23.000	1.100.000	Ford Fiesta XR2	85	50.000	890.000
Renault 19 TSE A.A.	90	14.000	1.390.000	Ford Escort 1.6 Mark II	90	20.000	1.150.000
Renault 19 TSE A.A.	90	17.000	1.375.000	Ford Escort 1.6 GT 2p	90	18.000	1.175.000
Renault 21 TSE A.A.	87	40.000	1.375.000	Ford Escort 1.6 5p A.A.	90	13.000	1.325.000
Renault 21 TSE A.A. 5p	90	17.000	1.625.000	Ford Escort 1.6	89	21.000	400.000
Renault 21 TSE A.A.	87	35.000	1.175.000	Ford Escort 1.8 2p	90	19.000	1.275.000
Renault 21 TSE A.A.	89	23.000	1.675.000	Ford Escort 1.8 Ghia	90	21.000	1.225.000
Renault 21 TSE Nevada	89	25.000	1.550.000	Ford Escort 1.8 D Van Isotermo	90	21.000	990.000
Renault 21 TSE Nevada A.A.	90	15.000	1.775.000	Ford Escort 1.8 Diesel	90	21.000	1.270.000
Renault 21 TSE Nevada A.A. 3 Fitas	87	38.000	1.550.000	Ford Escort XR3i A.A.	89	24.000	1.450.000
Opel Corsa City	89	19.000	675.000	Ford Escort XR3i	82	57.000	590.000
Opel Corsa 1.2 Jaca	89	12.000	825.000	Ford Escort Country 1.6 CL	89	19.000	1.100.000
Opel Corsa 1.2 S 5p	90	7.000	930.000	Ford Orion 1.6 D Turbo	89	27.000	1.330.000
Opel Corsa 1.3 GT	89	21.000	875.000	Ford Sierra 2.0i S F.E.	90	21.000	1.975.000
Opel Corsa 1.3 Cup	86	43.000	725.000	Ford Sierra 2.0i Ghia F.E.	90	25.000	2.150.000
Opel Kadett Top	88	38.000	1.150.000	Ford Sierra 2.0i Fam. A.A. DA	89	30.000	1.690.000
Opel Kadett 1.6 GLS	88	39.000	975.000	Ford Sierra Cosworth F.E.	89	27.000	2.660.000
Opel Vectra 2.0 CD A.A.	90	21.000	2.075.000	Ford Scorpio 2.0i GL	85	70.000	1.475.000

BMW 325i Cabrio negro metalizado, cuero beige, llantas de 3 piezas. Estéreo, cierre, suspensión M-TECH, alarma, lavafaros, ABS, pocos kilómetros, incluye libro de mantenimiento, como nuevo, matrícula Zaragoza. 3.600.000 ptas. Tel. (976) 53 61 17. Oficina: 21 52 61.

CAMBAMOS: coche barco, barco coche, coche moto, moto barco, etc., ofertas lanzamiento mes de junio y julio. Tel. 255 86 21 / 256 17 17.

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

BMW M-3 rojo, cuero, aire, techo, etc. Español. Impresionante estado. Aceptamos cambio. Precio convenir.

PEUGEOT 205 Cabrio a estrenar. 1.700.000 ptas. Facilidades. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

OPEL Corsa 13 GT, año 85, buen estado a toda prueba, 123.000 km., color negro. 500.000 ptas. **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.

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

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

PORSCHE 911 2.7 SC, gris metalizado, motor nuevo, perfecto estado. 3.250.000 ptas. Robriau-to. Orense, 30.

LAND ROVER Santana 2.500 DC, nuevo modelo, blanco, barras, alarma, luz de cortesía, radio, ruedas nuevas, focos anti-niebla, asientos traseros, dirección asistida, extras a toda prueba. Llamar comidas. Tel. 509 00 58. 1.500.000 pesetas.

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

- Alfa Romeo ES SZ 30, nuevo
- BMW 850 i, nuevo
- Ferrari 326 TS, nuevo
- Ferrari Testarossa, nuevo, ocasión
- Lamborghini Diablo, nuevo
- Mercedes 190 Evolución II, nuevo

- Mercedes 500 E, nuevo
- Mercedes 500 SL / 300 SL, 24V, nuevos
- Mercedes 600 SE, nuevos
- Porsche 964 Turbo, nuevo

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

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

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

PARTICULAR vende Toyota Supra, B1U, 3 años. Precio: 3.100.000 ptas. Tel. (93) 331 95 95. Sr. Viusá. Horas oficina.

CARAVANA, 4 plazas, 160.000. Tel. (93) 849 40 97.

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

LANCIA Thema V6, año 86. 549 57 88.

AX 1.4 TRS, año 87, azul met. Tel. 549 57 88.

BMW 628 CSI, año 83. 80.000 km. Tel. 649 64 71.

AUDI Avant 100 2.2 avant, año 88. 1.690.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

MERCEDES Benz 300 TE Full, año 87. 3.500.000 ptas. Tel. 541 89 81.

BMW 535i, año 88. 42.000 km. Tel. 549 57 88.

MERCEDES 300-E, 24 V, año 90. Tel. 549 64 71.

FORD Fiesta XR2, año 86. 750.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

DESCAPOTABLE BMW Z-1, año 90. Tel. 549 64 71.

VOLKSWAGEN Golf GTI 16 V, año 88. 1.500.000 ptas. Teléfono (91) 541 89 81.

VOLKSWAGEN Golf GTI A.A., techo, llantas, año 88. 1.550.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

FORD Escort RS Turbo, año 88. 1.450.000 ptas. Tel. 541 89 81.

RENAULT 18 GTD, año 82. 375.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

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

DITECNICA



CHRYSLER LE BARON CABRIO



CHEVROLET ASTRO



CORVETTE ZR-1 COUPE



JEEP WRANGLER

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



CHRYSLER VOYAGER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.

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

TALLERES:
C/ Huertas de Abajo, s/n.
Paracuellos (Madrid)
Tel.: (91) 658 11 97 Fax: (91) 658 13 60

HORARIO TIENDA
Lunes a Viernes - 9 a 21h.
Ininterrumpidamente
Sábados - Mañana

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. Mera Echavarría Campos
Martínez Peñacoba



**UNA OCASION
DE AMIGO.**

Estamos donde siempre.

Pº de la Castellana, 278. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40

Castellana Motor S. A.

ABIERTO SÁBADOS
Y DOMINGOS

VAROSA
motors



MITSUBISHI 3000 GTVR-4

**MITSUBISHI
MAZDA
TOYOTA
HONDA**

MITSUBISHI

- ECLIPSE 190 CV 2.0 TURBO 16V
- ECLIPSE 195 CV 2.0 TURBO 16V
- TRACCION A LAS CUATRO RUEDAS
- 3000 VR4 300 CV
- TRACCION A LAS CUATRO RUEDAS



Ctra. MORALEJA DE ENMEDIO KM. 4. HUMANES (MADRID)
TEL: 6 06 15 11 - FAX: 6 97 67 05

560 Sel absolutamente bien, muchos extras, convenir precio, verlo. C/ Azcona, 62.
BMW 735i, año 88, full equipo. Tel. 549 57 88.
PROCEDENTE de sorteo Peugeot 205 Cabrio a estrenar, 1.750.000 ptas., facilidades. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

CADILLAC Seville 4.8, año 90, automático, cuero, todos extras, bicolor, nuevo, 30.000 km, ocasión. Tel. (923) 58 00 00.
FORD Scorpio 2.4 GLI, aire, ABS, M-IV, azul, 60.000 km, ruedas nuevas. C/ Azcona, 62. Tel. 255 68 21 / 22.

MERCEDES 230 E, M-HJ, español, conducido chófer, automático, aire acondicionado, metalizado, 52.000 km reales, libro de revisiones, garantía 12 meses, 2.750.000 ptas. C/ Azcona, 62.
MERCEDES 260 E full, mod. 88, 2.690.000. Tel. (91) 541 89 81.

ALFA Romeo 75 Twin Spark 148 CV, servodirección, aire acondicionado, M-JV, 1989, impecable, total 1.700.000 ptas., garantía 12 meses, facilidades. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21 / 22.
VW Escarabajo Cabrio 1303 LS, 1.650.000 ptas. C/ Azcona, 62.

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 5p, año 89, 750.000. Tel. (91) 541 89 81.

VOLKSWAGEN Golf GTI 16 V, año 88, 1.500.000. Tel. (91) 541 89 81.

VOLKSWAGEN Golf GTI a/a, techo, llantas, año 88, 1.550.000. Tel. (91) 541 89 81.

FIAT Uno Turbo, M-HB, 600.000 pesetas. 337 83 77. Carlos.

VENDO R5 GTL, matrícula SS-AB, motor 1.900 cc, con extras, 750.000 ptas., llamar tel. 88 26 42.

RENAULT 25 GTX A.A., año 87, 1.450.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

RENAULT 5 GT Turbo, año 86, 690.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

MERCEDES 260 E Full, mod. 88, 2.690.000 ptas. Teléfono (91) 541 89 81.

AUDI Avant 100 2.2 Avant, año 88, 1.690.000. Tel. (91) 541 89 81.

LANCIA DELTA



UN CAMPEON DE SERIE

EQUIPAMIENTO DE SERIE:

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



SERIE ESPECIAL LIMITADA
RVP 1.690.000
IVA Y TRANSPORTE
INCLUIDO

Vagma, s. a.

Lancia-Concesionario

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

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

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

VISITENOS Y SE SORPRENDERÁ -LOS TENEMOS EN STOCK-



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



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



NUEVO MODELO CORVETTE 91 CABRIO



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



NUEVO MODELO 91 SEVILLE Y STS 4.9



NUEVO MODELO 91 FLEETWOOD 4.9

LA MAS AMPLIA GAMA DE VEHICULOS DE IMPORTACION

ADEMAS DISPONIBLES AUTOMOVILES EUROPEOS Y JAPONESES.



AUTOMOVILES

TEO

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

- TODA LA GAMA DE MERCEDES
- TODA LA GAMA DE BMW
- FERRARI 328 GTS SEMINUEVO
- FERRARI 348 TS ESTRENO
- FERRARI TESTAROSSA ESTRENO
- ROLLS ROYCE CORNICHE SEMINUEVO
- MAZDA MX 5 ESTRENO
- DODGE STEALTH R/T TURBO ESTRENO
- MITSUBISHI 300 GT VR Y ESTRENO

ENTREGA INMEDIATA DE BMW 850 I Y MERCEDES 500 SL

BBS® TECHNIK AUS DEM MOTORSPORT

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turisport
Paseo Colón, 40 08012 Barcelona ☎ 93/237 83 14

VOLANTES DE PIEL

SU ESTILO



BMW 365 CSI, full equipo, 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.

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.
CARAVANA 4 plazas, 160.000 pesetas. (93) 849 40 97.

VW Escarabajos varios modelos, todos revisados, preciosos, diferentes colores y tapicería, desde 500.000 ptas., garantizados. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21 / 22.
PORSCHE 911 SC, rojo, año 85, aire, techo BBS, cuero, 84.000 km. Tel. (968) 21 14 36.

ATENCION: sección náutica de C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.
VW Escarabajo descapotable, 1979, impresionante, C.A.N.S.A. Azcona, 62.
OPEL Kadett 1.6 GL 5p, M-JU, aire acondicionado, facilidades, garantía 12 meses, precio interesante. Tel. 255 86 21 / 22.

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.
RENAULT 5 GT Turbo, año 86, 690.000. Tel. (91) 541 89 81.

C.A.N.S.A.



AUTOMOCION



VISÍTENOS, ENCONTRARÁ:

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

NAUTICA



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

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR

MADRID TELS. 255 86 21
256 86 22



AIRE ACONDICIONADO 16V

D ESPUÉS de leer multitud de pruebas en la prensa y de probar el Clio 16 válvulas de un amigo he decidido que es el coche que quiero comprar. Sin embargo, al consultar la lista de opciones observé que el aire acondicionado no estaba contemplado en ella.

Mi pregunta es por qué en un coche que tiene potencia sobrada para motarlo no se ofrece esa posibilidad.

Pascual Ferré Martí
Valencia

-Los 140 caballos de potencia que proporciona la mecánica del Renault Clio 16 válvulas permitirían sin ninguna dificultad

montar el aire acondicionado. Pero el problema es el espacio, que en modelos de tan reducidas dimensiones exteriores se aprovecha al máximo para ofrecer una aceptable amplitud interior. De hecho casi ninguno de los competidores del Clio contempla esta posibilidad si exceptuamos al AX GTi que lo ofrece opcionalmente y al Ibiza SXi que lo monta de serie.

INCOGNITAS DE LA COMPETICION

S OY un joven aficionado a los deportes del motor, en especial soy un asiduo seguidor de la Fórmula 1, aunque por supuesto también me gustan los rallyes y las carreras de motos.

He observado, y esto pasa sobre todo en la Fórmula 1, que últimamente casi siempre hay una escudería que se impone abrumadoramente a todas las demás, y como mucho, la lucha se centra en dos o tres pilotos y coches, todos los de-

más parecen estar en las carreras como decorado. Todo esto lo digo porque así las carreras pierden emoción.

Borja Fajardo Soto
Madrid

-El mundo de la competición del motor siempre se ha caracterizado por esto que tú nos cuentas, aunque es cierto que se ha acentuado en los últimos años, probablemente la razón sea el esfuerzo tecnológico y económico que conllevan estas competiciones.

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 96.

Motor 16

Suscríbase a Motor 16

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

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



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

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

Dirección _____
Localidad _____ CP _____ Provincia _____ Tfno _____

Precio suscripción Motor 16

España	13.520 ptas	América, África	30.680 ptas
Europa, Argelia, Marruecos y Túnez	23.400 ptas	Asia, Oceanía	41.600 ptas

Motor 16



SOLUCIONES FAPA

La firma italiana Fapa dedicada a la fabricación de diversos elementos para completar las posibilidades de su automóvil, comercializa ahora en España un nuevo y útil transporte para la bicicleta.

El enorme auge que está conociendo en nuestro país la especialidad del mountain-bike hace ideal este sistema que no necesita de ningún tipo de instalación y que se puede adaptar en pocos minutos a todo tipo de turistas.

OFERTAS BEL-RAY

La prestigiosa firma de lubricantes Bel-Ray lanza una campaña de promoción para los

consumidores de dos de sus productos estrella: el SI-7 (aceite sintético para motores de 2 tiempos) y el SV4 (aceite sintético para motores de 4 tiempos). La oferta de promoción contempla la posibilidad de obtener unos guantes, una camiseta o una gorra Bel-Ray mediante los puntos que se encuentran en las etiquetas de los envases de estos productos.

NUEVO CONCESIONARIO FIAT

Uno de los últimos y más modernos concesionarios de Fiat en España es el recientemente inaugurado Automóviles Avenida, situado en la avenida de José Tarradellas de Hospitalet de Llobregat. Estas instalaciones cuentan con 9.000 metros cuadrados y las más avanzadas tecnologías usadas en este campo.



INFLATEST SEGURIDAD

Todos conocemos la importancia que tiene llevar una correcta presión en los neumáticos para nuestra seguridad a bordo de un automóvil. Este nuevo producto austriaco es un sencillo mecanismo que nos indica automáticamente cualquier pérdida de presión a partir de 0,3 bar. La mecánica es simple, una vez puesta la presión correcta el tapón responde con una señal verde, en caso de pérdida aparece una lengüeta roja que indica la necesidad de revisar la presión del neumático.



PIONEER EN LA F-1

La firma japonesa Pioneer Electronics Corporation esponsoriza el equipo Ferrari de Fórmula 1. El acuerdo, que durará, por el momento, cinco años va más allá del simple patrocinio puesto que según los términos del contrato, Pioneer se hará cargo de las comunicaciones entre el piloto y los boxes mediante un sofisticado equipo de comunicaciones. Además, la colaboración se extenderá a la creación de una línea exclusiva de sistemas de sonido para los Ferrari de serie.

MILLE MIGLIA

La mítica carrera que recorrer mil millas entre Brescia, Roma y Brescia ha contado en esta ocasión con una participación de lujo. Jacky Ickx pilotando un Aston Martin International 1.5 de 1930 que tuvo como copiloto a Karl-Friedrich Scheufele, vicepresidente de la firma relojera Chopard que presentó una línea de relojes de prestigio con el nombre de la carrera italiana.

CONCURSO
TELETEXTLOS 100
GANADORES

Esta es la relación de los cien ganadores del concurso de teletexto de Motor 16 que recibirán un vídeo del Salón de Barcelona.

José Fco. Rodríguez	Camino Viejo, 16	Sta. Cruz de Tenerife	Tenerife	Jaime Fernández Gómez	De la Coruña, 6	24400 Ponferrada	León
Tomás Alonso	Avda. de las Camelias, 104	36211 Vigo	Portevedra	Sergio González Cuevas	Dña. Berenguela, 12	09005 Burgos	Burgos
Luis Riera Guallar	Travesera Gracia, 126	08012 Barcelona	Barcelona	Francisco Oscar Pérez	Vía Pignatelli, 57-59	50007 Zaragoza	Zaragoza
Vidal Gallardo García	Obdulio López Uralde, 2	01008 Alava	Vitoria	Miguel A. Cestero Bermejo	Huertas, 8	37406 P. de las Cintas	Salamanca
Angel Sánchez Zafra	Avda. Cid, 22 B	Valencia	Valencia	Jesús A. Hernández	Ibañide, 34	Las Arenas	Vizcaya
Juan J. Santamaría	Virgen de la Merced, 67	08950 Espluges	Barcelona	Ana Gutiérrez de los Angeles	Avda. de la Sierra, 2	28700 S.S. de los Reyes	Madrid
Javier Noheda Gabaldón	Avda. R. Monasterio Sta. M. de Poblet, 64	46930 Quart Poblet	Valencia	Joaquín Martín Otieno	Corral Pintado, 13	49001 Zamora	Zamora
Cristóbal Picó Saldaña	Cervantes, 15	03510 D'En Sarria	Alicante	José A. Gómez	Gral. Moscardó, 5	39009 Santander	Santander
Javier González Melero	Fuenlabrada, 78	28980 Parla	Madrid	José M. de Marcos	Bolivia, 9	36203 Vigo	Vigo
Oscar Pallarés González	P. Zona Franca, 122	08038 Barcelona	Barcelona	Antonio Rodríguez Abril	Málaga, 61	Las Palmas G. C.	Las Palmas
Alfonso Lerena	Manuel de la Cuesta, 3	09006 Burgos	Burgos	Tomás Gutiérrez de Sando	Avda. de la Sierra, 2	28700 S.S. de los Reyes	Madrid
Samuel Salvador Zafra	Albacete, 58	02200 Casas Ibañez	Albacete	Enrique Márquez Barbellido	C. Mimendi, 4	Andoain	Guipuzcoa
Ismael Cano García	Avda. Constitución, 247	Valencia	Valencia	Adelino Vega Revilla	Palacio, 6	34840 C. de Pisuerga	Palencia
Enrique García Ayuda	Montseny, 18	08190 Barcelona	Barcelona	José M. Avila Hidobro	Las Palmeras, 30	28905 Getafe	Madrid
Miguel A. Alvaro	Potosí, 9	28016 Madrid	Madrid	Jesús Martín Sánchez	San Claudio, 132	28038 Madrid	Madrid
María Ramírez Pérez	Obispo Estuñiga, 7A	23007 Jaén	Jaén	David Gallego García	Plaza Arrate, 7	20140 Andoain	Guipuzcoa
Angel Sánchez Sánchez	La Ribera, 28 bis	31570 S. Adrián	Navarra	Daniel Aranda Molina	Carmen de Icaza, 13	18007 Granada	Granada
Juan Nadal Vila	Barcas, 71	Pollensa	Mallorca	Fernando Quintín Ruiz	Avda. de Goya, 96	50005 Zaragoza	Zaragoza
Pablo de Andrés Asals	Isla Graciosa, 27	28034 Madrid	Madrid	Eliás Vidal Malvar	José Millán, 7	36001 Pontevedra	Pontevedra
Encarna Pascual Climent	Isnot Martorell, 24	46930 Quart Poblet	Valencia	Miguel A. García González	Hortaleza, 54	43729 A. del Penedés	Tarragona
J. Cachón Huerga	Avda. de la Florida, 14	36210 Vigo	Pontevedra	Alberto Simón León	Virgen de Lourdes, 64	41006 Sevilla	Sevilla
R. Morales Murida	Mariana Pineda, 10	Arganda del Rey	Madrid	José Carballo Lale	Avda. de Vigo, 23	36820 Puente Caldeas	Pontevedra
Humberto Ogando Cortés	Jaime Janer, 84	36900 Marín	Pontevedra	Vicente Pau Paladí	Avda. del Parque, 14	46600 Alzira	Valencia
Fernando de Castro	Chile, 18	37003 Salamanca	Salamanca	Ana I. Crespo Martínez	Sta. Otilia, 28-30	08032 Barcelona	Barcelona
Juan C. Rodríguez	Jorge Manrique, 4	24400 Ponferrada	León	Miguel Pelgueroso Martínez	Torre de Abajo, 49	33900 Ciaño Langreo	Asturias
Luis Sánchez Calvo	Adolfo Mijang, 32	47014 Valladolid	Valladolid	Manuel de Jesús Ubeda	Mayorga, 4	11500 Pto. Sta. María	Cádiz
Mercedes del Hlegido Huete	Dr. Robert, 43	Albarracín	Asturias	Fidel Sierra Solana	Menéndez Pelayo, 26	39600 Maliaño	Cantabria
José L. Vega Alvarez	Avda. Sanfrechoso, 29	33950 Sotondio	Zaragoza	Agustín Pérez Vilá	Dr. Jaime Peyri, 5	Reus	Tarragona
David Pérez Oliveros	San Antonio Abad, 50	50010 Zaragoza	Zaragoza	José A. Sánchez Benítez	Vega, 10	29200 Antequera	Málaga
Cándida Sánchez Carpiñero	Gral. Franco, 8	06443 C. de Llerena	Badajoz	Rubén Martínez	Glorieta Luis Braille, 47	09007 Burgos	Burgos
Luis Mariano Vega	Palacio, 6	34840 C. de Pisuerga	Palencia	Mario Sánchez Alvarez	Los Yébenes, 82	Madrid	Madrid
Luis Moreno Marzo	Checa, 773	50007 Zaragoza	Zaragoza	José M. Ginará LLull	Aragó, 222	07008 Palma	Mallorca
Gonzalo Casablanca Yanguas	Gral. Primo de Rivera, 90	Oliva de Mérida	Badajoz	Manuel Morente García	Avda. Generalísimo, 120	11160 Barbate	Cádiz
M. Isabel de Vicente Villesa	Jaime I El Conquistador, 5	30008 Murcia	Murcia	Ismael Márquez Boza	Lope de Vega, 6	Puebla de Cazalla	Sevilla
Marcos González Salgueiro	Carrero Blanco, 140	27002 Lugo	Lugo	Eduardo García Chacón	Apeles Mestres, 6	08850 Gavá	Barcelona
Andrés Pacheco González	Avda. Pablo Neruda, 102	28038 Madrid	Madrid	Victor Perdi Sanz	San Ignacio de Loyola, 23	01001 Vitoria	Vitoria
José A. Días Otero	Avda. de la Constitución, 5	11500 Pto. Sta. María	Cádiz	Juan Moreno Pont	Olivar, 14	28100 Alcobendas	Madrid
Rafael Jiménez Isidro	Avda. Capitán Gadea, 9	46340 Requena	Valencia	Guillermo Pereda López	Ctra. Bilbao-Reinosa	09574 S. de Valdeporres	Burgos
Elisa Perdi Sanz	San Ignacio de Loyola, 23	01001 Vitoria	Vitoria	Fernando Giralda Vera	Martínez Villena, 13	02001 Albacete	Albacete
Alberto Melero Moreno	Alcorcón, 10	28980 Parla	Madrid	José A. Peláez Rodríguez	Lo Colorado s/n	18690 Almuñecar	Granada
Agustín Martínez García	Alcalá Galiano, 147	46520 Pto. Sagunto	Valencia	Marcos Vázquez Minguéz	Aguilar de Campoo, 10	28039 Madrid	Madrid
Eustaquio Pajés Calvo	Avda. Valencia, 31	19005 Guadalajara	Guadalajara	Francisco J. Aragón Martínez	Constitución, 167	24600 Pola de Gordón	León
Manuel Rodríguez Martínez	Avda. Andalucía, 69	23006 Jaén	Jaén	Roberto Calvo González	Avda. Ntra. Sra. de Pátima, 87	28047 Madrid	Madrid
Juan C. Olmedo Matarranz	Arriba, 54	47164 Valladolid	Valladolid	Javier Miranda Rodríguez	Gran Vía Corts Catalanes, 663-2	08010 Barcelona	Barcelona
Ana B. Bande Domínguez	Valle Inclán, 36	32004 Orense	Orense	M. Angeles Negrete Navacuez	Almirante Fontán, 23	39750 Colindres	Cantabria
Jose M. Roca Jorquera	Angel Bruna, 37	30203 Cartagena	Cartagena	Jordi Navarro Durán	Serrano, 8	03003 Alicante	Alicante
Francisco J. Márquez	Galarzo, 24	21006 Huelva	Huelva	Javier Perea Marín	San José, 62	28300 Aranjuez	Madrid
Angel Campos	José Estinili, 30	08027 Barcelona	Barcelona	Enrique Martín García	Foso, 122	28300 Aranjuez	Madrid
Oscar Borrego Plaza	Calderón de la Barca, 25	Rubí	Barcelona	José C. Alfianca Fontana	Checa, 10	50007 Zaragoza	Zaragoza
Javier Salcinez	Medio, 17	39003 Santander	Santander	Miguel A. Rivas Quintana	Juntas Generales 27	01011 Vitoria	Vitoria

NURAL 25
Adhesivo especial automóvil

NURAL 25

4 Razones para mantener siempre nuevo su coche o camión nuevo

NURAL 70

Tratamiento completo para el circuito de refrigeración

LA HERENCIA MOVIL DE FRANCO

Son los coches al servicio del Estado, la flota de la Guardia Real, que se siente muy celosa de su particular patrimonio. Pero también constituyen una herencia, la herencia móvil del General Franco. Rolls Royce, Mercedes, Buick y Cadillac componen un elenco de modelos de valor incalculable.



UNA impresionante flota automovilística, que causaría envidia a cualquier jefe de estado extranjero, de la que sus encargados -la Guardia Real- están muy orgullosos a pesar de las dificultades que tienen para su mantenimiento; faltos de los medios necesarios, con unas instalaciones deficientes y un presupuesto tan reducido que, a veces, tienen que recurrir a «reparaciones de fortuna» para tenerlos continuamente en orden de marcha. Son los guardianes de un inigualable patrimonio histórico, de una herencia que no se puede perder.

Entre esas «joyas», tres destacan sobre todas las demás. Son los actuales y pasados «coches de Estado». Se trata de los tres Rolls Royce Phantom IV adquiridos por Franco en 1948 y que le fueron entregados en 1952. Estructuralmente son iguales, pero sus carrocerías difieren a pesar de haber sido diseñados por Mulliner.



El valor de los Rolls Royce Phantom IV de la Casa Real es incalculable. Causan envidia en los demás países.

Dos son limusinas (una para cinco pasajeros y otra para siete) y la tercera es un cabriolet de cinco plazas. Los tres comparten motor, un ocho cilindros en línea de 5,7 litros de cilindrada y potencia desconocida porque la marca tiene como norma no comunicarla nunca. Además de su historia -estos tres Rolls forman parte de una tirada especial de dieciocho unidades- los ejemplares de la Guardia Real tienen su anécdota. Cuando le fueron entregados al anterior Jefe de Estado, venían sin ruedas, por lo que hubo que recurrir a unas nacionales lo que supuso modificaciones en sus suspensiones y pasos de rueda. En la actualidad, ese «defecto de forma» está siendo subsanado en Inglaterra, para dejarles en su más puro estado original.

Las dieciocho unidades construidas se repartieron de la siguiente manera: 2 fue-

Un defecto de forma en la entrega de los Rolls motivó el empleo de neumáticos nacionales, no originales.



INTERIOR Suntuoso. Un verdadero salón, lleno de lujo y de confort, caracteriza el habitáculo de las limusinas Phantom IV.



EN VERDE INGLÉS. A diferencia de las limusinas, el cabriolet está tapizado en una exclusivísima piel de color verde muy tradicional.



UNA MECÁNICA COMPARTIDA. Los tres Phantom IV llevan el mismo motor de ocho cilindros de potencia «suficiente».



UNA VERDADERA JOYA. El Rolls Royce Phantom IV limusina de siete plazas es el más importante de toda la flota del rey.

ron para Franco, 2 para el Sha de Persia, 1 para el Aga Khan, 4 para el gobernador de Kuwait, 1 para el príncipe regente de Iraq, 1 para el rey Faisal II, 1 para el príncipe Talal Al Aoud Ryal de Arabia Saudita, 1 para el Duque de Gloucester, 1 para la Duquesa de Kent, 1 utilizada por la propia Rolls Royce que no se vendió, y las 2 de la Reina Isabel II de Inglaterra; la primera una limusina especial de Mulliner realizada para ella, todavía princesa, y para su esposo el Duque de Edimburgo, y la segunda, carrozada por Hooper & Company como Landauette para su coronación.

La Guardia Real dispone de otro Rolls Royce, anterior en su construcción, del modelo Phantom III; que también se utiliza en la actualidad. Estos cuatro Rolls es-

Tan sólo el gobernador de Kuwait tuvo más Phantom IV que el Estado español en su momento.



DOS MERCEDES DE EXCEPCION. Es muy posible que los Mercedes del patrimonio tengan aún más valor que los Rolls Royce. El Gran Mercedes fue el vehículo más importante de la flota en su día. El Mercedes de campaña, de tres ejes, fue un regalo personal de Hitler a Franco. Tan sólo el propio Hitler, Franco y Mussolini lo tuvieron. Un cuarto modelo se restaura actualmente en el Museo Mercedes.



tán perfectamente conservados y cumplen con su misión, tanto para Sus Majestades los Reyes Don Juan Carlos y Doña Sofía como para los Jefes de Estado extranjeros en sus visitas oficiales a España. Cuatro son también sus conductores, sólo cuatro, pertenecientes a la Guardia Real. Hombres de probada profesionalidad sobre los que recae una responsabilidad enorme, pues no sólo deben tenerlos en un estado de marcha ideal sino que los deben conducir en condiciones de gran riesgo.

Pero en la flota de la Guardia Real existen otras «joyas». Nos referimos a los Mercedes, que, aunque ya no se utilizan, están en perfecto estado de marcha. Del primero de ellos, un original todo terreno denominado «Mercedes de campaña», se sabe que fue un regalo de Hitler a Franco. Se trata del Mercedes 540 G4 W 131, que cuenta con tracción en los dos ejes traseros y un motor de 5,4 litros que desarrollaba 115 caballos de potencia. Franco lo



ORIGINAL MALETERO. Las maletas del Mercedes tres ejes se realizaron de manera que llenasen todo el hueco disponible.

tuvo siempre, aunque apenas se utilizó, y hoy se conserva magníficamente. El segundo, llamado «Gran Mercedes», sí fue más utilizado. Es una espléndida limusina dotada de la misma mecánica, pero con un compresor que, al entrar en acción, proporcionaba 160 caballos.

También tienen su anécdota. Cuando Franco ingresaba por primera vez en el hospital en 1975, su familia, temiéndose lo peor, decide intentar «salvar lo que se pueda». Un militar de alta graduación todavía en activo recibe la orden de matricularlos y venderlos. El tres ejes recibe la matrícula M-4200-AD y el Gran Mercedes la M-4199-AD. El militar enlaza entonces con un conocido profesional y le comenta la urgencia de venderlos por un precio cercano a los quince millones de pesetas (una cifra ridícula comparada con su valor real). la inesperada recuperación de Franco y el conocimiento por parte de éste de la maniobra que habían iniciado sus familiares, paralizó la operación.

Manuel Doménech
Fotos: José A. Díaz

Cuatro Mercedes tres ejes se hicieron, y de ellos sólo queda, completo, el de la Guardia Real.



HARLEY DAVIDSON HYDRA GLIDE MENSAJERA DEL REGIMEN

Aquella moto, la que en un tiempo fue la portadora de ceses de ministros y decisiones temibles, ahora descansa sobre un pasado cargado de historia y de vicisitudes. Ahí, en la penumbra de un caserón a espaldas del palacio del Pardo, la Harley Davidson Hydra Glide es contemplada como parte de la historia de nuestro país. Es la única superviviente de las subastas del Estado, gracias a la sensibilidad de Su Majestad el Rey Don Juan Carlos I, que al enterarse de la liquidación de todas las Hydra Glide, expresó el deseo de conservar un ejemplar como pieza de colección. La vida de esta moto transcurrió alrededor del Rolls Royce Phantom IV en el que viajaba el General Franco, conoció los aplausos de la muchedumbre en las visitas oficiales, prestó escolta a Doña Carmen Polo camino de la Corrida de la Prensa y fue obediente mensajera de la voluntad del desaparecido dictador. En todo momento, el poderoso motor bicilíndrico dejaba oír su voz ronca al primer deseo de puesta en marcha, y con sus modestos cincuenta caballos de potencia, emprendía camino de cualquier parte; más allá de las inclemencias del tiempo, del mal estado de las carreteras o del lugar más recóndito de España. Su encomienda era obedecer y llegar siempre a tiempo. Actualmente, en su nueva vida inmóvil, el aspecto sobrio de su estética convive con un halo de misterio, que vela sigilosamente parte de la historia que viajó junto a ella.

GIGI CORBETTA

FUN BOARD WORLD TOUR

A VUELTAS CON EL VIENTO

La enorme espectacularidad del Fun, lo está convirtiendo en uno de los deportes más atractivos para el público. En la actualidad el circuito que compone las pruebas, del equivalente al Campeonato del Mundo, cuenta con tres pruebas en playas españolas, Tarifa, Tenerife y Lanzarote.

COMO en el Mundial de El, el World Tour de Funboard es un completo espectáculo, que se traslada de playa en playa, a cual más exótica y paradisíaca. Un reducido grupo de elegidos son los componentes de este Tour. No todo el mundo es capaz de mantener, ni el nivel técnico ni la capacidad física, que se exige en esta meca del Windsurf extremo: el Mundial de Fun.

Esta es la fiesta del viento, el sol y las olas, componentes imprescindibles para que los mejores «funeros» se lancen sobre la mar a velocidades espeluznantes, haciendo fácil los más acrobáticos saltos, las maniobras más arriesgadas, dentro de la más despiadada competición, sazonada

con importantes premios económicos y la presión de los patrocinadores.

La Tabla a Vela ha revolucionado el mundo de la navegación deportiva en los últimos años; miles de windsurfistas salpican las playas de todo el mundo, especialmente en verano, pero la progresión técnica y el perfeccionamiento de los materiales han alcanzado tal nivel, que ya las tablas a vela son los más veloces veleros que navegan sobre agua; la relación peso/potencia es tan favorable que las prestaciones logradas han permitido el desarrollo del Fun, la faceta más agresiva, colorista y salvaje del Windsurf. Aquí todo está tan alimado, que las tablas no son capaces de mantener a flote al tripulante,

es la velocidad la que permite que ambos salten de ola en ola impulsados por el viento, que tiene que ser fuerte y constante; esta razón ha hecho que sean pocos los lugares del planeta que aseguren las condiciones de viento y temperatura ideales. En España se encuentran algunas de las mejores playas del mundo para practicar el Fun, como son las de Tarifa, en el Estrecho de Gibraltar, o las de Lanzarote y Fuerteventura en Canarias. Varias pruebas del World Tour, o Campeonato del Mundo de Fun se disputan en España.

Este Circuito de vistas coloristas, regatas y concentraciones playeras, cada día atrae a más público y cada día tiene más repercusión, de tal manera que ya se han

COMIENZA EL ESPECTACULO
Las increíbles piruetas, las tremendas velocidades sobre las olas y el colorista y divertido mundo que rodea estas competiciones son un atractivo poderoso para el público ávido de espectáculo.



comenzado a celebrar certámenes a puerta cerrada, en grandes pabellones, y con el viento asegurado por una batería de poderosos ventiladores. Pero el medio natural del Fun es la playa, el sol y el color.

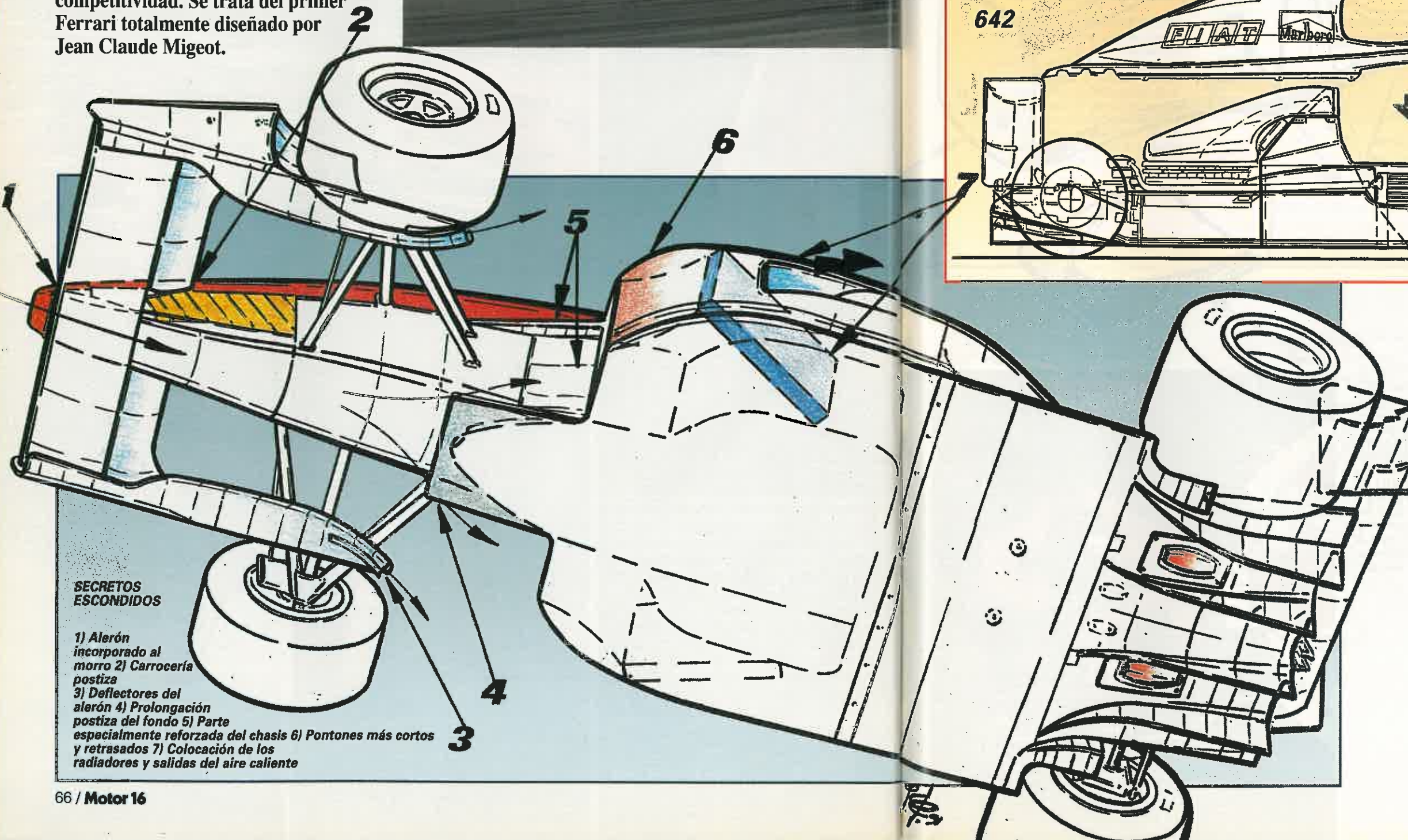
El World Tour se disputa en categoría masculina y femenina y en los últimos años ha registrado victorias españolas en las dos categorías: los hermanos Björn y Britt Dunkerberg, canarios de origen holandés son los grandes ases actuales en este difícil deporte que consta de tres disciplinas: Slalom, Regata y Olas, las dos primeras de velocidad y fuerza, mientras que la tercera es técnica y espectáculo. <>

José Luis de la Vina

NUEVO FERRARI 643

EL ENIGMA ROJO

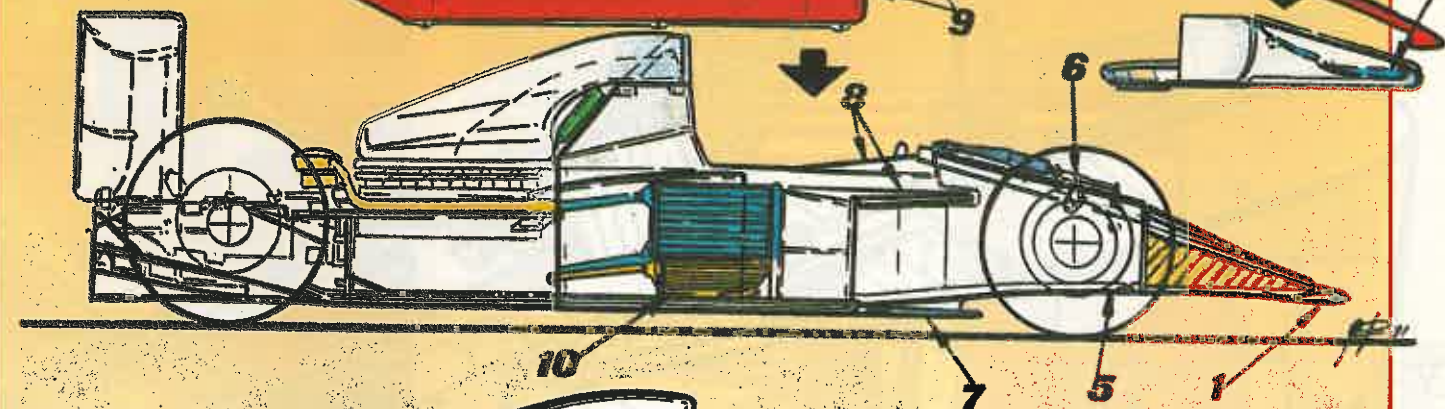
Después de tres carreras disputadas, el nuevo Ferrari 643 no parece haber encontrado el camino de la competitividad. Se trata del primer Ferrari totalmente diseñado por Jean Claude Migeot.



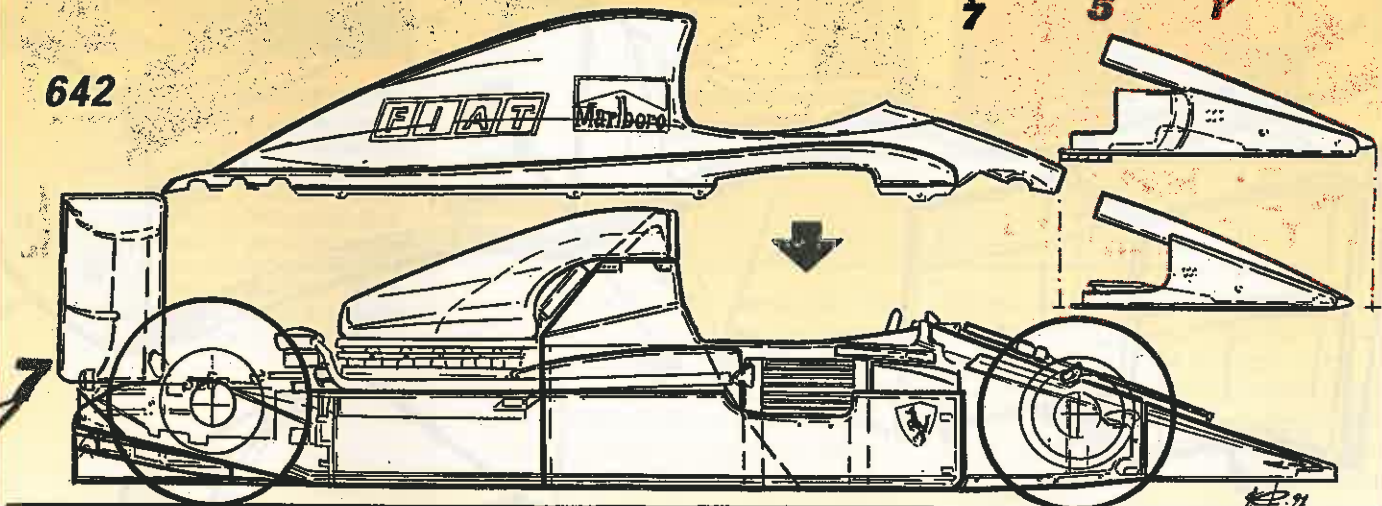
SECRETOS ESCONDIDOS

- 1) Alerón incorporado al morro
- 2) Carrocería postiza
- 3) Deflectores del alerón
- 4) Prolongación postiza del fondo
- 5) Parte especialmente reforzada del chasis
- 6) Pontones más cortos y retrasados
- 7) Colocación de los radiadores y salidas del aire caliente

643



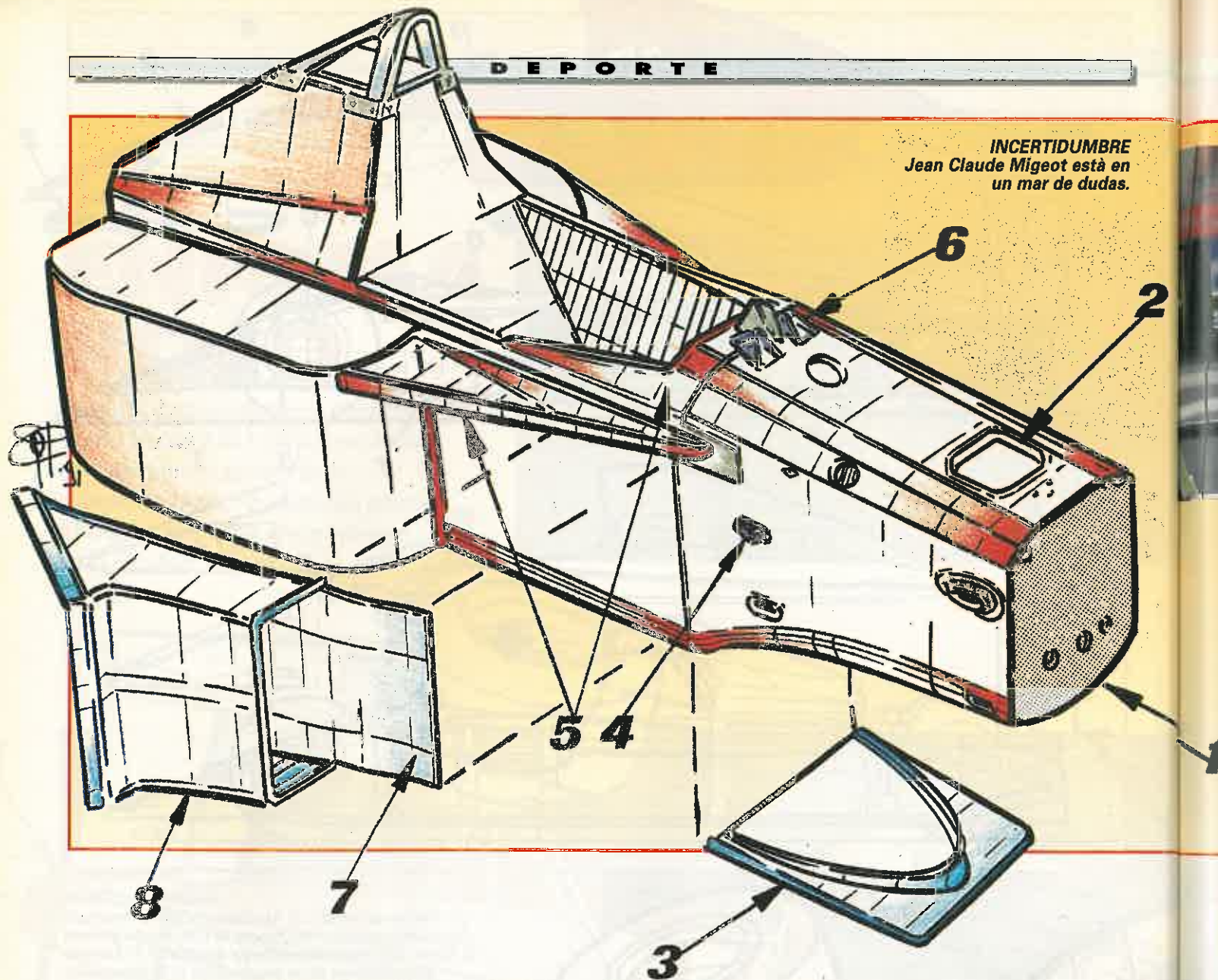
642



NADA EN COMUN

- 1) Alerón delantero
- 2) Ala incorporada al morro
- 3) Carrocería postiza del morro
- 4) Carrocería general
- 5) Parte delantera redondeada del chasis
- 6) Nuevos empujadores de la suspensión
- 7) Prolongación postiza del fondo plano
- 8) Cajetines añadidos para canalizar el aire
- 9) Carrocería de los pontones
- 10) Radiador del aceite
- 11) Parabrisas muy afilado

UNA vez olvidados los errores que Steve Nichols cometió al evolucionar el 642, todavía basado en los conceptos de John Barnard, en Ferrari se puso en marcha la realización de un nuevo monoplaza firmado por Jean Claude Migeot. Después de tres meses de trabajo agotador, nació el Ferrari 643, que debutó en el pasado Gran Premio de Francia con una actuación respetable y sobre todo esperanzadora cara a un futuro inmediato. Por el contrario, las características del trazado del circuito de Magny Cours no permitieron comprobar cuál era realmente el valor competitivo del nuevo monoplaza. Sin embargo, en las dos carreras siguientes -Inglaterra y Alemania- se descubrió que se trataba de un serio rival para McLaren, pero nada amenazador frente



INCERTIDUMBRE
Jean Claude Migeot está en un mar de dudas.

ESTRUCTURA MONOLITICA

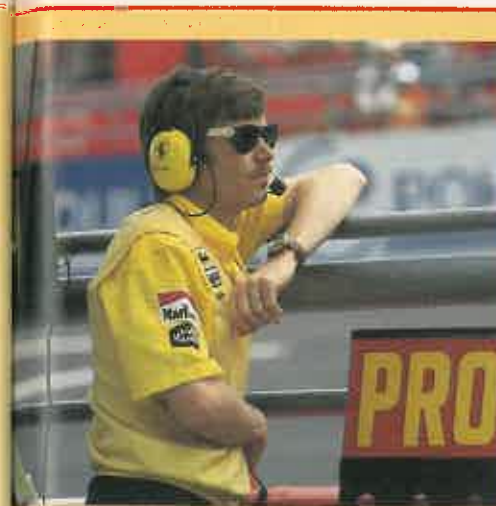
- 1) Zona de anclaje del morro
- 2) Ventanilla para las barras estabilizadoras
- 3) Prolongación del fondo
- 4) Anclaje de los trapecios
- 5) Refuerzos de la estructura
- 6) Anclajes de los amortiguadores Penske
- 7) Prolongación del cajetín anatómico al chasis
- 8) Cajetín que canaliza el aire para los radiadores.

a los inalcanzables Williams-Renault FW14.

En el aspecto aerodinámico, Migeot ha procurado ser un tanto conservador, para no caer en soluciones de dudosa evolución. En los laterales se aprecia claramente que se trata de una copia de los pontones del McLaren MP4/6, que a su vez se copiaron del Ferrari 642 de Barnard. Esta solución ha permitido situar más atrás los radiadores y colocarlos con menos ángulo de inclinación, debido a que los laterales son más cortos y permiten centralizar mejor los pesos. Según palabras del mismo Migeot, hasta el Gran Premio de Italia el 643 no dispondrá del cambio transversal, que dará lugar a una parte posterior totalmente nueva, tanto en el aspecto aerodinámico como de las suspensiones.

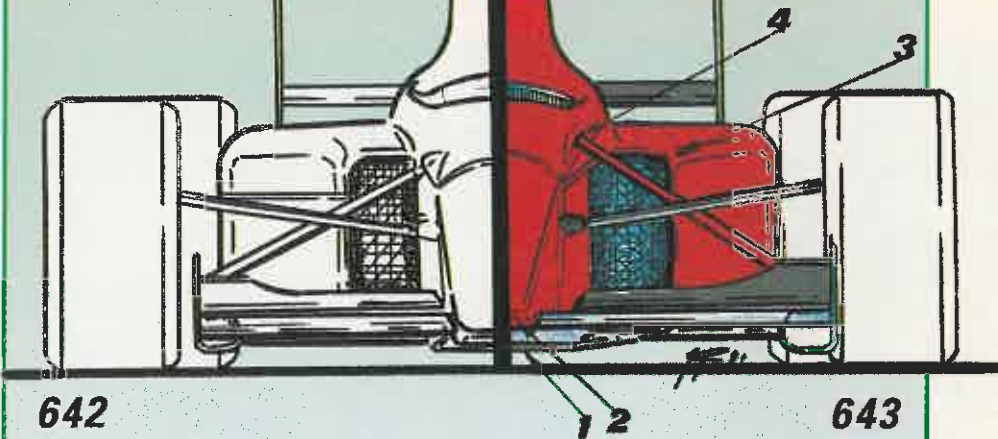
Por el momento, el trabajo de Migeot se ha centrado en la parte delantera, que se presenta con la curiosa solución del morro construido con materiales compósitos únicos en la F1, y además tiene los alerones incorporados, que al unirse forman un só-

A VISTA DE PAJARO
Alain Prost trabajó duramente en el debut del Ferrari 643. Los principales problemas fueron la falta de velocidad punta y la poca estabilidad del coche en la parte delantera al negociar zonas viradas.



CARA AL FUTURO

- 1) Falso fondo plano amovible
- 2) La forma del morro es muy afilada
- 3) Entradas de aire para los radiadores
- 4) Pequeña carrocería que esconde los refuerzos del chasis.



lo cuerpo con la parte inferior delantera del chasis. Al contrario que los otros coches, la prolongación del fondo plano está separada, con el fin de poder cambiarla fácilmente por otra de diferente forma.

El nuevo chasis es ligeramente más alto en relación con el anterior, razón por la cual la geometría de las suspensiones es

diferente al 642/B, aunque la estructura o el principio de su funcionamiento es muy similar a lo que dictó Barnard hace tres años, y la única diferencia estriba en las barras estabilizadoras. Aparentemente el chasis no es totalmente distinto; sin embargo, no tiene ningún punto en común con el del 642. En primer lugar es sensiblemente más alto y afilado en la parte delantera, mientras que a la altura del habitáculo aparecen dos sólidos refuerzos que aseguran su rigidez a la tracción y a la compresión. Para la construcción de este chasis, dotado de características estructurales muy especiales, se ha podido realizar en un tiempo de poco más de tres meses, gracias a la gran ayuda de la GTO-Guilford Thecnical Organisation- que dispone de medios y tecnologías únicas para la manipulación de los materiales compósitos. Según ha explicado Claudio Lombardi- director técnico/deportivo- el Ferrari 643 representa un proyecto a largo plazo, en el que se aportarán infinitas modificaciones a lo largo de dos temporadas o más.

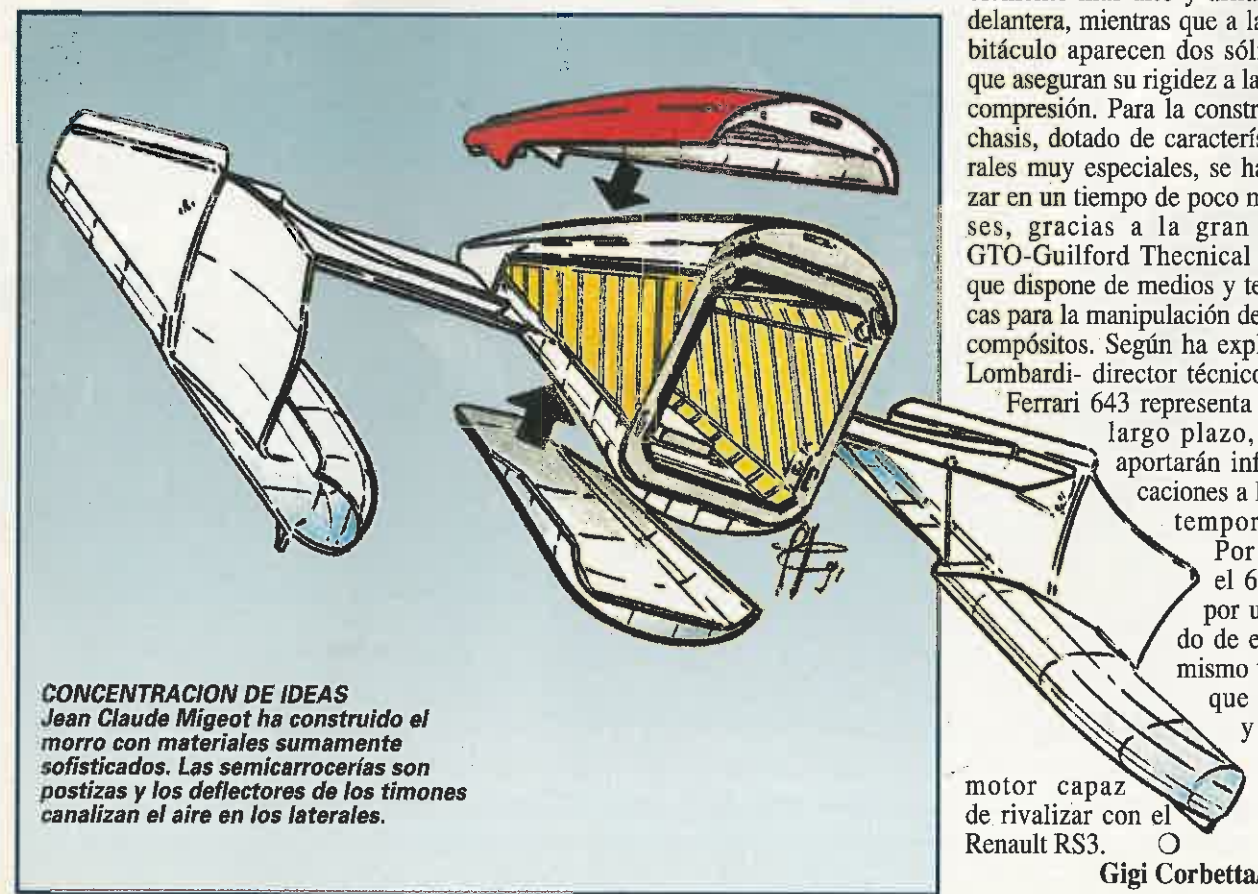
Por el momento, el 643 debe pasar por un largo período de evolución, y al mismo tiempo esperar que Paolo Massai y sus ingenieros logren un

motor capaz de rivalizar con el Renault RS3.

Gigi Corbetta/Giorgio Piola

CONCENTRACION DE IDEAS

Jean Claude Migeot ha construido el morro con materiales sumamente sofisticados. Las semicarrocerías son postizas y los deflectores de los timones canalizan el aire en los laterales.



GRAN PREMIO DE INGLATERRA

ACOSO Y DERRIBO



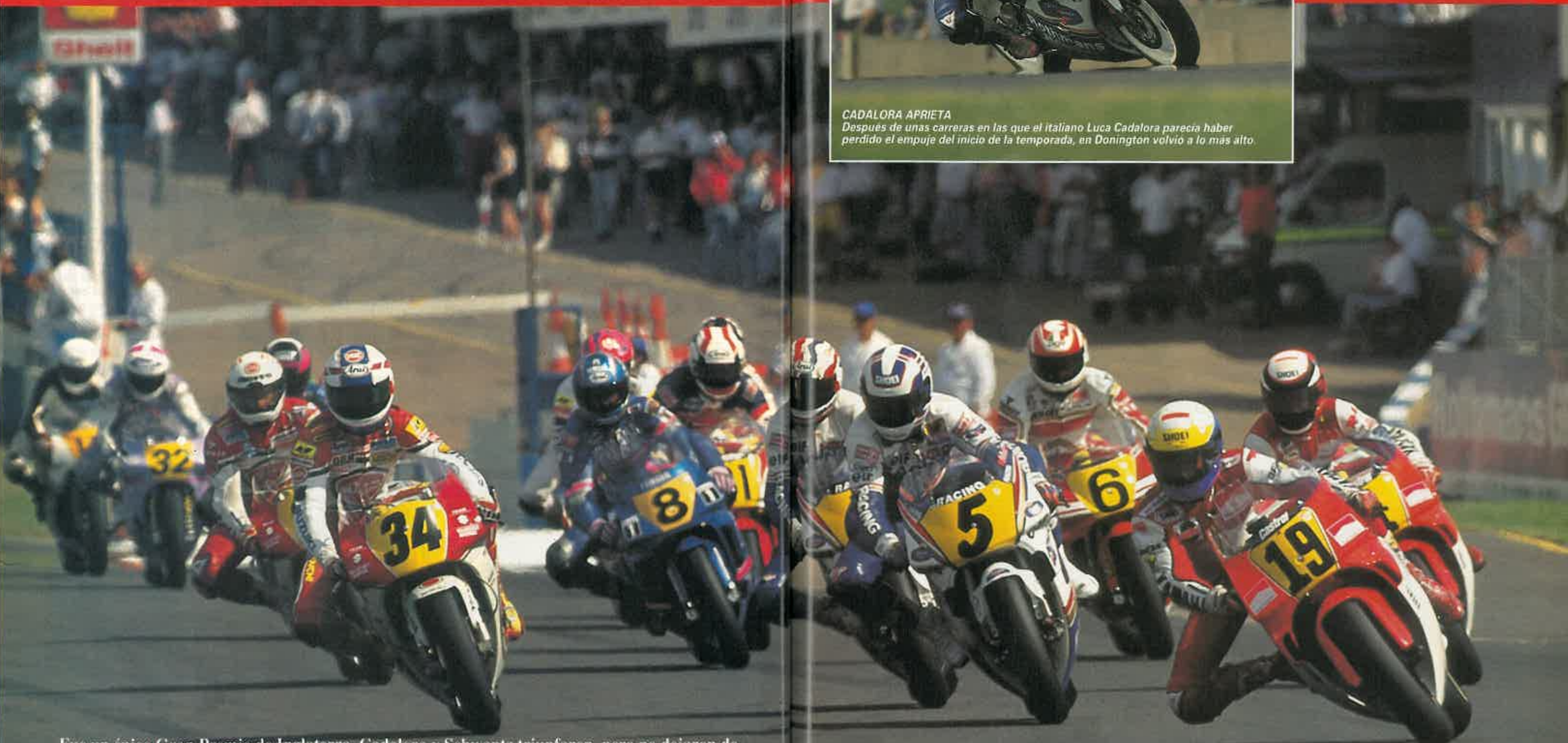
CADALORA APRIETA

Después de unas carreras en las que el italiano Luca Cadalora parecía haber perdido el empuje del inicio de la temporada, en Donington volvió a lo más alto.

Enviado Especial

José Luis Aznar

LA primera vuelta fue decisiva. Capirossi se escapó haciendo honor a su *pole-position* pero tras él dejó el caos. En la *chicane* Ueda entró ligeramente pasado y se llevó por delante a



Fue un épico Gran Premio de Inglaterra. Cadalora y Schwantz triunfaron, pero no dejaron de sentir en su cogote el aliento de sus perseguidores. Cardús y Rainey se encargaron de acosarlos, como «Aspar» lo hizo con Ueda, como Oetli con Gresini, mientras Capirossi se escapaba. Otros, menos afortunados, acabaron derribados: Es la dura ley de las carreras.

DISPARADO HACIA EL TÍTULO
Loris Capirossi triunfó de modo absolutamente avasallador en el escenario en el que el año pasado consiguió su primera victoria, lo que le valió entrar en la leyenda como el más joven vencedor de un Gran Premio.

«Aspar», McConnachie y Raudies. Antes de concluir ese mismo giro, Gianola, segundo entonces, hizo un trompo con la Derbi como si de un coche se tratase y no pudo seguir al romper la estribera. En la siguiente vuelta, en idéntico lugar, Waldmann se fue por los suelos. Otra más y Giró, brillante quinto en los entrenamientos, enfiló el camino de boxes con las pastillas de su moto cristalizadas.

De todos ellos sólo «Aspar» y Ueda pudieron seguir. Ambos se levantaron a la par y comenzaron al alimón una remontada desde el puesto vigésimo noveno. Cuando todo parecía perdido, el español y el nipón lucharon como si les fuese la victoria en ello. Su fe, su ganas, su fuerza, fueron tantas que llegaron a contactar y dejar atrás al segundo pelotón, un grupo de desmelenados pilotos que luchaban por la quinta plaza ya que delante suyo sólo se encontraban Capirossi, destacado a años luz en cabeza, Gresini y Oetl en emocionante duelo y Debbia en un solitario cuarto lugar. Era el duelo entre el de Coronas y el de Racing Hero, el que polarizaba la atención de todos. El alcireño adelantó al de Osaka, éste recuperó su posición a poco del final y todo se jugaba en el último viraje: «He frenado en el último instante, me he jugado el todo por el todo, incluso me he salido un poco, pero no podía hacer más, era imposible» decía «Aspar» al bajarse de la Honda, satisfecho de su carrera, pero triste porque la caída de la primera vuelta le había hecho perder un podio casi asegurado: «Ya lo había dicho ayer, sabía que hoy estaría entre los más rápidos. Ha sido una pena...»

Contento mientras en el podio, acompañado de Gresini y Oetl, escuchaba el himno de «Mameli», Capirossi que debía soñar con su segundo título ya encarrilado. Toni Sánchez terminó en una buena décima posición, tras pelear todo el tiempo en medio del pelotón, Miralles finalizaba decimocuarto y el pobre Manuel Hernández sufría la desesperación de quedarse sin gasolina en la última vuelta, lo que significaba acabar vigésimo primero.

Reggiani había obtenido su segunda pole consecutiva, pero a diferencia de Capirossi, no le servía de mucho en la salida porque era Zeeleberg el que concluía el primer giro en cabeza. También aquí hubo limpieza porque Crivillé, fantástico tercero, se caía en la chicane: «Se me ha ido de delante y detrás de mí se ha caído Schmidt» nos explicaba, pero el lance no terminaba así porque los hombres del equipo del austriaco juzgaron, vaya usted a saber que extraña maniobra había hecho el de Seva y fueron a su box a por razones. Allí hubo más que explicaciones...

DONINGTON EN BREVE

No tomó parte en este Gran Premio Jaime Mariano con la JJ-Cobas oficial de 125 cc, ya que los resultados del mallorquín no han sido considerados satisfactorios. Para sustituirle se contactó con Javier Debón, pero éste permanece ligado al equipo Agrati y aunque desearía el cambio todavía no es seguro que se lleve a cabo.

En la primera tanda de entrenamientos del sábado, en la segunda vuelta, Chili entró absolutamente pasado en la horquilla de detrás de boxes. La cabriola fue impresionante y lo que es peor es que fue a impactar por detrás contra Alberto Puig que trazaba normalmente. Tras el impacto se temía lo peor, especialmente para el italiano, aunque por fortuna todo acabó con un maleolo roto.

Dos retornos importantes en el medio litro. Por un lado tras su debú en Australia, volvía a aparecer por las pistas la Norton rotativa pilotada por Ron Haslam que la colocó decimosexta en los entrenamientos y decimosegunda en carrera. Otro reaparecido era Niall McKenzie, que con la segunda

moto de Doug Chandler se situaba justo por delante de éste en las pruebas y en carrera obtenía un buen séptimo puesto.

Herri Torrontegui probará esta semana la Suzuki oficial del cuarto de litro en Mugello con vistas a su posible fichaje. Todo parece indicar que Martin Wimmer pasará a ocupar la función de manager. Otros pilotos contactados son Wilco Zeeleberg e incluso Carlos Cardús, aunque al parecer el español tiene unas pretensiones muy elevadas.

Las especulaciones sobre el futuro de «Aspar» también van a buen ritmo. El alcireño cuenta tener una Honda oficial, que le puede venir de Suiza, lo que le haría permanecer en el mismo equipo, de España, lo que le obligaría a montar su propio equipo, aunque esa es una opción que nunca ha sido de su agrado, o de Italia, si Capirossi pasa al cuarto de litro lo que le abriría las puertas del Equipo Pileri. Por fin, incluso podría volver a Derbi, si, como se comenta, Gianola se va a Aprilia.



LA MEJOR DE «ASPAR»
Derribado en la primera vuelta por Ueda, el alcireño y el japonés, después de levantarse al unísono, realizaron una sensacional remontada con el cuchillo entre los dientes.

Entre tanto la carrera se fue definiendo. Primero por parejas: Reggiani en cabeza y Cadalora casi a su rueda. Un poco más atrás Cardús y Bradl. El de Tiana había arrancado mal, vaya hombre ¡otra vez!, pero remontó hasta el segundo lugar aunque luego el piloto de Kanemoto lo superó. Si Cadalora fue a por Reggiani y logró el objetivo de superarlo en la vuelta quince, Cardús se fue acercando y comenzó su acoso sobre el de Aprilia. Ambos iban al límite, en varias ocasiones sus motos les pegaron tremendos latigazos y a la postre en el caso del italiano lo mandaron contra el muro, por fortuna sin consecuencias graves. Pero para Cardús, que también estaba controlando a Bradl, la carrera no había concluido, ahora tocaba ir a por Luca. Y así lo hizo. En las últimas vueltas se puso a rueda del italiano y parecía que en una de esas apuradas de frenada que tan bien domina, el de Tiana podría sobrepasarlo. «No lo pases Carlos, no lo pases todavía, me iba diciendo a mí mismo» nos relataba luego. «Yo esperaba hacerlo después de meta antes de empezar la última vuelta, sabía que podía hacerlo y que luego no me podría pasar, pero los doblados se han apartado cuando lo han visto a él, pero a mí no me lo han puesto tan fácil»

En ciudad muévete en moto



LEZAUTO IMPORTADOR
EXCLUSIVO PARA TODA ESPAÑA DE MOTOS
GUZZI Y BENELLI

LEZAUTO C/ JULIAN CAMARILLO, N.º 7

TEL. 327 03 56/57/58

CONCESIONARIOS EN LAS MAS IMPORTANTES CIUDADES DE ESPAÑA.

LEZAUTO



CAMPEONATO PARALELO

ENFRENTADOS

SIGUE la polémica de ir o no ir a Brasil. El IRTA sigue inflexible: sus pilotos no irán. Por otra parte la FIM mantiene que sí se puede correr porque los trabajos hechos les parecen suficientes, a causa de lo cual el IRTA los acusa de cambiar el criterio de homologación arbitrariamente. Por último un comunicado de los organizadores apelaba al sentido común de todos en vista de los graves perjuicios que la anulación les supondría y manifestando que estaban dispuestos a tomar todas las medidas que los pilotos desearan. Evidentemente sólo serían parches, puesto que lo que haría falta es derribar una tribuna de hormigón. Sito Pons fue invitado a la inspección de nuevo el circuito pero se excusó en vista de que tiene programados unos entrenamientos en Checoslovaquia. En su lugar irá Hans Spaan, aunque a última hora saltó otra posibilidad: volver a correr a Assen.

El otro tema que trae cola con la FIM es el del reglamento técnico de cara a 1993, año en el que quieren imponer los



LUCHA DE PODERES

El IRTA encabezado por Trimby y Mosley (arriba) ha declarado la Guerra a Jo Zeegward.



motores de cuatro tiempos. En rueda de prensa, el presidente de la CCR, Jo Zeegward, manifestó que sólo Yamaha lo ha rechazado, pero por el paddock circulaba un comunicado firmado conjuntamente por Yamaha, Honda y Suzuki en el que las tres declaraban que no podrían suministrar estos motores y requerían la permanencia de los actuales. A esa rueda de prensa asistían los responsables del posible movimiento secesionista, es decir Mike Trimby como secretario del IRTA, Mike Mosley, como abogado de Bernie Ecclestone, y la mayoría de los responsables de los equipos, aunque no dijeron esta boca es mía. Sus trabajos en aras de un campeonato profesional, que ellos querían con el beneplácito de la FIM, siguen adelante. El pulso sigue en pie.

SABOR LOCAL
Todo es posible en Inglaterra, desde las más sofisticadas elegancias hasta «numeritos» como el de la foto.



se lamentaba. Algo de razón tenía Cardús en sus explicaciones y es que de esos doblados uno, Caracchi, era italiano, y además de ayudar a su compatriota, entre ellos se la tienen jurada a nuestro piloto porque en entrenamientos, en lances evidentemente involuntarios, en alguna ocasión Cardús ha mandado a la hierba a alguno de ellos. «Hoy podía ganar, este es un circuito muy técnico, de frenadas, de piloto y he luchado hasta el final» seguía explicando con vehemencia tras haber realizado su mejor carrera del año.

Por fin tenía una satisfacción Alberto Puig ya que terminaba décimo, clasificación modesta, pero que en su caso era recibida con alegría. «He salido regular y he pensado que podría irme, pero el neumático se me ha degradado mucho y he preferido asegurar el décimo lugar antes que arriesgarme a caer», explicaba en el box mientras mostraba su destrozada goma trasera. Otra buena clasificación, era el decimotercer puesto de Torrontegui, con problemas en la corona trasera. Al vasco, la oferta de probar la Suzuki oficial parece haberle dado alas.

También parecía tenerlas John Kocinski. El motivo, haber recibido por fin un nuevo chasis a su gusto. Ello le permitió hacer el tercer tiempo en los entrenamientos: «Sólo tengo que afinar la puesta a punto de la moto para no tener que pelear-

AMBIENTE BRITÁNICO
En el circuito de Donington todo tiene un sabor típicamente inglés.



ADIOS DE SITO

EL DESAFIO



NO lo dice claramente, pero lo deja entrever. Sito Pons se ha fijado lo que resta de temporada para remontar el vuelo. De no conseguirlo colgará casco y mono a final de año. Pero el bicampeón del Mundo no es de los que dejen las cosas al azar y tal como ha manifestado en múltiples ocasiones su equipo permanecerá tanto si él se monta en la Honda Campsa, como si no lo hace. Para ello ha buscado un heredero y lo ha encontrado. Tampoco es oficial, pero está casi casi hecho. Se trata de Alex Crivillé, que sólo tiene un resquemor: el triunfar en el cuarto de litro como lo hizo en el octavo. Sin embargo el de Seva tiene ante sí una formidable apuesta: ser el primer español Campeón del Mundo de la máxima cilindrada, una meta a la que Sito y Garriga parecen haber llegado tarde, aunque el de Ducados no haya dicho su última palabra. La juventud de Alex y sus dotes son sus armas. La experiencia y el potencial del equipo Campsa, con la valiosísima ayuda de Sito Pons y la Honda oficial, son el otro puntal. El definitivo asalto español al título está en marcha.



DIERON EL ESPECTACULO

Cardús y Schwantz lucharon hasta el final para vencer. Sólo el tejano lo logró.



me con ella como hasta ahora» decía tras las pruebas. En carrera seguía teniendo cuerda, puesto que tomó con autoridad el mando de las operaciones, pero su gozo duró hasta que Schwantz, primero, y luego Rainey, dieron cuenta de él. El tejano también tenía juguete nuevo, y vaya juguete: por vez primera su moto incorporaba un sistema de telemetría, realizado en Cambridge por PI Research que tiene su origen en uno habitualmente usado en automovilismo. Ello, sin embargo, no le permitiría resistir el acoso de Rainey. El Campeón del Mundo fue a por él y lo dejó, pero no lo suficiente como para estar definitivamente a salvo. En efecto, a poco

de la conclusión, Schwantz echó el resto, cazó a Rainey y de nuevo se enfrentaron en un épico mano a mano. Como en otras ocasiones, el de Suzuki fue el vencedor, aunque evidentemente no hay que olvidar que él poco tenía que perder, mientras que el de Yamaha tiene el título en su punto de mira. En el podio, el tercero en discordia: Doohan, tras un fin de semana en que pocas satisfacciones le dieron su moto y sus neumáticos.

Por su parte, poco brillaron los españoles, ya que Garriga no pudo ser más que noveno y Sito abandonó a causa de unos dolores en el hombro que el sábado ya le habían hecho visitar al médico. ○

CLASIFICACIONES

125cc
1º L. Capirossi (Honda) a 41'30'007. 2º F. Gresini (Honda) a 13'249'3. 3º P. Oettl (Rivax) a 19'460. 4º G. Debbia (Aprilia) a 31'084. 5º N. Ueda (Honda) a 37'069. 6º Aspar (Honda) a 37'268.

250cc
1º L. Cadalora (Honda) a 42'09'061. 2º C. Cardús (Honda) a 0'752. 3º H. Bradl (Honda) a 2'155. 4º M. Shimizu (Honda) a 21'025. 5º W. Zeeleberg (Honda) a 28'653.

500cc
1º K. Schwantz (Suzuki) a 47'12'182. 2º W. Rainey (Yamaha) a 0'788. 3º M. Doohan (Honda) a 19'188. 4º J. Kocinski (Yamaha) a 24'857. 5º W. Gardner (Honda) a 29'617.

Así va el Mundial

125cc
1º L. Capirossi, 171 puntos, 2º F. Gresini 153, 3º R. Waldmann, 120, 4º N. Ueda, 96, 5º Jorge Martínez, 77.

250cc
1º L. Cadalora, 189 puntos, 2º H. Bradl, 173, 3º C. Cardús, 157, 4º W. Zeeleberg, 134, 5º M. Shimizu, 105.

500cc
1º W. Rainey, 185 puntos, 2º M. Doohan, 175, 3º K. Schwantz, 156, 4º E. Lawson, 118, 5º W. Gardner, 113.

RALLYE DE MADEIRA

COSA NOSTRA



TODO QUEDA EN LANCIA
A Piero Liatti se le pueden complicar las cosas en el Europeo, tras la remontada de Tabaton y el acoso de Snijers.

Enviado Especial
Esteban Delgado

Desde 1983, el Campeonato de Europa de Rallyes no ha dejado de ser patrimonio de Lancia mediante la rotación de escuderías semioficiales en la lucha por el título.

TRAS su victoria en el Rallye Deutschland, todo parecía salir a pedir de boca para el piloto de Modena, Piero Liatti que con su Lancia Delta Integrale 16V de los hermanos Alessandrini parecía catapultado hacia el título continental. Sin embargo, el vuelco sufrido en las 24 Horas de Ypres, combinado con la victoria de Patrick Snijers y su Ford Sierra Cosworth 4x4 daban una oportunidad al piloto belga a falta de cuatro pruebas de coeficiente máximo como son las de Madeira, Manx, Chipre y Halkidiki.

Con seiscientos noventa puntos de ventaja, Piero Liatti se encontraba en la isla

portuguesa con la «ayuda» de Fabrizio Tabaton, interesado únicamente en una tercera victoria en Madeira y que además invitaba al campeón de Europa de 1990, el belga Robert Droogmans, a conducir uno de los vehículos de la escudería Grifone. Si Snijers era el primer líder, Fabrizio Tabaton tomaba el mando desde el segundo tramo hasta el octavo tras pequeños problemas de neumáticos en su Lancia que de nuevo daban al piloto de Ford la primera posición. Para entonces, tanto Droogmans como el segundo piloto de la escudería ART, habían tenido que abandonar con los motores de sus Lancia rotos. Tampoco Patrick Snijers iba a tener mejor suerte al



LA ESCASA FORTUNA DE FORD
Patrick Snijers ha vuelto a sufrir en sus carnes la poca fiabilidad mecánica del Ford Sierra 4x4, mientras que el incombustible Fabrizio Tabaton, con su inseparable Lancia Integrale, ha dado un paso importante para luchar por el Campeonato de Europa.



CLASIFICACIONES

CLASIFICACION FINAL

1º **Tabaton-Imerito** (Lancia Delta Integrale 16V), 3 horas, 25 minutos, 50 segundos, 2º **Liatti-Tedeschini** (Lancia Delta Integrale 16V), a 6m 08s, 3º **Bosch-Gormley** (BMW M3), a 10m 33s, 4º **Ferreiros-Ynzenga** (Ford Sierra Cosworth), a 21m 28s, 5º **Campes-Caldeira** (VW Golf GTI 16V), a 26m 18s, 6º **Abel-Ferreira** (Peugeot 309 GTI 16V), a 31m 03s, 7º **Ruffo-Puzzolo** (Ford Sierra Cosworth), a 32m 15s, 8º **Machado-Baeta** (Renault 5 GT Turbo), a 33m 57s, 9º **Antunes-Bernardes** (Renault 5 GT Turbo), a 34m 25s, 10º **Mendes Gomes-Ramos** (Opel Corsa GSi), a 36m 14s

CAMPEONATO DE EUROPA

1º **Piero Liatti**, 2 190 puntos, 2º **Fabrizio Tabaton**, 1 460, 3º **Patrick Snijers**, 1 200, 4º **John Bosch**, 920, 5º **Erwin Weber**, 700, 6º **Bruno Thierry**, 680, 7º **Enrico Bertone**, 440 puntos

romper en el décimo tramo el soporte de la suspensión trasera derecha de su Ford Sierra, como le ocurriera a François Delecour en el Rallye de Montecarlo, penalizando un minuto para solventar el problema. Al final de la primera etapa, Tabaton contaba con veinticinco segundos de ventaja sobre Liatti y 1 minuto y 38 segundos sobre Snijers, mientras que el campeón portugués Carlos Bica lograba contener al holandés John Bosch (BMW M3), a pesar de tener muchos problemas con la caja de cambios de su Lancia.

Carlos Bica abandonaba en el primer tramo del día siguiente con el cambio roto, al igual que Snijers con el cárter del

motor de su Ford partido a causa de una piedra. Tampoco Liatti escapaba a esta situación pinchando un neumático y teniendo una ligera salida de carretera, con lo que el motor de su Lancia fue perdiendo aceite y tuvo que sustituir el radiador, esto le supuso la pérdida de cuatro minutos de penalización, a pesar de estos impedimentos, lograba deshacerse finalmente de John Bosch logrando la segunda posición. En el grupo N la victoria era para el piloto peruano Ramón Ferreyros (Ford Sierra Cosworth) que consiguió imponerse con dificultades, después de superar cinco minutos de penalización a causa de un fallo eléctrico.

CATALOGO

Motor 16



- **LOS MODELOS QUE SE VENDEN EN ESPAÑA**
- **LOS TODOTERRENO DE LA GUERRA**
- **RAIDS Y AVENTURAS**

¡YA EN TU QUIOSCO! CORRE A COMPRARLO



EN DIRECTO CON **ALAIN PROST**

«DE SENNA ME ENCARGO PERSONALMENTE»



PROBLEMAS EN EL MONOPLAZA

Durante los ensayos preliminares, Prost observó bastantes anomalías en el comportamiento de la parte delantera de su monoplaça que fueron solventados por el ingeniero Luigi Mazzola.

campeón. Y lo dije a viva voz al final de la carrera: si algo similar ocurre durante la carrera por el título mundial, no vacilaré en jugar el juego de Mansell, de Williams y de Renault. Y de Senna me encargo personalmente.

En segundo lugar, la polémica con la prensa italiana y las manipulaciones dentro del grupo Fiat. Pocos días antes de Hockenheim, el vicepresidente de Fiat, Umberto Agnelli, hizo algunas declaraciones de mal gusto sobre los pilotos de la Scuderia Ferrari, Alesi y yo mismo.

A FORTUNADAMENTE algunas horas más tarde, Gianni Agnelli, el gran jefe del grupo me telefoneó para tranquilizarme, pero eso no puede impedir que yo piense que el hermano de la persona que en Italia llaman respetuosamente «l'avvocato» (el abogado) hubiera sido muy mal aconsejado en sus declaraciones. Obviamente, la mayor parte de la prensa italiana, con la cual he estado en guerra durante muchos meses, no podía estar más feliz. No me extraña, y los periodistas italianos no se han debido sorprender tampoco cuando les dije lo que pensaba sobre ellos. Lo dije crudamente. Fue el desastre, quejas y más quejas a Piero Fusaro, presidente de Ferrari que, sabiendo cuán involucrado estoy con la Scuderia me defendió vigorosamente.

Tener de mi parte a Gianni Agnelli, Pie-

ro Fusaro y toda la Scuderia, desde los ingenieros hasta los mecánicos, es bastante tranquilizador.

Sin embargo, hice un anuncio y una advertencia. El anuncio a la prensa italiana: estoy listo a retirar mis palabras si finalmente pueden probarme que es una prensa que se preocupa, responsable y profesional y si dejan de atacarme en el plano personal, aunque continúen criticándome en el aspecto técnico. La advertencia fue para algunas personas del grupo Fiat que no tienen interés en ver a Ferrari triunfar. Si soy persona no grata puedo irme a casa en este instante y esperar tranquilamente el final de temporada y las diversas propuestas que he recibido y que aumentan cada día.

Esto, sin duda, no le agradará a todo el mundo, pero los que me siguen a través de esta columna lo saben: siempre he dicho la verdad. ○

Alain Prost

Marlboro





● **Biasion** está entablando negociaciones con **Ford** para pilotar uno de sus coches en la temporada **92 del Mundial de Rallyes**. Por otro lado el sueco **Ericsson**, actual compañero de **Sainz** en **Toyota**, en caso de dejar este equipo podría fichar por **Nissan**.

● Novedades en el calendario del **Mundial 92 de Fórmula 1**. Está confirmada la celebración de los **Grandes Premios de Sudáfrica** y de **Austria**, mientras que están en el aire los de **Hungría**, **Canadá** y **Estados Unidos**. Probablemente se podría disputar un **Gran Premio en Venezuela**. Depende del Gran Premio que se anule.

● **Antonio Zanini** está interesado en preparar un **IPV**, un modelo de camión que se fabrica en **Lugo** y que se utiliza para trabajos forestales, con el objeto de participar en el futuro **Paris-Tripoli-El Cabo**. Esto sería con el ánimo de coger de experiencia con vista a futuras participaciones en esta carrera.

● Los test que está realizando el equipo **Citroën** en la **Baja California** no han resultado completamente satisfactorios, para lo que los responsables de la marca desean.

● **Torra-Romaní** tras la **Baja Aragón** encabezan la **Copa de España de Raids** con un **Nissan Patrol** con **888 puntos**, les siguen los hermanos **Juventeny** con un vehículo de similares características.



AYRTON SENNA

NEGOCIACIONES CON WILLIAMS

A pesar de lo que se ha rumoreado sobre la marcha de Ayrton Senna del equipo McLaren a Ferrari. Lo cierto es que aunque se ha desmentido por parte del piloto brasileño, ha entablado negociaciones con Williams, escudería que domina actualmente el Mundial de Fórmula 1. De llevarse a cabo las conversaciones entre Senna y el equipo británico, el bicampeón del mundo de la especialidad podría llegar a cobrar unos tres mil millones de pesetas de contrato. Esto, unido a lo que ingresa en otros conceptos como publicidad, podría ascender a la friolera de cuatro mil millones de pesetas anuales.

EUROPEO DE MONTAÑA

VILARIÑO LIDER INDISCUTIBLE

CUANDO el Campeonato de Europa de Montaña ha llegado a su ecuador, la clasificación provisional, la encabeza con

autoridad **Andrés Vilariño**. El piloto vasco un año más se consolida como el más firme candidato a la obtención del título final, que, de lograrlo, volvería a conquistarlo por tercer año consecutivo. Cuando el Campeonato se encuentra aproximadamente en la mitad de sus pruebas, Vilariño cuenta en su casillero con 75 puntos, su más directo rival es otro piloto español, **Pancho Egozcue**, que en su incorporación a este certamen ocupa una sensacional segunda posición con 59 puntos. La tercera posición es para el alemán **Herbert Stenger**, con 52 puntos.



TOYOTA TEAM EUROPE

PINTADOS DE AMARILLO

VARIAS filiales europeas de Camel, están barajando la posibilidad de patrocinar al equipo Toyota que participa en el Mundial de Rallyes, y que actualmente cuenta con el apoyo de Marlboro. Para ello Toyota le pide a la marca del camello una cifra que ronda los tres millones de dólares para pintar sus Celica de amarillo. En este proyecto está muy interesada la filial de Camel en España, al ser el primer piloto del equipo Carlos Sainz, está apoyando en todo lo posible esta iniciativa.



INTERSERIES GRUPO C

TOMAS SALDAÑA DEBUT PROMETEDOR

EN su primera participación al volante de un vehículo de Grupo C, con un Cougar Porsche C 26S del equipo Cougar, **Tomás Saldaña** ha realizado una actuación sensacional. En ésta su primera prueba, puntuable para el Campeonato de Inter-series de Gr. C, (carreras de Sport Prototipos de corta duración y con sólo un piloto por coche) disputada en el circuito britá-

nico de Brands Hatch, consiguió la novena plaza final en el cómputo de las dos mangas de que constaba la prueba. La carrera se disputó en el trazado pequeño, muy virado y poco idóneo para vehículos de este tipo con más de 700 caballos de potencia. A pesar de todo; esta carrera que iba a suponer una toma de contacto con el coche y con el equipo se ha saldado con un resultado muy prometedor. La carrera la ganó el alemán **Bernd Schneider**.

Tras esta prueba el piloto español afronta con optimismo su próxima cita, que será en España en el circuito de Jerez el día 1 de septiembre.

MUNDIAL DE RALLYES

EL MIL LAGOS CALIENTA MOTORES

CUANDO aún no se han apagado los ecos del Rallye de Argentina, ya todos los equipos preparan a fondo la próxima cita del Mundial, el Rallye 1000 Lagos de Finlandia, que se disputará del 20 al 26 de agosto. Lancia ya ha confirmado la presencia de tres coches, mientras que Ford de forma no oficial participará con un Sierra Cosworth 4x4 pilotado por **Ari Vatanen**. Sobre este equipo hay que decir que Delecour está aprovechando los test que está realizando Vatanen para probar diferentes cosas en los Ford oficiales, que reaparecerán en el Rallye Sanremo. A la vez el piloto francés está aprovechando la experiencia del finlandés para tomar contacto con los rápidos y selectivos tramos de este rallye. Por lo que respecta a los intereses españoles, Carlos Sainz un año más estará presente, aunque con un cierto pesimismo. Cree que es muy difícil repetir el triunfo del año pasado al no haber aparecido las notas que le robaron a Luis Moya, que elaboraron tras cuatro años de experiencia en este rallye. Otro equipo que también ha confirmado su presencia es Subaru con **Markku Alen** como piloto.

LOS ALEMANES INTERESADOS EN F-1



LAS grandes marcas alemanas de coches están muy interesadas en competir en Fórmula 1. De esta forma en el 93 ó 94 podría suceder que Audi y Mercedes volvieran a la competición. Con respecto a la primera, tiene intención de desarrollar un motor V-10. En lo que se refiere al chasis la marca de los cuatro aros está en negociaciones con John Barnard, uno de los diseñadores más prestigiosos de la Fórmula 1.

Mercedes que ya ganó el Mundial en dos ocasiones, en el 54 y en el 55, con **Juan Manuel Fangio**, está desarrollando un motor de doce cilindros en V. Los coches serían encargados a Sauber en Suiza, que es la empresa que hace los biplazas de Grupo C que la marca de la estrella ha hecho triunfar en el mundial de Sport. En Mercedes barajan el nombre de Michael Schumacher para que sea el encargado de desarrollar el nuevo coche.

UN TIGRE EN SU MOTOR



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) 519 16 16

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

DIRECTO DESDE BUDAPEST

Televisión Española ofrece por su segunda cadena el Gran Premio de Hungría de Fórmula 1, que se disputará en el circuito de Hungaroring.

La cita será el domingo 11 a las 16,30. El sábado 10 podremos ver las jornadas de entrenamientos, en diferido, a las 16,00 horas.

A ESCAPE LIBRE

Además de la Fórmula 1 en Hungría, el deporte de este fin de semana se compone de las siguientes pruebas: Campeonato Europeo de Velocidad de 125 centímetros cúbicos, 500 c.c. y Superbikes en el circuito belga de Zolder y de Superbikes en Suecia, también puntuable para el Mundial.

Luxemburgo por su parte atraerá la afición seguidora del Mundial de Motocross.



CUESTION DE ESPACIO

La mayoría de los motoristas preferirán conducir su motocicleta libre de equipaje, pero a la hora de planificar un largo viaje, el volumen y el número de objetos a transportar exigen el aprovechamiento del máximo espacio disponible. BMW, consciente de esta necesidad, ofrece un amplio programa de portaequipajes y maletas que garantizan el máximo confort de conducción hasta en los trayectos más largos, sin que por ello se tenga que prescindir de llevar todos esos objetos que le hacen pasar unas vacaciones más agradables.

Más información: en

la Red de Concesionarios oficiales de BMW.

EL CIELO POR TESTIGO

VOLKSWAGEN Beetle Convertible 1949-80 es el título de un libro para los apasionados del Volkswagen Escarabajo, dedicado únicamente a las versiones descapotables entre las que destacan las Karmann y Hebmüller. En sus cien páginas, además de numerosas fotografías, se reproducen multitud de catálogos.

Precio: 5.400 pesetas.

En Librería Collector, calle Pau Claris, 168 de Barcelona, Tfno (93) 215 81 15.

BUTACA DE ACCION

ROCKETEER



CLIFF Secord, un joven piloto de carreras aéreas, se ve envuelto en una extraordinaria misión que podría alterar el curso de la historia y convertirlo en un auténtico héroe americano. Este podría ser, en síntesis, el argumento de la nueva película de acción de Touchstone Pictures, «Rocketeer», basada en los personajes creados por Dave Stevens en su libro de cómics del mismo nombre. Sin embargo, los espectadores también deberán afrontar toda una riada de acción trepidante protagonizada por nada menos que Bill Campbell, Alan Arkin, Jennifer Connelly, Paul Sorvino y Timothy Dalton.

Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente: Alberto Rusconi.
Consejeros: Reinaldo Cereza, Gregorio Arroyo, Javier Pascual.
Secretario: Evelio Verdura.
Director General: Javier Pascual del Olmo.

Editor ejecutivo: Félix Lázaro.
Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario 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 y Archivo Gráfico). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garhi, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografías: A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Coordinación: Miguel Ángel Turci. Corresponsal 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. Secretaria de Redacción: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (Producto); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Oñaz (Documentación); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

Publicidad:
Director Comercial: Concha Durá. Director: Juan Antonio Suanes. Jefe: Elvira Archa. Automecánica: M. Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calina. Automecánica: Lolo Feyra. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Andaluza: 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 Toribio Triviño.
Coordinadores: Luis E. Vizuete y Manuel Martín.

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

Director de Distribución y Suscripciones: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Telex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 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.
Impresión: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.
Distribución: 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. 1983. Difusión controlada por OJD.

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

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.

Nuevo Fiesta Turbo Diesel

Potencia: 75 C.V.

Velocidad máxima: 170 Km/h.

Aceleración 0-100 Km/h.: 11.8 seg.



El diesel sube al podio.

Ford presenta el Fiesta Turbo Diesel, el primer diesel verdaderamente deportivo. Su potencia supera los 75 CV a 4.800 r.p.m. porque está equipado con un turbocompresor de excepcional eficacia.

Pero, por supuesto, la novedad no termina en el motor. Lleva todo el equipamiento y la mecánica que sus prestaciones requieren, como por ejemplo, la misma suspensión delantera del XR2i.



Fiesta
Atracción Total

El resultado, obviamente, es una espectacular mejora en las prestaciones.

Manteniendo el bajo consumo de combustible y reduciendo, además, el nivel de ruido.

Nuevo Fiesta Turbo Diesel.

Realmente turbo. Realmente Fiesta.
Realmente nuevo.

Ford Fiesta Turbodiesel 1.694.000 pts.
Precio recomendado en Península y Baleares.
I.V.A. y Transporte Incluidos.

Motor 16

10 de agosto de 1991

Núm. 407 • 325 ptas.

**NUEVO
OPEL
ASTRA**

EL HIJO DEL KADETT

**EN OCTUBRE
A LA VENTA**



AL VOLANTE

ASI ES EL PORSCHE 968



FOTOS ESPIA

NUEVO MERCEDES 190



MOTOCICLISMO: G. PREMIO DE GRAN BRETAÑA