F1 EN HUNGRIA: DUELO SENNA-MANSELL

30.000 KM DE PRUEBA
LA VERDAD SOBRE EL ESCORT

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

17 de agosto de 1991 Núm. 408 • 325 ptas.

EXCLUSIVA

PRUEBA A FONDO DEL 600 SEL

MERCEDES IMPERIAL

- 408 CABALLOS
- 19 MILLONES
- 250 KM/H

00408
8 413042 641506

PRIMERAS FOTOS

EL NUEVO COCHE DE CARLOS SAINZ

348 EVOLUZIONE Y TESTAROSSA A MAS DE 300 KM/H

NUEVOS FERRARI

LA GRAN CREACION

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

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

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

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

Es así como el Peugeot 605 demuestra ser una gran creación. En **gasolina** o **diesel**. **Manual** o **automático**. Toda una gama de excelencia al servicio del placer de conducir.

La Gran Creación.

PEUGEOT 605	SRI/SVI SVI Automático	SV3.0 SV3.0 Automático	SV 24	SRDT/ SVDT
Cilindrada (cm³)	1.998	2.975	2.975	2.088
N.º de cilindros	4	6	6	4
N.º de válvulas por cilindro	2	2	4	3
Potencia máx. a r.p.m.	130 a 5.600	170 a 5.600	200 a 6.000	110 a 4.300
Carburante (naturaleza)	Gasol. con o sin plomo	Gasolina sin plomo	Gasolina sin plomo	Gasoil
Alimentación	Inyección multipunto	Inyección multipunto	Inyec. multipunto secuenc.	Inyec. y turbo compr.
Frenos (delant./tras.)	discos/ discos	discos/ discos	discos/ discos	discos/ discos
Velocidad máx. (Km/h.)	203/203 197	222/217	235	192

Modelo presentado: SV 24

PEUGEOT 605

SUMARIO

6 PUNTO DE MIRA

12 LO ULTIMO
El nuevo Ferrari 348 Evoluzione ya rueda en sus últimas pruebas, así se completa una trilogía que comprende también al GTO y F 40.

18 A FONDO
El Mercedes 600 SEL es la máxima expresión de la sofisticación técnica de la marca de la estrella, un coche de superlujo que recupera la posición de privilegio que corresponde a la marca de Stuttgart.

24 BAJO LA LUPA
Después de 30.000 kilómetros se pueden extraer unas conclusiones muy precisas sobre el comportamiento y calidad del Ford Escort 1.6 CLX.

32 MERCADO
Fabricar coches menos contaminantes se ha convertido en un objetivo prioritario para las grandes marcas, el caso de General Motors es un ejemplo a seguir.

33 PRECIOS
Vehículos nuevos.

46 Vehículos usados.

60 OCIO
El arte para los americanos puede ser decorar grotescamente un coche empleando kilos de pintura y de mal gusto e intentar venderlo por quince millones de pesetas.

62 GENTE SOBRE RUEDAS
Soichiro Honda.

66 MOTOS
BMW R 100 GS París-Dakar.

70 DEPORTE
Fórmula 1 G.P. de Hungría.

74
Primeras fotos de las pruebas que Armin Schwartz lleva a cabo con el nuevo Toyota GT-Four que Sainz conducirá en el Campeonato del Mundo de Rallyes 92.

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

EDITORIAL

HUMOR INGLES

CRUZAR Gran Bretaña de norte a sur y pagar únicamente 82 pesetas de peaje en Forth Bridges, en el puente de la salida de Edimburgo, tiene su nota de humor para los españoles que pasan tal experiencia. Humor casi negro, ciertamente, pero humor al fin y al cabo, cuando la mayor parte del país se atraviesa por una maravillosa autopista de tres carriles, libre de peajes.

El finísimo sentido del humor británico es una característica admirable de esa nación, lo mismo que sus carreteras. Tal vez no se conseguiría lo uno sin lo otro, pero en materia de circulación, que es de lo que se trata, hay mucho que aprender. No en vano, los niveles de siniestralidad en las carreteras británicas son mucho más bajos que en España. ¿Las razones? Ahí van algunas: Autopistas a discreción, señalización óptima y cualificado comportamiento de los conductores.

En definitiva, el resultado se consigue aunando los esfuerzos de todas las partes implicadas. La administración, en primer lugar, que promueve una red viaria a la altura del número de vehículos en circulación. Los constructores de las autopistas, que hacen un trabajo de calidad, en el que prácticamente no se detectan ni siquiera irregularidades en el firme. La señalización (¡que envidia!), reiterativa donde es necesario y tan clara que es imposible perderse aun yendo sin mapa. Los conductores, que circulan con fluidez, sin entorpecimientos y con respeto unos para con otros.

Es que incluso se gasta menos combustible, gracias a la uniformidad con que se circula, sin aceleraciones ni frenazos bruscos. Las ventajas de los tres carriles son importantes. Fuera de las autopistas, las envidiadas glorietas que liberan de semáforos, son otra clave para evitar atascos.

No nos vendría mal importar algunas de esas características británicas a nuestro país. Si lo conseguimos, nuestros hijos nos lo agradecerán. ❍

Alberto Mallo

DEPORTE

F 1 G.P. DE HUNGRIA

De nuevo Magic Senna volvió por sus fueros, anulando todos los esfuerzos de los pilotos de Williams que esta vez se tuvieron que conformar ante la superioridad del piloto brasileño. **(Pag. 70)**

GENTE

SOICHIRO HONDA

Fue el creador de un imperio, un hombre tenaz y genial que deja una herencia de incalculable valor por su contribución industrial. **(Pag. 62)**

MOTOS

BMW R 100 GS PARIS -DAKAR

Una moto que tiene unas características y personalidad muy especiales. Es una incansable viajera que ofrece a su conductor fiabilidad total y una comodidad fuera de dudas. La versión '91 introduce algunas mejoras que refuerzan estos aspectos que definen su especial carácter. **(Pag. 58)**

SEAT TOLEDO
PARA UN MUNDO EXIGENTE.

TAPSA/NW/ayr

TOLEDO

La ambición de SEAT por superarse, por responder a las exigencias del conductor actual, hoy ha hecho posible el SEAT TOLEDO.

Un automóvil pensado para disfrutar de la más alta ingeniería y el diseño más vanguardista.

PARA QUIEN BUSCA LA POTENCIA SIN RENUNCIAR AL ESTILO.

Con un excepcional coeficiente aerodinámico y una amplia gama de motorizaciones. Diez diferentes donde elegir: ocho de gasolina, diesel y turbodiesel. Con potencias que llegan hasta los 136 CV. Que en el GT 16 válvulas le permite superar desahogadamente los 200 Km/h.

PARA QUIEN EXIGE LOS MAS ALTOS NIVELES DE SEGURIDAD.

Con la última generación en sistemas antibloqueo de frenos: ABS Mark IV, de serie en sus motorizaciones 2.0 y 1.8/16 v. Y dirección asistida, también de serie a partir de sus motores 1.8. Con suspensión de ruedas independientes y habitáculo con cinco anillos de seguridad.

PARA QUIEN QUIERE DISFRUTAR DEL MAXIMO CONFORT.

Del más refinado y exclusivo equipamiento. Con cuatro niveles de acabado: CL, GL, GLX y GT. Con elevalunas eléctrico, cierre centralizado, aire acondicionado y ordenador de a bordo, según versiones. Además de un maletero con la mayor capacidad (550 l.) en su categoría.

PARA QUIEN EL RESPETO AL MEDIO AMBIENTE ES TAN IMPORTANTE COMO LAS PRESTACIONES.

Nacido con vocación ecológica, el SEAT TOLEDO cumple estrictamente con todas las normas anticontaminantes de la CEE.

Así es el SEAT TOLEDO. Un automóvil exigente consigo mismo. Comprometido con la calidad, la tecnología y el diseño. Una ambición en marcha donde las exigencias del conductor se alzan como auténticas protagonistas.

GAMA SEAT TOLEDO. DESDE 1.639.000 PTAS.
PRECIO FINAL RECOMENDADO POR EL FABRICANTE. (IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS).

SEAT, Patrocinador y Coche Oficial Barcelona'92

EQUIPAMIENTO DE SERIE DEL TOLEDO GT 16 V.: MOTOR A INYECCION. ABS MARK IV. DIRECCION ASISTIDA. ELEVALUNAS ELECTRICOS EN LAS CUATRO PUERTAS. CIERRE CENTRALIZADO. ORDENADOR DE A BORDO (MFA). SPOILER SOBRE PORTON TRASERO COLOR CARROCERIA. ASIENTOS ANTERIORES Y POSTERIORES DEPORTIVOS (EL DEL CONDUCTOR REGULABLE EN ALTURA). ASIENTO POSTERIOR PARTIDO. REPOSACABEZAS ANTERIORES REGULABLES EN ALTURA E INCLINACION. RETROVISORES EXTERIORES TERMICOS Y ELECTRICOS COLOR CARROCERIA. FAROS ANTINIEBLA. LLANTAS DE ALEACION 6J × 14". NEUMATICOS 185/60 R 14.

PUNTO DE MIRA

DESDE **PARIS**

EDOUARD SEIDLER

● EL presidente de la Comisión de la CE, y posible candidato socialista a la presidencia del Gobierno francés en 1995, Jacques Delors, ha declarado recientemente que la manera en que el presidente del Grupo PSA, Jacques Calvet, plantea los problemas de la industria automovilística, ni es admisible, ni se corresponde con la realidad.

● AUNQUE la CE no establece oficialmente límites productivos para la industria japonesa en Europa, el Gobierno francés afirma que no podrán fabricarse más de un millón doscientos mil vehículos al año.

● DURANTE este mes de agosto, el setenta por ciento de las plazas de aparcamiento parisinas serán gratuitas, dado que la mayoría de los ciudadanos se encuentran de vacaciones.

● PSA invertirá 35.000 millones de pesetas en la región turca de Izmir, para la producción anual de 100.000 unidades de doce modelos diferentes, así como para la comercialización de vehículos Peugeot y Citroën.

● SEGUN una reciente encuesta, sólo el 55 por ciento de los conductores franceses declaran no superar los 130 kilómetros por hora en las autopistas, aunque el 70 por ciento admite que rebasan los 90 en las carreteras y los 50 kilómetros por hora en las ciudades.

● Sevel, la empresa de Fiat y PSA, recibirá una ayuda gubernamental de 4.625 millones de pesetas para la financiación de su nueva factoría en Francia, que producirá 120.000 furgonetas anuales.

HONDA CR 125 Y 250 R

NUEVA GAMA '92

LA evolución de los modelos de cross de Honda ya está definida, aunque aún no se conocen los precios definitivos para nuestro país. A pesar de haber logrado el título de Campeón de Suprecross en USA con Bayle y de mantener fundadas esperanzas de imponerse en el mundial en varias cilindradas, los técnicos de Honda han introducido las mejoras pertinentes para lograr mantenerse en primera línea. Las nuevas CR reciben nuevas horquillas delanteras de tipo invertido con barras de 43 mm. y múltiples posibilidades de ajuste. La suspensión trasera también ha sido modificada y se ha buscado aligerar el conjunto, sin perder rigidez.

NIÑOS

SEGURIDAD A SU MEDIDA

SEGUN datos recientes, en Alemania sólo el 25 por ciento de los niños que van en automóvil utilizan asientos adecuados. No es difícil deducir que en otros países europeos esta cifra baja escandalosamente. El numero de niños menores de doce años gravemente lesionados por accidentes de este tipo alcanza proporciones muy graves.

Esto ha llevado a Mercedes Benz a investigar asientos especiales para niños, analizando todos los sistemas comercializados en el Mundo y realizando más de 400 experimentos con maniquíes.

Según los últimos ensayos, los asientos contrarios al sentido de la marcha ofrecen algunas ventajas, pero también notables inconvenientes, especialmente los que se apoyan en el tablero de instrumentos. Mercedes ha creado una gama completa de asientos especiales, en colaboración con el fabricante germano Britax-Romer, compuesta por cuatro tipos, en función de la edad y el peso del niño, desde el más pequeño, el Baby-Safe para bebés de hasta 9 meses, al Toppy para muchachitos de 12 años. Los concesionarios Mercedes tienen una amplia información sobre este importantísimo tema.

CRECE EL AUDI 80

LA proximidad del Salón de Frankfort se deja notar con la llegada de las nuevas gamas para el '92. Audi centra su esfuerzo en la nueva gama 80 que va a ser la fusión de las anteriores 80 y 90. Se ha optado por la denominación 80 en lugar de 90 por ser ésta la gama que más penetración y popularidad tenía en la mayoría de los mercados.

Aunque a simple vista el nuevo Audi parece igual que el anterior, pero con un morro al estilo del Audi V8, en su interior hay cambios de profundidad. En primer lugar hay que destacar un alargamiento de la distancia entre ejes de siete centímetros, lo cual permite mejorar la amplitud de las plazas traseras. La longitud total se ve afectada al alargarse 8 centímetros. El maletero también se beneficia de la nueva estructura y lo más curioso es que en las versiones de dos ruedas motrices y en las Quattro, la capacidad del mismo se mantiene. Respecto al anterior modelo ha crecido un poco ya que se ha modificado la pared que lo separaba del habitáculo. La suspensión trasera, de nuevo diseño, también ha contribuido en la mejora del volumen del maletero. La gama de motores es ahora más completa y va desde un 1.9 turbodiesel, a un 2.8 de seis cilindros en V. Con la incorporación del motor de seis cilindros en V se demuestra el afán de la marca por elevar la categoría de los Audi 80. Hay que destacar el 1.9 Turbodiesel de inyección directa y los motores de cinco cilindros de 2,3 litros. Los 80 Quattro estarán disponibles con motores 2.0, 2.3 y V6. Con la introducción de la nueva gama se ha modificado la política de la marca en cuanto a equipamientos. Estos serán más completos e incluirán de serie elementos tales como el sistema de seguridad Procon-Ten, la dirección asistida y los asientos regulables en altura.

Su presentación oficial tendrá lugar en el Salón de Franckfort, en la segunda semana de septiembre, pero su llegada al mercado nacional se puede retrasar hasta principios del '92.

VERDE Y ROJO

● Fernando Ortega, subdirector de Seguridad Vial de la DGT no ha tenido pelos en la lengua al afirmar que los policías municipales observan un comportamiento de absoluta pasividad y que las políticas municipales de tráfico no tienen ni pies ni cabeza. Excelente don Fernando, ahora sólo falta que reconozca también que una gran mayoría de los agentes y responsables de la DGT tienen la misma falta de profesionalidad.

● La proliferación de coches accidentados sin ser retirados de las vías públicas es verdaderamente preocupante. Las habituales grúas, tan diligentes cuando conocen quién va a pagar, no tienen el menor interés cuando no saben a quién cobrar el transporte y los agentes de Tráfico no quieren o no pueden solucionarlo. La N-VI es un ejemplo más, con coches incluso en los arcenes. Un día de estos ocurrirá un grave accidente.

● La Avenida de la Ilustración, en Madrid, es un cúmulo de despropósitos. Sin ir más lejos: ¿a quién se le ocurrió la idea de poner adoquines en las glorietas? Porque no se trata de simples adoquines, sino del revestimiento mas deslizante que puede encontrarse en el mercado. Al responsable de este absurdo le deberían obligar a comerse todo el esparadrapo que han utilizado los motoristas accidentados en el último mes. Por si esto fuera poco, en muchos puntos, la calzada se está deformando.

JAPON

CRECIMIENTO EN EUROPA

LA cuota de los automóviles japoneses en el mercado comunitario podría alcanzar el 32 por ciento en el año 2000 y no un 16 por ciento tal y como se prevé en el acuerdo firmado entre Bruselas y Tokio hace escasas fechas. La razón estriba en que la producción de modelos nipones en sus fábricas instaladas en la Comunidad Europea puede alcanzar los 2 millones de unidades para la fecha citada ya que, según el mismo acuerdo, no existe límite sobre esa producción.

PUNTO DE MIRA

DESDE **TOKIO**

DANIEL MONTEVERDE

● ANTES de la crisis del sector, los constructores japoneses han logrado fabricar 6.564.245 vehículos durante los seis primeros meses del año, lo que supone una disminución de tan sólo un 1,4 por ciento respecto al mismo periodo del año anterior.

● MITSUBISHI Motors ofreció publicamente comprar por 100 millones de dólares el total de la acciones de Chrysler en la firma Diamond Star Motors, la sociedad que ambas firmas establecieron en 1985 en Illinois. Mitsubishi pretende ayudar financieramente a Chrysler, reducir las fricciones comerciales entre USA y Japón e impulsar su estrategia en el mercado americano.

● MITSUBISHI ha presentado en Tokio un motor que economiza hasta un 20 por ciento de combustible. La característica de este revolucionario motor, por ahora de una cilindrada de 1.500 centímetros cúbicos, es la relación entre aire y gasolina, que pasa a ser de 25 a 1. Recordemos que la relacion estequiométrica habitual es de 14 a 16 a 1. El fabricante japonés ha previsto lanzar este otoño una versión popular con este motor, cuyo consumo medio en ciudad no superará los 5 litros por cada 100 kilómetros.

● HONDA, por su parte, también anunció haber desarrollado un motor, denominado VTEC-E , con un consumo de combustible similar, que rinde 94 caballos de potencia y que se montará en los nuevos Civic de 1.500 centímetros cúbicos y caja de cambios manual de cinco velocidades que se espera comercializar este otoño en Europa, Estados Unidos y Japón.

BMW

PREOCUPACION POR LA PINTURA

HACE ya varios años que BMW creó la Art Car Collection, en la que el automóvil es utilizado como pieza de arte. Pintores de la talla de Warhol, Rauschenberg, Kayama o recientemente César Manrique, han colaborado en que esta colección sea algo transcendente desde el punto de vista cultural. Tras la aportación de Manrique, le llega ahora el turno a un pintor de Alemania del Este nacido en 1939: A.R. Penck. Tras ser rechazado como miembro de la Asociación de Artistas de Alemania Democrática en 1980, se trasladó a la Alemania Federal donde ha expuesto profusamente, siendo considerado por muchos expertos como uno de los valores más sólidos en la pintura alemana contemporánea.

Para la ocasión, Penck ha pintado un BMW Z1 de color rojo, aplicando símbolos negros que imparten nuevas formas de expresión.

PEUGEOT

ADIOS A USA

EL Grupo Peugeot ha anunciado su retirada del mercado norteamericano alegando que es «un mercado muy deprimido en el que los enfrentamientos entre los grupos locales y los japoneses añaden aún más dificultades a la introdución de nuevos modelos europeos». En el pasado año las ventas de Peugeot ascendieron a 4.893 unidades, principalmente del modelo 405, mientras que tres años antes había colocado 14.500. En el primer semestre de este año ha conseguido vender poco más de 1.700 coches, con un retroceso del 20 por ciento.

REPSOL

EXPANSION EN UK

REPSOL ha adquirido recientemente una red de 29 estaciones de servicio en todo el Reino Unido tras un acuerdo alcanzado con la compañía Norfolk, una operación que se ha realizado a través de su filial Repsol Petroleum. Con esta compra se amplía la red comercial de la firma española en el Reino Unido donde ya controlaba 530 estaciones que operan con la marca Anglo, lo que supone aproximadamente el 3 por ciento de aquel mercado.

CONTANTE Y SONANTE

- **Seat** va a aumentar a lo largo de este año su plantilla en **3.000** trabajadores, inicialmente con contratos temporales de seis meses.

- **British Petroleum** ha anunciado ya la toma de control casi total de **Petromed** tras completar la OPA sobre el 67,87 por ciento del capital lanzada a finales de junio.

- La empresa pública de transporte **Enatcar** prevé obtener este año unos beneficios próximos a los 200 millones de pesetas, tras unas pérdidas de 38 millones en 1990 y de 1.385 millones un año antes.

- El grupo **Rover** ha firmado un contrato de 10 000 millones de pesetas para la venta de 4 800 unidades del **Montego** y del **Maestro** a Siberia.

- **Nissan UK**, que tenía la exclusiva de la distribución de vehículos Nissan en Gran Bretaña, ha perdido el juicio contra el fabricante nipón ya que éste le retiró la licencia.

DESCAPOTABLE MERCEDES

DE CUATRO PLAZAS

EN el próximo Salón de Francfort Mercedes Benz presentará la versión descapotable de la serie W-124. Un auténtico cuatro plazas, sobre la base mecánica del 300 CE de 24 válvulas y 220 caballos de potencia.

La capota es totalmente escamoteable e incorpora un cristal posterior con resistencia térmica. Opcionalmente, se puede solicitar un sistema de plegado electro-hidráulico. Al igual que en el S L, con el arco de seguridad escamoteable y con posicionamiento instantáneo en caso de vuelco. Aunque el precio aún no ha sido comunicado, se trata de una serie corta, de 5.500 unidades anuales, cuyo inicio de comercialización se estima para la primavera de 1992.

TACTICAS TOYOTA

A LA CONQUISTA DE EUROPA

TOYOTA quiere cambiar sus tácticas comerciales en Europa, basadas hasta ahora en terminar sus dos fábricas británicas y el almacén de abastecimiento de piezas en Bélgica, y está pensado en la posibilidad de colaborar con algunos constructores automovilísticos europeos. Según declaró su director gerente de Ingeniería y Marketing para Europa, Hidenori Tsutsui, varias firmas europeas del motor, entre ellas algunas francesas, han propuesto a Toyota acuerdos de cooperación. Esta parece ser la tendencia actual dadas las presiones ejercidas por la Comunidad Europea para limitar también la producción de las firmas japonesas en sus fábricas europeas.

¿195 KM/H. UN DIESEL?

¿3,9 L. UN TURBO?

Los Turbodiesel de Fiat. Una raza de automóviles
en la gama más extensa del mercado:
la gama Fiat Turbodiesel. Con las virtudes
del bajísimo consumo del Diesel y las altas
prestaciones del Turbo. Los Turbodiesel de Fiat.
El confort de una conducción poderosa,
respaldada por las altas prestaciones
que la tecnología líder de Fiat le proporciona.
Un confort total.
Eche un vistazo al cuadro de prestaciones.
Y si le quedan preguntas, infórmese
en su Concesionario Fiat más cercano.
La elección está asegurada.

LOS TURBODIESEL DE FIAT.

MODELO	Potencia CV	Vel. Máx. Km/h.	Aceleración De 0 a 100 Km/h.	Consumo a 90 Km/h.	P.V.P. Ptas.
UNO 1.4 TD 3P S	72	168	12,4 s.	4,0 l.	1.421.000*
TIPO 1.9 TD DGT	92	175	12,0 s.	4,9 l.	2.149.000*
TEMPRA 1.9 TD SX	92	178	12,1 s.	4,9 l.	2.426.000**
TEMPRA SW 1.9 TD SX	92	177	12,5 s.	4,6 l.	2.609.000
CROMA 2.0 TD ID	94	180	12,5 s.	3,9 l.	2.833.000**
CROMA 2.5 TD	118	195	11,0 s.	5,3 l.	3.170.000**

Precios en Península y Baleares. IVA y transporte incluidos. (*)Descuento promocional incluido. (**) Aire acondicionado incluido en P.V.P.

FIAT PLUS SERVICE

FIAT
TECNOLOGIA LIDER

IGUAL EN APARIENCIA
En la parte frontal del 348 Evoluzione se aprecia el mayor tamaño de la parrilla y las tomas de aire laterales sobredimensionadas, para enfriar los intercambiadores de calor y los radiadores de gran tamaño. Tambien se aprecian lo neumaticos de mayor sección.

Por fin la versión Evoluzione del Ferrari 348 es una realidad. Construido con la tecnología más avanzada en combinación con una línea estética singular, se perfila como el hermano pequeño del GTO y del F40. El nuevo Testarossa, equipado a tope y capaz de sobrepasar los 300Km/h, saldrá al mercado en la próxima primavera.

HACE escasamente una semana, los *tifosi* adictos a las alambradas de la pista de Fiorano, veían rodar a un Ferrari 348 TB que aparentemente no presentaba ningún cambio; Sin embargo, corría un disparate, y sobre todo se caracterizaba por el sonido bronco de su motor. Evidentemente se trataba de un propulsor turboalimentado, que además se delataba por las llamaradas que salían de sus escapes en las reducciones.

La curiosidad por el modelo en cuestión, se acentuó al ver que ese coche, de regreso a la fábrica de Ferrari, era especialmente ruidoso y capaz de aceleraciones fuera de lo común. En realidad se trataba del Ferrari 348 TB Evoluzione, todavía en embrión respecto a la parte mecánica y con unos retoques estéticos no demasiado relevantes, pero sí directamente relacionados con el aumento de la potencia del motor.

Según fuentes de máxima fiabilidad, en la primavera de 1993, Ferrari presentará esta nueva versión del 348 TB, bautizada con el nombre de Evoluzione al tratarse de un modelo cuya base ha sido el 348 como punto de partida para realizar una versión extremadamente deportiva.

La razón que justifica haber utilizado la base del 348, es simplemente por no considerar oportuno, ni viable, crear un coche que no representara la continuación de la línea del 348.

Con estos principios, en Maranello se han seguido los pasos que hace unos pocos años emprendió Michelotto al recibir el encargo de desarrollar el F40. Entonces fue el chasis del Ferrari 328 B y en este caso ha sido el del 348 TB.

El proyecto Evoluzione consiste en crear una berlina al más puro estilo Ferrari, capaz de las máximas prestaciones y que completará la «trilogía» GTO, F40 y 348 Evoluzione.

Como es de suponer, en el Evoluzione los principales cambios están relacionados con la parte mecánica y algo del chasis. En el caso de este último, las modificaciones han sido radicales al prescindir de la estructura entreamada de acero que se combinaba con el chasis del 348 TB básico y que en el Evoluzione ha pasado a ser un conjunto monolítico realizado con materiales compósitos. Esta solución permite mejorar la rigidez general del chasis, con un ahorro importante de peso y a la vez lograr que la flexibilidad controlada sea la justa y acorde con las elevadas prestaciones del motor.

NUEVOS FERRARI 348 EVOLUZIONE Y TESTAROSSA

MITO Y VELOCIDAD

Al contrario que en el GTO y F40, el Evoluzione se verá dotado de partes en fibra de carbono sólo en lo relacionado con el chasis, ya que la utilización de dichos materiales en la carrocería representaría un incremento considerable de los costos sin una necesaria reducción del peso.

Un velo de misterio envuelve todo lo relacionado con las suspensiones, que al tratarse de un coche menos deportivo que el F40, precisa una mínima dosis de confort. En este momento se habla de amortiguadores convencionales, y también de otro sistema hidroneumático con control parcial electrónico. Incluso, se ha filtrado la noticia de que en el 348 Evoluzione se está ensayando un sistema de suspensión semiactiva con regulación totalmente electrónica. Por el momento, son todas suposiciones y hay que desconfiar de las confidencias «oficiales», ya que se pretende mantenerlo todo en gran secreto.

Respecto al motor, cabe decir que ha recibido el máximo de atenciones, a pesar de no estar todavía en su fase definitiva. Como base se ha utilizado el bloque del clásico V8 Ferrari, diferente al empleado en el GTO y el F 40, pero modificado en múltiples aspectos para poder soportar el sistema de alimentación con turbocompresor. Se sabe que la cilindrada será aproximadamente de tres mil cuatrocientos centímetros cúbicos, con los ocho cilindros, dispuestos entre sí, a noventa grados. Las culatas, dotadas de doble árbol de levas en cabeza y cuatro válvulas por cada cilindro, encierran la misma preparación que las del GTO y F 40, que asegura la fiabilidad mecánica sometida a las solicitaciones térmicas de los turbos.

Con esta clase de alimentación, la potencia pasará a ser más de cuatrocientos caballos con un régimen de rotación no superior a las siete mil revoluciones por minuto.

Actualmente se experimenta con turbinas IHI, KKK y Garret con el fin de lograr la máxima suavidad en el desarrollo de la potencia y el par motor lo más bajo posible.

Como se ha dicho anteriormente, el 348 Evoluzione utilizará un cambio transversal con seis velocidades de manejo manual, y se ha desechado un primer experimento llevado a cabo con un cambio semiautomático.

A la vista de las fotografías que ilustran este artículo, se puede apreciar que en la parte posterior, el Evoluzione luce unos pilotos de forma redonda, característicos de los Ferrari GTO y F40.

Como es de suponer, la utilización de dos turbocompresores ha creado la necesidad de ubicar dos intercambiadores de calor, lógicamente acompañados por radiadores sobredimensionados de agua y aceite. Todo esto, justifica que las tomas de aire laterales sean más grandes y con las rejillas incorporadas en el fondo del conducto. Igualmente, la parrilla delantera se ha ensanchado unos diez centímetros.

A estas alturas de la película, se especula que el 348 Evoluzione supere los trescientos kilómetros por hora; sin embargo, será un coche cuyo tacto se diferenciará sensiblemente del GTO y F40 por ser menos deportivo y a la vez más utilizable. De igual modo, el confort de marcha y el acabado interior serán particularmente cuidados. A pesar de las múltiples solicitudes recibidas, en Ferrari no se aceptan todavía reservas en firme para el Evoluzione que, se supone, pueda alcanzar un precio aproximado al doble de un normal 348 TB.

Por el momento en Maranello se trabaja duro, con el único fin de lograr un modelo singular en su sector, y sobre todo sin rivales en cuanto a estética y prestaciones se refiere. El mito y la casta los lleva como herencia. ❍

Gigi Corbetta

COMO LOS GRANDES
Los pilotos posteriores recuerdan a los utilizados en el GTO y F-40. Se aprecia también la gran cámara de expansión de los escapes que permite «respirar» al propulsor.

NUEVO TESTAROSSA PARA EL 92

POTENCIA SUPERIOR

ESPOLEADOS por la dura competencia, europea y japonesa, que durante los últimos años se ha lanzado a un segmento del mercado tradicionalmente copado por los Ferrari, los responsables de esta marca están llevando a cabo un proceso de renovación que culminará a mediados de la presente década.

El primer fruto de este esfuerzo, el Testarossa remozado, cuyo aspecto exterior no varía excepcionalmente con respecto al modelo que sustituye, podrá ser contemplado en el próximo Salón de Francfort la segunda semana de septiembre. Para conseguir una identificación con el resto de la gama, lo que los constructores de automóviles llaman aire de familia, el frontal del nuevo Testarossa llevará una parrilla idéntica a la del Ferrari 348 TB/TS que, junto a un capó ligeramente modificado, conforma el nuevo aspecto de la parte delantera del nuevo modelo. En la zona posterior, las modificaciones son una protección de láminas negras horizontales para los pilotos traseros y un paragolpes más envolvente. También relacionadas con el aspecto estético, pero destinadas a mejorar las cualidades dinámicas del vehículo, las impresionantes llantas de 18 pulgadas son el extremo visible de una mecánica que ha sufrido importantes modificaciones. Cuando el motor boxer de 48 válvulas fue adaptado para cumplir con las normas anticontaminantes imperantes en Estados Unidos, la potencia entregada por sus doce cilindros se redujo de 390 a 370 caballos. Ahora, para el nuevo modelo, se ha decidido recuperar esos caballos perdidos e incluso ganar unos cuantos más. Para ello se ha trabajado el bloque, se ha rediseñado el escape y se ha confiado la gestión de la inyección a un sistema Bosch Motronic. Aún manteniendo la misma cilindrada, 4.942 centímetros cúbicos, se han obtenido, en versión catalizada, 420 caballos de potencia, cifra que debe permitir al nuevo Testarossa superar los 300 kilómetros por hora. A pesar de estas cifras impresionantes y de las mejoras introducidas en el apartado mecánico, el Testarossa mantendrá su espíritu de deportivo clásico, por lo que no incorporará sistemas electrónicos de control de suspensiones ni frenos ABS o dispositivo antipatinamiento ASC. Los técnicos de Maranello han estado ensayando largamente un sistema de tracción a las cuatro ruedas para el Testarossa. Sin embargo parece que en Ferrari se quiere mantener la más pura tradición del clásico deportivo, algo tosco y con tracción a las ruedas posteriores.

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

Hasta ahora, este hombre no sabía lo que representaba un motor de cinco cilindros alimentado a inyección y con encendido electrónico. Ni la potencia de unos motores de vanguardia. Tampoco sabía lo importante que es un amplio y confortable interior a la hora de viajar. O la perfección del mínimo detalle. Ni sabía lo que es sentirse realmente seguro al volante gracias al sistema exclusivo de seguridad Procon-ten, a la tracción delantera o a la opción de la tracción total quattro®.

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

Audi recomienda

Gama Audi 90
Audi 90 2.0 E 115 CV
Audi 90 2.3 E Cat. 133 CV (*)
Audi 90 20 V 160 CV (*)
Audi 90 20 V Cat. 170 CV
Audi 90 20 V quattro® 160 CV (*)
Audi 90 20 V quattro® Cat. 170 CV
*(Sport Pack disponible en estas versiones)

Equipamiento de serie del Audi 90 2.3 20 V quattro®: Motor a inyección. Sistema Procon-ten. A.B.S. Dirección asistida. Aire acondicionado. Auto-Check Control. Cierre centralizado. Espejos retrovisores exteriores térmicos y eléctricos. Elevalunas eléctricos en las cuatro puertas. Tapicería Velours. Asientos anteriores y posteriores con reposacabezas. Asientos delanteros deportivos, el del conductor regulable en altura. Volante y palanca de cambios forrados en cuero. Llantas de aleación 6J x 15. Neumáticos 205/50 VR 15. Spoiler trasero en color carrocería. Faros antiniebla.

Vd. podrá disfrutar de un **Audi 90 2.0 E a partir de 2.930.000 pts PVP recomendado** (IVA y transporte incluidos)

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

En su concesionario Volkswagen/Audi.

TANDEM DDB NEEDHAM CAMPMANY GLASCH

MERCEDES 600 SEL

EL KAISER

La respuesta de Mercedes a la ofensiva de sus rivales en el segmento de las grandes berlinas se ha hecho esperar, pero ha sido tajante y contundente. El 600 SEL ha puesto las cosas en su sitio y se sitúa en lo más alto de la categoría con un coche técnicamente muy avanzado y con el estilo clásico de los productos de la marca.

AUNQUE sólo un quince por ciento de los compradores de los nuevos Clase S de Mercedes, se decantarán por el 600 SEL, está claro que es este modelo el que más atrae la atención. Esto es por su potente motor de doce cilindros y seis litros, por sus cinco y pico metros de largo o por su metro y medio de anchura. Pero además de esto, en el 600 SEL hay otras muchas características que lo convierten en una máquina codiciada por todo aquel que disponga de unos veinte millones de pesetas para gastar.

Para sustituir a los anteriores S, era prioritario diferenciarse de la competencia, tanto en la apariencia, como en la

VIRTUDES

- Motor sensacional
- Seguridad y confort
- Amplitud interior

MERCEDES 600 SEL
PRECIO: 18.383.865 PTS

- Maletero justo
- Tamaño exterior exagerado
- Precio

DEFECTOS

SOBRE RAILES
A pesar de su tamaño y su peso, el Mercedes 600 SEL se conduce con toda facilidad. El comportamiento no admite la menor pega. Los diferentes sistemas electrónicos, ABS y ASR, se encargan de las situaciones comprometidas.

esencia. Lo primero era fácil, puesto que con hacer crecer las dimensiones externas del coche, se conseguía dejar atrás a los rivales más recalcitrantes, y de paso se ampliaba la capacidad interior. Tal y como indican las siglas, el coche de la prueba es la versión de batalla larga cuya diferencia es de diez centímetros respecto a la carrocería corta. El gran atractivo de esta nueva línea reside en que, a pesar de sus generosas dimensiones, no da sensación de ser un coche grande. Basta decir que el 600 SEL es más largo que la mayoría de las grandes berlinas americanas, pero su apariencia resulta mucho más compacta que cualquiera de éstas.

En cuanto a la esencia del coche, es decir su mecánica, se ha cuidado al máximo volcando la sabiduría de la flor y nata de los ingenieros, aunque la estrella de este apartado es el fenomenal motor de más de cuatrocientos caballos, el resto de los componentes están al mismo nivel. Así pues, la caja de cambios automática de cuatro velocidades funciona a las mil maravillas y la suspensión, dirección y frenos permiten rodar con toda soltura y seguridad.

Antes de conducir el 600 SEL es inevitable pensar que las limitaciones de un coche de este tamaño y peso, casi 2.200 kilos, van a ser muchas, lo cierto es que a la hora de la verdad se conduce como cualquier turismo del segmento medio.

Una vez que nos sentamos al volante, vamos de sorpresa en sorpresa. La primera de éllas es ver cómo la decoración nos resulta muy familiar, y sin haber estado sentados nunca antes en este coche, enseguida nos acostumbramos a la disposición de los mandos. La razón de esto es muy sencilla, el 600 SEL mantiene la decoración de familia de la marca, con bastantes elementos en común con otros modelos de las gamas inferiores. Los asientos de piel y los paneles de madera de raiz marcan las diferencias respecto a éstos. Como producto de élite que es, el 600 SEL tiene una calidad de acabado al mejor nivel. El equipamiento de serie es razonable pero se puede completar con toda una variedad de opciones, hasta el punto de poder montar una nevera en el maletero. La amplitud es tal, que con el asiento del conductor totalmente echado hacia atrás, apenas se llega con la punta de los pies a los pedales. La regulación de los asientos es eléctrica, y dispone de tres memorias, de forma que cuando cambia el conductor, basta con apretar un botón para que el asiento recupere los reglajes previamente fijados.

Los ocupantes de las plazas traseras también van a notar la gran amplitud, sobre todo en esta versión de carrocería larga. La anchura es suficiente para tres adultos cómodamente sentados, pero el diseño del asiento invita a ser ocupado sólo por dos personas. En estas circunstancias, el confort es sensacional. El generoso reposabrazos central y las posibilidades de regulación del asiento trasero, permiten adoptar la posición más cómoda.

Para rematar este aspecto, el 600 SEL cuenta con un sistema de climatización muy potente, con muchas posibilidades de regulación y distribución. En las plazas traseras hay unas salidas que se pueden manejar independientemente de las delanteras. El buen funcionamiento de la climatización se completa con el excelente aislamiento térmico que proporcionan los cristales dobles de las ventanillas. Durante los días que tuvimos la ocasión de probar este Mercedes, se superaron los cuarenta y cinco grados centígrados de temperatura externa. Mientras que en otros coches no había forma de poner la mano en el interior del cristal debido a la temperatura, en el Mercedes apenas se notaban ligeramente templados.

Por último, en lo que se refiere a los interiores, hay que hacer una mención al maletero. Al abrirlo, nos sorprende un tirador que aparece y desaparece automáticamente para evitar que al manipularlo nos manchemos las manos. El algo más de medio metro cúbico de maletero del 600 SEL sabe a poco en un coche de este tamaño. No es que sea pequeño, pero desde luego no sobra espacio, sobre todo si viajan cuatro o cinco ocupantes con sus respectivos equipajes.

Después de un intensivo análisis de los interiores, pasamos a la acción. La voluminosa llave de contacto, con el mando a distancia integrado, arranca el motor a la primera. Cuando éste está en marcha, apenas se oye un zumbido y es casi imposible detectar alguna vibración, el silencio es total. Como es habitual en Mercedes con los coches de mucha potencia, el cambio sólo puede ser automático. Es de cuatro velocidades, con gestión electrónica y dos programas de funcionamiento: económico y deportivo. La selección de las marchas se realiza mediante la típica palanca en el túnel central, que se mueve a lo largo de una guía escalonada. Aunque, al principio requiere un cierto periodo para habituarse, lo cierto es que enseguida se toma el tacto para saber en qué marcha circulamos sin tener que mirar a la regleta.

El tacto del pedal del acelerador es sorprendente. No hay

COMO UN SALON
La amplitud interior en este modelo es increíble tanto delante como detrás. Los asientos son cómodos y la decoración está bien cuidada.

MERCEDES 600

RICO HEREDERO

AUNQUE por diseño este Mercedes 600, salido de la genial mano de Bruno Sacco, nada tiene que ver con su antecesor, ambos tienen en común su escepcional carácter. Aquel primer 600 apareció en 1964 y disponía de un motor de ocho cilindros en V con una cilindrada semejante, pero sin tanto alarde electrónico y estaba destinado, fundamentalmente, a personalidades, como coche de representación y se hizo famoso por ser el coche que habitualmente conducía al Papa Pablo VI en sus actividades oficiales. Entre los clientes del 600 se encuentran jefes de Estado de todo el mundo, magnates, jeques, etc...

El actual 600 SEL no es tan pretencioso y tiene un aspecto mucho más discreto. La gran habilidad de Bruno Sacco ha consistido en hacer un coche muy largo y muy ancho sin que lo parezca, cosa que no ocurría con su antecesor que debido a sus formas más cuadradas quedaba totalmente desproporcionado en cuanto a su longitud y su anchura.

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de doce cilindros en V. Bloque y culatas de aleación ligera. Distribución: Doble arbol de levas en cada culata accionados mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 5.987 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 89,0 mm. Carrera: 80,2 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 408 CV(300 Kw) a 5.200 rpm. Par máximo: 59,1 mkg (580 Nm) a 3.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas posteriores. Caja de cambios automática de 4 marchas. Sistema de antipatinamiento ASR. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 12,3 km/h; en 2ª a 1.000 rpm: 21,1 km/h; en 3ª a 1.000 rpm: 33,0 km/h; en 4ª a 1.000 rpm: 47,5 km/h.

DIRECCION: Sistema: Recirculación de bolas, asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: 3,1vueltas. Diámetro de giro: 12,5 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados con pinzas de cuatro pistones. Traseros: Discos ventilados con pinzas de cuatro pistones. Antibloqueo de frenos: Bosch.

SUSPENSION: Delantera: Independiente de trapecios articulados dobles, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de brazos múltiples, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 235/60 ZR 16. Llantas de aleación de 7,5 x 16.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 2.190 kg. Capacidad del depósito de combustible: 100 litros. Peso máximo admisible: 2.650 kg.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 32,1 km/h de promedio	19,4
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	11,5
En conducción rapida	22,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	13,9
A 140 km/h de crucero	15,1
A 180 km/h de crucero	19,5
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	16,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	560

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	250
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	14,7
1.000 m salida parada	26,2
De 0 a 100 km/h	6,5
Recorriendo (metros)	101
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	13,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	--
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	25,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	--
De 80 a 120 km/h en 4ª	4,1
recorriendo (metros)	113
De 80 a 120 km/h en 5ª	--
recorriendo (metros)	--

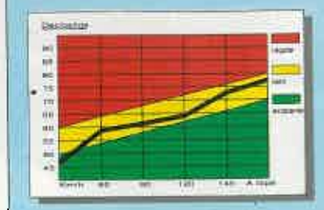
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS

A 60 Km/h: 15,1.
A 100 Km/h: 42,1.
A 120 Km/h: 63,3.

SONORIDAD



Al ralentí: 46,0
A 60 Km/h: 58,9
A 90 Km/h: 61,0
A 120 Km/h: 64,3
A 140Km/h: 68,6
A Tope: 77,5

cables ni varillaje. El acelerador acciona un sensor electrónico que manda la señal a la central de la inyección. La electrónica va eliminando partes mecánicas como, en este caso, el cable del acelerador.

Al principio sentimos un tremendo empuje que destaca tanto por su energía como por su suavidad. La aceleración es brillante. Cuesta creer que un vehículo de este peso sea capaz de acelerar con tanta brillantez. La caja de cambios responde rápidamente ante la llegada de unas dosis impensables de par. No es necesario hacer subir mucho el cuentavueltas para que el coche se mueva, pero si lo hacemos, no habrá protestas. El silencio que reina en el interior del habitáculo se turbará por un lejano bramido. Para apreciar el agradable sonido del V12 es necesario ver evolucionar al coche desde fuera.

Por los datos técnicos sabemos que los 2.190 kilos están ahí, pero lo cierto es que sólo se hacen notar cuando culebreamos rápidamente por carreteras muy viradas. En el resto de las circunstancias, se mueve con una agilidad pasmosa. Es algo así como hacer vuelo acrobático con un Boeing 747. El 600 SEL acelera bien, frena fenomenal y se agarra como una lapa al asfalto. De nada sirven las protestas de los neumáticos cuando nos acercamos al límite, el coche mantiene la trayectoria imperturbable. Desde el puesto de conducción las cosas se ven con toda tranquilidad y parece que es el paisaje el que se mueve, mientras flotamos en una nube. Autopistas, calles, carreteras de cualquier índole, no son problema para este coche

que se desliza sobre todo tipo de terreno con seguridad y confort.

Las únicas pegas con las que nos hemos encontrado durante los días de prueba, han sido en tráfico urbano al circular por las calles más angostas de la ciudad o, lo que es peor, al intentar entrar en los aparcamientos públicos. A pesar de la buena

DETALLES DE CALIDAD
No falta nada, detalles como los pivotes para tener referencia de la parte posterior, son únicos. El reglaje de los asientos se realiza eléctricamente desde el mando de la puerta.

capacidad de giro, en el mejor de los casos, las enormes dimensiones del coche pondrán en apuros al más hábil de los conductores. Se trata pues, de un coche cuya utilización como vehículo de uso diario, queda limitada por este aspecto. A pesar de las antenitas para facilitar las maniobras, ir marcha atrás requiere una cierta destreza que se puede conseguir en sólo un par de arañazos. ❍

Victor Piccione
Fotos: **José Robledo**

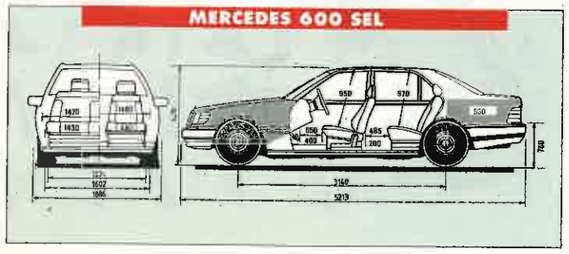
DATOS DEL COMPRADOR

Importador Mercedes Benz Española, S.A. José Ortega y Gasset 22-24 28006 Madrid Teléfono (91) 431 94 00 **Garantía** Un año sin límite de kilómetros **Red de postventa** 92 puntos de asistencia en toda España

OPCIONES

Sistema autonivelante del eje trasero (ADS) 231 900 ptas Asientos traseros individuales con reposacabezas eléctricamente ajustables 458 600 ptas Calefacción independiente 224 900 ptas Mando a distancia para calefacción 110 300 ptas Bolsa portaesquíes 44 100 ptas Reposabrazos delantero abatible con caja portaobjetos 24 700 ptas Frigorífico en el maletero 290 200 ptas Techo corredizo eléctrico de cristal 29 100 ptas Enganche para remolque 127 900 ptas Alarma antirrobo 95 200 ptas Aire acondicionado en parte trasera 185 200 ptas Asientos delanteros calefactados 76 800 ptas Asientos traseros calefactados 76 800 ptas Cerradura con telemando 79 000 ptas

MERCEDES 600 SEL



MECANICA		
MOTOR	Excelente	Sin duda se trata de un alarde de técnica y suavidad de funcionamiento.
CAJA DE CAMBIOS	Excelente	Es bastante rápida y suave de funcionamiento. Tiene dos programas diferentes.
TRANSMISION	Buena	Las relaciones de cambio son apropiadas y la tremenda potencia hace el resto.
COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	No plantea el más mínimo problema para situar el coche con precisión en cualquier sitio.
FRENOS	Excelente	Detienen el coche en distancias cortas y resultan infatigables.
SUSPENSION	Buena	Tiene un buen equilibrio entre confort y seguridad.
CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Excelente	Tiene infinitas posibilidades de regulación y está bien resuelto ergonómicamente.
CLIMATIZACION	Buena	Es automática y tiene muchas posibilidades de regulación.
SONORIDAD	Excelente	La insonorización es muy buena y tan sólo a alta velocidad se oye el aire.
RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Buena	Está limitada a 250 kilómetros por hora pero resulta más que suficiente.
ACELERACION	Excelente	Parece mentira que un coche de dos toneladas se mueva con tanta rapidez.
RECUPERACION	Buena	El tremendo par y la caja de cambios automática lo hacen todo.
CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Excelente	El espacio interior es muy amplio y se pueden alojar cinco adultos con todo confort.
MALETERO	Regular	No es demasiado grande para un coche que supera ampliamente los cinco metros de largo.
CALIDAD	Buena	Como es habitual en la marca, no hay reproches en este sentido.
ECONOMIA		
CONSUMO	Normal	Para ser un seis litros, este V12 no se muestra excesivamente goloso.
EQUIPAMIENTO	Bueno	A este nivel de categoría y precio, pocos reproches se pueden hacer.
PRECIO	Normal	Son muchos millones justificados por la técnica y el nombre.

FRENTE A SUS RIVALES

El Mercedes 600 SEL es un coche difícil de comparar, puesto que está situado en un segmento muy peculiar. Por una parte, y aunque la diferencia económica es mucha, parece inevitable compararlo con el BMW 750iL (12.397.929 pts). Este queda en desventaja por tamaño y potencia, pero no obstante sigue siendo una excelente alternativa, sobre todo si tenemos en cuenta que cuesta unos seis millones menos que el protagonista de estas páginas. El otro rival que se aproxima al 600 SEL es el Bentley Turbo R (26.406.000 pts). Este responde a un concepto más clásico, pero dispone de un refinamiento y un estilo inigualable. No obstante la diferencia de precio también resulta abultada. En un tercer lugar se podría pensar en las limusinas americanas, pero éstas carecen de la tecnología, el refinamiento y la calidad que presenta el nuevo Mercedes 600 SEL.

FORD ESCORT 1.6 CLX A LOS 30.000 KMS.

ASIGNATURA APROBADA

El Escort, tras la prueba de 30.000 kilómetros, ha revelado mejoras notables con respecto a su predecesor. Ahora dispone de un mayor espacio interior y las suspensiones traseras tienen un comportamiento mucho mejor. La mecánica se ha mostrado robusta y fiable. Por contra, el interior tiene un aspecto menos cuidado.

EL Escort, que siempre ha gozado de una buena aceptación, fue sometido a una profunda remodelación hace ahora un año. Con ello, se le mejoró la habitabilidad, sobre todo en las plazas traseras, y la capacidad de carga del maletero. Esto ha conseguido una mejor utilización familiar. La mecánica también ha sido remodelada, sobre todo las suspensiones traseras, que siempre fueron objeto de crítica. Pero para comprobar mejor la calidad del Escort actual y el funcionamiento de sus distintos órganos mecánicos, hemos querido ir más allá y le hemos hecho una prueba de fiabilidad de 30.000 kilómetros.

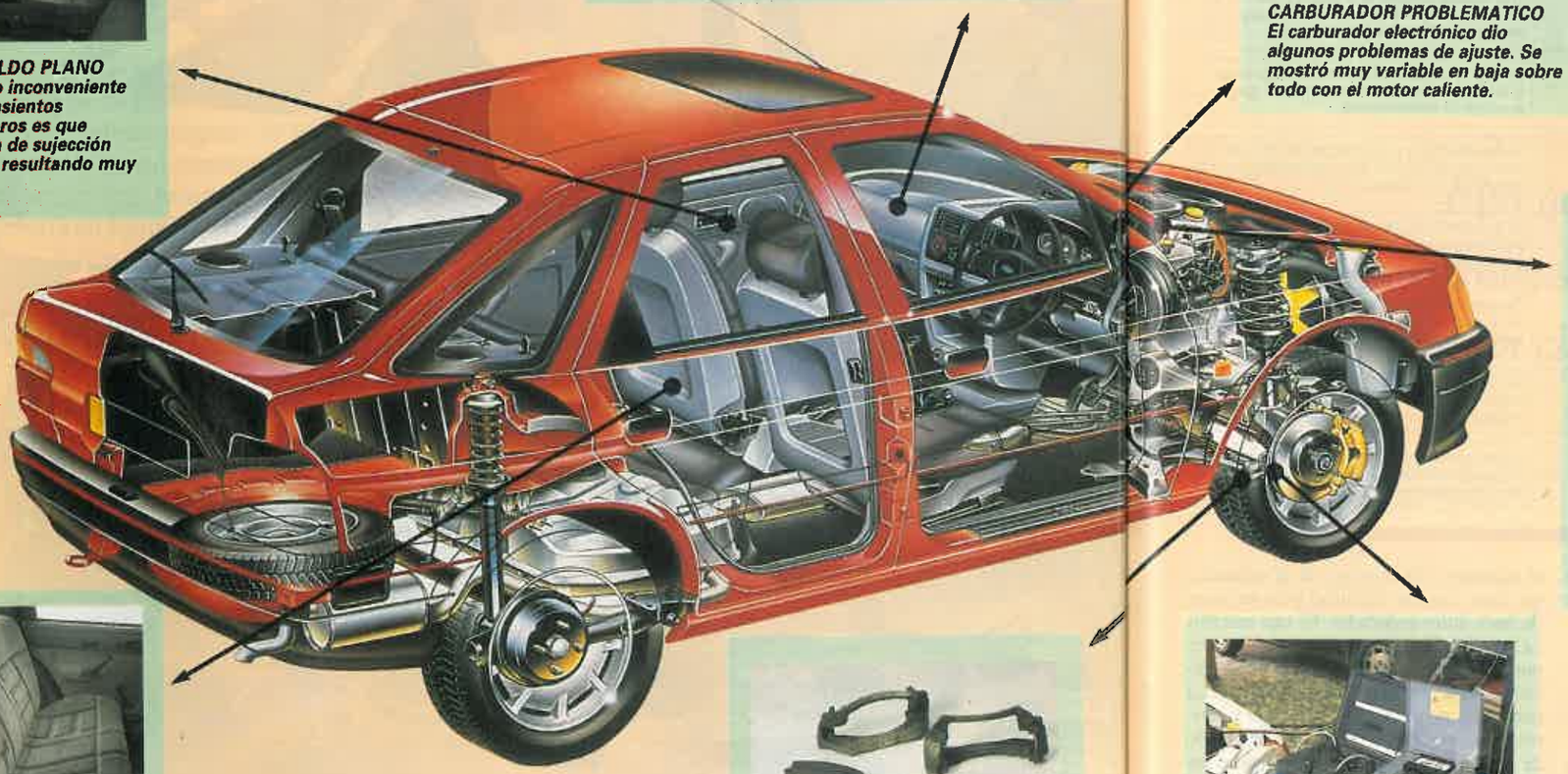
VISITANTE OLIMPICO
El Ford Escort en su recorrido por toda España posó al lado de la Ciudad Olímpica.

La opinión más generalizada de los conductores que se han puesto a su volante, ha sido la de que se trata de un familiar confortable, capaz de realizar largos desplazamientos con la familia a cuestas sin que se planteen problemas de apreturas. El puesto de conducción también ha sido del agrado de todos, aunque hubo unanimidad a la hora de criticar la escasa sujeción lateral de los asientos, provistos de un respaldo muy plano. Otro punto en el

RESPALDO PLANO
El único inconveniente de los asientos delanteros es que carecen de sujección lateral, resultando muy planos.

BIEN CUIDADO
A pesar de contar con un interior peor cuidado que el de su predecesor, el acabado es muy bueno.

CARBURADOR PROBLEMATICO
El carburador electrónico dio algunos problemas de ajuste. Se mostró muy variable en baja sobre todo con el motor caliente.



HUBO QUE SUSTITUIRLO
Se encendió la luz roja en el cuadro de intrumentos que delata que no funcionaba el alternador. Hubo que sustituirlo.

NOTABLE MEJORIA
Las plazas traseras, después de la remodelación de Ford ofrecen más sitio.

UN POCO BLANDAS
Las pastillas con unos forros un poco blandos hubo que sustituirlas poco antes de los 20.000 kilómetros.

MUY EFICAZ
El líquido de frenos se mostró a lo largo de la prueba muy eficaz, manteniendo casi el mismo grado de ebullición de principio a fin.

que hubo coincidencia, fue al afirmar que la calidad de acabado del Escort que nos ocupa en esta ocasión es peor que la de su predecesor. Otro punto que fue objeto de críticas fue la ventilación, poco potente, que obliga a llevar continuamente funcionando el ventilador para que sea eficaz. La unidad objeto de nuestra maratoniana prueba estaba equipada con sistema de aire acondicionado, opción que cuesta 147.000 pesetas. Al respecto hay que decir que su funcionamiento es intachable.

Referente a las pruebas dinámicas del coche, el motor fue objeto de comentarios favorables, con un buen rendimiento a bajos y medios regímenes. Algo que no gustó fueron los largos desarrollos de la 4ª y 5ª velocidades, que obligan a utilizar más de la cuenta el selector del cambio, sobre todo con el coche cargado. También sobre este apartado se pudo apreciar una cierta imprecisión a la hora de reducir de 5ª a 4ª. Pero el aspecto técnico menos favorecido en la prueba ha sido el sistema de supensiones. La opinión más generaliza fue que los tarados de los amortiguadores son excesivamente blandos, lo que origina unos acusados balanceos de la carrocería. Esto hace que al principio no dé confianza, pero después de unos kilómetros de adaptación, se puede comprobar que el coche tiene una buena estabilidad. El sistema de frenos por su parte, pasó con una buena nota la opinión de nuestros probadores, de igual manera la dirección fue también del agrado de todos, aunque hay que achacarle una excesiva desmultiplicación. La unidad de pruebas equipaba la opción de asistencia hidráulica, que tiene un precio de 72.000 pesetas y que es muy recomendable incorporar.

Los consumos siguen sin ser uno de los puntos fuertes de este modelo, a pesar de que en el Escort actual son mejores que en el anterior. El consumo medio a lo largo de la prueba fue de 10,2 litros después de utilizarlo en todo tipo de condiciones. También hay que señalar que a lo largo de la prueba se alternó el uso de gasolina de 97 octanos y de 95 sin plomo.

Una vez que estuvo el Ford Escort 1.6 CLX en nuestras manos se le dio un trato similar al que le daría cualquier usuario. Se le realizaron religiosamente las revisiones marcadas en el libro de mantenimiento y siempre se recurrió a un servicio oficial de la marca, en concreto a Trema Osnur. Al respecto hay que decir que si bien el trato fue bueno, hubo una cierta informalidad a la hora de retirar el vehículo, no estando disponible los días que aseguraron que iba a estar.

En torno a los 6.000 kilómetros comenzó a encenderse la luz roja del alternador en el cuadro de instrumentos. Al principio parpadeaba, para poco más tarde quedarse permanentemente encendido, viendonos obligados a llevarlo a un servicio oficial de Ford para sustituirlo. La reparación se complicó algo más de la cuenta al no haber repuesto en el concesionario. Esto motivó que el cohe estuviese parado durante unos días en el taller y fue necesario tomarlo de otra unidad. Curiosamente estando el coche en garantía en esta reparación nos cobraron la pieza y la mano de obra. Poco antes se soltó un plástico que actúa de carenado inferior situado justo delante del motor. Esto sucedió porque está sujeto al paragolpes con una sola uñeta, debido a la presión del aire se suelta con facilidad, rozando en el suelo, ante la desagradable sorpresa del conductor. Esto fue fácil de solucionar, nuestro técnico lo sujetó con unas grapas y no volvió a dar problemas.

Otro inconveniente que surgió fue que el motor comenzó a calarse, sobre todo cuando estaba caliente. Esto fue debido a que el carburador, controlado electrónicamente, es inestable a bajas revoluciones y difícil de ajustar perfectamente. En la primera revisión en el concesionario se corrigió este fenómeno, pero más tarde volvió a reproducirse. Una vez más se llevó a revisar y volvió a suceder lo mismo.

Una vez cubierto el kilometraje previsto, el coche pasó a nuestro taller, donde nuestros técnicos lo despiezaron por completo. Una vez desmontado se pudo comprobar que la mecánica estaba intacta. Su desgaste había sido minimo, mantuvo desde el principio de la prueba hasta el final los mismos valores de compresión en los cuatro cilindros. También delata que el estado de la mecánica era perfecto, el hecho de que al final de los 30.000 kilómetros los índices de contaminación eran mínimos, con un C.O. del 0,4 por ciento, cuando el máximo que permite la ley es de 0,8. El disco del embrague por su parte

MAXIMA ESPECIALIZACION
Para cualquier comprobación se recurre a sitios muy especializados.

INFORME DE LUBRICACION

TODO PERFECTO

EN el informe de lubricación que nos ha facilitado Shell tras analizar las muestras de aceite que les hemos enviado, como suele suceder en todas nuestras pruebas de 30 000 kilómetros utilizamos Shell Helix 20W50, el comportamiento de la mecánica del Ford Escort 1.6 CLX ha sido perfecto en todo momento. Por supuesto se respetaron los cambios de aceite marcados por el fabricante del vehículo y se revisó periódicamente el nivel del cárter.

El desgaste se puede considerar normal a partir de los primeros kilómetros una vez finalizado el rodaje. Por otro lado en los bajos del motor, el informe señala que tanto el lubricante como el combustible actuaron correctamente. Tan sólo se pudieron observar algunas irregularidades en la combustión, coincidiendo con los momentos en los que el carburador electrónico se negó a funcionar correctamente. Una vez solucionado el problema que planteó este elemento se pudo comprobar que la combustión era la idónea.

DIARIO DE ABORDO

KILOMETRO A KILOMETRO

2.500	Se le realizó la primera revisión marcada en el libro de mantenimiento. Esta se efectuó en un servicio oficial de la marca.
5.000	Tras finalizar el rodaje se le realizó el primer Correvit. Las cifras obtenidas demostraron que el motor no estaba suelto del todo.
5.500	Se soltó el carenado inferior, situado bajo la parte delantera del motor. Con unas simples grapas se solucionó definitivamente.
6.000	Se encendió la luz roja del alternador. El carburador comenzó a fallar. Hubo que llevarlo a un concesionario de la marca.
10.000	Se le cambió el aceite, también se le revisaron todos los niveles y se aprovechó para realizarle una revisión.
15.000	Se efectuó una segunda medición con el Correvit. Según los datos obtenidos se pudo comprobar que el motor estaba perfectamente rodado.
19.500	Las pastillas de los frenos, un poco blandas, se desgastaron por completo. Hubo que poner un juego nuevo
30.000	Se realizó una tercera medición con el Correvit, los datos fueron similares a la segunda. Más tarde se desmontó por completo la mecánica.

tuvo un desgaste normal, estimando su duración en torno a cien mil kilómetros.

Por lo que respecta a los frenos, los discos delanteros tuvieron un desgaste de un milímetro. Por contra las pastillas a los 19.500 kilómetros se desgastaron por completo, siendo necesario montar un juego nuevo. Esto demuestra que el forro es blando y es el precio que hay que pagar a cambio de una buena y eficaz frenada. Con respecto a esto hay que decir que hay que tener cuidado para no rayar los discos, ya que no dispone de luz de aviso de desgaste en el cuadro de instrumentos. Los frenos de las ruedas traseras, de tambores y zapatas, prácticamente no sufrieron desgaste. El líquido del sistema es de muy buena calidad, a lo largo de la prueba prácticamente no perdió eficacia.

Tras el despiece de la mecánica del Ford Escort 1.6 CLX, Angel Robledo, nuestro responsable del taller, afirmó que el montaje y desmontaje de la mecánica no tiene ninguna dificultad y no requiere de unos útiles especiales. Es una mecánica sencilla, fácil de reparar y que no tiene porque dar problemas, el único punto delicado es el carburador electrónico. La parte más conflictiva del montaje y desmontaje del motor se encuentra en el lado de la derecha en el que van agrupados los elementos de la dirección asistida y del aire acondicionado.

Los neumáticos que equipaba la unidad objeto de nuestra prueba eran unos Michelin MXT en medida 175/70 HR 13. Los delanteros al final de la prueba llegaron a su límite de utilización, también se pudo detectar un excesivo desgaste en la parte interior, debido a que se abrió el paralelo de la dirección en 5 milímetros. Los traseros por su parte se encontraban a medio uso.

CONCLUSION

Una vez analizados todos los puntos del Escort 1.6 CLX se puede sacar una conclusión clara. Es un coche de uso familiar, confortable y equipado con una mecánica robusta y fiable, que con un trato bueno y respetando las revisiones y cambios de aceite marcados en el libro de mantenimiento, no tiene porque dar ningún tipo de problema serio. Hay que significar que

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Culata de aleación y bloque motor de hierro fundido. **Distribución:** Un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigueñal de cinco puntos de apoyo. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.596 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80 mm. Carrera: 79,5 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 90 CV (66 kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 13,3 mkg (130 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Un carburador de doble cuerpo. Combustible: Gasolina 97 octanos o 95 sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,7 km/h. Velocidad en 2ª a 1.000 rpm: 14,4 km/h. Velocidad en 3ª a 1.000 rpm: 21,5 km/h. Velocidad en 4ª a 1.000 rpm: 29,0 km/h. Velocidad en 5ª a 1.000 rpm: 36,4 km/h..

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3. Diámetro de giro: 10 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSION: Delantera: Independiente de tipo McPherson y barra estabilizadora. Trasera: Eje torsional con muelles y amortiguadores.

RUEDAS: Neumáticos: Michelin MXT 175/70 R 13. Llantas de chapa de 13X 5 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 960 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.

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

RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

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

LINTAS

CONSUMOS

	5.000 km.	15.000 km.	30.000 km.
Datos en l/100 km.			
CIUDAD			
A 32 km/h de promedio	10,5	10,3	10,3
CARRETERA			
A 90 km/h de crucero	6,0	5,9	5,9
En conducción rápida	11,0	11,0	11,1
AUTOPISTA			
A 120 km/h de crucero	9,0	9,0	9,0
A 140 km/h de crucero	10,4	10,0	10,0
CONSUMO MEDIO POND			
Litros/100 km	9,0	8,8	8,8
AUTONOMIA MEDIA			
kilómetros recorridos	570	575	575

PRESTACIONES

	5.000 km.	15.000 km.	30.000 km.
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	174,5	174,9	174,5
ACELERACION			
400 m. salida parada (seg.)	18,8	18,3	18,5
1.000 m. salida parada (seg.)	34,6	34,4	34,3
0-100 km/h (seg.)	13,3	13,1	12,6
Metros recorridos	233	225	216
RECUPERACION			
400 m. desde 40 Km/h en IV (seg.)	20,2	19,9	19,9
400 m. desde 40 Km/h en V (seg.)	22,7	22,1	22,1
1.000 m. desde 40 Km/h en IV (seg.)	37,9	37,3	37,2
1.000 m. desde 40 Km/h en V (seg.)	43,1	42,3	42,0
De 80 a 120 Km/h en IV (seg.)	14,9	14,2	14,2
Metros recorridos	416	397	397
De 80 a 120 Km/h en V (seg.)	21,1	20,6	19,9
Metros recorridos	589	557	556

LOS CONDUCTORES OPINAN

MEJOR AHORA

TAL como viene siendo habitual en nuestras pruebas de 30.000 kilómetros, intervienen a lo largo de ella un buen número de conductores. Este cuadro una vez más pretende ser un fiel reflejo de la opinión de todos ellos.La nota media obtenida por este modelo ha sido de 6,8 puntos.

Prácticamente todos coinciden en que el Escort ha mejorado muchos aspectos con respecto a su predecesor, como es el espacio interior. También coinciden en que la calidad de acabado es ahora inferior.

CONFORT	6,2	El puesto de conducción es bueno. Los asientos tienen el respaldo plano, con excasa sujección lateral. El motor es ruidoso a altas velocidades.
COMPORTAMIENTO	6,4	Las suspensiones son blandas, le confieren un buen confort, por contra balancea la carrocería en exceso. La dirección tiene muchas vueltas.
MECANICA	6,8	El motor va bien a bajos y medios regímenes. La caja de cambios es suave pero la 4ª y 5ª son largas. El sistema antibloqueo de frenos es eficaz.
INTERIOR	7,6	La calidad de acabado es ligeramente inferior que en el anterior modelo. Lo que ha mejorado notablemente es el espacio interior.
CONSUMO	6,9	Sin ser uno de los modelos más económicos de su segmento, ha mejorado con respecto al anterior Escort y ahora son más razonables.
FUNCIONALIDAD	7,4	El acceso al interior con carrocería de cinco puertas está bien resuelto. El maletero tiene una buena capacidad para sus dimensiones.

si bien la calidad de acabado es bastante buena, superior a la de la media de sus rivales, es bastante inferior con respecto a la de su predecesor. Por otro lado, es de esperar que los incovenientes que han ido surgiendo a lo largo de nuestra larga prueba, debidos a la precipitación con que Ford por exigencias comerciales lo lanzó a la calle, sean solucionados en una nueva remodelación de este modelo que aparecerá en nuestro mercado a finales del próximo mes de septiembre o principios de octubre. ○

Manuel Madrid
Fotos: **Sección de fotografía**

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

Nuevo Renault 21 GTI.
*140 C.V.-2.490.000 pts.**
** (Precio Península y Baleares. IVA y transporte incluidos)*

RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS
Más de 2.000 instalaciones a su servicio.
RENAULT recomienda lubricantes elf

ILINTAS

EL EJEMPLO OPEL

COCHES MAS VERDES

Todas las marcas de automóviles se esfuerzan en ofrecer coches cada día menos contaminantes. El primer fabricante mundial, General Motors, es un ejemplo más de esta tendencia.

Si analizamos un automóvil actual y lo comparamos con otro de hace sólo cinco años, las diferencias son considerables en bastantes aspectos. Pero si nos fijamos en factores medio-ambientales, las diferencias son abismales. Aunque la no agresividad ecólogica siempre ha sido tenida en cuenta por los fabricantes de automóviles, los avances de los últimos años son verdaderamente espectaculares. Ejemplo de estos avances lo ofrece General Motors, primer fabricante mundial. El mérito de GM es haber introducido todas estas mejoras -indudablemente con un coste elevado y asumido- en los coches populares y de mayor difusión. El nuevo Astra supone un paso más en este sentido.

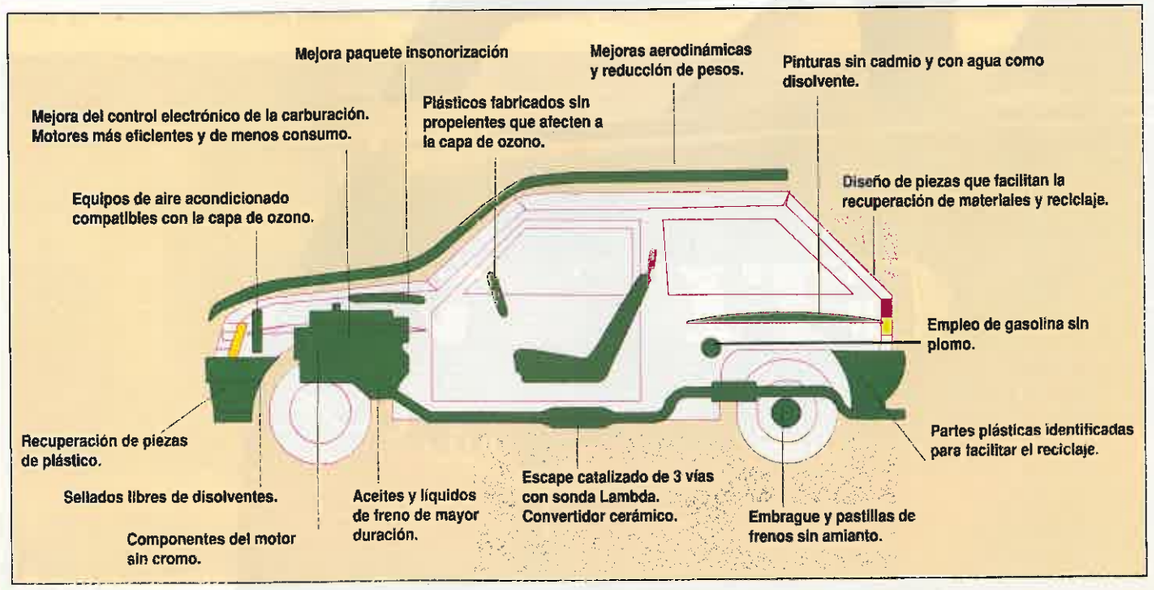
Protección de la capa de ozono. Dos de los gases más perjudiciales para la capa protectora atmosférica, han sido eliminados de los automóviles Opel y de los sistemas productivos. En los sistemas de aire acondicionado, se ha suprimido el CFCs y en la fabricación de espumas para asientos, se ha eliminado el gas fluorocarbonado como propelente. Además, todos los sprays de limpieza y conservación, han sido modificados para eliminar el CFCs.

Pinturas con agua. La utilización de pinturas con disolventes hidrocarburados han sido tradicionalmente fuente de una importante contaminación. Estos disolventes han pasado a ser sólo el 12 por ciento, frente al anterior 80 por ciento, siendo sustituidos por agua.

Reciclaje de plásticos. Más del 85 por ciento de las piezas de un Astra podrán ser recicladas. En peso, cerca del 92 por ciento del coche. Además de los elementos metálicos, que son objeto de una nueva fundición, la gran mayoría de los elementos plásticos pueden ser reciclados. Para ello, todos llevan grabada su composición y son fácilmente separados de otros elementos de diferente composición. La facilidad de reciclado no sólo afecta al coche en sí, sino a muchos de los elementos que intervienen en los procesos de fabricación, como embalajes, soportes o moldes. Muchas de las piezas nuevas se han fabricado con materiales procedentes de reciclaje, como alfombrillas fonoabsorbentes o paragolpes.

El GM Impact es un prototipo de coche eléctrico, con autonomía de más de 200 kilómetros y una velocidad máxima de 160 kilómetros por hora.

Otros aspectos. General Motors, cuya filial española ha sido recientemente galardonada por la Agencia para la Conservación del Medio Ambiente, enfoca actualmente sus esfuerzos hacia otros aspectos como la reducción de los consumos de energía o la recuperación energética en los procesos de producción. Es también importante destacar el esfuerzo de los técnicos e ingenieros de la marca en la búsqueda de nuevas soluciones y en el desarrollo de nuevas alternativas. Prototipos como el Impact (coche eléctrico), el HX3 (automóvil convencional, eléctrico y generador) o el Sunraycer (coche eléctrico de competición) son ejemplos de estas iniciativas. ○



Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.

Guía PRECIOS

En estas páginas que siguen, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda, veraz y completa. Nos hemos decidido por este formato porque con él, de un simple vistazo, no sólo conocemos el precio final del coche que queremos comprar, sino el precio de cada una de las opciones más representativas que el fabricante nos puede ofrecer y el nivel de equipamiento de cada versión. **PVP:** Los precios ofrecidos tradicionalmente por Motor 16 no sólo incluyen el IVA, sino los gastos de transporte, las pólizas correspondientes al seguro obligatorio, el impuesto municipal y las tasas de tráfico y de matriculación. Con esto, el precio final se aproxima todo lo posible al costo que tendría el coche llave en mano, pero puede variar en función de la oferta de libre mercado vigente y los gastos de gestorías para tramitar la documentación. **CC**: cilindrada en centímetros cúbicos. **CV**: potencia máxima en caballos DIN. **VM**: velocidad máxima. **0/100**: aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. **L/100**: consumo medio ponderado. **CPK**: coste por kilómetro, recorriendo 15.000 kilómetros anuales y considerando exclusivamente los gastos de rodaje (combustible, neumáticos y revisiones). **Long**: longitud total del coche. **AA**: aire acondicionado. **Pintura**: pintura metalizada. **Eleva**: 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	65.000	-	67.000
33 1.3 Veloce	1.550.383	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.5 ie	1.731.034	1.490	98	181	10,7	8,6	13,54	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.7 ie	1.926.372	1.712	110	190	9,5	8,9	13,80	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	67.000
33 1.7 ie 16V	2.167.467	1.712	137	208	8,4	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.227.468	1.712	137	208	8,4	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	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	-	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
75 1.8 ie	2.263.598	1.779	122	190	10,4	8,9	14,70	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 1.8 ie Le Mans	2.283.599	1.779	122	190	10,4	8,9	14,70	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	-	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	18,68	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	-	84.056
75 2.4 TD	2.792.335	2.393	112	184	11,7	7,4	10,21	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
164 2.0 Twin Spark	3.128.260	1.962	148	210	9,2	12,1	17,52	455,5	225.000	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
164 2.0 V6 Turbo	4.983.598	1.996	210	240	7,2	10,1	15,76	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	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
164 2.5 TD	3.972.165	2.500	117	204	10,8	7,6	9,61	455,5	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
Spider 2.0 ie	3.429.598	1.962	126	190	9,0	9,1	14,88	425,8	-	45.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
ARO															
Aro 10 Techo Lona	1.120.749	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															
Freeclimber TD T. Duro	3.711.758	2.443	116	153	13,9	10,9	11,99	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Freeclimber TD Cabrio	3.711.758	2.443	116	153	13,9	10,9	11,99	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Freeclimber 2.7 i T. Duro	3.711.758	2.693	129	170	-	-	-	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Freeclimber 2.7 i Cabrio	3.711.758	2.693	129	170	-	-	-	414,5	230.000	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	Serie
325i X Touring	5.944.414	2.494	171	210	9,7	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	54.098
M3	6.997.602	2.302	200	234	6,7	10,6	17,54	434,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Cabrio	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	Serie
Z-1	8.544.413	2.494	171	239	7,9	10,4	17,14	392,7	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
324 D	3.021.844	2.443	86	162	16,1	8,0	10,61	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	-
324 TD	3.586.844	2.443	115	193	11,9	7,0	9,94	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	-
324 TD Touring	4.462.507	2.443	115	187	12,3	7,0	9,94	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
520i	4.144.413	1.990	150	211	10,6	9,8	15,49	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	168.000	210.011
525i	5.197.602	2.494	192	225	8,6	9,0	15,01	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	Serie	169.780
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	256.238
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
735 IL	8.347.602	3.420	220	236	8,3	15,0	20,97	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i A	10.537.929	4.988	300	240	7,4	15,0	21,43	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i AL	12.397.929	4.988	300	254	7,4	15,0	21,43	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i	12.547.929	4.988	300	250	6,8	15,5	21,87	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
CITROEN															
AX 3p 11 TE 4V	1.109.937	1.124	55	156	13,2	6,2	10,76	352,5	-	18.953	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TE 5V	1.140.357	1.124	55	158	12,9	6,3	10,76	352,5	162.224	18.953	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TRE 5V	1.201.196	1.124	55	158	12,9	6,3	10,76	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 3p 14 TGS	1.282.317	1.360	75	175	10,8	6,8	11,20	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 3p 14 TZX	1.343.158	1.360	75	175	10,8	6,8	11,37	352,5	162.224	18.953	Serie	-	-	-	47.380
AX 3p GT	1.467.557	1.360	85	177	9,3	7,3	11,82	351,7	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 3p GTi	1.710.915	1.360	100	190	8,7	7,5	12,00	351,7	162.224	Serie	Serie	Serie	-	162.240	Serie
AX 5p 11 TE 4V	1.175.848	1.124	55	156	13,2	6,2	10,76	352,5	-	18.953	-	-	-	-	-
AX 5p 11 TE 5V	1.206.266	1.124	55	158	13,2	6,3	10,58	352,5	162.224	18.953	-	-	-	-	-
AX 5p 11 TRE 5V	1.267.107	1.124	55	158	12,9	6,3	10,76	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 5p 14 TGS	1.348.228	1.360	75	175	10,8	6,8	11,20	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 5p 14 TZX	1.409.067	1.360	75	175	10,8	6,8	11,37	352,5	162.224	18.953	Serie	-	-	-	47.380
AX 5p GT	1.533.456	1.360	85	177	9,3	7,3	11,82	351,7	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 3p 14 TD	1.308.315	1.360	53	155	16,5	4,7	6,92	352,5	-	18.953	-	-	-	-	-
AX 3p 14 TRD	1.375.239	1.360	53	155	16,5	4,7	6,92	352,5	-	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 5p 14 TD	1.374.223	1.360	53	155	16,5	4,7	6,92	352,5	-	18.953	-	-	-	-	-
AX 5p 14 TRD	1.447.280	1.360	53	155	16,5	4,7	7,33	352,5	-	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
ZX 5p 14 Reflex	1.613.769	1.360	75	172	13,7	6,8	11,37	407,1	148.919	31.212	-	-	-	-	-
ZX 5p 14 Avantage	1.685.169	1.360	75	172	13,7	6,8	11,37	407,1	148.919	31.212	20.400	20.400	-	-	66.299
ZX 5p 16 Reflex	1.718.488	1.580	90	181	13,5	7,9	12,48	407,1	148.919	31.212	-	-	-	-	-
ZX 5p 16 Aura	1.912.289	1.580	90	181	13,5	7,9	12,48	407,1	148.919	31.212	Serie	Serie	71.401	-	66.299
ZX 5p Volcane	2.229.581	1.905	130	201	8,3	8,6	13,62	407,1	148.919	31.212	Serie	Serie	Serie	189.721	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
BX 14 TE	1.572.608	1.360	72	161	13,1	8,1	12,92	424,0	-	41.714	-	-	-	-	-
BX 14 TGE	1.671.548	1.360	72	161	13,1	8,1	12,92	424,0	-	41.714	Serie	Serie	-	-	-
BX 14 TGE Prestige	1.680.729	1.360	72	161	13,1	8,1	12,92	424,0	-	41.714	Serie	Serie	-	-	-
BX 16 TS	1.709.967	1.580	94	171	12,7	8,0	12,57	424,0	166.033	41.714	-	-	-	-	-
BX 16 TGS	1.842.568	1.580	94	171	12,7	8,0	12,57	424,0	166.033	41.714	Serie	Serie	-	-	-
BX 16 TGS Prestige	1.940.387	1.580	94	171	12,7	8,0	12,57	424,0	166.033	41.714	Serie	Serie	-	-	-
BX 19 TGS	1.975.519	1.905	107	191	10,7	8,0	13,24	424,0	166.033	41.714	Serie	Serie	-	-	-
BX 19 TGS Prestige	2.059.473	1.905	107	191	10,7	8,0	13,24	424,0	166.033	41.714	Serie	Serie	Serie	217.504	67.408
BX 19 TZS Athena	2.093.840	1.905	107	191	10,7	8,0	13,24	424,0	166.033	Serie	Serie	Serie	Serie	217.504	67.408
BX 19 GTi	2.291.454	1.905	125	193	9,8	9,7	15,00	424,0	166.033	41.714	Serie	Serie	Serie	217.504	67.408
BX GTi 16V Prestige	3.154.536	1.905	160	215	8,6	9,9	15,58	424,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BX 19 TZS Break	2.460.661	1.905	107	191	10,4	8,0	13,24	424,0	188.214	63.188	Serie	Serie	Serie	-	-
BX TD	1.859.478	1.796	60	155	17,2	6,8	9,03	424,0	-	41.714	24.110	24.110	87.429	-	-
BX 19 TD	2.016.317	1.905	71	157	13,8	7,2	9,28	424,0	166.033	41.714	24.110	24.110	87.429	-	-
BX 19 TZD	2.248.525	1.905	71	157	13,8	7,2	9,47	424,0	166.033	41.714	Serie	Serie	Serie	217.504	67.408
BX TZD Turbo	2.661.823	1.796	90	182	12,0	7,7	9,41	424,0	Serie	41.714	Serie	Serie	Serie	217.504	67.408
BX 19 TZD Break	2.395.065	1.905	65	151	17,0	7,2	9,47	424,0	188.214	63.188	-	-	-	-	-
XM 2.0i Luxe	3.255.260	1.998	130	205	11,5	8,6	15,56	470,8	Serie	47.947	Serie	Serie	Serie	206.000	68.495
XM 2.0i Luxe Aut.	3.515.541	1.998	130	206	14,4	8,1	15,56	470,8	Serie	47.947	Serie	Serie	Serie	206.000	68.495
XM 2.0i Grand Luxe	3.981.411	1.998	130	206	11,5	8,6	15,56	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM 2.0i Grand Lux. Aut.	4.241.692	1.998	130	206	14,4	8,6	15,56	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM V6i	4.931.071	2.849	170	206	9,7	13,9	19,81	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM V6i Aut.	5.194.542	2.849	170	206	10,9	13,9	19,81	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM V6i 24V	5.879.799	2.975	200	235	8,6	11,4	17,90	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XM Diesel Luxe	3.400.473	2.138	83	171	17,6	7,7	9,78	470,8	Serie	47.947	Serie	Serie	Serie	206.000	68.495
XM TD Grand Luxe	4.299.616	2.088	110	192	12,4	8,0	11,51	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
DAIHATSU															
Applause 1.6 IX 16V 5p	2.286.952	1.589	105	185	9,8	8,5	13,37	426,0	200.000	24.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Rocky TD Intercoeler EX	3.184.578	2.765	102	145	17,2	12,6	13,10	411,5	187.293	35.715	-	-	-	-	-
Rocky TD Intercoeler EL	3.383.740	2.765	102	145	17,2	12,6	13,10	411,5	187.293	35.715	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Feroza EL II	2.462.374	1.589	85	143	14,2	11,8	16,95	368,5	196.000	24.885	Serie	Serie	Serie	-	Serie
FERRARI															
Mondial T	15.908.940	3.405	300	255	6,3	11,9	18,88	453,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Mondial Cabrio T	17.937.253	3.405	300	255	6,3	11,9	18,88	453,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie
348 TB	16.979.919	3.405	300	275	5,6	9,9	16,94	423,0	Serie	-	Serie	Serie	-	-	Serie
348 TS	17.408.200	3.405	300	275	5,6	9,9	16,94	423,0	Serie	-	Serie	Serie	-	-	Serie
Testarossa	29.019.680	4.942	390	290	5,7	18,4	24,42	448,5	Serie	-	Serie	Serie	-	-	Serie
FIAT															
Panda Sisley 4x4	1.294.658	999	50	135	17,5	7,6	11,82	347,5	-	Serie	-	-	-	-	-
Panda 1000 S	955.658	999	45	145	16,4	6,4	10,76	347,5	-	19.418	-	-	-	-	-
Panda 4x4	1.219.658	999	50	135	17,5	7,6	11,82	347,5	-	Serie	-	-	-	-	-
Uno 45 3p.	1.082.620	999	45	145	17,0	6,4	10,40	364,5	-	-	-	-	-	-	-
Uno 45 S 3p.	1.211.658	999	45	145	17,0	6,4	10,76	364,5	-	19.418	Serie	18.620	-	-	-
Uno 45 5p.	1.142.620	999	45	141	17,0	6,4	10,22	364,5	-	19.418	-	-	-	-	-
Uno 45 S 5p.	1.267.659	999	45	145	17,0	6,4	10,76	364,5	-	19.418	Serie	18.620	-	-	-
Uno 60 3p.	1.140.038	1.108	57	152	13,9	6,4	10,85	364,5	-	-	-	-	-	-	-
Uno 60 S 3p.	1.239.038	1.108	57	152	13,9	6,4	10,85	364,5	-	19.418	Serie	18.620	-	-	-
Uno 60 5p.	1.196.038	1.108	57	152	13,9	6,4	10,85	364,5	-	-	-	-	-	-	-
Uno 60 S 5p.	1.295.038	1.108	57	152	13,9	6,4	10,85	364,5	-	19.418	Serie	18.620	-	-	-
Uno 60 SX 5p.	1.398.038	1.108	57	152	13,9	6,4	10,85	364,5	-	19.418	Serie	Serie	-	-	51.870
Uno 70 IE SX 3p.	1.456.038	1.372	72	162	11,4	7,0	11,38	368,9	-	19.418	Serie	Serie	-	-	51.870
Uno 70 IE SX 5p.	1.514.038	1.372	72	162	11,4	7,0	11,38	368,9	-	19.418	Serie	Serie	-	-	51.870
Uno Selecta	1.567.038	1.372	72	162	11,4	7,0	11,38	368,9	-	19.418	Serie	18.620	-	-	51.870
Uno Turbo ie	1.790.757	1.372	118	196	7,7	8,4	13,36	368,9	-	19.418	Serie	Serie	-	155.000	Serie
Uno Diesel 3 p.	1.413.038	1.697	58	156	15,9	5,0	7,21	368,9	-	-	-	-	-	-	-
Uno Diesel S 5p.	1.539.038	1.697	58	156	15,9	5,0	7,21	368,9	-	19.418	Serie	18.620	-	-	-
Uno TD S 3p	1.576.039	1.367	72	168	12,4	5,1	7,28	368,9	-	19.418	Serie	Serie	-	-	51.870
Tipo 1.4	1.533.910	1.372	72	161	13,0	7,7	11,73	395,8	-	34.580	-	-	-	-	-
Tipo 1.4 AGT	1.603.910	1.372	72	161	13,0	7,7	11,73	395,8	-	34.580	-	-	-	-	-
Tipo 1.4 DGT	1.715.910	1.372	72	161	13,0	7,7	11,73	395,8	161.861	34.580	Serie	Serie	-	-	-
Tipo 1.6 AGT	1.744.628	1.580	83	175	12,0	7,5	12,57	395,8	161.861	34.580	Serie	Serie	67.830	-	-
Tipo 1.6 DGT	1.856.629	1.580	83	175	12,0	7,5	12,57	395,8	161.861	34.580	Serie	Serie	67.830	161.861	-
Tipo 1.8 ie DGT	2.002.628	1.756	110	190	10,9	8,0	13,01	395,8	161.861	34.580	Serie	Serie	Serie	161.861	51.870
Tipo 1.8 ie 16V	2.165.629	1.756	138	201	8,6	9,2	14,48	395,8	161.861	34.580	Serie	Serie	Serie	280.763	Serie
Tipo 1.7 D	1.692.909	1.697	58	156	17,8	6,1	7,96	395,8	-	34.580	-	-	-	-	-
Tipo 1.9 D DGT	1.875.041	1.929	65	162	14,0	5,8	8,33	395,8	161.961	34.550	Serie	Serie	Serie	280.763	-
Tipo 1.9 TD DGT	2.284.628	1.929	92	180	12,0	6,2	8,12	395,8	161.861	34.550	Serie	Serie	Serie	280.763	-
Tempra 1400	1.672.910	1.372	78	172	13,4	7,8	11,81	435,4	-	35.910	-	-	-	-	-
Tempra 1400 SX	1.820.910	1.372	78	172	13,4	7,8	11,81	435,4	-	35.910	Serie	Serie	-	-	-
Tempra 1600	1.859.629	1.581	86	177	12,3	8,0	12,44	435,4	-	35.910	-	-	-	-	-
Tempra 1600 SX	1.990.629	1.581	86	177	12,3	8,0	12,44	435,4	192.850	35.910	Serie	Serie	69.160	164.920	69.160
Tempra 1800 ie SX	2.166.467	1.756	110	190	10,9	8,7	12,45	435,4	192.850	35.910	Serie	Serie	Serie	208.810	69.160
Tempra 1900 D	1.993.041	1.929	65	162	18,9	5,8	8,33	435,4	-	35.910	Serie	Serie	69.160	-	-
Tempra 1900 TD SX	2.462.629	1.929	92	178	12,1	6,0	7,99	435,4	192.850	35.910	Serie	Serie	Serie	208.810	69.160
Tempra 1.4 SW	1.887.910	1.372	78	172	14,0	7,8	11,81	447,2	-	35.910	24.605	24.605	Serie	-	-
Tempra 1.8 ie SX SW	2.351.466	1.756	110	190	11,2	8,7	12,45	447,2	192.850	35.910	Serie	Serie	Serie	208.810	69.160
Tempra 1.9 D SW	2.209.041	1.929	65	162	18,9	5,8	8,33	447,2	192.850	35.910	24.605	24.605	Serie	-	-
Tempra 1.9 TD SX SW	2.645.629	1.929	92	178	12,5	6,0	7,99	447,2	192.850	35.910	Serie	Serie	Serie	208.810	51.870
Croma 2.0 CHT	2.515.695	1.995	100	178	12,5	8,6	14,36	449,5	Serie	45.000	Serie	Serie	Serie	274.000	90.000
Croma 2.0 ie	2.911.791	1.995	120	192	9,9	8,6	14,09	449,5	Serie	45.000	Serie	Serie	Serie	-	90.000
Croma 2.0 ie S	3.115.790	1.995	120	192	9,9	8,2	14,09	449,5	Serie	45.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Croma 2.0 ie Turbo	3.891.791	1.995	155	215	7,7	8,6	14,44	449,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Croma TD ID	2.873.695	1.995	92	180	12,5	5,3	8,53	449,5	Serie	45.000	Serie	Serie	Serie	274.000	90.000
Croma Turbo Diesel	3.210.696	2.449	118	195	11,0	7,8	10,26	449,5	Serie	45.000	Serie	Serie	Serie	274.000	90.000

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	136	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.	1.651.069	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 Cat.	1.921.918	1.598	105	185	10,6	8,6	13,12	402,0	-	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Escort Ghia 1.6 5p	1.840.787	1.598	90	177	11,6	8,0	12,44	402,0	147.000	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	-
Escort CLX 1.8 D 5p.	1.714.069	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	25.500	25.500	-	-	-
Escort Ghia 1.8 D 5p.	1.838.068	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Escort Nomade 1.6 Fam.	1.840.787	1.597	90	171	12,3	8,3	13,10	402,0	147.000	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	-
Escort Nomad. 1.8D Fam.	1.840.787	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Escort Cabrio 1.6i	2.470.787	1.598	108	180	11,0	8,6	13,37	402,0	-	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	68 000
Orion CLX 1.6	1.752.788	1.598	90	177	12,1	7,8	12,66	421,0	147.000	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Orion Ghia 1.6	1.892.788	1.598	90	177	12,1	7,8	12,36	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	1.876.068	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.	2.299.389	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	19,39	442,5	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	9,26	451,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra GL 2.0i Fam.	2.472.918	1.998	125	195	9,7	8,0	13,25	451,0	169.000	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Scorpio 2.0i GL 4p.	3.173.918	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 4p.	3.580.918	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i GL 4p.	3.585.202	2.935	145	208	9,2	12,6	18,92	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i Ghia 4p.	3.992.202	2.935	145	208	9,2	12,6	18,92	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i 4x4	4.786.202	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	425,5	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.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
INNOCENTI															
990 SE	1.356.350	993	53	143	16,2	7,3	11,41	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-
990 SL	1.236.651	993	53	145	16,2	7,3	11,75	316,0	-	-	-	-	-	-	-
990 MSE Aut.	1.436.989	993	53	145	16,2	7,4	12,04	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-
Turbo de Tomaso	1.535.706	993	72	162	10,8	8,9	13,39	313,8	-	-	Serie	-	-	-	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	7.748.329	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
LADA															
Samara 1.3 3p	998.839	1.288	65	150	14,5	8,2	12,17	400,6	169.118	26.600	21.337	16.331	-	-	15.956
Samara 1.3 5p	1.069.038	1.288	65	150	14,5	8,2	12,17	400,6	169.118	26.000	21.337	18.166	-	-	15.956
Samara 1.5 3p	1.045.727	1.500	75	160	12,5	7,7	11,7	400,6	169.118	26.000	21.337	16.331	-	-	15.956
Samara 1.5 5p	1.119.702	1.500	75	160	12,5	7,7	11,73	400,6	169.118	26.000	21.337	18.166	-	-	15.956
Niva 1.6	1.250.294	1.569	78	127	23,0	11,5	16,09	372,0	-	26.000	-	-	-	-	-
LANCIA															
Y-10 Venetto	1.006.657	993	45	148	16,0	6,0	10,81	339,2	-	-	-	-	-	-	-
Y-10 Fire	1.061.658	993	45	148	16,0	6,0	10,81	339,2	-	-	-	-	-	-	-
Y-10 LX 1.1	1.254.038	1.108	57	151	15,2	6,1	10,32	339,2	-	19.418	Serie	Serie	-	-	-
Y-10 LX Selectronic	1.378.038	1.108	57	150	17,5	6,3	10,49	339,2	-	19.418	Serie	Serie	-	-	-
Y-10 GT 1.3	1.435.039	1.301	78	175	12,0	7,2	11,56	339,2	-	19.418	Serie	Serie	-	-	51.870
Delta 1.3	1.574.629	1.301	78	164	14,3	7,2	12,31	369,5	-	36.575	Serie	Serie	-	-	-
Delta Rivale 1.3	1.486.197	1.301	78	164	14,3	7,2	12,31	389,5	-	36.575	Serie	Serie	-	-	51.870
Delta 1.6	1.830.760	1.585	108	187	10,0	9,1	14,80	389,5	182.609	36.575	Serie	Serie	62.244	-	67 963
Delta Mondiale 1.6	1.732.328	1.585	108	187	10,0	9,1	14,80	389,5	-	36.575	Serie	Serie	-	-	Serie
Delta HF Turbo i.e	2.226.854	1.585	140	204	8,7	9,6	16,44	389,5	-	36.575	Serie	Serie	-	-	67 963
Delta Integrale 16 V	4.298.855	1.995	200	220	5,7	10,6	17,32	389,5	-	36.575	Serie	Serie	Serie	269.990	-
Dedra 1.600 i.e	2.111.760	1.581	90	180	12,1	9,5	14,34	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	210.140	-
Dedra 1.800 i.e	2.359.653	1.756	110	192	10,0	10,1	14,29	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	210.140	79.800
Dedra 2.000 i.e	2.599.855	1.995	120	195	9,6	10,5	16,11	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	285.950	Serie
Dedra 2.0 ie Turbo	3.502.855	1.995	165	215	8,3	10,2	15,85	434,3	Serie	31.900	Serie	Serie	Serie	285.950	Serie
Dedra Integrale	4.096.044	1.995	180	215	7,8	11,1	17,98	434,3	Serie	31.900	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Dedra Turbodiesel	2.595.760	1.929	92	180	12,3	6,5	9,38	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	285.950	79.800
Thema 2.0 i.e	3.317.791	1.995	120	195	10,5	8,5	14,35	459,0	Serie	41.496	Serie	Serie	Serie	-	91.238
Thema 2.0 i.e 16V	3.664.790	1.995	150	205	9,5	8,9	14,70	459,0	Serie	41.496	Serie	Serie	Serie	282.000	91.238
Thema i.e Turbo 16V	4.611.841	1.995	185	225	7,0	9,4	15,14	459,0	Serie	41.496	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema 8.32	7.969.980	2.927	215	236	6,8	13,3	19,91	459,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema Turbodiesel	3.944.695	2.445	118	186	11,0	7,4	11,11	459	Serie	41.496	Serie	Serie	Serie	272.850	91.238
LAND ROVER															
Defender 90 TDI	2.644.919	2.495	107	136	16,8	11,8	12,60	388,3	260.000	-	-	-	Serie	-	-
Defender 110 TDi 3p	2.894.918	2.495	107	136	18,8	12,7	13,21	443,8	260.000	-	-	-	Serie	-	-
Discovery TD Base	3.439.919	2.495	112	147	19,1	9,3	10,91	425,1	266.000	62.511	-1	-1	Serie	-	-
Discovery TD Lujo	3.590.144	2.495	112	147	19,1	9,3	10,91	425,1	266.000	62.511	Serie	Serie	Serie	-	-
R. Rover EFI 2p. V8	3.688.043	3.947	182	179	9,9	15,3	21,67	447,5	298.750	89.253	-2	-2	Serie	-	-
R. Rover EFI 4p.	6.254.203	3.947	182	179	9,9	15,3	21,67	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	320.000	Serie
R. Rover EFI Aut. 4p.	6.754.203	3.947	182	179	11,1	16,2	21,47	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	320.000	Serie
R. Rover SE 4p.	7.414.204	3.947	182	179	9,9	15,3	21,67	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover SE Aut. 4p.	7.914.202	3.947	182	179	11,1	15,3	21,67	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover TD 2p.	3.688.043	2.500	120	152	15,8	10,4	12,24	447,5	298.750	89.253	-2	-2	Serie	-	-
R. Rover TD 4p.	5.633.107	2.500	120	152	15,8	10,0	12,24	447,5	Serie	89.253	Serie	Serie	Serie	-	-

NOTA: Opción 1: Eléctric Pack: 124.953 ptas. Opción 2: Electric Pack: 277.758 ptas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
LOTUS															
Esprit Turbo	11.784.883	2.174	228	249	5,2	12,7	17,64	433,0	Serie	200.000	Serie	Serie	-	Serie	Serie
Esprit Turbo SE	12.988.014	2.174	264	272	4,7	13,8	20,13	433,0	Serie	200.000	Serie	Serie	-	Serie	Serie
Elan SE	6.020.514	1.588	165	220	7,2	9,4	15,14	380,3	265.000	175.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
MAHINDRA															
Mahindra CJ 340	1.544.219	2.112	75	115	---	11,8	12,40	339	-	-	-	-	-	-	25.000
Mahindra CJ 540	1.644.219	2.112	75	115	---	11,8	12,40	375	-	-	-	-	-	-	25.000
MASERATI															
222	6.063.524	1.996	220	214	6,2	11,7	18,53	415,3	Serie	84.561	Serie	Serie	256.000	-	Serie
422	7.082.767	1.996	220	214	6,2	11,7	18,53	440,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Spider	8.050.174	1.996	220	214	6,2	11,7	18,53	404,3	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie	-	Serie
222 SE	7.347.316	2.790	250	240	5,7	14,6	21,08	415,3	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie	-	Serie
MAZDA															
323 F	3.200.454	1.840	140	201	8,2	8,4	15,38	426,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
323 GT	2.910.514	1.840	140	198	8,2	8,4	15,38	339,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
323 4WD	3.562.214	1.597	150	205	7,9	10,6	17,32	404,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-5	3.335.019	1.597	115	183	8,7	8,5	14,27	395,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
MX-5 LSD	3.745.989	1.597	115	183	8,7	8,5	14,27	395,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
626 2.0i 16V	3.756.913	1.998	148	210	9,4	10,0	15,26	451,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
626 4WS	3.973.419	1.998	148	210	9,4	10,0	15,59	451,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
626 Coupé	3.935.944	1.998	148	210	9,4	10,0	15,67	455,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupé 4WS	4.147.649	1.998	148	210	9,4	10,0	15,59	455,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
626 Hatch Back	3.835.099	1.998	148	210	9,4	10,0	15,59	455,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
626 Hatch Back 4WS	4.046.569	1.998	148	210	9,4	10,0	15,59	455,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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	4.849.015	2.597	160	208	9,2	11,5	18,11	444,8	330.000	133.740	103.740	Serie	Serie	Serie	128.345
190 E 2.5 16V	7.086.014	2.498	195	235	7,7	10,8	17,49	444,8	330.000	Serie	103.740	Serie	Serie	Serie	Serie
190 D	3.402.200	1.997	75	164	17,9	7,3	11,21	444,8	330.000	133.798	103.740	Serie	Serie	Serie	128.345
190 D 2.5	3.998.920	2.497	94	177	15,1	8,4	10,67	444,8	330.000	133.798	103.740	Serie	Serie	Serie	128.345
190 DT 2.5	4.475.514	2.495	126	192	11,5	8,0	10,47	444,8	330.000	133.798	103.740	Serie	Serie	Serie	128.345
200 E	4.587.054	1.996	118	195	12,0	9,5	15,45	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
200 TE	5.183.554	1.996	118	195	13,9	9,8	15,71	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
200 D	4.380.051	1.997	75	160	18,5	7,6	9,94	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
200 TD	5.042.740	1.997	75	160	21,7	7,6	9,99	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
230 E	4.748.866	2.298	132	202	11,2	9,8	15,49	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
230 TE	5.362.053	2.298	132	203	11,4	9,8	15,54	476,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
230 CE	6.053.865	2.298	132	200	11,4	10,3	15,93	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 D	4.782.771	2.497	94	176	16,5	7,7	10,19	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 D Turbo	5.537.054	2.497	125	195	12,3	7,7	10,49	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 Turbodiesel	5.420.459	2.497	94	176	16,5	7,7	10,24	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
260 E	5.547.054	2.597	160	209	9,8	11,9	17,56	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
260 E 4 Matic.	7.133.054	2.597	160	218	10,7	10,1	15,98	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
260 SE	6.375.055	2.597	160	205	9,8	11,9	17,56	502,0	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 CE	7.137.054	2.960	180	228	8,8	12,1	17,74	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 CE 24V	8.037.055	2.960	220	240	8,0	13,1	18,62	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 E	5.987.054	2.960	180	228	8,8	11,2	16,95	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 E 24V	6.687.054	2.960	220	240	8,0	13,1	18,62	470,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 TE	6.577.054	2.960	180	230	9,0	11,2	16,95	476,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE 4 Matic.	8.141.154	2.960	180	230	8,1	11,2	16,95	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE 24V	7.283.554	2.960	220	240	8,4	13,1	18,62	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SE	8.873.554	3.199	231	230	8,9	14,5	19,42	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
300 SEL	9.228.554	3.199	231	230	8,9	14,5	19,42	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
300 SL	9.874.553	2.960	190	210	9,3	12,1	17,74	447,0	Serie	164.388	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SL 24V	10.925.954	2.960	231	240	8,4	13,1	18,62	447,0	Serie	164.388	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 E 4 Matic.	7.537.054	2.960	220	230	9,1	11,2	16,95	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D	5.185.958	2.996	113	192	13,7	8,6	11,02	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D 4 Matic.	6.885.959	2.996	147	192	16,0	8,6	11,02	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 Turbodiesel	5.822.054	2.996	147	192	10,9	8,6	11,10	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 T Turbodiesel	6.866.054	2.996	147	196	10,9	9,6	11,78	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TD Turbo 4 Matic.	7.615.054	2.996	147	196	12,8	9,6	11,78	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 DT Turbo 4 Matic.	7.615.054	2.996	147	196	12,8	9,6	11,78	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
400 SE	10.625.880	4.196	286	250	7,6	14,2	20,30	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
400 SEL	11.075.880	4.196	286	250	7,7	14,2	20,30	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
420 SEC	11.033.260	4.196	224	219	8,3	13,2	19,85	493,5	Serie	183.806	-	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	11.368.880	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	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
600 SEC	15.200.645	5.547	279	250	7,2	15,1	21,28	493,5	Serie	-		Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Corto	5.564.018	2.298	93	145	17,7	15,2	21,51	440,5	-	Serie	-	-	-	-	Serie
250 GD ST Corto	5.960.688	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	2.996	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	-	-
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
Montero V6 GLS Corto	3.603.268	2.972	150	160	12,5	16,5	22,16	398,5	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
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
L-300 2.5 TD	3.373.788	2.477	84	133	19,0	11,7	12,63	437,5	-	Serie	Serie	-	Serie	-	-
MORGAN															
4/4-1600 Ford 2 A	5.777.039	1.598	96	185	8,0	8,5	14,98	389,0	-	24.000	-	-	-	-	Serie
4/4-1600 Ford 4 A	6.066.925	1.598	96	185	8,0	8,5	14,98	389,0	-	24.000	-	-	-	-	Serie
Plus-8	7.454.837	3.532	193	197	7,0	11,8	18,59	396,0	-	24.000	-	-	-	-	Serie
NISSAN															
Sunny SLX 1.6 16V 3p.	2.050.828	1.597	95	180	10,4	7,5	13,22	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny SLX 1.6 16V 4p.	2.120.829	1.597	95	180	10,4	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.	2.765.924	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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	6,9	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.	2.689.013	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
Prairie SLX 2.0	3.189.819	1.974	99	170	- - -	9,8	15,41	436,0	Serie	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 L. 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	1.111.689	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	1.468.068	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	2.225.883	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 1.6 Aut.	1.876.788	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	1.635.069	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 1.6 Aut	1.880.788	1.598	82	170	14,5	8,7	13,23	399,8	-	26.270	53.530	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 1.8 i	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	1.781.069	1.700	57	153	18,0	5,9	7,99	399,8	-	26.270	53.589	31.523	66.724	-	-
Kadett 5p Fun 1.7 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	12,5	8,2	12,79	423,0	-	26.270	53.589	31.523	66.724	-	-
Kadett Carav. 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	14,54	435,0	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	189.618	79.092
Vectra 4p GT 2.0i	2.698.919	1.998	129	206	9,5	8,5	14,27	435,0	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	189.618	79.092
Vectra 4p 4x4 2.0i	3.256.919	1.998	129	206	9,5	8,5	14,27	435,0	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	189.618	79.092
Vectra 4p 2.000i 16V	3.480.014	1.998	150	220	8,5	10,0	15,67	443,0	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 4p 2.0i 4x4	3.942.014	1.998	150	220	8,5	10,0	15,67	443,0	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 5p GL 1.6 S	2.106.788	1.598	82	178	13,5	7,8	12,66	435,0	179.478	44.616	63.881	42.588	Serie	-	-
Vectra 5p GL 2.0i	2.389.919	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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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 2.0 i 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 2.0 i 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 2.0 i	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 2.0 i	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 2.6 i	3.589.919	2.594	150	215	9,8	11,1	16,23	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	Serie	86.679
Omega 2.6 i 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 2.6 i	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 2.6 i Aut.	4.009.918	2.594	150	210	10,8	11,9	17,28	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 3.0 i 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 2.0 i	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 3.0 i	4.098.340	2.969	177	222	8,7	10,2	15,87	473,0	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega Caravan 2.3 TD	3.447.919	2.260	100	173	15,0	9,6	11,48	473,0	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	187.590	86.679
Senator 3.0 i	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 3.0 i 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 3.0 i 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 3.0 i 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

NOTA: 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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Panther Kallista	5.431.014	2.933	150	195	7,2	9,5	13,98	389,0	-	-	-	-	-	-	265.000

PEUGEOT

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
205 Style 3p	1.150.099	1.124	55	156	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	156	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	-	-	-	-	-	-	-
205 XS 3p	1.334.769	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
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	1.647.118	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	8,9	14,21	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 ASD 3p	1.587.999	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	1.609.099	1.769	78	175	13,2	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	1.518.000	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	Serie	-	-	-	-	-
205 GRD 5p	1.596.400	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 GTD 5p	1.722.800	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	76.600	-	-
205 TD 5p	1.868.399	1.769	78	175	12,2	6,0	8,30	370,5	-	25.000	Serie	Serie	76.600	-	Serie
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
309 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	1.758.768	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	14,06	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 SRI 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 SRI	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 STI	3.202.083	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
405 Mi 16	3.528.214	1.905	160	219	8,6	9,8	15,48	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	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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 elevalunas eléctricos: 115.000 ptas.

POLONEZ

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Polonez 1500	1.118.787	1.481	75	160	16,0	8,8	13,68	420,0	-	-	-	-	-	-	-

PORSCHE

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
944 S2	8.042.714	2.999	211	240	7,1	12,4	18,90	423,0	Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	319.200
944 S2 Cabrio	9.439.214	2.999	211	240	7,1	12,4	18,90	423,0	-	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	319.200
944 Turbo	9.562.429	2.479	250	256	5,9	12,6	19,32	423,0	Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	319.200
911 Carrera 2 Coupé	10.705.903	3.600	250	260	5,7	11,3	18,15	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Tiptronic	11.295.093	3.600	250	260	6,6	13,2	18,83	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Targa	11.224.603	3.600	250	260	5,7	11,3	18,15	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Cabrio	12.129.003	3.600	250	260	5,7	11,3	18,15	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Coupé	12.634.729	3.600	250	260	5,7	11,3	18,17	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Targa	13.166.729	3.600	250	260	5,7	11,3	18,17	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Cabrio	14.124.003	3.600	250	260	5,7	11,3	18,15	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Turbo Coupé	16.950.278	3.299	320	270	5,0	16,2	22,49	425,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928-S4	14.416.929	4.957	320	265	6,3	15,7	22,05	444,0	Serie	207.480	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928-S-4 GT	14.416.929	4.957	330	275	5,8	17,2	23,37	452,0	Serie	207.480	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

RENAULT

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
R-4 GTL	997.663	1.108	34	120	---	6,7	10,55	366,8	-	20.500	-	-	-	-	-
R-5 Oasis 3p	998.689	1.108	49	143	16,0	7,4	11,08	359,1	-	20.500	-	-	-	-	-
R-5 Oasis 5p	1.058.688	1.108	49	143	16,0	7,4	11,08	359,1	-	20.500	-	-	-	-	-
Clio RL 1.1 3p	1.101.651	1.108	49	145	17,0	6,1	9,96	370,9	-	26.000	-	-	-	-	-
Clio RL 1.2 3p	1.186.068	1.171	60	155	15,0	6,3	10,49	370,9	-	26.000	-	-	-	-	-
Clio RN 1.2 3p	1.271.069	1.171	60	155	15,0	6,3	10,42	370,9	-	26.000	23.250	23.250	-	-	-
Clio RT 1.2 3p	1.371.069	1.171	60	155	15,0	6,3	10,49	370,9	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Clio RN 1.4 3p	1.379.919	1.390	80	175	11,2	8,7	13,47	370,9	-	26.000	23.250	23.250	-	-	-
Clio RT 1.4 3p	1.484.918	1.390	80	175	11,2	8,7	13,47	370,9	145.000	26.000	Serie	Serie	71.000	-	-
Clio RT 1.4 3p Cat.	1.634.918	1.390	80	175	11,2	6,6	11,42	370,9	145.000	26.000	Serie	Serie	71.000	-	-
Clio Baccara 1.4 3p	2.044.919	1.390	80	175	11,2	8,7	13,55	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Clio RT 1.7 3p	1.579.919	1.721	92	185	9,9	8,7	13,47	370,9	145.000	26.000	Serie	Serie	71.000	185.000	56.500
Clio Baccara 1.7 3p	2.044.919	1.721	92	185	9,9	8,7	13,55	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Clio 16V 3p	1.774.203	1.764	140	212	7,8	8,6	14,66	371,2	-	26.000	(1)	(1)	(1)	185.000	(1)
Clio RL 1.1 5p	1.161.651	1.108	49	145	17,0	6,1	9,96	370,9	-	26.000	-	-	-	-	-
Clio RL 1.2 5p	1.246.069	1.171	60	155	15,0	6,3	10,49	370,9	-	26.000	-	-	-	-	-
Clio RN 1.2 5p	1.331.069	1.171	60	155	15,0	6,3	10,49	370,9	-	26.000	23.250	23.250	-	-	-
Clio RT 1.2 5p	1.431.069	1.171	60	155	15,0	6,3	10,49	370,9	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Clio RN 1.4 5p	1.439.919	1.370	80	175	11,2	8,7	13,47	370,9	-	26.000	23.250	23.250	-	-	-
Clio RT 1.4 5p	1.514.919	1.390	80	175	11,2	8,7	13,47	370,9	145.000	26.000	Serie	Serie	71.000	-	-
Clio RT 1.4 5p Cat.	1.694.919	1.390	80	175	11,2	6,6	11,42	370,9	145.000	26.000	Serie	Serie	71.000	-	55.000
Clio RT 1.4 Aut. 5p	1.889.919	1.390	80	170	15,0	9,2	14,00	370,9	145.000	26.000	Serie	Serie	71.000	-	-
Clio RT 1.7 5p	1.639.919	1.721	92	185	9,9	8,7	13,47	370,9	145.000	26.000	Serie	Serie	71.000	185.000	56.500
Clio RL 1.9 D 3p	1.402.200	1.870	65	161	14,8	5,9	8,40	370,9	-	26.000	-	-	-	-	-
Clio RN 1.9 D 3p	1.487.200	1.870	65	161	14,8	5,9	7,89	370,9	-	26.000	23.250	23.250	71.000	-	-
Clio RN 1.9 D 5p	1.547.199	1.870	65	161	14,8	5,9	8,40	370,9	-	26.000	23.250	23.250	71.000	-	-
Clio RT 1.9 D 5p	1.647.199	1.870	65	161	14,8	5,9	8,40	370,9	-	26.000	Serie	Serie	71.000	-	-
R-19 TS 3p	1.504.918	1.390	60	153	14,8	6,7	11,12	415,0	-	28.500	-	-	-	-	-
R-19 TSE 3p	1.779.918	1.390	80	176	12,2	6,9	11,88	415,0	148.000	28.500	-	-	73.000	-	-
R-19 TX i Dynamic 3p	1.868.788	1.390	80	176	12,2	6,9	11,88	415,0	148.000	28.500	35.500	35.500	Serie	-	-
R-19 16V 3p	2.389.202	1.764	140	215	7,9	8,6	14,66	415,0	-	28.500	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
R-19 TS 5p	1.564.919	1.390	60	153	14,8	6,7	11,12	415,0	-	28.500	-	-	-	-	-
R-19 GTS 5p	1.714.919	1.390	80	176	12,2	6,9	11,88	415,0	148.000	28.500	-	-	-	-	-
R-19 GTS Dynamic 5p	1.714.919	1.390	80	176	12,2	6,9	11,88	415,0	148.000	28.500	35.500	35.500	-	-	-
R-19 TSE 5p	1.839.919	1.390	80	153	14,8	6,7	11,12	415,0	-	28.500	Serie	Serie	73.000	-	-
R-19 TXE Injec. 5p	1.969.918	1.721	107	190	10,7	8,8	14,04	415,0	148.000	28.500	Serie	Serie	Serie	195.000	-
R-19 TXE Cat. 5p	2.117.919	1.721	95	178	10,7	8,3	13,27	415,0	148.000	-	Serie	Serie	73.000	195.000	-
R-19 TXi 5p	2.044.918	1.721	107	190	10,7	8,8	14,04	415,0	148.000	28.500	Serie	Serie	Serie	195.000	72.000
R-19 16V 5p	2.479.203	1.764	140	215	7,9	8,6	14,66	415,0	-	28.500	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
R-19 TD 5p	1.657.200	1.870	65	160	15,7	7,2	9,28	415,0	-	28.500	-	-	-	-	-
R-19 GTD 5p	1.807.200	1.870	65	160	15,7	7,2	9,28	415,0	-	28.500	-	-	73.000	-	-
R-19 TDE 5p	1.937.200	1.870	65	160	15,7	7,2	9,28	415,0	-	28.500	-	-	73.000	-	-
R-19 Chamade TS	1.556.069	1.390	80	176	14,8	7,6	11,98	426,0	-	28.500	-	-	-	-	-
R-19 Chamade GTS	1.714.919	1.390	80	176	12,2	7,6	12,67	426,0	148.000	28.500	-	-	-	-	-
R-19 Chama. GTS Dyna.	1.714.919	1.390	80	176	12,2	6,9	11,88	426,0	148.000	28.500	35.500	35.500	-	-	-
R-19 Chamade TSE	1.837.200	1.390	80	176	12,2	7,6	13,11	426,0	148.000	28.500	-	28.000	73.000	-	-
R-19 Chamade TXE Injec.	1.969.918	1.721	107	190	10,7	8,8	14,04	426,0	148.000	28.500	Serie	Serie	-	195.000	-
R-19 Chamade TXE Cat.	2.117.919	1.721	95	178	10,7	8,3	13,35	426,0	148.000	-	Serie	Serie	73.000	195.000	-
R-19 Chamade TXi	2.044.918	1.721	107	190	10,7	8,8	14,04	426,0	148.000	28.500	Serie	Serie	Serie	195.000	72.000
R-19 Chamade 16V	2.479.203	1.764	140	215	7,9	8,6	14,66	426,0	-	28.500	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
R-19 Chamade TDE	1.937.200	1.870	65	160	15,7	7,2	9,28	426,0	-	28.500	Serie	Serie	73.000	-	-
R-19 Chamade GTD	1.807.200	1.870	65	160	15,7	7,2	9,28	426,0	-	28.500	-	-	73.000	-	-
R-19 Chamade TD	1.657.200	1.870	65	160	15,7	7,2	9,28	426,0	-	28.500	-	-	-	-	-
R-21 TS 4p y 5p	1.944.919	1.721	92	175	10,7	8,6	13,19	446,0	-	31.500	-	-	-	-	-
R-21 GTS 4p y 5p	2.221.068	1.721	92	175	10,7	8,6	13,19	446,0	Serie	31.500	Serie	Serie	-	-	-
R-21 GTX 4p y 5p	2.396.014	1.995	120	200	9,7	9,2	14,39	446,0	Serie	31.500	Serie	Serie	Serie	140.000	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
R-21 TXE 4p y 5p	2.771.013	1.995	120	200	9,7	9,2	14,39	446,0	Serie	31.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXE Aut. 4p y 5p	2.976.014	1.995	120	194	10,0	11,0	16,08	446,0	Serie	31.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXE Cat. 4p y 5p	2.869.918	2.165	110	192	10,8	9,2	14,29	446,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 GTI 12V 4p y 5p	2.544.202	1.995	140	210	9,2	9,6	15,63	446,0	150.000	31.500	Serie	Serie	Serie	195.000	Serie
R-21 TXi 4p y 5p	2.979.203	1.995	140	210	9,2	9,6	15,63	446,0	Serie	31.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXi Quadra 4p y 5p	3.759.203	1.995	140	202	9,2	10,6	16,52	446,0	Serie	31.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 Baccara	3.326.014	1.995	120	200	9,7	9,2	14,39	446,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2L Turbo	3.701.014	1.995	175	227	7,4	11,2	16,56	451,0	Serie	31.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2LT Turbo Quadra	4.481.014	1.995	175	227	7,9	11,2	16,56	451,0	Serie	31.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 GTD 4p y 5p	2.402.199	2.068	74	166	12,5	6,8	9,20	446,0	Serie	31.500	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R-21 TD 4 y 5 p	2.639.918	2.068	88	178	11,8	8,5	10,36	446,0	Serie	31.500	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 TDX 4p y 5p	2.949.919	2.068	88	178	11,8	8,5	10,36	446,0	Serie	31.500	Serie	Serie	Serie	Serie	-
R-21 Nevada GTS	2.486.069	1.721	92	169	11,2	8,3	12,92	464,4	Serie	31.500	Serie	Serie	-	-	-
R-21 Nevada TXE	2.874.919	1.995	120	189	10,5	9,5	15,86	464,4	Serie	31.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 Nevada GTD	2.672.200	2.068	67	155	12,9	8,7	10,49	464,4	Serie	31.500	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 Nevada TD	2.909.919	2.068	88	172	12,2	8,5	10,36	464,4	Serie	31.500	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 Nevada TDX	3.219.918	2.068	88	172	12,1	8,0	10,02	464,4	Serie	31.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TX	3.239.919	1.995	120	194	10,7	9,2	16,01	471,3	Serie	48.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R-25 TXi	3.986.013	1.995	140	207	9,5	9,8	16,71	471,3	Serie	48.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TXi Aut.	4.184.014	1.995	140	207	9,5	10,3	17,16	471,3	Serie	48.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i	4.074.203	2.849	153	208	9,3	11,8	18,36	471,3	Serie	48.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i Baccara	5.589.203	2.849	153	208	9,3	11,8	18,36	471,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i T Baccara	6.854.203	2.458	205	233	7,4	12,0	18,53	471,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TD	3.599.847	2.068	85	175	13,1	7,9	11,45	471,3	Serie	48.000	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	55.000	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	55.000	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	55.000	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	55.000	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	55.000	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
Jeep Cherokee	4.851.014	3.988	178	170	10,2	14,2	20,20	428,8	Serie	45.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Jeep Wrangler	2.053.571	2.461	105	145	13,6	14,3	19,09	381,3	-	29.500	-	-	Serie	-	-

NOTA: Opcion 1: forma un pack completo: 191.500 ptas.

ROLLS ROYCE/BENTLEY

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	1.281.038	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	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 Stubman	1.793.787	1.589	83	165	11,2	6,9	12,04	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	-	-	-
Montego 2.0 GSi	2.223.788	1.994	112	185	9,2	8,7	14,04	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego Estate GTi	2.403.788	1.994	112	171	9,5	9,8	15,00	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 GTi	2.310.538	1.994	112	171	9,2	9,4	14,65	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 DSL	2.285.389	1.994	81	163	12,5	5,1	8,08	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego 2.0 DSL Glub.	2.350.389	1.994	81	163	12,5	5,1	8,08	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 214 Si 3p	1.766.068	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 214 Si 5p	1.826.069	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	-	Serie	-	-	-
Rover 214 GSi	1.996.069	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.	2.337.913	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	2.615.013	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 Vittese	4.816.014	2.675	177	215	8,6	10,4	16,02	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SAAB

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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 iT 3p.	3.742.763	1.985	145	195	10,6	10,9	17,58	469,0	-	63.000	Serie	Serie	Serie	-	-
900 i TS	4.342.763	1.985	175	210	8,7	9,3	16,17	469,0	165.000	63.000	Serie	Serie	Serie	-	142.000
900 i Cabrio	5.142.763	1.985	118	173	11,5	9,8	16,81	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	-
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	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	10,5	9,8	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

SANTANA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
2.5 D Corto Techo duro	2.010.180	2.495	64	110	34,0	10,5	11,52	366,1	-	-	-	-	-	-	-
2.5 D Largo Techo duro	2.234.525	2.495	64	110	34,0	10,5	11,70	449,9	-	-	-	-	-	-	-
2.500 D Corto	2.339.744	2.495	64	110	34,0	10,5	11,70	366,1	-	-	-	-	-	-	-
2.500 D Largo	2.683.488	2.495	64	110	34,0	10,5	11,70	449,9	-	-	-	-	-	-	-

SEAT

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Marbella Jeans	909.664	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella Special	895.664	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella Black	831.664	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella Green, Blue	861.664	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella CLX	956.663	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella XL	1.022.665	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella GLX	1.065.664	903	40	130	20,3	7,0	10,80	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Ibiza Special 0.9 3p.	1.074.688	903	44	131	22,0	7,3	11,28	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza Olímpico 1.2 3p	1.206.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,45	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.2 3p.	1.177.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,45	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX Plus 1.2 3p.	1.253.068	1.193	63	151	16,0	8,4	12,34	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza SX 1.2 3p.	1.468.200	1.193	63	151	16,0	8,4	13,02	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.2 3p.	1.384.064	1.193	63	151	16,0	8,4	12,45	363,7	-	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza GLX 1.2 Plus 3p.	1.496.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,45	363,7	-	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Olímpico 1.5 3p	1.425.788	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.5 3p.	1.394.787	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX Plus 1.5 3p.	1.475.789	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.5 3p.	1.577.787	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza GLX Plus 1.5 3p.	1.689.788	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza SX 1.5 3p.	1.654.788	1.461	90	166	12,3	9,2	13,36	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza SXI 3p.	1.746.788	1.461	100	180	10,8	8,4	13,36	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza SXi Plus 3p	1.796.788	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Special 1.7 D 3p	1.265.199	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.7 D 3p	1.347.201	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX Plus 1.7 D 3p.	1.428.200	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza Special 0.9 5p.	1.160.689	903	44	131	22,0	7,3	11,28	363,7	-	25.699	-	-	-	-	-
Ibiza Olímpico 1.2 5p	1.288.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,34	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.2 5p.	1.260.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,34	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX Plus 1.2 5p.	1.341.070	1.193	63	151	16,0	8,4	12,34	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza SX 1.2 5p.	1.544.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,45	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.2 5p	1.467.065	1.193	63	151	16,0	8,4	12,45	363,7	-	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza GLX Plus 1.2 5p.	1.578.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,34	363,7	-	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Olímpico 1.5 5p	1.507.788	1.461	90	166	12,3	9,2	13,36	363,7	Serie	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.5 5p.	1.477.787	1.461	90	166	12,3	9,2	13,36	363,7	Serie	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX Plus 1.5 5p.	1.558.788	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.5 5p.	1.659.789	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza GLX Plus 1.5 5p.	1.769.069	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza SX 1.5 5p.	1.736.788	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza SXI 5p	1.828.788	1.461	100	180	10,8	8,4	13,36	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza SXi Plus 5p	1.879.788	1.461	100	180	10,8	8,4	13,36	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza 1.7 D Special 5p.	1.347.201	1.714	55	146	18,9	7,3	9,35	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.7 D 5p	1.429.200	1.714	55	146	18,9	7,3	9,35	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX Plus 1.7 D 5p.	1.510.200	1.714	55	146	18,9	7,3	9,35	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Málaga GLX 1.2	1.411.069	1.193	63	151	17,7	8,4	12,45	427,3	-	25.669	33.500	33.500	-	-	-
Málaga GLX 1.5	1.603.798	1.461	90	168	13,0	8,5	13,05	427,3	Serie	25.669	36.000	36.000	-	-	10.000
Málaga Injección	1.786.788	1.461	100	179	11,0	8,4	12,96	427,3	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Málaga GLX 1.7 D	1.556.199	1.714	55	151	21,9	7,6	9,55	427,3	-	25.669	40.500	40.500	-	-	-
Toledo 1.6 CL	1.709.399	1.595	75	170	13,2	7,6	12,31	432,1	-	-	-	-	-	-	61.000
Toledo 1.6 GL	1.789.928	1.595	75	170	13,2	7,6	12,31	432,1	-	Serie	-	-	-	-	61.000
Toledo 1.8i CL	1.805.988	1.781	90	182	12,0	8,8	13,95	432,1	169.000	-	-	-	Serie	-	61.000
Toledo 1.8i GL	1.918.395	1.781	90	182	12,0	8,8	13,95	432,1	169.000	Serie	-	-	Serie	150.000	61.000
Toledo 1.8i GLX	2.144.876	1.781	90	182	12,0	8,8	13,95	432,1	169.000	Serie	Serie	Serie	Serie	150.000	61.000
Toledo 2.0i CL	2.057.181	1.984	115	196	10,5	9,3	14,97	432,1	169.000	-	Serie	-	Serie	-	61.000
Toledo 2.0i GL	2.169.577	1.984	115	196	10,5	9,3	14,97	432,1	169.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	61.000
Toledo 2.0i GLX	2.371.642	1.984	115	196	10,5	9,3	14,97	432,1	169.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	61.000
Toledo 2.0i GT	2.509.526	1.984	115	196	10,5	9,3	14,97	432,1	169.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Toledo 1.8i GT 16V	2.987.056	1.781	136	205	8,8	9,5	15,20	432,1	169.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Toledo 1.9 D CL	1.918.515	1.896	68	165	16,5	6,0	8,25	432,1	-	-	Serie	-	Serie	-	61.000
Toledo 1.9 D GL Turbo	2.030.912	1.896	75	171	13,5	6,5	8,59	432,1	169.000	Serie	Serie	-	Serie	150.000	61.000

SKODA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
136 LS Favorit	1.300.969	1.298	63	150	15,0	7,6	12,31	420,0	-	-	-	-	-	-	-
136 L Favorit	1.175.284	1.298	63	150	15,0	7,6	12,13	420,0	-	-	-	-	-	-	-
136 Rapid	1.124.611	1.298	62	153	15,0	7,2	11,96	382,0	-	-	-	-	-	-	-

SUBARU

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Legacy 2.2 4WD	3.247.070	2.212	136	200	9,0	10,0	15,72	451,0	191.661	15.553	Serie	Serie	Serie	187.788	-
Legacy 2.2 SW 4 WD	3.367.816	2.212	136	195	9,5	10,5	16,16	460,0	191.661	15.553	Serie	Serie	Serie	187.788	-

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	1.893 787	1.590	91	171	10,6	6,9	11,53	407,0	175.000	12.000	Serie	Serie	-	-	-
Swift Sedan 1.6 4x4	1.893.787	1.590	91	171	11,0	6,9	11,53	407	175.000	12.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Samurai MII Techo Lona	1.276.429	970	45	119	21,8	10,0	14,82	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai MII Techo Duro	1.345.869	970	45	118	21,8	10,0	14,82	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai MII 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: Elevalunas eléctricos, cierre centralizado, retrovisores eléctricos: 100.000 ptas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
TOYOTA															
Corolla 1.6 Liftback	2.151.158	1.587	95	171	10,9	8,0	12,50	421,0	-	34.580	Serie	Serie	Serie	-	-
MR/2	4.266.802	1.587	124	200	9,5	8,3	14,17	436,0	Serie	39.934	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Camry 2.0i	3.079.082	1.988	128	190	9,4	7,9	13,00	450,0	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Celica 2.0i 16V	4.186.614	1.988	160	210	8,4	9,8	15,49	436,0	Serie	44.027	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i	6.512.898	2.954	203	220	8,2	11,7	18.51	462,0	Serie	70.765	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Targa	6.826.289	2.954	203	220	8,2	11,2	18,51	462,0	Serie	70.756	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Land Cruiser 250 TD	3.082.308	2.499	114	145	20,7	12,4	14,72	435,0	-	40.936	-	-	Serie	-	-
Land Cruiser SW	6.171.437	3.956	145	160	17,4	13,0	14,73	397,5	Serie	65.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
UMM															
100 DA Corto	2.242.319	2.498	76	121	24,9	12,5	13,08	413,0	226.240	31.920	-	-	-	-	75.040
100 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	1.326.066	1.272	55	155	15,5	8,4	12,34	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox 1.05 4V	1.114.689	1.043	45	145	20,5	7,1	10,82	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox 1.05 5V	1.179.689	1.043	45	145	20,3	7,1	10,82	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox D 1.4 5V	1.459.689	1.395	50	141	19,5	5,8	7,83	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé CL 1.05 5V	1.219.689	1.043	45	145	20,3	7,1	10,82	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé CL 1.3 5V	1.336.069	1.272	55	155	15,5	7,4	11,44	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT 55 5V	1.341.070	1.272	55	155	15,5	7,4	11,73	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT Injection	1.472.399	1.272	80	175	12,1	7,7	12,17	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé G-40	1.727.399	1.272	115	196	8,8	7,7	12,17	372,5	-	-	-	-	-	-	-
Polo Classic C 1.3 5V	1.271.069	1.272	55	155	15,5	7,4	11,73	397,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Classic CL 1.3 5V	1.471.069	1.272	55	155	15,5	7,4	11,73	397,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Classic CD 1.4 5V	1.424.688	1.395	50	141	19,5	5,8	7,83	397,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Golf 3p. Stream	1.531.069	1.272	55	155	16,5	7,4	11,73	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter 75 3p.	1.717.068	1.595	75	167	14,1	7,5	11,29	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter 90 3p.	1.830.919	1.781	90	174	11,7	8,8	14,09	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf CL 90 3 p. Aut.	1.996.919	1.781	90	174	13,7	9,2	14,45	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf CL 90 Syncro 3p.	2.683.919	1.781	90	178	11,9	9,2	14,45	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf GTi 3p.	2.018.919	1.781	112	189	10,3	8,6	14,19	399,0	315.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTi 3p. 16V	2.442.019	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	1.900.070	1.588	54	148	18,7	6,7	8,63	399,0	259.398	32.538	26.500	26.500	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 3p	1.996.069	1.588	70	170	14,5	6,7	8,80	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	Serie	139.850	-
Golf GTD 3p	2.259.919	1.588	80	173	13,2	6,9	9,36	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf 5p. Stream	1.609.070	1.272	55	155	16,5	7,4	11,73	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 75 5p.	1.795.069	1.595	75	167	14,1	7,5	12,80	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 90 5p.	1.908.920	1.781	90	174	11,7	8,8	14,09	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf CL 90 5p. Aut.	2.104.919	1.781	90	174	13,7	9,2	14,45	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf CL 90 Syncro 5p.	2.791.919	1.781	90	178	11,3	9,2	14,45	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf GTi 5p.	2.131.522	1.781	90	189	10,3	8,6	14,19	399,0	315.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTi 16V 5p.	2.550.013	1.781	139	209	9,0	9,6	15,15	399,0	316.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTi G-60 5p.	2.734.014	1.781	160	216	8,3	10,2	15,85	399,0	204.000	32.538	Serie	Serie	Serie	204.000	Serie
Golf CLD 5p.	1.878.070	1.588	54	148	18,7	6,7	8,55	399,0	259.398	32.538	42.000	42.000	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 5p.	2.075.070	1.588	70	170	14,5	6,7	8,72	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	Serie	139.850	-
Golf GTD 5p.	2.367.919	1.588	80	173	13,2	6,9	9,28	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf GL Cabrio	2.217.069	1.595	75	167	14,0	8,0	13,24	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Cabrio Quartett	2.545.919	1.781	112	189	10,3	8,8	14,36	399,0	259.398	32.538	Serie	18.525	108.104	139.850	Serie
Jetta CL 1.3	1.546.069	1.272	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	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Jetta TD 70 Pacific	2.062.070	1.588	70	158	15,0	6,7	8,72	438,5	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	-
Corrado 16 V	3.702.015	1.781	136	209	8,6	11,8	17,25	405,0	Serie	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
Corrado G-60	4.211.015	1.781	160	216	8,3	9,6	15,32	405,0	Serie	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
Passat CL 1.8	2.289.919	1.781	90	171	16,1	8,7	14,04	457,0	262.000	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GL 2.0	2.796.918	1.984	115	191	11,3	9,2	14,89	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GL 2.0 Aut.	3.005.918	1.984	115	190	12,7	9,3	14,97	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GT 16V	3.240.203	1.781	136	208	10,2	11,0	16,60	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GT Syncro G-60	4.038.015	1.781	160	210	9,6	10,3	15,93	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	Serie
Passat CL Turbodiesel	2.622.390	1.588	80	175	16,0	8,5	10,38	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat Variant CL 1.8	2.508.919	1.781	90	171	14,2	8,0	13,66	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat Variant GL 2.0	3.039.108	1.984	115	191	11,5	9,2	14,94	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Variant GL 2.0 Aut.	4.285.918	1.984	115	190	12,9	9,3	14,97	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Variant GT 16V	3.477.014	1.781	136	206	10,4	9,9	16,60	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Variant GT Syncro G-60	4.286.013	1.781	160	210	9,8	10,3	15,93	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Variant CL TD	2.840.920	1.588	80	171	16,2	7,1	9,41	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Caravelle GL	2.831.919	1.968	84	146	15,5	11,7	16,74	465,0	-	-	-	-	-	-	-
Caravelle California	3.720.919	1.968	84	146	15,5	11,7	16,74	465,0	-	-	-	-	-	-	-
Caravelle GLD	3.048.919	2.370	78	139	18,0	7,8	10,18	465,0	-	-	-	-	-	-	-
Caravelle California	3.937.919	2.370	78	139	18,0	7,8	10,18	465,0	-	-	-	-	-	-	-
VOLVO															
340 Plus	1.872.731	1.721	82	170	12,5	7,9	12,98	432,0	-	65.000	-	-	-	-	-
440 GL	2.094.168	1.721	88	170	11,5	9,1	13,88	431,0	205.000	65.000	-	-	-	-	-
440 GLS	2.379.168	1.721	88	170	11,5	9,1	13,88	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	-	Opción
440 GLT	2.726.168	1.721	106	183	10,8	9,2	14,31	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	-	250.000	-
440 Turbo	3.135.263	1.721	122	193	9,0	11,9	16,76	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	-	Serie	-
460 GL	2.481.169	1.721	88	170	11,5	9,1	13,88	440,5	205.000	65.000	-	-	-	-	-
460 GLE	2.888.169	1.721	106	185	10,8	10,5	16,03	440,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
460 Turbo	3.348.264	1.721	122	200	9,0	9,9	15,41	440,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
480 ES	3.232.542	1.721	106	186	10,0	9,0	14,71	425,8	Serie	100.000	Serie	Serie	Serie	-	-
480 Turbo	3.703.264	1.721	122	200	9,0	9,3	15,05	425,8	Serie	100.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
240 Polar	2.898.169	1.986	116	178	11,4	10,0	15,59	479,0	Serie	75.000	55.000	Serie	Serie	250.000	-
740 Master II Sedán	3.063.638	1.986	121	181	11,5	10,3	16,11	479,0	205.000	75.000	Serie	Serie	Serie	-	-
740 Master II S. Wagon	3.163.638	1.986	121	180	11,5	10,4	17,47	479,0	205.000	75.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
740 Master II Cat.	3.193.552	2.316	130	185	11,2	10,5	16,11	479,0	205.000	75.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
740 Master II Cat. ST	3.296.757	2.316	130	175	11,2	11,8	16,11	479,0	205.000	75.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
940 Royal Cat.	3.541.013	2.316	130	185	11,2	10,5	15,80	487,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
940 Royal GLE Cat.	3.971.264	2.316	130	185	11,2	11	16	487,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLE 16V Sedán	4.241.263	1.986	139	200	10,9	11,1	16,64	487,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
940 GLE 16V S. Wagon	4.444.264	1.986	139	190	10,9	11,2	16,23	487,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
940 Turbo Sedán	4.728.453	2.316	165	200	9,0	13,0	19,65	487,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
940 Turbo S. Wagon	4.929.263	2.316	165	200	9,0	13,1	19,52	487,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
960 Turbo 16V	6.255.264	1.986	190	205	8,2	12,3	18,81	487,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
960 24V	6.662.264	2.922	204	220	8,9	12,2	18,73	487,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
WARTBURG-TRABANT															
Berlina	700.749	992	50	132	23,0	9,9	14,24	422,0	-	-	-	-	-	-	-
Familiar	764.589	992	50	130	23,0	7,4	12,04	438,0	-	-	-	-	-	-	-
YUGO															
45 A	834.513	903	45	135	20,1	8,0	11,49	349,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	73.920
45 A Star	880.825	903	45	135	20,1	8,0	11,49	349,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	73.920
55 A	914.164	1.116	55	145	17,0	8,5	12,20	349,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	73.920
55 A GL	1.064.977	1.116	55	145	17,0	8,5	12,20	349,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	Serie
65 A	1.028.968	1.299	65	155	13,5	9,0	13,31	353,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	Serie
65 A GLS	1.169.093	1.299	65	155	13,5	9,0	13,31	353,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	Serie
65 A EFI Cat.	1.153.968	1.299	65	157	13,5	7,5	11,99	353,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	73.920
65 A EFI GLS Cat.	1.293.970	1.299	65	157	13,5	7,5	11,99	353,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	Serie
Florida 1.4	1.335.569	1.372	70	160	14,5	9,2	13,49	396,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	73.920
Florida 1.3 EFI Cat.	1.460.569	1.298	70	160	14,7	7,8	12,25	396,0	175.000	34.740	40.320	28.224	-	-	73.920

TU MEJOR COMPAÑERA DE VIAJE

MARIPOSA DE VIAJE ®

BUTTERFLY TRIP NAP ®
DE VENTA EN FARMACIAS

Con las mismas características de la MARIPOSA CERVICAL, soluciona la incomodidad de los desplazamientos en coche, tren, autocar o avión. Su tamaño más reducido facilita su transporte y hace que se ajuste perfectamente a su cuello, evitando movimientos molestos para el descanso. También puede ser utilizada para leer y ver televisión con mayor comodidad en su casa.

BUTTERFLY TRIP NAP, la auténtica MARIPOSA DE VIAJE de

Bodycare®

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.

Precios 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 QO	—	—	—	—	630	550	460	—
Alfa 33 QV	—	—	—	—	620	530	450	—
Alfa 33 1.3 S	1000	850	770	700	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 4x4	1200	1000	920	830	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 TI	1070	900	820	660	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
Giulietta 1.8	—	—	—	—	—	300	250	220
Giulietta 2.0	—	—	—	—	—	340	280	250
Spider 2.0	—	—	1370	1100	860	690	530	450
Spider 2.0 Q.V	—	—	1530	1280	1150	—	—	—
164 Twin Spark	2300	2070	—	—	—	—	—	—
164 3.0 V6	2980	2680	—	—	—	—	—	—
164 2.5 TD	2400	2160	—	—	—	—	—	—

AUDI

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
80 CL	—	—	—	—	—	—	440	370
80 CD	—	—	—	—	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	—	—	—	—	—	—
80 1.8 E	1750	1580	—	—	—	—	—	—
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	—	—	—	—
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	—	—	—	—
90 2.0 Front.	2670	2400	—	—	—	—	—	—
90 Quatro	2800	2500	2250	2030	—	—	—	—
100 CC	—	—	—	1030	790	680	570	470
100 CD y 2.2 E	2090	1930	1870	1590	1160	980	610	460
100CD Avant	2330	2220	2010	1720	1300	1110	1000	—
100 CC Diesel	1520	1420	1280	1090	840	680	580	440
100 CD Turbo Diesel	1790	1610	1450	1240	950	820	680	610
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900	1090	820	620
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	—	—	—	—	—
200 CD	—	—	2110	1640	1230	1030	760	560
200 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	2460	2120	1700	1290	1040	830	700

BMW

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
315	—	—	—	—	—	640	570	—
316/316 i	1520	1420	1280	1120	1040	900	810	660
316 4p	1610	1520	1420	1220	1080	950	—	—
318 i	1710	1610	1470	1260	1120	1040	850	760
318 i 4p	1800	1710	1570	1350	1220	1060	—	—
320 i	1990	1850	1710	1530	1350	1220	1040	900
320 i 4p	2200	2050	1900	1710	1520	1370	1200	—
323 i	—	—	—	—	—	1270	1110	950
323 i 4p	—	—	—	—	—	1370	1210	—
324 D	1950	1800	1710	1570	—	—	—	—
324 TD	2330	2090	1900	—	—	—	—	—
325 i	2660	2470	2280	2090	1950	—	—	—
325 i 4p	2750	2560	2370	2180	2040	—	—	—
325i X	3090	2850	2710	2560	—	—	—	—
M-3	4940	4560	4180	3800	—	—	—	—
520 i	—	—	—	1210	1030	900	800	700
520 i (nuevo)	2900	2600	2400	—	—	—	—	—
525 i	—	—	—	1520	1340	1120	900	800
525 i (nuevo)	3600	3300	3050	—	—	—	—	—
528 i	—	—	—	1800	1600	1350	1200	1000
M 535 i	—	—	—	2750	2350	2100	—	—
535 i (nuevo)	4420	4040	3800	—	—	—	—	—
524 TD	—	—	—	1750	1550	1300	1150	1000
524 TD (nuevo)	3350	3000	2700	—	—	—	—	—
728 i	—	—	—	—	1660	1400	1220	1080
730 i	4370	3890	3510	3130	—	—	—	—
735 i	—	—	—	—	2430	2040	1660	1420
735 i (nuevo)	5410	5030	4560	4180	—	—	—	—
745 i	—	—	—	—	2560	2180	1800	1520
750 i	7360	6650	6170	—	—	—	—	—
628 CS i	—	—	—	—	1890	1570	1230	950
635 CS i	4990	4420	3990	3610	3090	2560	2090	1760
M 635	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	110
BX	—	—	720	610	430	350	300	—
BX 14 E, RE	960	810	740	630	450	360	250	220
BX Leader T	960	810	740	630	450	360	250	220
BX 14 TRE y TGE	1030	870	790	670	570	—	—	—
BX 16 RS	—	—	—	—	500	400	310	260
BX 16 TS	1060	900	—	—	—	—	—	—
BX 16 TGS	1140	970	—	—	—	—	—	—
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	980	830	590	480	360	300
BX 19 TGS	1210	1030	—	—	—	—	—	—
BX 19 TRSGT y Athena	1330	1120	1020	870	740	—	—	—
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	—	—	—	—
BX 19 GTI 16 V	1920	1620	1380	—	—	—	—	—
BX 19 TRS Break	1490	1260	1140	970	820	—	—	—
BX D	1110	950	850	720	530	—	—	—
BX 19 D y RD	1180	1010	910	770	560	410	300	250
BX 19 TRD	1250	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
CX 25 GTI	—	—	1190	910	670	510	410	—
CX 25 GTI Turbo 2	2400	2040	1840	1450	920	780	—	—
CX Prestige Turbo	2740	2340	2100	1710	1370	—	—	—
CX 25 D y RD	1640	1390	1170	870	630	310	260	—
CX TRD Turbo	2070	1750	1580	1190	800	680	580	—
CX 2500 D Fam. / D.Sup.	—	—	—	—	—	—	540	470
CX 25 RDT Familiar	2120	1810	1620	1280	760	580	490	—

FERRARI

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
308 GTS	—	—	—	4200	3100	2800	2600	2500
400 GT	—	—	6700	5900	4800	4300	3700	3400
512 BB	—	—	—	—	—	—	5200	4800
Mondial 8	—	—	6200	5500	4800	4400	4100	3700
Mondial Cabrio	9850	8400	7500	6750	—	—	—	—
Mondial T	9100	7700	7000	5900	5000	4300	—	—
412	13800	11500	10350	—	—	—	—	—
Testarossa	16800	14000	12800	10700	9300	8400	—	—

FIAT

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Uno 45 3p	—	—	—	—	—	250	200	160
Uno S 55 3p	—	—	—	—	—	300	250	200
Uno S 55 5p	—	—	—	—	—	310	250	200
Uno S 70 3p	—	—	—	—	—	320	260	210
Uno S 70 5p	—	—	—	—	—	320	260	210
Uno Diesel 3p	—	—	—	—	—	340	290	—
Uno Diesel 5p	—	—	—	—	—	370	310	—
Uno 45 Sting 3p	—	—	590	500	420	—	—	—
Uno Brio 45 3p	—	560	490	—	—	—	—	—
Uno 45 Fire 3p	700	600	570	520	440	—	—	—
Uno 45 Fire S 3p	780	670	600	510	430	—	—	—
Uno 45 Fire S 5p	820	700	630	530	450	—	—	—
Uno 60 S 3p	830	710	640	540	460	—	—	—
Uno 70 SL 5p	980	840	760	640	540	—	—	—
Uno 70 SX 3p	950	820	730	620	—	—	—	—
Uno 70 SX 5p	990	850	770	—	—	—	—	—
Uno Turbo ie	1150	990	890	750	640	—	—	—
Uno Turbo ie ASKD	1260	1080	920	—	—	—	—	—
Uno DS 5p	850	720	650	550	470	—	—	—
Tipo 1.400	1120	960	820	—	—	—	—	—
Tipo 1.400 DGT	1210	1050	990	—	—	—	—	—
Tipo 1.600 DGT	1300	1130	960	—	—	—	—	—
Tipo TD DGT	1590	1360	1160	—	—	—	—	—
Regata 70	—	—	—	—	—	280	230	—
Regata 70 C	—	—	—	460	390	—	—	—
Regata Mare	—	640	570	480	—	—	—	—
Regata 70 S	—	700	640	520	400	310	230	170
Regata 70 ES	—	—	—	—	340	280	210	150
Regata 100 S	—	—	—	—	410	330	270	—
Regata 100 S ie	—	810	730	640	510	—	—	—
Regata Weekend S ie	—	860	790	670	540	—	—	—
Regata Weekend DS	—	930	850	720	580	—	—	—
Regata Diesel 1.7	—	—	—	—	—	300	230	—
Regata Diesel 1.9	—	—	—	—	—	380	280	—
Regata DS	—	850	760	640	510	—	—	—
Regata DS Turbo	—	—	—	690	570	—	—	—
Ritmo Abarth 130 TC	—	—	—	—	450	370	—	—
Argenta 2.0 ie	—	—	—	—	280	240	190	150
Argenta Volumex	—	—	—	—	390	350	—	—
Argenta 2.5 D	—	—	—	—	270	210	180	140
Argenta TD	—	—	—	—	—	270	230	—
Croma CHT	1520	1280	1170	990	890	—	—	—
Croma Duemila	2000	1690	1540	—	—	—	—	—
Croma 2.0 ie	2000	1690	1540	1310	1180	—	—	—
Croma Turbo ie	2280	1930	1750	1500	1350	—	—	—
Croma TD	1850	1570	1480	1200	1080	—	—	—
Croma TDID	1620	1460	—	—	—	—	—	—

FORD

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Fiesta N y C	—	—	410	350	230	180	150	130
Fiesta 1.1 C. HIT y Flash	—	—	—	400	340	—	—	—
Fiesta Ly 1.1	—	—	—	—	270	210	170	140
Fiesta Balear 1.1	—	—	—	—	310	260	—	—
Fiesta Trip 1.1	—	—	520	440	—	—	—	—
Fiesta S 1.1 y 1.3	—	—	—	—	320	270	180	150
Fiesta Ghia 1.1 y 1.3	—	—	—	—	350	280	210	160
Fiesta Sport 1.4	—	—	560	480	410	—	—	—
Fiesta Ghia 1.4	—	—	570	490	420	—	—	—
Fiesta LD y Balear 1.6 D	—	—	—	—	310	260	—	—
Fiesta Super Hit 1.6 D	—	—	—	400	340	—	—	—
Fiesta Trip D 1.6	—	—	520	440	—	—	—	—
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	550	470	350	280	210	—
Fiesta XR2	—	840	700	630	540	490	440	400
Fiesta C 3p	750	650	—	—	—	—	—	—
Fiesta C 1.1 3p	800	690	—	—	—	—	—	—
Fiesta C 5p	810	690	—	—	—	—	—	—
Fiesta C 1.1 5p	850	730	—	—	—	—	—	—
Fiesta CL 1.1 Cat.	990	850	—	—	—	—	—	—
Fiesta CLX 1.4 3p	840	720	—	—	—	—	—	—
Fiesta CLX 1.4 5p	890	760	—	—	—	—	—	—
Fiesta S 1.6 3p	960	830	—	—	—	—	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	—	—	—	—	—	—
Fiesta XR2 I	1160	1000	—	—	—	—	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	800	690	—	—	—	—	—	—
Fiesta CL 1.8 D 3p	810	690	—	—	—	—	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	850	730	—	—	—	—	—	—
Escort L 1.1	—	—	—	—	350	280	230	190
Escort Láser CL y GL 1.1	—	—	—	—	410	330	260	210
Escort Láser 1.3	—	—	—	—	370	300	250	200
Escort CL y GL 1.3	—	—	690	600	440	350	290	220
Escort Ghia 1.3	—	—	—	—	470	380	330	270
Escort CL y GL 1.4	—	—	720	640	510	—	—	—
Escort Xtra 1.4	—	—	—	640	510	—	—	—
Escort GL 1.6	—	—	—	—	—	390	310	250
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550	470	370	290
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	—	—	—	—
Escort GT y Mark	900	810	730	—	—	—	—	—
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	—	—	—	—	—	—
Escort XR3 i	1240	1060	950	800	570	480	390	330
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760	—	—	—
CLD, GLD y Xtra 1.6 D	—	840	510	370	300	—	—	—
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	—	—	—	—	—
Escort Ghia 1.6 D	1000	900	810	730	—	—	—	—
Escort GTD 1.6	930	840	—	—	—	—	—	—
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	—	—	—	—	—
Escort Country 1.8 D	1030	930	—	—	—	—	—	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790	—	—	—
Escort Cabrio XR 3 i	1750	1500	1350	1150	850	680	—	—
Orión CL 1.6	—	—	—	—	—	440	370	280
Orión GL 1.6	—	—	—	—	—	460	390	300
Orión GT y Millonair 1.6	1050	900	800	—	—	—	—	—
Orión Ghia 1.6	1050	950	870	780	600	—	—	—
Orión Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	—	—	—	—
Orión Ghia 1.6 Cat	1200	1020	—	—	—	—	—	—
Orión CLD y GLD 1.6	—	—	700	680	550	400	340	—
Orión Ghia 1.6 D	1050	950	870	780	600	—	—	—
Granada GL 2.3	—	—	—	—	—	330	270	200
Granada GLS 2.8 i	—	—	—	—	—	380	340	270
Granada Ghia 2.8 i	—	—	—	—	—	500	380	320
Granada Ghia 2.8 i Fam	—	—	—	—	—	530	410	340
Granada GLD 2.5	—	—	—	—	—	340	300	—
Capri 2.0 S	—	—	—	—	—	—	—	170
Capri 2.8 i	—	—	—	—	—	—	—	230
Sierra L 1.6	—	—	—	—	—	500	450	350
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	930	800	—	—	—	—
Sierra GL 1.8 5p	—	—	980	850	—	—	—	—
Sierra Láser 2.0	—	—	—	—	620	550	500	400
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	—	—	—	—
Sierra GL 2.0 4p	—	—	1040	900	—	—	—	—
Sierra GL 2.0 i 4p	1440	1220	1080	940	—	—	—	—
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1350	1200	1050	800	650	600	510
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	1270	—	—	—	—	—	—
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840	—	—	—
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	—	—	—	—
Sierra GL 2.0 i 5p	1490	1260	1120	990	—	—	—	—
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	—	—	—	—
Sierra Ghia 2.3	—	—	—	—	—	—	560	480
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1120	990	—	—	—	—
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	—	—	—	—
Sierra XR4 2.8 i	—	—	—	—	—	920	720	610
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i	—	—	1500	1270	—	—	—	—
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	—	—	—	—	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	—	—	—	—
Sierra Laser Diesel	—	—	—	—	570	460	390	330
Sierra CLD 4p	1290	1070	940	800	—	—	—	—
Sierra GLD 4p	1410	1200	1020	870	—	—	—	—
Sierra CLD 5p	1320	1110	960	—	—	—	—	—
Sierra GLD 5p	1440	1240	1050	900	600	500	400	350
Sierra Fam CL y GL 2.0	—	—	1050	900	600	500	400	350
Sierra Fam GL 2.0 i	1610	1360	1240	1050	—	—	—	—
Sierra FamGhia 2.0 i	—	—	—	—	770	650	550	450
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	—	—	—	—	—
Scorpio GL 2.0 i	1910	1620	1470	1250	940	—	—	—
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	—	—	—	—
Scorpio GL 4x4 2.8 i	—	—	—	—	1420	1210	—	—
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	1620	—	—	—	—
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1880	1710	1450	—	—	—	—
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	—	—	—	—
Scorpio Ghia 2.8 i	—	—	—	1500	1210	1030	—	—
Scorpio Ghia 2.9 i	2610	2210	2000	1700	—	—	—	—
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	—	—	—	—
Scorpio CL TurboD	1740	1480	—	—	—	—	—	—
Scorpio GL TurboD	1910	1620	—	—	—	—	—	—
Scorpio Ghia Turbo D	2300	1950	—	—	—	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9 Cat	2690	2290	—	—	—	—	—	—

LANCIA

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
A 112 Junior TC	—	—	—	—	260	210	180	150
A 112 LX	—	—	—	—	300	230	200	170
A 112 Abarth	—	—	—	—	340	250	210	180
Y 10 Fila	650	550	470	—	—	—	—	—
Y 10 Fire LX IE	750	630	570	480	390	330	—	—
Y 10 Turbo	860	730	660	570	480	—	—	—
Y 10 1300	870	740	—	—	—	—	—	—
Delta 1300	970	820	750	640	—	—	—	—
Delta 1600 IE	1120	950	850	740	630	—	—	—
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680	—	—	—
Delta 4X4	—	—	1590	1350	1150	—	—	—
Delta Integrale	2550	2170	—	—	—	—	—	—
Delta Integrale 16 V	2750	2340	—	—	—	—	—	—
Prisma 1.5 LX	1090	930	790	—	—	—	—	—
Prisma 1600	—	—	—	—	—	470	400	—
Prisma 1600 IE	—	—	950	800	680	—	—	—
Prisma Symbol	1200	1020	930	790	—	—	—	—
Prisma TD	1260	1070	970	820	—	—	—	—
Thema 2.0 IE	1950	1730	1540	1300	1110	940	—	—
Thema IE Turbo	2120	1900	1710	1460	1250	1060	—	—
Thema 6v	—	—	1760	1500	1210	—	—	—
Thema Turbo IE SW	2820	2530	2280	1940	—	—	—	—
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	—	—	—	—	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	—	—	—	—	—
Thema 8.32	5100	4330	3700	—	—	—	—	—
Thema TD	1950	1750	1570	1340	1140	—	—	—
Thema TD Nuevo	2140	1900	—	—	—	—	—	—
Thema Turbo DS SW	2470	2230	2000	—	—	—	—	—
Dedra 1.600 ie	1460	—	—	—	—	—	—	—
Dedra 1.800 ie	1640	—	—	—	—	—	—	—
Dedra 2.0 ie	1880	—	—	—	—	—	—	—
Dedra Turbo Diesel	1650	—	—	—	—	—	—	—

MERCEDES BENZ

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
190 D	2500	2170	1900	1670	1500	1330	1170	—
190 D 2.5	2940	2550	2240	1960	—	—	—	—
190 D 2.5 T	3300	2860	—	—	—	—	—	—
200 D	—	—	—	—	—	—	720	510
200 D	3220	2970	2450	2150	1930	1720	—	—
240 D	—	—	—	—	—	—	770	510
250 D	3520	3050	2680	2350	2110	1880	—	—
300 D	—	—	—	—	—	—	1110	890
300 D	3820	3310	2910	2550	2290	2040	—	—
240 TD	—	—	—	—	1060	800	560	
300 TD	—	—	—	—	1570	1320	1060	
300 TD	4300	3730	3270	2870	2580	—	—	—
300 TD Turbo	—	—	—	—	1840	1540	1230	
300 TD Turbo	5100	4420	3870	3400	3060	—	—	—
190 E	2890	2510	2200	1930	1730	1540	1350	1160
190 E 2.3	3090	2670	2350	2060	1850	—	—	—
190 E 2.3 16V	—	—	4000	3500	3100	2800	2400	—
190 E 2.6	3580	3100	2720	2390	2150	—	—	—
190 E 2.5 16V	5260	4560	—	—	—	—	—	—
200	—	—	—	—	—	—	680	460
200	3000	2600	2280	2000	1800	1600	—	—
230 E	—	—	—	—	—	—	1110	890
230 E	3510	3040	2660	2340	2100	1870	—	—
230 CE	—	—	—	—	1540	1280	1020	
230 CE	4480	3880	3400	2980	—	—	—	—
230 TE	—	—	—	—	1500	1280	1020	
230 TE	3960	3430	3010	2640	2370	—	—	—
260 E	4090	3550	3110	2730	2460	2180	—	—
280 E	—	—	—	—	—	—	1280	1020

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
280 CE	—	—	—	—	—	1790	1540	1230
280 TE	—	—	—	—	—	1670	1400	1140
300 E	4420	3830	3360	2950	2650	2360	—	—
300 E 4 Matic	5590	4840	4250	3720	3350	—	—	—
300 CE	5290	4580	4020	3520	—	—	—	—
300 TE	4870	4220	3700	3240	2920	—	—	—
260 SE	4400	3770	3140	2830	2510	2200	1890	1570
280 S	—	—	—	—	—	1450	1150	900
280 SE	—	—	—	—	—	1900	1650	1400
280 SEL	—	—	—	—	—	2080	1800	1550
300 SE	4720	4040	3370	3030	2700	—	—	—
300 SEL	5080	4350	3630	3260	2900	—	—	—
380 SE	—	—	—	—	—	2400	2050	1710
380 SEL	—	—	—	—	—	2550	2250	1900
420 SE	5730	4910	4090	3680	3280	—	—	—
420 SEL	6140	5260	4380	3940	3510	—	—	—
500 SE	6190	5310	4420	3980	3540	3100	2650	2210
500 SEL	6780	5810	4840	4360	3880	3390	2910	2420
560 SEL	9550	8190	6820	6140	5460	—	—	—
280 SL	—	—	—	—	—	2880	2520	2110
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320	—	—	—
380 SL	—	—	—	—	—	3610	3150	2660
380 SEC	—	—	—	—	—	2760	2200	1680
420 SL	—	—	6400	5500	4680	—	—	—
420 SEC	7660	6570	5470	4930	4380	—	—	—
500 SL	—	—	7050	6080	4600	4050	3510	2970
500 SEC	8120	6960	5800	5220	4640	4060	3480	2900
560 SE	9140	7830	—	—	—	—	—	—
560 SEC	10580	9070	—	—	—	—	—	—

OPEL

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Corsa City 1.0 3p	670	570	510	430	340	—	—	—
Corsa Swing 1.0 3p	720	620	560	480	—	—	—	—
Corsa Base, Luxus LS 1.0 3p	—	—	—	—	310	230	190	150
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520	—	—	—	—
Corsa B.-Luxus LS 1.2 3p	—	—	—	—	350	270	220	180
Corsa TR 1.2 2p	—	—	—	—	—	250	200	160
Corsa Swing 1.2 4p	850	720	650	550	—	—	—	—
Corsa Swing 1.2 5p	820	700	630	540	—	—	—	—
Corsa Berlina 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 L.S.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 S4p y 5p	1120	960	860	770	600	—	—	—
Kadett GL 1.6 S 4p	1190	1020	920	820	660	—	—	—
Kadett GL 1.6 S 5p	1170	1000	900	800	650	—	—	—
Kadett GT 1.8 i 4p	1320	1130	1020	910	740	—	—	—
Kadett GSI 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840	—	—	—
Kadett LS 1.5 TD 4p	1100	930	840	710	—	—	—	—
Kadett LS 1.7 D 4p	990	840	—	—	—	—	—	—
Kadett LS 1.5 TD 5p	1090	920	830	740	—	—	—	—
Kadett City 1.7 D 5p	940	800	—	—	—	—	—	—
Kadett LS 1.7 D 5p	960	820	—	—	—	—	—	—
Kadett LS 1.6 D	—	—	840	720	580	—	—	—
Kadett Caravan LS 1.6S	1200	1030	920	820	—	—	—	—
Kadett Caravan LS 1.5TD	1180	1000	910	810	—	—	—	—
Kadett Caravan LS 1.7 D	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 1.8i 2p	—	—	—	—	590	500	—	—
Ascona GLS 2.0 i 4p	—	—	880	750	—	—	—	—
Ascona GLS 2.0 i 5p	—	—	910	770	—	—	—	—
Ascona GT 2.0 i 2p	—	—	830	700	—	—	—	—
Ascona GT 2.0 i 5p	—	—	880	750	—	—	—	—
Ascona D Berlina	—	—	—	—	440	360	310	250
Ascona LS 1.6 D	—	—	810	690	—	—	—	—
Manta Coupé GT/E	—	—	—	—	—	—	410	340
Manta Coupé 200	—	—	1050	860	670	570	480	—
Rekord Berlina 2.0 E	—	—	—	—	—	430	310	260
Rekord CD 2.2i	—	—	—	—	650	550	—	—
Rekord Berlina D	—	—	—	—	440	340	230	200
Rekord CD 2.3 D Turbo	—	—	—	—	660	560	—	—
Vectra GL 1.6 S 4p	1270	1070	—	—	—	—	—	—
Vectra GL 1.7 D 4p	1260	1070	—	—	—	—	—	—
Vectra GL 4x4 2.0 i 4p	1980	1680	—	—	—	—	—	—
Vectra GLS 2.0 i 4p	1510	1280	—	—	—	—	—	—
Vectra CD 2.0 i 4p	1720	1460	—	—	—	—	—	—
Vectra GT 2.0 i 4p	1660	1400	—	—	—	—	—	—
Vectra 2000 2.0 i 4p	2200	1860	—	—	—	—	—	—
Vectra GL 1.6 S 5p	1320	1120	—	—	—	—	—	—
Vectra GL 1.7 D 5p	1310	1110	—	—	—	—	—	—
Vectra GLS 2.0 i 5p	1570	1330	—	—	—	—	—	—
Vectra CD 2.0 i 5p	1780	1500	—	—	—	—	—	—
Vectra GT 2.0 i 5p	1710	1450	—	—	—	—	—	—
Omega GL 2.0 i	1530	1290	1180	1000	—	—	—	—
Omega GL 2.3 TD	1580	1350	1210	1030	—	—	—	—
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 2.0i	1590	1350	1150	—	—	—	—	—
Omega CaravanGL 2.3TD	1630	1390	1180	—	—	—	—	—
Senator 3.0 E	—	—	—	—	—	680	520	410
Senator 3.0 i	2310	1950	1780	1520	1220	—	—	—
Senator 3.0 CD	2620	2210	2010	1720	1380	—	—	—
Monza CS 3.0 E	—	—	—	—	—	680	520	410
Monza GSE	—	—	—	790	630	—	—	—

PEUGEOT

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
205 Junior 3p	690	650	—	—	—	—	—	—
205 XL	710	630	580	490	380	320	—	—
205 XR	870	780	720	610	470	400	—	—
205 Rallye	940	800	—	—	—	—	—	—
205 GTX	980	880	810	690	550	—	—	—
205 GTI	1250	1120	970	830	640	540	—	—
205 Automatico	950	850	770	650	—	—	—	—
205 Junior	730	620	—	—	—	—	—	—
205 GL	750	670	620	530	380	290	250	—
205 GR	840	760	700	600	460	350	300	—
205 SR	910	820	750	640	490	420	360	—
205 GT	940	840	770	660	510	430	360	—
205 XLD	810	720	670	570	430	360	—	—
205 XRD	910	820	740	630	—	—	—	—
205 GLD	840	760	700	600	460	390	—	—
205 GRD	890	800	720	610	—	—	—	—
205 SRD	950	850	780	670	510	430	—	—
205 Cabriolet CJ	1370	1180	1060	900	—	—	—	—
205 Cabriolet CTI	1800	1550	1400	1190	—	—	—	—
309 GL Profil	920	830	750	640	—	—	—	—
309 GR	1000	900	810	690	—	—	—	—
309 Automatico	1070	910	—	—	—	—	—	—
309 SR	1100	990	900	760	—	—	—	—
309 GT	1190	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	87	86	85	84	83
505 GR	—	—	—	—	360	290	210	170
505 Covadonga y SR	—	—	670	510	360	290	220	170
505 STI y GTI	—	—	840	640	450	340	260	210
505 GTI A	—	—	930	790	—	—	—	—
505 V6	—	—	1180	1000	—	—	—	—
505 V6A	—	—	1180	1000	—	—	—	—
505 GLD	—	—	790	630	480	410	—	—
505 GRD y SRD	—	—	—	—	320	250	190	—
505 GR DT	—	—	—	—	430	360	310	—
505 SR DT	—	—	970	790	560	450	350	290
505 GT DT	—	—	—	—	560	450	350	290
505 GTD Intercooler	—	—	1250	1060	—	—	—	—
505 GTD Intercooler Aut	—	—	1250	1060	—	—	—	—
505 GR Familiar	—	—	—	780	580	490	420	360
505 GTI Familiar	—	—	—	1130	910	770	—	—
505 GRD Familiar	—	—	1050	850	650	540	460	390
604 GTI	—	—	—	—	530	450	380	—
604 GRD Turbo	—	—	—	—	—	—	—	290
604 GTD Turbo	—	—	—	—	520	450	380	—

PORSCHE

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
924 Coupé	—	—	—	—	1370	1130	1030	940
924 S	—	—	2850	2610	2220	—	—	—
924 Spirit	—	—	2850	—	—	—	—	—
944	—	—	—	—	—	—	1840	1520
944 II	—	—	—	3250	2820	2540	—	—
944 S	4370	4080	3900	3320	—	—	—	—
944 Turbo	5410	4850	4460	3800	3430	2910	—	—
944 Turbo Cup	6550	6270	5950	—	—	—	—	—
944 Turbo II	6650	6360	6040	—	—	—	—	—
944 Coupé 2.7	4270	3850	—	—	—	—	—	—
944 S2	5700	5410	5140	—	—	—	—	—
944 Cabriolet	6740	6400	—	—	—	—	—	—
911 SC Coupé	—	—	—	—	—	2670	2460	2170
911 SC Targa	—	—	—	—	—	2810	2570	2270
911 SC Cabriolet	—	—	—	—	—	3250	2910	2600
911 Carrera Coupé	6410	5890	5320	4600	4200	3780	—	—
911 Carrera Targa	7120	6740	6350	5860	5140	4630	—	—
911 Carrera Cabriolet	7300	6840	6460	6140	—	—	—	—
911 Turbo Coupé (930)	10500	9120	7600	6320	5150	4060	3220	2820
911 Turbo Targa	10800	9500	7980	6680	5490	4550	3530	3100
Carrera 4	9400	8930	—	—	—	—	—	—
Carrera 2	7880	7480	—	—	—	—	—	—
928	—	—	—	—	—	—	—	1710
928 S	—	—	5320	4510	3860	3250	2610	2170
928 S4	9500	8830	8070	7260	—	—	—	—
928 GT	9970	9276	—	—	—	—	—	—

RENAULT

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
R-4	—	—	380	330	240	180	140	110
R-4 TL	570	480	430	370	270	220	160	120
R-5 TL	—	—	—	—	—	—	170	140
R-5 GTL	—	—	—	—	—	—	210	160
R-5 TX	—	—	—	—	—	—	230	170
R-5 Turbo	—	—	—	—	—	—	310	230
Supercinco CFive	640	560	500	410	310	260	—	—
Supercinco TL	670	570	500	430	310	260	—	—
Supercinco TL 5p	700	590	540	460	330	280	—	—
Supercinco GTL	720	610	550	470	340	290	—	—
Supercinco GTL 5p	760	650	580	490	360	310	—	—
Supercinco GTS	800	670	610	500	370	310	—	—
Supercinco GTS 5p	840	710	640	550	390	330	—	—
Supercinco GTX	870	750	640	—	—	—	—	—
Supercinco GTX 5p	920	770	650	—	—	—	—	—
Supercinco Baccara	1010	850	720	—	—	—	—	—
Supercinco Five 5p	670	590	530	—	—	—	—	—
Supercinco GTD	790	670	570	460	370	—	—	—
Supercinco GTD 5p	820	710	590	480	380	—	—	—
Supercinco GT Turbo	1020	860	780	680	480	410	—	—
R6 TL y GTL	—	—	—	—	270	220	170	140
R7 TL y GTL	—	—	—	—	—	—	150	130
R-9 GTC	710	640	580	490	360	300	—	—
R-9 GTL	750	680	610	520	320	300	220	170
R-9 TSE	830	740	670	580	410	340	250	180
R-9 TXE	900	810	730	620	450	360	310	—
R-9 GTD	820	690	620	540	380	310	260	—
R-11 GTC	770	690	630	540	390	310	260	—
R-11 GTL y Broadway	840	760	680	580	420	340	290	240
R-11 GTS	—	—	—	—	430	380	320	—
R-11 TSE	920	820	740	630	480	410	320	270
R-11 GTX	940	840	760	650	490	420	350	—
R-11 TXE	1000	900	810	690	540	440	370	—
R-11 Turbo	1070	960	870	750	570	480	410	—
R-11 GTD	840	710	650	550	410	320	270	—
R-12 GTL y TS Fam.	—	—	—	—	—	—	220	190
R-14 GTL	—	—	—	—	—	—	200	160
R-14 GTS	—	—	—	—	—	—	210	180
R-18 GTS y GTL	—	—	—	600	490	410	300	240
R-18 GTL y GTS Fam.	—	—	—	640	500	430	320	260
R-18 GTX	—	—	—	670	540	460	—	—
R-18 GTX Fam.	—	—	—	690	570	480	—	—
R-18 Turbo	—	—	—	—	540	460	370	310
R-18 GTD	—	—	—	—	490	410	330	280
R-18 GTD Familiar	—	—	—	—	500	430	350	280
R- 19 TR 4 V	900	800	680	—	—	—	—	—
R- 19 TR 5 V	1000	850	720	—	—	—	—	—
R- 19 GTS 5 p	1070	910	770	—	—	—	—	—
R- 19 GTX 5 p	1130	960	820	—	—	—	—	—
R- 19 TSE 5 p	1140	970	820	—	—	—	—	—
R- 19 TXE 3 p	1190	1010	860	—	—	—	—	—
R- 19 TXE 3p DA y AA.	1330	1130	960	—	—	—	—	—
R- 19 TXE 5 p	1230	1050	890	—	—	—	—	—
R- 19 TXE 5p DA y AA.	1370	1170	990	—	—	—	—	—
R- 19 GTD 5 p	1160	990	840	—	—	—	—	—
R- 19 GTD 5 p DA	1210	1020	870	—	—	—	—	—
R-21 TS	1230	950	810	—	—	—	—	—
R-21 GTS	1300	990	900	770	690	—	—	—
R-21 TXE	1570	1200	1080	920	830	—	—	—
R-21 TI	1500	1140	970	—	—	—	—	—
R-21 2 L Turbo	2240	1710	1450	—	—	—	—	—
R-21 GTD	1280	1080	990	840	760	—	—	—
R-21 Turbo D	1400	1190	1010	—	—	—	—	—
R-21 Nevada GTS	1420	1080	970	820	740	—	—	—
R-21 Nevada TXE	1610	1230	1110	940	850	—	—	—
R-21 Nevada TXE Fam.	1680	1280	1150	980	880	—	—	—
R-21 Nevada GTD	1580	1210	1090	930	840	—	—	—
Fuego	—	—	—	—	—	490	410	340
R-20 TS	—	—	—	—	—	—	330	300
R-20 TX	—	—	—	—	—	—	360	290
R-20 GTD	—	—	—	—	—	—	330	270
R-30 TX	—	—	—	—	—	—	360	310
R-25 GTS	1400	1100	1000	860	650	530	450	—
R-25 GTX	1820	1540	1390	1190	900	730	620	—
R-25 TX	1620	1380	1240	1050	840	—	—	—
R-25 GTD	1370	1050	940	810	620	500	—	—
R-25 Turbo D	1950	1660	1490	1270	980	—	—	—
R-25 V6	2270	1930	1730	1480	1130	—	—	—
R-25 V6 Turbo	2760	2350	2110	1800	1390	—	—	—
Espace GTS	2000	1700	—	—	—	—	—	—
Espace TSE	—	—	1620	1380	1010	860	—	—
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140	970	—	—
Espace TXE Quadra	2650	2250	—	—	—	—	—	—
Espace Turbo D	2000	1700	1520	1280	960	820	—	—
Espace Turbo DX	2250	1920	1720	1470	1080	920	—	—
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	—	—	—	—

ROVER

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
216 S	970	810	700	—	—	—	—	—
216 Sprint	1010	850	750	—	—	—	—	—
216 SE EFI	1130	1000	870	740	630	530	—	—
216 Vitesse	1260	1100	960	830	730	630	—	—
214 Si	1200	—	—	—	—	—	—	—
214 GSi	1300	—	—	—	—	—	—	—
216 GSi	1500	—	—	—	—	—	—	—
2400 TD	—	—	—	—	570	480	400	320
2600 S	—	—	—	—	570	480	400	320
3500 Vitesse	—	—	—	—	790	690	630	520
Vanden plas	—	—	—	—	—	590	520	420
Vanden plas EFI	—	—	—	—	840	740	—	—
820 SL	2220	1900	1600	1400	—	—	—	—
827 Sterling	2900	2500	2100	1800	—	—	—	—
827 Vitesse	2900	2500	2100	—	—	—	—	—
Metro 1.0	—	—	—	360	290	270	220	170
Metro 1.3	700	600	520	470	380	300	250	200
Metro MG	850	700	650	510	410	340	280	230
Metro 4p	800	700	600	510	—	—	—	—
Maestro 1.6	—	—	—	—	450	400	—	—
Maestro EFI 2.0	1150	1000	850	720	590	—	—	—
Montego Mayfair	—	—	830	720	590	500	—	—
Montego 1.6 SL	1000	900	—	—	—	—	—	—
Montego EFI 2.0	—	—	1000	900	—	—	—	—
Montego GSI 2.0	1250	1100	—	—	—	—	—	—

Precios coches usados

Sistema Usado Seguro Fiat. Vehículos de todas las marcas garantizados hasta 12 meses.

Sistema Usado Seguro

FIAT

DMB&B

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	140
127 Fura Crono	—	—	—	—	—	—	180	150
Ritmo 65 L	—	—	—	—	—	—	—	90
Ritmo 65 CL	—	—	—	—	—	—	—	110
Ritmo 75 CL y CLX	—	—	—	—	—	—	—	130
Ritmo CL Diesel	—	—	—	—	—	—	100	70
Ronda 65	—	—	—	—	—	—	190	150
Ronda 75 CLX	—	—	—	—	—	—	200	150
Ronda Crono 1.6	—	—	—	—	—	—	190	150
Ronda CLD	—	—	—	—	—	—	140	120
Ronda CLXD	—	—	—	—	—	—	190	150
Ronda LP 1.2	—	—	—	—	—	230	200	—
Ronda GLP 1.2	—	—	—	—	—	260	220	—
Ronda GLP 1.5	—	—	—	—	360	310	260	—
Ronda CLXP 1.5	—	—	—	—	380	320	270	—
Ronda LD	—	—	—	—	280	220	190	—
Ronda GLD	—	—	—	—	290	240	200	—
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	680	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	580	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 D3p	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	—	—	590	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 Supermirafiori 1600	—	—	—	—	—	—	140	120
131 Supermirafiori 2000	—	—	—	—	—	—	170	140
131 Diplomatic	—	—	—	—	—	—	200	180
131 Panorama Super 1600	—	—	—	—	—	—	150	130
131 Diésel	—	—	—	—	—	—	80	60
131 Mirafiori 2500 D	—	—	—	—	—	—	120	100
131 Supermirafiori 2500D	—	—	—	—	—	—	140	110
131 Panorama Super 2500D	—	—	—	—	—	—	140	110

TALBOT

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Samba LE	—	—	—	—	—	160	140	—
Samba LS	—	—	—	—	—	210	170	140
Samba GL	—	—	—	—	—	220	180	140
Samba S	—	—	—	—	—	220	190	—
Horizon LS	—	—	—	410	330	270	200	170
Horizon GL	—	—	—	440	360	310	220	180
Horizon GLS	—	—	—	—	—	310	230	190
Horizon GT	—	—	—	500	390	320	270	—
Horizon LD	—	—	—	—	—	270	200	170
Horizon GLD	—	—	—	440	370	310	220	180
Horizon EXD	—	—	—	510	400	330	240	200
Horizon GTD Aut	—	—	—	510	400	330	240	200
150 LS y GL	—	—	—	—	—	—	140	100
150 GT	—	—	—	—	—	—	150	110
GT 5 y 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	560	420	340	—	—	—
Polo 55 CL 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	680	—	—	—	—	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	—	—	—	—	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	—	—	—	—	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590	460	340	260
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	—	—	—	—	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670	570	—	—
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	—	—	—	—	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730	540	420	320
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750	640	—	—
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860	—	—	—
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900	—	—	—
Golf CL D 2 p	1070	910	820	690	540	370	280	210
Golf CL D 4 p	1140	970	870	740	560	400	310	220
Golf GTD 2 p	1260	1070	970	820	630	450	350	300
Golf GTD 4 p	1330	1130	1020	850	660	480	360	310
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800	640	510	420
Golf Cabrio Quartett	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	1060	850	720	610	—
360 GLT	1520	1370	1180	1030	850	760	650	—
440 GL	1470	—	—	—	—	—	—	—
440 GLT/GL	1750	1470	—	—	—	—	—	—
440 Turbo	1940	1660	—	—	—	—	—	—
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	1490	1190	—	—	—
760 GLE	2890	2610	2180	1880	1490	1120	780	—
760 Turbo Diésel	3020	2700	2310	1960	1570	1180	830	—
760 Turbo Intercooler	3150	2840	2390	2050	1620	1210	850	—
780	4510	4050	3440	2920	—	—	—	—

OTRAS MARCAS

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
JAGUAR								
Sovereing 4.2	—	—	—	—	2560	1940	1610	1300
Sovereing V12	5410	4750	3900	3430	2920	2430	1880	1340
XJS 3.6 Cabriolet	—	—	—	4050	3440	—	—	—
XJS V12 Cabriolet	6360	5890	5220	4510	3830	—	—	—
XJS 3.6	4940	4460	4180	3550	—	—	—	—
XJS V12	5220	4750	4460	3970	3500	3090	2680	2310
XJ6 3.6	4560	3800	2940	2500	—	—	—	—
Sovereing 3.6 Aut	5320	4840	4560	3980	—	—	—	—
Daimler 3.6 Aut	6080	5600	5130	4460	—	—	—	—
SAAB								
900 i 8V	1540	1400	1240	970	690	500	400	340
900 Turbo 8V	1930	1710	1490	970	730	470	340	310
900 i 16V	1900	1690	1500	1280	1140	1010	900	800
900 Turbo 16v	2510	2230	1980	1690	1500	1330	1180	1060
900 i 16V Cabrio	3450	3060	—	—	—	—	—	—
900 Turbo 16V Cabrio	4050	3590	3190	2710	2420	—	—	—
9000 i 16V 2.0	2490	2220	1970	1670	1490	—	—	—
9000 i 16V 2.3	2570	—	—	—	—	—	—	—
9000 Turbo 16V 2.0	3190	2840	2530	2150	1920	—	—	—
9000 Turbo 16V 2.3	3330	—	—	—	—	—	—	—
CD i 16V 2.0	2570	2290	2040	1730	1550	—	—	—
CD i 16V 2.3	2650	—	—	—	—	—	—	—
CD Turbo 16V 2.0	3270	2920	2600	2210	1970	—	—	—
CD Turbo 16V 2.3	3410	—	—	—	—	—	—	—
TOYOTA								
Celica 1.6	2430	2050	1850	1570	—	—	—	—
Celica 2.0 GT	2750	2350	2100	1790	—	—	—	—
MR 2	2700	2300	2050	1740	—	—	—	—
Supra 3000	4200	3550	3250	2760	—	—	—	—
Supra Targa	4400	3700	3400	2890	—	—	—	—
Camry	1950	1660	1490	1270	—	—	—	—

SI QUIERE SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO

A. ARGÜELLES

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES.

- Alfa 75 T.S. A.A., año 87.
- Alfa 33 1.5 T.i., año 88.
- BMW 735-I Full, 23.000 km.
- BMW 316, año 87.
- BMW M-5, año 89.
- BMW 628 CSI, año 82.
- Citroën XM V6, año 90.
- Citroën BX GTI, año 88.
- Citroën AX RD, año 90.
- Citroën BX TGS 1.9 A.A., año 90.
- Fiat Uno Turbo, 34.000 km.
- Fiat Tipo, año 89.
- Ford Sierra 2.0I GL, 5P, año 88.
- Jaguar XJ-6 4.2, año 82.
- Mercedes 300-CE, Full Equipo.
- Mercedes 300-E 24V, año 90.
- Mercedes 190-E 2.3, año 88.
- Mercedes 300-CE 24V, año 91.
- Mercedes 260-E, todos extras.
- Mercedes 300 TD, año 89.
- Mercedes 190-D 2.5, 60.000 km.
- Opel Corsa 1.3 SR., 58.000 km.
- Opel Kadett, 29.000 km.
- Opel Senator 3.0 I, automático, año 88.
- Peugeot 205 GT, A.A., 32.000 km.
- Peugeot 309 SRD, A.A., año 88.
- Peugeot 205 XRD, 57.000 km.
- Peugeot 309 GR, año 87.
- Porsche 944 Turbo, 43.000 km.
- Renault R-19, año 89.
- Renault R-21 GTS, A.A., año 87.
- Renault R-25, 47.000 km.
- Volkswagen Golf GTI 16V, A.A., 36.000 km.
- Volkswagen Golf GT, año 86.
- Porsche 944 Turbo, cuero, A.A., 42.000 km. 549 64 71.

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

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

¡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 78. Seriedad absoluta.

MAZDA MX5. Absolutamente nuevo, vendo. Tel. (967) 14 22 95.

AUDI Quattro Turbo 200 CV, azul marino. Tel. (943) 42 02 33. Horas oficina. M-FB.

TERRANO 3 y 5 puertas, Patrol GR, disponibles en Tecnipauto S.L. C/ Rioja, 4. Pamplona. Tel. (948) 26 27 62.

OPEL Omega Diamond, M-LK. Particular, siempre garaje, nuevo, extras, negro metalizado. Precio 2.900.000 ptas. Sr. Prieto, tel. 576 63 71.

PARTICULAR vende BMW M6, color negro metalizado, tapicería de piel color beige, Full equip, nuevo a estrenar, no importado. Tel. (952) 43 50 36. Llamar mediodía de 2.30 a 4 tarde.

VENDO motor Renault Fuego con 20.000 kilómetros, por 90.000 ptas. Tel. (96) 555 23 35.

PARTICULAR TT MB 300 GD Largo, aire, llantas, impecable, gris metalizado. 100.000 kilómetros. Precio 2.700.000 ptas. Teléfono (91) 859 34 52.

ALPINE Renault A 110 MOD. Berlineta, año 1970, ITV pasada, en buenas condiciones de uso. Precio 950.000 ptas. Teléfono (951) 22 26 19, en horas de oficina.

OCASION por viaje vendo BMW 320i, extras, M-KM y Marbella GLX 5 v. Blancos, excelente estado, garaje. Precio 1.650.000 ptas. o por separado. Tel. (91) 680 35 37.

YAMOVIL

COMPRA AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION CON MENOS DE 5 AÑOS

ASOMBRESE DE LO QUE PAGAMOS POR SU COCHE

¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!

TELF: 5 65 20 00

YAMOVIL:

CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68
METRO OPORTO - MADRID 28019

OPORTUNIDAD Subaru Coupé 1.8 Boxer Turbo 4WD, todos extras, 24 meses, 30.000 kilómetros, garantía oficial, 1 año. Precio 2.550.000 ptas. Fax: 355 05 90.

TOYOTA Land Cruiser, 9.000 kilómetros, nuevo, interesante. Azcona, 62, garaje.

RADAR DETECTOR
RD-SCANER 9
P.V.P. 59.000 Pts
- Garantía reembolso incluido SELLIN 24 horas.
- 3 Frecuencias simultáneas españolas y europeas.
- Fácil instalación al encendedor.
- Totalmente indetectable.

KAPPA MICRO SISTEM.
C/ Zabaleta, 2 - San Sebastián.
INFORMACION Y VENTA:
(943) 83 54 30 - 27 67 07

- ECLIPSE 190 C.V. MOTOR 2.0 TURBO 16V.
- ECLIPSE 195 C.V. 2.0 TURBO 16V TRACCION A LAS 4 RUEDAS.
- 3000 VR4 300 C.V. TRACCION A LAS 4 RUEDAS.

MITSUBISHI ECLIPSE

IMPORT-DIR S.A.

SERVICIO POST-VENTA RECAMBIOS GARANTIA

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

Valderribas Motor S. A.

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

TODOS LOS MODELOS
PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

Alfa Romeo
AUTO PEREZ del SUR
Concesionario Oficial de Alfa Romeo

Guinda de la semana

ALFA 164 3.0 V6
año 90, con todos los extras, matrícula M-3661-KY,
45.000 km. 3.100.000 ptas.
Tels.: 690 40 89-690 60 21

AUTOMASER

Mercedes 190 2.3 16V Full equip. 86	3 400.000
Mercedes 190 extras 87	2.150 000
Nissan Primera GT a estrenar	3 300.000
Toyota Supra-Targa 88	3.700.000
Renault 5-Baccara A/A, cuero, etc. 88	1 100 000
Mitshubishi Montero Full 88	2 300 000
Suzuki Samurai	1.000 000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

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

PARTICULAR Toyota Celica, último modelo, 10 meses, 4.000 kilómetros, extras, 3 años garantía. Tel. (952) 51 41 59.

PORSCHE 911-S 2.7i, año 1981, targa, extras. Precio 2.150.000 ptas. Noches, Manolo. Tel. (987) 41 04 63.

VOLSKWAGEN Sirocco GTX 16 V, carrocería y llantas Zender, muchos extras, sólo 22.000 kilómetros, mejor que nuevo, precio interesantísimo. Tel. (96) 578 76 90.

LANCIA Delta Integrale 16V, rojo, impecable, año 89. Precio 2.650.000. Tel. (981) 23 14 40. Sr. Montero.

VW Escarabajo descapotable, último modelo, perfecto estado, garantizado, facilidades. Teléfono 255 86 21/22.

MERCEDES 250 S, 1968, aire acondicionado, cuero, automático, sólo dos dueños, impecable. Precio asombroso. Azcona, 62, garaje.

BMW 635 CSi, varios modelos. Desde 1.700.000 ptas. Tel. 255 86 21/22.

HONDA Civic 3 p., blanco, muy bonito. Precio 300.000 ptas. Tel. 255 86 21/22.

BMW 325i, aire acondicionado, perfecto estado de todo, blanco, revisión BMW, garantía un año. Precio 2.200.000 ptas. Tel. 255 86 21/22.

PORSCHE 911 Carrera 3.2, 231 CV, original español, 1986, absolutamente todos extras, 40.000 kilómetros, como estreno, garantizado por escrito. Tel. 255 86 21/-22.

BMW 316, 1981, muy cuidado, aire acondicionado, más extras. Precio 650.000 ptas. Azcona, 62, garaje.

PORSCHE 944 Turbo Targa interior cuero, asientos, techo eléctrico, Full Equip, pocos kilómetros. Prototipo Fiat Bertone, descapotable, modelo único, ITV pasada, matrícula B-LB. Teléfono (93) 644 15 92.

GOLF GTI-G60, 27.000 km., aire acondicionado, ABS, Recaro, alarma Blaupunkt, perfecto estado. 2.500.000 ptas. Tel. (93) 751 83 71.

CHRYSLER 1944. Mercedes 1952. Ford 1926. Ford descapotable 1925. Impecables, documentados, vendo. Tel. (91) 898 90 21.

SATURN SC Coupe americano, nuevo, 1,9 l. 125 CV, 16V, blanco, full. 3.700.000 ptas. Otros Saturns bajo pedido, nuevos, full, desde 2.900.000 ptas. Tel. (91) 314 59 96.

DODGE Stealth nuevo, 6 Cll, 24V, 222CV, cuero, full, entrega septiembre, ocasión. 6.250.000 ptas. Tel. 319 59 96.

F. TOME S.A. Oportunidad, Audi 100 CD, año 86, con garantía. 1.600.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).

F. TOME S.A. Renault 21 GTS, año 89, con aire acondicionado, dirección asistida, garantía 12 meses. 1.225.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).

F. TOME S.A. Citroën BX 19 GTI, M-JH, aire acondicionado, ABS, llantas, garantía 12 meses. 1.450.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).

Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).

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

F. TOME S.A. Citroën AX 14 TZS, año 87, garantía 12 meses. 600.000. 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. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).

F. Tomé
Concesionario
SEAT

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

F. TOME S.A. Mercedes 300 D, Full-equip, «perfecto», con garantía 12 meses. 3.300.000. 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. 550.000. Sr. Moreno.

F. TOME S.A. Peugeot 205 GT. 575.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).

F. TOME S.A. Ford Orion 1.6, año 84, con garantía. 525.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).

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

SUPER ocasión Peugeot 205 Cabrio nuevo sin estreno, procedente de sorteo. 1.750.000 ptas. Tel. 255 86 21. Azcona, 62.

PORSCHE 928-S completísimo, M-FZ, muy cuidado. También cambio por Mercedes o BMW, grande, seminuevo. Tel. (988) 72 03 50.

VENDO Rover 216, año 86, sólo noches. Teléfono (983) 60 70 45. Valladolid.

VOLKSWAGEN 1300, techo corredizo, motor nuevo, 1 año, pintura nueva, revistado y garantizado. Azcona, 62. Tel. 255 86 21.

BMW 635 CSI 1987, M-HM, ABS, aire, llantas, impecable, ocasión interesante. Azcona, 62. Tel. 255 86 21.

LANCIA y 10 Turbo. Azcona, 62.

PORSCHE Carrera y Porsche 911 SC. Ambos preciosos. Azcona, 62.

MERCEDES 190 E, 1987, techo, ABS, antracita. Tel. 255 86 21.

SUPER BMW 325I, aire, llantas, volante M-Technic, impecable, garantía 12 meses. Admitimos cambio. Azcona, 62.

VITARA nuevos con regalo seguro, llantas, etc. Azcona, 62.

LE DA " TIRONES " SU COCHE DE INYECCION (GASOLINA)

Laboratorios S. L. FORCAR

Si el problema es la suciedad de sus inyectores, no tiene porque cambiarlos.
Solo 2 de cada 1000 necesitan ser sustituidos.

SE LOS LIMPIAMOS Y COMPROBAMOS CON TOTAL GARANTIA

Servicio Urgente diario, con todos los talleres de España. (PORTES INCLUIDOS)

TELF: (91) 7 66 65 05 - TELEFAX: 7 66 98 40

Entregue este anuncio en su taller habitual y recibirá junto con sus inyectores limpios un obsequio eficaz para su sistema de inyección.

C.A.N.S.A.

SUZUKI MOTORES FUERA BORDA

AUTOMOCION

NAUTICA

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

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

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR — MADRID TELS. 255 86 21 / 256 86 22

AUTO RADIO UNION ALARMAS

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

15% Descuento

VISA, ETC.

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

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

OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS

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

BMW 325i Cabriolet, 17.000 km. Todos extras, placa turística española. 48.000 marcos o equivalente. Tels. (927) 58 10 74 - 58 01 71.

SAFENECK

Dispositivo de seguridad adaptable a cinturones para impedir lesiones de todo tipo en cuello y hombros, inherentes al porte del cinturón.

- Montaje y desmontaje simple.
- Peso mínimo y precio moderado.
- Excelente soporte publicitario.

Se buscan distribuidores exclusivos para España, Portugal y América Latina. Contactar del 14 al 17 de agosto con Sr. Antonio Pérez. Tel. (91) 682 22 15.

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. BMW 530i Full Equipe, 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. Cherokee Gris Limited Full Equipe. 3.700.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

¡ANUNCIESE HOY!

Enviar a

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 × 40 mm, cuyo importe es de 8 500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 268 00 69.

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

CADA SEMANA 512.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____ Firma

DNI _____

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

EMPRESA RECOMENDADA

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Marbella	88	22.000	585.000	Citroën BX 19 GTi A.A. DA LL ABS	89	36.000	1.675.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	86	43.000	760.000	Citroën CX 25 TRD Turbo 3 filas	87	57.000	1.975.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	88	29.000	945.000	Ford Fiesta 1.1 CLX 5p	90	18.000	925.000
Seat Ibiza 1.2 Special	89	31.000	725.000	Ford Fiesta 1.4 CLX	89	19.000	990.000
Lancia Delta Integrale A.A.	90	12.000	2.950.000	Ford Fiesta 1.6 S	91	1.000	1.325.000
Renault 5 GTX	88	37.000	675.000	Ford Fiesta XR2	82	63.000	350.000
Renault 5 Oasis	91	4.000	875.000	Ford Escort 1.8 GT 2p	90	10.000	1.175.000
Renault 5 GT Turbo	88	36.000	1.075.000	Ford Escort 1.6 5p A.A.	90	11.000	1.325.000
Renault 19 GTS	89	20.000	1.100.000	Ford Escort 1.6 Ghia	86	41.000	990.000
Renault 19 TSE A.A.	89	23.000	1.390.000	Ford Escort 1.6 Ghia	90	17.000	1.225.000
Renault 21 TI A.A.	89	25.000	1.675.000	Ford Escort 1.8 D. Van	90	20.000	1.150.000
Renault 21 GTS Nevada	89	19.000	1.550.000	Ford Escort 1.8 Diesel	90	23.000	1.270.000
Renault 21 GTS Nevada A.A.	90	17.000	1.775.000	Ford Escort XR3i A.A.	88	30.000	1.450.000
Renault 21 TXE Nevada A.A. 3 FIL	87	40.000	1.550.000	Ford Escort Country 1.6	89	25.000	1.150.000
Opel Corsa City	89	31.000	675.000	Ford Orion 1.6 D. Turbo	90	27.000	1.330.000
Opel Corsa 1.2 Jace	90	16.000	825.000	Ford Orion 1.6i A.A.	89	36.000	1.450.000
Opel Corsa 1.2 S Don Algodón	90	13.000	925.000	Ford Sierra 2.0 IS F.E.	90	29.000	1.975.000
Opel Corsa 1.2 S 5 p.	90	10.000	930.000	Ford Sierra 2.0i Ghia F.E.	90	15.000	2.150.000
Opel Corsa 1.3 GT	88	33.000	875.000	Ford Sierra 2.0i Fam. A.A. DA	89	27.000	1.690.000
Opel Corsa 1.3 Cup	86	48.000	725.000	Ford Siera Cosworth F.E.	89	32.000	2.650.000
Opel Kadett 1.6 GLS	87	37.000	975.000	Ford Scorpio 2.0i GI	86	53.000	1.475.000
Opel Kadett 1.8i	89	28.000	1.375.000	Ford Scorpio 2.0i Ghia	88	32.000	2.450.000
Opel Vectra 2.0 CD A.A.	90	26.000	2.075.000	Alfa Romeo 33 Red	90	17.000	1.275.000
Peugeot 205 SRD A.A. DA	90	13.000	1.425.000	Alfa Romeo 33 1.3	88	30.000	890.000
Peugeot 205 XLD	90	21.000	1.050.000	Alfa Romeo 33 1.7 QV A.A.	88	32.000	1.175.000
Peugeot 309 GTX A.A.	88	29.000	1.550.000	VW Golf GTi Cabriolet	90	13.000	2.075.000

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 Equipe, cuero, ABS, climatizador, elevalunas eléctricos, alarma, 25.000 km. M-KV, año marzo 90. 4.200.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

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

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.

AUDI 90, blanco, 1988, magnífico, a.a., ABS, proconten, alarma, Pioneer Sport Rebajada, siempre en garaje. 2.400.000 pesetas. Particular tel. 739 21 00.

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

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

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

KADETT GSi M-IC, extras. 1.300.000 ptas. Tel. 574 78 04.

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 acondicionado. Facilidades. Garantía 12 meses. Precio interesante. Teléfonos 255 86 21/22.

VW Escarabajos, varios modelos. Todos revisados, preciosos, diferentes colores y tapicería. Desde 500.000 ptas. Garantizados. 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.

BMW 635 CSI. Impecable 1987. M-HM. Todos extras. Estrenado en España. C/ Azcona, 62.

IBIZA 1.5 GL. Bien cuidado. MIH. 590.000 ptas.

ALFA Sprint 1.7 aire, 1.5 llantas, etc. Perfecto estado 1988. Garantía. 1.000.000 ptas. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21.

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

LANCIA Y 10 Turbo. Llantas, metalizado. 650.000 ptas.

VOLKSWAGEN Escarabajo «Rosa» 1979, superdivertido, sólo 400.000 ptas. Buen estado. Azcona, 62.

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

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

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

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

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

Mickey Thompson
PERFORMANCE TIRES

K&N
Filtros especiales
Turismo
Competición
Para todos los vehículos

KENT CAMS
Arboles de levas
Turismo
Competición
Para todos los vehículos

DITECNICA

CHRYSLER LE BARON CABRIO

CHEVROLET ASTRO

SERVICIO POST-VENTA GARANTIA DITECNICA

CORVETTE ZR-1 COUPE

JEEP WRANGLER

GARANTIA HASTA 3 y 7 AÑOS

CHRYSLER VOYAGUER

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

¿CONOCE LO ULTIMO Y MAS AVANZADO EN TELEFONOS DE BOLSILLO?

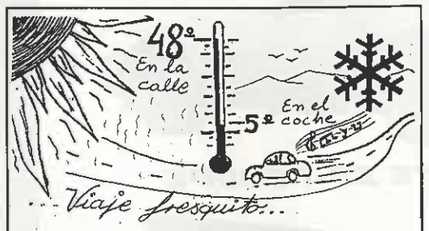
NUEVO TELEFONO ERICSSON 900

«Capaz de mantener una conversacion de 2 largas horas ininterrumpidamente»

- MAXIMA DURACION DE BATERIAS
- ANTENA PLEGABLE
- SENCILLEZ DE MANEJO
- AMPLIA GAMA DE ACCESORIOS
- ENTREGA INMEDIATA...ETC, .ETC.

INSTAL ATR Instalaciones Técnicas del Automóvil, S.L.

- MIGUEL ARACIL 66 TEL.: 3 73 84 56 /82 56 FAX:3 73 84 56 28035 MADRID
- Pº DE GRACIA Nº 7, 4º, 1º TEL.3 01 35 35 / 36 76 FAX: 3 18 34 23 08007 BARCELONA



AIRE ACONDICIONADO ORIGINAL

PARA CASI TODOS LOS VEHICULOS.

INSTAL ATR

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

Instalaciones Técnicas del Automóvil, S. L.

Miguel Aracil, 66
Peñagrande - 28035 Madrid

Tels. (91) 373 82 56/84 56
Fax (91) 373 84 56

560 Sel absolutamente bien, muchos extras, convenir precio, verlo. C/ Azcona, 62.

BMW 735-I, 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.

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.

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

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

OCASION vehículos provinientes 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 Lahola. 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.

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

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.

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

CASTELLANA MOTOR
LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

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

UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

P.º de la Castellana, 270. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40

Castellana Motor S. A.

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació ei importació
Venda d'automóbils nous i d'ocasió

- Ferrari F40-Nuevo
- BMW 850i-Nuevo
- Ferrari 328 GTSi-Nuevo
- Ferrari Testarossa-Nuevo-Ocasión
- Lamborghini Diablo-Nuevo
- Masserati Shamal-Nuevo
- Mercedes 500 SL/300 SL, 24V-Nuevos
- Mercedes 300, 400, 500, 600 SE-Nuevos
- Porsche 964 Turbo-Nuevo
- Porsche 930 Turbo, Cabrio-Nuevo

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

INTERIORES MADERA
PARA LA MAYORÍA DE AUTOMÓVILES
Turisport

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.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

VISITENOS Y SE SORPRENDERA -LOS TENEMOS EN STOCK-

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

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

NUEVO MODELO CORVETTE 91 CABRIO

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

NUEVO MODELO 91 SEVILLE Y STS 4.9

NUEVO MODELO 91 FLEETWOOD 4.9

LA MAS AMPLIA GAMA DE VEHICULOS DE IMPORTACION

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

ADEMAS DISPONIBLES AUTOMOVILES EUROPEOS Y JAPONESES.

- 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

FIRESTONE ALTAS PRESTACIONES

EN el último Salón de Barcelona Firestone presentó un nuevo neumático de altas prestaciones, el Firehawk 690. Poco después tuvieron lugar las pruebas de la presentación práctica que se realizaron en el Centro Técnico de Desarrollo de Firestone en Roma y en el circuito de Vallelunga. La mejor referencia sobre su calidad y prestaciones está en la rápida homologación que han hecho las principales marcas europeas para sus modelos más potentes.

NOMBRAMIENTOS EN TUDOR

EL Grupo Tudor, tercer fabricante Europeo de baterías y pilas e integrante de la Corporación Banesto, ha designado a Juan Blas Aritio nuevo gerente de Baterías Industriales de la compañía matriz. Asimismo, Blas Aritio asume la Coordinación de Baterías Industriales del conjunto del Grupo, compuesto por un total de cuarenta sociedades presentes en veintidós países y una amplia estructura fabril de veintiocho centros de producción repartidos por todo el mundo.

AGEPAN LIDER EUROPEO

EL fabricante alemán de tableros contrachapados especiales para el mundo del transporte, camiones, autobuses, autocares, está triunfando en toda Europa con sus tableros hidrófugos e insonorizantes, así como con tratamientos específicos: anti-insectos, anti-bacterias, anti-hongos, etc.

Los mejores carroceros europeos optan por Agepan lo que ratifica la calidad de este producto.

NOVEDADES FERVE

EL nuevo catálogo de Ferve, líder en productos y equipos destinados al servicio de la batería, presenta varias novedades entre las que destacan los cargadores y comprobadores de batería, también la completa gama de todo tipo de aparatos electrónicos. El riguroso control de calidad exigido en sus productos y la constante labor de investigación sitúa a esta empresa entre los líderes del sector de las industrias europeas más avanzadas, tanto en tecnología como en diseño.

REPLICAS LEGENDARIAS

AUTOMOVILES As, comercializa en exclusiva para España los productos de Saier el mayor fabricante alemán de «vehículos-réplica». En la amplia gama ofrecida se encuentran *oldtimer* y deportivos, también réplicas de automóviles legendarios, clásicos y escarabajos. Además producen Buggys con mecánica VW Golf. El establecimiento se encuentra en la Avd. de la Constitución 179 de Castelldefels en Barcelona y su teléfono es el 93 636 15 16 ó 636 00 88.

WIND-SURF Y RUNNER

UN año más el campeón de España Eduardo Bellini acudirá a las pruebas del Campeonato del Mundo de Wind-Surf compitiendo con los mejores especialistas mundiales, con el apoyo de Runner. Se celebrarán regatas en Tarifa, Lanzarote, Gran Canaria, Alemania, Holanda, Hawai para terminar en Nueva Caledonia el próximo mes de diciembre. Mucha suerte a nuestro campeón.

ESPERANDO AL GOLF

EN la actualidad soy propietario de un Golf GTI 8 válvulas, me planteo cambiar de coche, y después de la experiencia que he tenido con éste no dudo ni un momento en comprarme otro Golf. Pero dada la inminente presentación del nuevo modelo quisiera saber si llegará a España este otoño y qué motorizaciones se comercializarán.

José Luis Cerezo
Valladolid

- La presentación del nuevo Golf, con carrocería ligeramente más grande y nuevos motores, tendrá lugar en el Salón de Francfort en septiembre. Probablemente no estará a la venta en nuestro país hasta comienzos del próximo año. Las novedades más destacadas en las mecánicas serán la desaparición del actual 1.8 con culata de 16 válvulas que se sustuirá por el bloque de 2,0 litros, también 16 v. Desaparece el G60 sustituido por el nuevo motor de 6 cilindros en V.

A VUELTAS CON EL CROMA

HACE unos días, me vi obligado a estacionar mi coche (un Fiat Croma 2.0 CHT) en una cuesta muy pronunciada. Mi costumbre es sujetar el coche primero con la caja de cambios y después con el freno de estacionamiento. Pues bien, al insertar la marcha atrás con el coche parado, vi que no se sujetaba y se iba cuesta abajo. ¿Es normal esto? Por otra parte, desde que compré el coche los frenos chirrían. En el concesionario dijeron que esto sucede porque monta pastillas muy duras. Además da la impresión de que no va a frenar hasta el último momento. Por último ¿qué puede suceder si el compresor del aire acondicionado se queda sin aceite?

Alvaro Pérez
La Coruña

-En cuestas le aconsejamos que haga uso tanto del freno de mano como de la marcha. A veces dejar una velocidad engranada no es suficiente para sujetar el peso de un coche. Esto no quiere decir que su Fiat Croma esté estropeado. Las pastillas de freno de su coche son las responsables de esa sensación de inseguridad en la frenada. Utilizando unas pastillas más blandas le durarán menos pero frenará mejor. La falta de aceite en el aire acondicionado (algo muy díficil) afectará sólo al propio aparato acondicionador.

LA INCANSABLE DE YAMAHA
AL "ROJO VIVO"

Esta es una gran moto para ir lejos. Una máquina "incansable" cuyo límite lo pones tú. Sale de la ciudad y entra en la carretera sin problemas, porque su motor de 4 cilindros es elástico y potente, adaptable a todo. Deportiva y turística.
Ven a la RED DE CONCESIONARIOS OFICIALES YAMAHA y admírala en su color de moda: Rojo-Granate, de Yamaha y... ¡Deja que te lleve lejos !.

Rex Asociados s.a.

CREDI YAMAHA 19.823 ptas/mes
Entrada: 74.980 ptas. Interés: 18%. 48 Mensualidades. T.A.E. 19,56%

RECOMENDAMOS: BEL-RAY OIL

CASCOS YAMAHA, POR LA VIDA.

XJ 600 de YAMAHA

EL CADILLAC DE KENNY SCHARF

POLICROMIA DISPARATADA

El Cadillac decorado por Kenny Scharf es un verdadero despropósito estético. A pesar de eso, se pretende venderlo como una verdadera obra de arte al más puro estilo graffiti.

A veces, la vista de uno se ve sometida gratuitamente a verdaderos tormentos que, a pesar de cualquier justificación circunstancial, parecen representar el último espasmo del buen gusto humano, o más simplemente, representan un síntoma de cansancio psíquico que, al contrario de lo que opinaba Ionesco, no encuentran en el absurdo su manifestación de cansancio, sino en el mal gusto.

La propensión de confundir el arte con la alta artesanía, o adoptar el histrionismo como paliativo de un talento inexistente, son recursos fáciles que forman parte de la dinámica mental del ser humano. Y lo malo de todo eso no es el resultado material, sino la aparición de aislados mecenas que patrocinan unas paridas que hacen temblar el misterio.

En esta ocasión ha sido Tony Shafrazzi, un comerciante de arte en Nueva York, que ha expuesto en su galería una obra titulada Ultima Suprema De Luxa 1984 Cadillac.

El objeto en cuestión, es un Cadillac Fleewood caído en manos del pintor Kenny Scharf, que al someterlo a su talento creador, lo ha convertido en un ejemplo de mal gusto *yankee*, justificado con el nombre de técnica *graffiti*.

En primer lugar, la decoración del Cadillac en cuestión, carece de la agresividad espontánea del *graffiti*, y representa simplemente un torbellino absurdo de policromías descompasadas, más afín a un muñeco fallero que a un coche convertido en obra de arte. A pesar de eso, por el Ultima Suprema De Luxa 1984 Cadillac, Shafrazzi se atreve a pedir una suma que se acerca a los quince millones de pesetas. Si el precio está relacionado con la cantidad de pigmento empleado y los dos años de trabajo que Scharf tardó en pintarlo, a lo mejor se encuentra cierta justificación; pero si se pretende cobrar su valor artístico, se trata del timo de la estampita en clave *graffiti*.

Sin embargo, Scharf explica que su labor ha embellecido un coche vulgar, carente de personalidad y destinado a terminar en la boca de un horno. Por el contrario, todo eso encubre un error de concepto, ya que si un coche es feo o muy feo, tiene el derecho de terminar su vida como un monumento móvil al mal gusto; y si tiene el don de la belleza, como por ejemplo el Ferrari P4, o el Porsche 917 «cola larga», que por su hermosura se podrán alinear junto al inigualable Bugatti 57 C, representan la confirmación de que un coche lanzado a más de docientos kilómetros por hora puede ser más bello que la estatua de la Victoria de Samotracia, como decía Marino Marinetti en su Manifiesto Futurista.

En el error de pintar sobre la carrocería de un coche han caído pintores de la talla de Vasarelli, Magritte, Warhol y recientemente lo hizo también el ilustre arquitecto Manrique.

En cierto modo, pintar sobre la superficie de un automóvil representa una agresión intelectual al diseñador del mismo coche, ya que desvirtúa su línea estética al no aportar nada acorde con la creación original.

Los carroceros y estilistas como Bertone, Giugiaro y otros, son verdaderos escultores de la chapa de aluminio, con la que crean objetos móviles de todo respeto. Si nadie se atreve por respeto a «pintarrajear» una obra de Moore ¿qué sentido tiene hacerlo con una de Pininfarina? En el fondo es equivalente a poner una letra de cada color a la novela *Cien años de soledad*; más que una aportación, es una labor absurda y en absoluto compaginable.

Ettore Bugatti afirmaba que sus coches estaban hechos para correr, y tenía mucha razón; porque cuando en un coche se conjuga la tradición con la belleza y la velocidad, sobra el teléfono, el bar, la televisión y por supuesto la carrocería pintada con firma de augusto autor. Incluso sobra la música, porque música suele ser el sonido del motor de algunos coches.

El ilustre pintor Antonio López manifestó su parte de frustración al pintar ciertos bodegones, por ser en sí los objetos de la composición siempre superiores a lo plasmado en el lienzo. Por lo tanto los coches, y algunos en particular, no son calabazas a decorar. El coche siempre es superior a lo que se pinta en él. ○

Gigi Corbetta

***Y TAN CONTENTO** Kenny Scharf posa en el interior de su creación. Sin lugar a dudas, se trata de algo totalmente alucinante.*

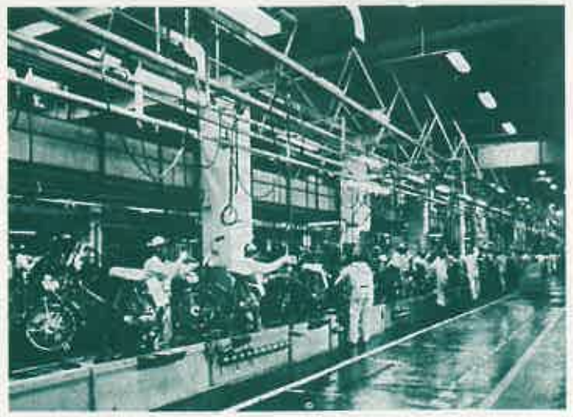
SOICHIRO HONDA HA FALLECIDO

ADIOS AL PATRIARCA

El imperio Honda se ha quedado sin el espiritu de quien lo creó por encima de cualquier dificultad. Soichiro Honda fue siempre partidario de mantener un criterio joven en la empresa y por lo tanto arrinconar todo aquello que representaba el pasado.

LA PRIMERA VICTORIA ***En el G.P. de México de 1965 Honda logró ver victorioso su Fórmula1.***

EL BRAZO Y LA MENTE ***Soichiro Honda en compañía de Takeo Fujissawa, su financiero y mecenas.***



EL PRIMER GRAN PASO ***En 1960 se puso en marcha la fábrica de motos en Suzuka, la más grande del mundo.***

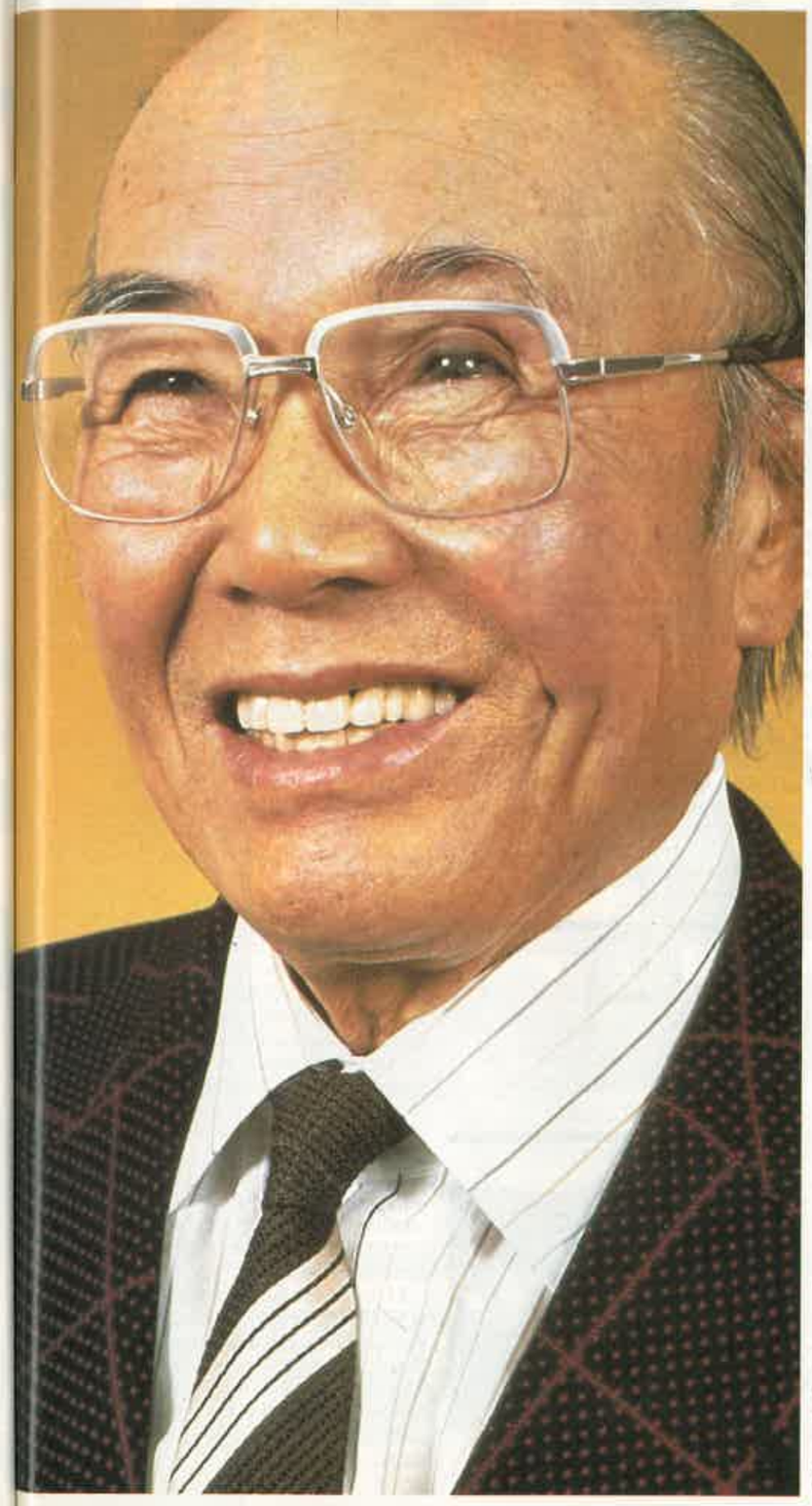
SI, fue él, aquel niño que al ver pasar por primera vez un coche, se quedó tan extasiado que en el intento de retener esa visión, se arrodilló con humildad oriental para oler el perfume de las manchas de aceite que había desperdigado a su paso. Ocurrió poco antes de la segunda Guerra Mundial en el pueblo de Komyo, en las proximidades de Iwata, lugar que vio nacer a Soichiro Honda y crecer en él la afición por todo lo mecánico. En aquella ocasión, nadie podía suponer que en la mente de ese chaval arrodillado al paso de un coche, había nacido el firme propósito de convertirse en fabricante de automóviles.

La excepcional vida de Honda comenzó en circunstancias normales. Fue el primogénito de un modesto mecánico de bicicletas, que jamás logró inculcar en su hijo el amor por las las dos ruedas a pedales. El joven Soichiro prefería ir en compañía de su abuelo a ver cómo funcionaba la máquina que refinaba el arroz. Su devoción por la mecánica en general, fue tan obsesiva que no permitió a Soichiro ser un estudiante aplicado, sino todo lo contrario. Por eso mismo, a la edad de quince años abandonó su pueblo natal para aprovechar la oportunidad de ir a Tokio y trabajar como aprendiz de mecánico en un taller de automóviles. Desgraciadamente hubo un malentendido, ya que al llegar descubrió que su labor era la de cuidar del hijo del propietario.

La insistencia y la tenacidad del joven Soichiro, dieron lugar a que en la primera oportunidad cambiara la labor de niñera por la de ayudante de mecánico. El segundo paso vino con el terrible terremoto de 1923, que asoló Japón y destruyó prácticamente Art Shokai, el taller en el que trabajaba. Sin embargo, la catástrofe representó un golpe de suerte para Honda, que al ser uno de los tres empleados que quedaron en la empresa, pudo comenzar un largo período de aprendizaje.

Unos años más tarde, Honda comenzó su primera experiencia en el mundo de la competición, al preparar un coche de carreras en el que ensambló un viejo motor de avión que principalmente utilizaba piezas hechas a mano por Soichiro.

LA tenacidad de Soichiro Honda fue infranqueable. En repetidas ocasiones le tildaron de tirano.



Durante este tiempo, Honda logró regresar a su ciudad natal y montar una concesión de Art Shokai, en la que además de arreglar coches, evolucionaba un nuevo automóvil de competición.

Por fin, en 1936 cosechó el primer éxito al participar en el Auto Japan Speed Rally, carrera en la que se adjudicó el récord absoluto al rodar a ciento veinte kilómetros por hora de media; lástima que el éxito se viera ensombrecido por un accidente que estuvo a punto de costarle la vida. Pero en la mente de Honda no sólo habitaban ideas deportivas, sino que una clara visión comercial le indujo a montar la Tokai Seiki Heavy Industries, una fábrica de segmentos y de algunos tipos de pistones. Por la escasez de estos componentes en el mercado nipón, los productos de Honda eran muy apreciados y sobre todo muy solicitados.

Al contrario de lo que actualmente se practica, Honda era un hombre bastante reacio al aprendizaje teórico y vivía convencido de que con buenos conocimientos prácticos, la teoría estaba de más. Buena prueba de ello fue que, por presiones de amigos, se matriculó en la facultad de tecnología de Hamamatsu como libre auditor. Las continuas faltas a clase y el escaso interés por la sabiduría que descansaba en los libros, hizo que se le negara el diploma al final del curso. La contestación de Soichiro fue contundente al respecto:«¿Hablais de un diploma? ¿ Y para qué sirve? Eso vale menos que una entrada del teatro. Una entrada te garantiza que puedes ver la obra, pero un diploma no te asegura que puedas ganarte la vida».

ANTEPUSO siempre el trabajo a sus obligaciones familiares. Nadie recuerda haberle visto desanimado.

Con la llegada de la segunda Guerra Mundial, la Tokai Seiki creció considerablemente al suministrar ingentes cantidades de sus productos a la industria bélica. Sin embargo, en los últimos compases de la guerra, la Tokai Seiki fue bombardeada, y Honda decidió vender a Toyota Motor Company lo restante de su fábrica.

***LO MAS AVANZADO** El proyecto de la NR 750 tuvo siempre el apoyo de Soichiro Honda, a pesar de que ya no estuviese directamente al frente de la compañía.*

En este espacio de tiempo, Honda fraguó un nuevo negocio, la Honda Technical Research Institute, que tenía basada su actividad en adaptar viejos motores a las bicicletas, que rápidamente se convirtieron en el medio de transporte popular más buscado. Los beneficios fueron tan considerables que Honda logró construir su propio motor, que a su vez representó otro gran éxito comercial. Al llegar a ese nivel, Honda comprendió que necesitaba de una fuerte ayuda económica para su expansión. En 1948 conoció a Takeo Fujisawa, un importante financiero japonés que en la postguerra deseaba invertir parte de su gran fortuna. La unión de ambos asentó las bases de lo que en poco más de una década se convertiría en un verdadero imperio. Honda se encargaba de gestionar la evolución tecnológica de la fábrica, mientras Fujisawa iba asentando las bases de la infraestructura económica.

En cierta ocasión, le preguntaron su opinión sobre el carácter y la forma de actuar en el trabajo de Honda. «Nunca he conocido un hombre más terrorífico -dijo y añadió- toda su vida gira alrededor de una sóla obsesión: triunfar».

También se criticó con dureza la forma con que Honda educaba a los jovenes trabajadores. Los que trabajaban con él le tildaron de tirano por su despiadado sistema de entrenamiento en el trabajo.

Después de cuatro años de haber creado la filosofía de la empresa, que se basaba en trabajar incansablemente hasta lograr productos de calidad aceptable, que posteriormente se pudieran vender a todo el mundo con un precio razonable, en 1960 Honda fundó la factoría de Suzuka, que en un plazo relativamente corto se convirtió en la fábrica de motos más grande del mundo.

Al mismo tiempo, Honda comprendió que la competición tenía que ser el vehículo publicitario de sus productos; razón por la cual los motores Honda dejaron escuchar su voz en todos los circuitos del mundo. La primera victoria en Fórmula 1 se logró en el Gran Premio de México en 1965 con Richie Ginther, posteriormente los motores Honda se adjudicaron cinco Campeonatos del Mundo y sesenta y dos victorias hasta la fecha.

Todavía más brillante fue la actuación de las motos Honda, que a lo largo de treinta años se han proclamado campeonas del mundo en todas las categorías.

En octubre de 1973, Honda demostró una vez más estar convencido de sus principios al retirarse de la vida activa en la empresa.

«Hay que promocionar a los jóvenes - solía decir- los viejos sólo sirven para crear problemas y frenar el desarrollo de todos los proyectos».

En su retiro, Soichiro Honda no se dedicó a la vida contemplativa, sino que puso en marcha una infinidad de fundaciones científicas, benéficas y en defensa del medio ambiente. También compaginaba su nueva actividad con un constante trabajo de consultor técnico de infinidad de empresas japonesas. Desde siempre antepuso el trabajo a las obligaciones familiares e intentó inculcar a sus cuatro hijos el sentido del deber más absoluto, como la necesidad de ser emprendedor con toda la tenacidad necesaria.

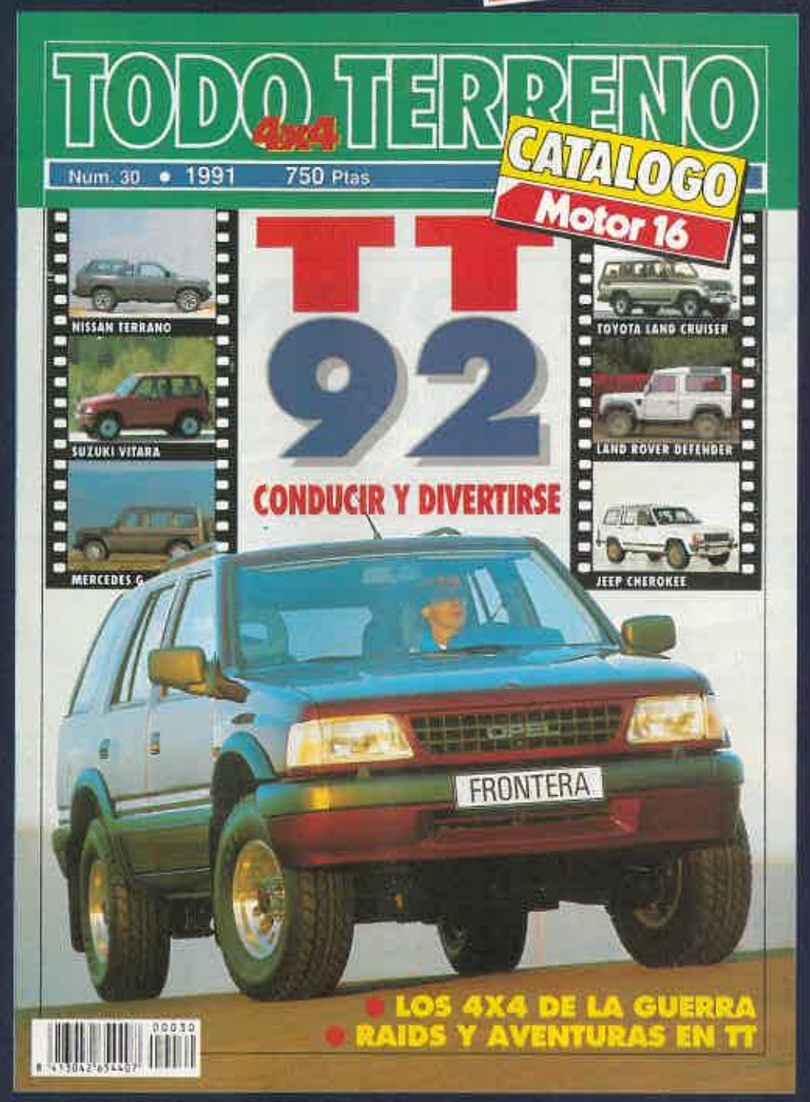
El pasado día cinco de agosto, la muerte paró el tobogán de su vida a los ochenta y cuatro años de edad. Una complicación hepática de relativa importancia puso fin a las vivencias de un hombre al que en Japón se recordará, por los tiempos de los tiempos, como un ejemplo de templanza y lucha. ○

Gigi Corbetta

EN los últimos compases de su vida se dedicó plenamente ha crear fundaciones benéficas y tecnológicas.

***CAMPEON.** Vencedor del Campeonato del Mundo de Constructores de F1.*

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

Han pasado algunos años desde aquellas victorias en el mítico rallye que le dio nombre. Sin embargo, parece que la BMW París-Dakar permanece indiferente al paso del tiempo. La misma concepción mecánica pero cada día un poco más joven.

TODO CONFORT
Un útil cajetín sobre el depósito permite transportar a mano pequeños objetos.

BMW R 100 GS PARIS - DAKAR

SIEMPRE JOVEN

EN todas las actividades humanas y, sobretodo, en nuestro tiempo marcado por la evolución tecnológica y la publicidad, las modas tienen una importancia fundamental. Si hablamos de motos, este influjo alcanza cotas realmente increíbles. Durante los últimos años la sofisticación técnica y el marketing más despiadado se han dado la mano para conseguir una cifra de ventas cada vez mayor. El que esté libre de pecado...

Hay, sin embargo, modelos carismáticos que responden durante años a las expectativas de un tipo de usuarios. Modelos que se sitúan por encima de las modas. Un claro ejemplo de esto es la BMW París-Dakar una moto que ha mantenido prácticamente invariable su mecánica, el indestructible bicilíndrico boxer que aparte de su fiabilidad a toda prueba y su bajo mantenimiento ofrece un rendimiento excelente en cualquier régimen.

La nueva París-Dakar nada ha cambiado en lo referente a su propulsor, pero se han introducido algunos cambios para mejorar su ya intachable comportamiento y su excelente confort de marcha. La GS 100 está destinada a un público muy definido que sabe bien lo que quiere. Una moto con gran capacidad rutera, que responde magníficamente en cualquier tipo de carretera y que sorprende por su agilidad

NUEVO DISEÑO
Un cuadro completamente rediseñado con grandes relojes, velocímetro y tacómetro y la información en los testigos luminosos.

VIRTUDES

- Utilización versátil
- Capacidad rutera
- Fiabilidad mecánica

BMW R 100 GS PARIS-DAKAR
PRECIO 1.410.000 PTAS

- Manejabilidad en parado
- Frenos escasos
- Precio alto

DEFECTOS

LA GRAN VIAJERA
Todas las carreteras y cualquier camino son la ruta idónea a lomos de esta infatigable y potente viajera.

FIABILIDAD COMO NORMA

LO DIJO RAHIER

EN cierta ocasión, tuve la oportunidad de adentrarme por los senderos de los Monegros con la BMW número 101, exactamente la que unos meses antes había permitido a Gaston Rahier ganar su primer París-Dakar. Al expresar mi sorpresa por haber sabido ganar tan duro raid con un paquidermo como aquella moto, Rahier me dijo: «Sólo la absoluta fiabilidad mecánica te permite llegar a la playa de Dakar,- y añadió- te aseguro que en muchos momentos, esa fiabilidad fue un amigo no sólo deportivo, sino también psicológico». Después de seis años de aquella entrañable conversación, la GS 100 París-Dakar sigue como una viva afirmación de las palabras de Rahier, aunque su parecido con aquella 101 sea parcial. Al contrario que con otras motos, que al principio se compran con una inmensa ilusión, que paulatinamente se ve ensombrecida por la complejidad mecánica y el costoso mantenimiento, con la GS 100, el proceso es justamente a la inversa.

Digan lo que digan los adictos a lo «último», generalmente cargado de diminutas trampas, esta BMW representa la tranquilidad del viajero a la hora de extender un mapa sobre la mesa. Su fiabilidad va siempre más allá de cualquier viaje; más allá de Europa.

Gigi Corbetta

***NOVEDADES** Entre las modificaciones introducidas en esta versión destaca la nueva amortiguación trasera y una cúpula con mayor altura y protección.*

FICHA TECNICA

MOTOR. Dos cilindros contrapuestos de cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Dos válvulas por cilindro. Arbol de levas central con distribución por varillas y balancines. **Diámetro por carrera:** 94,8 x 70,6mm. **Cilindrada total:** 980 centímetros cúbicos. **Relación de compresión:** 8,5 a 1. **Potencia máxima:** 60 CV a 6.5000 rpm. **Par máximo:** 7,8mkg a 3.750 rpm.

ALIMENTACION. 2 carburadores Bing de 40 mm. Encendido transistorizado.

TRANSMISION. Primaria por piñones. Secundaria por cardan. Cambio de 5 velocidades. Embrague monodisco en seco.

BASTIDOR. Doble cuna en tubos de acero. Horquilla delantera telescópica Marzocchi recorrido 225 mm. Suspensión trasera sistema Paralever con amortiguador de gas regulable 4 posiciones, 180 mm de recorrido. **Frenos: delantero:** Disco de 285 mm y pinzas de doble pistón. **Trasero:** Tambor de 200 mm de diámetro. **Llantas:** delantera 1,85 21´´;trasera 2,50 17´´. **Neumáticos:** Delantero 90/90 21 T Tubeless . Trasero 130/80 17 T Tubeless.

DIMENSIONES Longitud:2.290 mm. **Anchura :** 1.000 mm. **Distancia al suelo:** 200 mm. **Altura asiento:** 850 mm. **Distancia entre ejes:** 1.514 mm. **Capacidad del depósito:** 35 l.

CONSUMOS

CAMPO	8,5
CARRETERA	
Conducción deportiva	7,8
AUTOPISTA	
Velocidad máxima	10,1

PRESTACIONES

VELOCIDAD	
Velocidad máxima	180
Máxima con dos personas	167
Aceleración de 0 a 400 m(seg)	13,8

DATOS DE COMPRA

IMPORTADOR: BMW Ibérica
Pº de la Castellana 149. Madrid
Teléfono: (91) 572 02 22

y soltura en trazados virados y lentos. Su estabilidad es legendaria y las suspensiones responden a la perfección en asfalto, aunque en carreteras muy bacheadas y sobre todo en campo, la horquilla peca de cierta blandura. La suspensión trasera es uno de los puntos revisados con un nuevo amortiguador regulable que mantiene una buena relación entre eficacia y confort.

La caja de cambios de cinco velocidades responde a los esquemas tradicionales de la marca, muy precisa, algo sonora y con un recorrido largo y gomoso. La transmisión es otro de los puntos intocables, el cardan, aunque ya no tiene las bruscas reacciones de antaño gracias al Paralever, precisa de una acomodación para los que estén acostumbrados a la transmisión por cadena.

El freno delantero, monodisco, actúa con eficiencia siempre que no se efectúe una conducción violenta. Detrás, el tradicional tambor se muestra efectivo en campo pero insuficiente en asfalto.

Resulta bastante difícil poner pegas a esta moto cuyas características son muy específicas y además ya ha demostrado con creces sus cualidades. Una moto versátil y segura tanto en campo como en carretera que manifiesta una gran agilidad si tenemos en cuenta su peso y volumen. Por supuesto no es posible acceder a zonas de campo con cierto grado de dificultad, pero esto es algo evidente debido a sus dimensiones, sin embargo la magnífica respuesta de su motor desde muy bajo régimen ayuda notablemente a superar ciertas dificultades.

Otra de las novedades afecta al diseño del carenado, ahora más alto y eficaz, con lo que se refuerza su confort de marcha a velocidad elevada, puesto que, no lo olvidemos, esta es una moto, ante todo, apta para recorrer largas distancias a velocidades medias respetables y con un elevado nivel de confort. Tanto el piloto como el pasajero disfrutan de una cómoda postura, el único problema para el conductor proviene de la difícil postura del pie derecho que golpea con el voluminoso carburador, un problema extensible a todos los boxer de la marca bávara.

El acabado responde a la línea habitual de BMW, sobrio pero impecable. Los conmutadores son también los tradicionales de la marca, ha cambiado eso sí, el diseño del cuadro de instrumentación, ahora con dos grandes relojes muy visibles. En el equipamiento es criticable la falta de un bloqueo central y la cerradura en el tapón de la gasolina. Por el contrario posee un cajetín sobre el depósito muy útil en desplazamientos cortos por su capacidad. Sin duda el gran defecto de la BMW París-Dakar es su precio, aunque a cambio ofrece una gran cantidad de posibilidades de utilización y una duración que se ha hecho legendaria. ○

Fernando Cañizal
Fotos: **José A. Díaz**

GRAN PREMIO DE HUNGRIA DE FORMULA 1

PROFESOR SENNA

La superioridad de Ayrton Senna a lo largo de todo el Gran Premio fue magistral, una meticulosa puesta a punto del coche, acompañada de una conducción impecable, le premiaron con una victoria que, a priori, no estaba nada clara. De este modo sigue liderando el Campeonato.

PARECE voluntad del destino o simplemente fruto de la casualidad, pero el Gran Premio en el que Senna es vencedor, se convierte en un soporífero. Y así ha ocurrido en el Hungaroring, uno de los circuitos más virados y atípicos del Campeonato de Fórmula 1. En esta ocasión, el Gran Premio de Hungría se veía envuelto por un especial interés que se centraba en la rivalidad entre Ayrton Senna y Nigel Mansell, que a la vez representaba el enfrentamiento entre Honda yRenault.

Por otra parte, desde que Senna fichó por McLaren, jamás había pasado por un periodo de abstinencia tan largo como en estos últimos tiempos, en los que ni siquiera había podido consolarse con la *pole-position*. La superoridad de los Williams-Renault FW14 era tan aplastante que Senna parecía encaminado a soportar un final de temporada bastante gris, con Mansell como triunfador absoluto, camino de un título de Campeón del Mundo desde siempre frustrado. Como es de suponer, el «León Inglés» llegó a Budapest preocupado por el Gran Premio de Bélgica, ya que el de Hungría lo daba por ganado con creces. Los Williams-Renault FW14 son coches especialmente ágiles en las zonas viradas, rápidos en recta y el motor Renault RS3 es el mejor en sentido absoluto, por lo menos en este momento.

Además se sabía que Elf les proporcionaba una gasolina particularmente adecuada a cada circuito, con un incremento de la potencia en sentido objetivo y la posibilidad de regular electrónicamente los motores, de tal forma que su rendimiento fuese el óptimo en todo el margen de utilización. Respecto a esta carrera, el prodigioso carburante Elf, estaba estudiado para que paliara la tendencia de los RS3 a subir de temperatura.

A pesar de todo esto, Senna comenzó a perfilarse peligroso desde los primeros compases del Gran Premio.

En primer lugar se adjudicó los mejores tiempos en las dos sesiones de entrenamiento cronometrados, cosa que le permitió conquistar su *pole-position* número cincuenta y siete. Al mismo tiempo, en la primera sesión de entrenamientos libres, rodó con un MP4/6 equipado con un cambio semiautomático de funcionamiento electromecánico. Pero al ver que los resultados eran iguales a los conseguidos con el cambio normal, Ron Dennis -director deportivo- decidió arrinconarlo y centralizar todo el trabajo en el MP4/6 con cambio normal. En esta carrera, los hombres de McLaren y Honda sabían que no volvería a producirse el problema de la falta de gasolina en la última vuelta.

A pesar de la versión oficial, en la que se culpa al indicador en el panel de mandos o a la centralita electrónica que suministra datos erróneos respecto al consumo, se ha descubierto que la versión Evolution 3 y 4 del motor Honda RA 121E, precisa uno o dos litros más de gasolina que las versiones anteriores si se rueda en circuitos rápidos. Sin embargo, el espacio está tan aquilatado en el MP4/6 que esa pequeña cantidad no cabe, razón por la que para el Gran Premio de Bélgica, McLaren ha modificado ligeramente el chasis para ubicar un depósito de combustible ligera-

SE ROMPIO LA RACHA
Nigel Mansell se vio privado de su cuarta victoria consecutiva. Una pequeña inferioridad de los Williams y un error de estrategia causaron su derrota.

CLASIFICACIONES

PARRILLA DE SALIDA

1 A. Senna (McLaren-Honda) 1 16 148
5 N. Mansell (Williams-Renault) 1 17 [illegible]
2 G. Berger (McLaren-Honda) 1 17 705
21 E. Pirro (BMS Dallara-Judd) 1 19 334
16 I. Capelli (Leyton House-Ilmor) 1 21 066
20 N. Piquet (Benetton-Ford) 1 19 964
15 M. Gugelmin (Leyton House-Ilmor) 1 20 024
19 R. Moreno (Benetton-Ford) 1 20 564
33 A. de Cesaris (Jordan-Ford) 1 20 805
26 T. Boutsen (Ligier-Lamborghini) 1 20 870
29 E. Bernard (Lola-Ford) 1 21 267
24 G. Morbidelli (Minardi-Ferrari) 1 21 654
26 E. Comas (Ligier-Lamborghini) 1 22 258
6 R. Patrese (Williams-Renault) 1 17 379
27 A. Prost (Ferrari) 1 17 690
28 J. Alesi (Ferrari) 1 18 410
4 S. Modena (Tyrrell-Honda) 1 18 748
7 M. Brundle (Brabham-Yamaha) 1 19 976
22 J. Letho (BMS Dallara-Judd) 1 20 014
3 S. Nakajima (Tyrrell-Honda) 1 20 666
32 B. Gachot (Jordan-Ford) 1 20 855
23 P. Martini (Minardi-Ferrari) 1 20 823
8 M. Blundell (Brabham-Yamaha) 1 20 954
30 A. Suzuki (Lola-Ford) 1 21 801
34 N. Larini (Lamborghini) 1 21 896
11 M. Hakkinen (Lotus-Judd) 1 22 335

NO PRECLASIFICADOS
G. Tarquini,(AGS-Ford)1 25 230 A. Caffi,(Footwork-Ford)1 26 637 F. Barbazza,(AGS-Ford)1 26 740 P. Chaves,(Coloni-Ford)1 26 945

NO CLASIFICADOS
O. Grouillard,(Fondmetal-Ford)1 22 438 M. Alboreto(Footwork-Ford)1 22 621 E. Van de Poele,(Lamborghini)1 23 162 M. Bartels,(Lotus-Judd)1 23 248

CLASIFICACION FINAL

1 A. Senna,(McLaren-Honda)1 49'12 796 2 N. Mansell,(Williams-Renault)a 4 599 3 R. Patrese,(Williams-Renault)a 15 594 4 G. Berger,(McLaren-Honda)a 21 856 5 J. Alesi,(Ferrari)a 31 389 6 I. Capelli,(Leyton House-Ilmor)a 1 vuelta 7 A. de Cesaris,(Jordan-Ford)a 1 vuelta 8 R. Moreno,(Benetton-Ford)a 1 vuelta 9 B. Gachot,(Jordan-Ford)a 1 vuelta 10 E. Comas,(Ligier-Lamborghini)a 2 vueltas 11 M. Gugelmin,(Leyton House-Ilmor)a 2 vueltas 12 S. Modena,(Tyrrell-Honda)a 2 vueltas. Doce primeros clasificados

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. A. Senna, 61 puntos **2. N. Mansell**, 49 puntos **3. R. Patrese**, 32 puntos **4. G. Berger**, 22 puntos **5. A. Prost**, 21 puntos **6. N. Piquet**, 18 puntos **7. J. Alesi**, 14 puntos **8. S. Modena**, 9 puntos **9. A. De Cesaris**, 9 puntos **10. R. Moreno**, 5 puntos **11. J. Letho**, 4 puntos **12. B. Gachot**, 4 puntos **13. P. Martini**, 3 puntos **14. M. Hakkinen**, 2 puntos **15. S. Nakajima**, 2 puntos **16. J. Bailey**, 1 punto

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. McLaren-Honda, 83 puntos **2. Williams-Renault**, 81 puntos **3. Ferrari**, 35 puntos **4. Benetton-Ford**, 23 puntos **5. Jordan-Ford**, 13 puntos

mente más grande. Como en el Hungaroring el consumo de carburante es «normal» no habría sorpresas.

De sorpresa se pudo calificar la adaptación de los Williams al revirado trazado húngaro. Tanto Mansell como Patrese se encontraron con el problema de que en sus coches no se lograba un buen equilibrio aerodinámico, que permitiera sacarles el máximo partido. A pesar de eso, los Williams eran capaces de rivalizar con los McLaren, que en esta ocasión habían encontrado un toque circunstancial de competitividad, en parte basado en los problemas de los Williams.

A la vista de los hechos, Senna optó por utilizar neumáticos de tipo C en la parte izquierda del coche y D en la derecha, con el fin de no tener que parar a cambiarlos y tener más capacidad de desgaste en el lado derecho. La estrategia de Senna empezó a dar sus frutos desde la primera vuelta, en la que se puso en primera posición, seguido de cerca por Patrese, Mansell y ya más distanciados Prost, Berger, Alesi y Capelli, que curiosamente tenía el coche en condiciones de hacer un papel respetable. Además, Senna había sido capaz de encontrar un equilibrio aerodinámico que le permitió ser más rápido que los Williams en recta y aguantar su acoso en las curvas. Así, el mágico brasileño aguantó primero el acoso de Patrese, que en la primera parte de la carrera jugó a estar al acecho, con la esperanza de ir ganando competitividad con la paulatina pérdida de peso y esperando que Senna cometiera algún error al verse sometido a la persecución de los Williams. Prost, por su parte, había tomado la salida con el motor 292/4 en su cuarta evolución, del cual Claudio Lombardi -director deportivo- no se había quedado corto en elogiar sus posibilidades. Pero la realidad fue muy distinta: al llegar a la vuelta vigésimo octava, una gran humareda azul delataba la fragilidad del nuevo motor, que le obligó al abandono.

Mientras Senna y Patrese rodaban con una diferencia que nunca llegó a ser de un segundo, Mansell se quedó retrasado en el momento de superar a Martini, que al obstaculizarle permitió que Senna y Patrese se distanciaran. Como es característico en él, Mansell emprendió una remontada que, cinco vueltas más tarde, le llevó a estar nuevamente a espaldas de Patrese. Para este último, las cosas se habían complicado a raiz de que sus frenos iban progresivamente perdiendo efectividad. En la recta de boxes, Mansell se acercó a Patrese con el claro propósito de adelantarle en la entrada de la curva; sin embargo, se encontró con la sorpresa de que Patrese se apartó y le indicó con la mano que pasara. En ese momento, Mansell soñó con ver en breves momentos a Senna en sus espejos retrovisores, y así avanzar hacia su cuarta victoria consecutiva. Una vez más, su vehemencia le jugó una mala pasada, por acercarse excesivamente al coche de Senna durante diez vueltas. Aunque oficialmente se quiso ocultar este detalle, la columna de aire caliente que desprendía el McLaren, produjo una subida de temperatura en el motor del Williams que le hizo perder potencia a su motor. Además, al acercarse excesivamente en las curvas castigó demasiado los frenos y, sin quererlo, se encontró en un dilema: había que adelantar a Senna cómo fuera, y de ese modo la temperatura del motor volvería a la normalidad y los frenos también. Así Mansell marcó el mejor tiempo en la vuelta cincuenta y cinco, pero la superioridad de la conducción de Senna fue infranqueable y Mansell se vio obligado a levantar el pie del acelerador de tal modo que perdía unos dos segundos por vuelta. A la vista de esto, la suerte estaba echada y su rival iba camino del podio incontestablemente.

Sin lugar a dudas, «Magic» Senna fue capaz de sacar el máximo partido a su coche desde el punto de vista técnico, y la estrategia en la elección de los neumáticos le premió doblemente. Desarolló una carrera perfecta, sin cometer el más mínimo error, sin tocar un bordillo más de lo necesario, y a la hora de adelantar a los rezagados lo hizo con la precisa decisión de un piloto fuera de lo común. En resumidas cuentas, fue agresivo como Clark, luchador como Stewart, calculador como Lauda y preciso como Prost en sus mejores momentos. Por eso, Senna se merece el título de «Mágico Profesor» de la Fórmula 1.

Aunque los Williams hayan dado muestras de una momentánea falta de adaptación al circuito húngaro, siguen y seguirán siendo los coches a ganar, aunque Senna, indudablemente, representa un punto y aparte en este escalofriante deporte que es la Fórmula 1. Mientras todos los pronósticos apostaban por Mansell como ganador, Senna ha aumentado su ventaja sobre éste en doce puntos, y a la vez ha logrado que McLaren vuelva a encabezar la clasificación en el Campeonato de Constructores con ochenta y tres puntos, dos más que Williams. ○

Gigi Corbetta.

HUNGARORING EN BREVE

DESPUES de diez años de actividad en la Fórmula 1, el ingeniero **Gerhard Ducarouge** ha vuelto a trabajar para el equipo **Ligier**. En su anterior labor dentro de la escudería gala, diseñó el monoplaza JS7 equipado con el motor **Matra**, que permitió a **Jaques Lafitte** ganar el Gran Premio de Suecia de 1977. Aquella fue la primera victoria de un equipo francés en Fórmula 1.

PARA la próxima temporada, el equipo **Scuderia Italia** dispondrá de los **motores Ferrari**, tal y como ocurre actualmente con **Minardi**. Todavía no se ha firmado el contrato, debido a que no está claro si utilizarán la versión 037 o la 292, y también hay que ver si Minardi y Scuderia Italia dispondrán de los mismos motores. Todo se resolverá antes del Gran Premio de Italia.

HAN pasado unos cuantos años desde que **Yamaha** hizo acto de presencia en la Fórmula 1, en un primer tiempo con **Zakspeed** y más tarde con **Brabham**. Realmente, los resultados no han sido satisfactorios por diferentes razones. Sin embargo en el Hungaroring, **Martin Brundle** logró situarse en la décima plaza de la parrilla de salida, que representa el mejor resultado conseguido por Yamaha en clasificación hasta la fecha.

DESPUES de haberse librado del motor **Porsche**, que al parecer era la causa de todos sus problemas, el equipo **Footwork** pasó a utilizar el motor **Cosworth** preparado por **Brian Hart**. A pesar del cambio, las cosas han ido de mal en peor. En este Gran premio, **Alex Caffi** no pasó las preclasificaciones y a **Michele Alboreto** no le fue posible alinearse en la parrilla de salida.

EN referencia al fichaje de **Michael Andretti** por parte de **McLaren**, se ha sabido que **Ron Dennis**, director deportivo de McLaren, ha decidido no dejar debutar al hijo del «viejo» **Mario** en 1992. Al parecer, Michael exigió que el equipo fuera capaz de ganar el **Campeonato del Mundo** y cerrar el contrato antes de la mitad de la presente temporada. Por lo visto, el joven Michael se debe creer la reencarnación de su padre o de **Jim Clark**.

COMO halago para las feministas, en el **«Gran Circo»** ha ocurrido un fe-

nómeno muy poco frecuente. Se ha descubierto que los principales éxitos obtenidos por las **gasolinas Elf**, son el resultado de una prodigiosa investigación llevada a cabo por dos mujeres. Una, la que trabaja en los boxes y que representa el «brazo» de la situación, es **Valerie Jorqueras**, una hispano-francesa licenciada en química. Respecto al nombre de la «mente» se guarda el más absoluto secreto por parte de los responsables de la marca, pero se sabe que es una mujer de unos cuarenta años, soltera y sin compromiso.

SIN SUERTE
Patrese se tuvo que conformar con la tercera plaza por problemas en los frenos.

POLEMICA SENNA/PROST

UNA PAZ EN SON DE GUERRA

LA polémica entre Senna y Prost, se parece cada día más a la guerra de los Cien Años. Después de lo ocurrido en Hockenheim, Prost se atrevió a comentar en el Canal 5 de la televisión francesa, que la FISA hace la vista gorda con los pilotos importantes -como por ejemplo Senna- y multa a los pilotos de segundo orden como Gugelmin y Sukuki. A raiz de esta declaración, la FISA recurrió a los artículos 170 y 177 de su reglamento deportivo para analizar la conducta de Senna en el Gran Premio de Alemania, que por otra parte fue considerada correcta. Sin embargo, en el caso de Prost, se aplicó el artículo 58 de los estatutos deportivos jurídicos de la FIA y se le penalizó con la descalificación de un Gran Premio. Esta

decisión fue anulada pocas horas después de ser formulada, por ser considerada excesivamente dura.

Respecto a la relación entre Prost y Senna, fueron convocados en el *motorhome* de la Elf para analizar, frente a un monitor de televisión y en presencia de Cor Smith y Nosetto -ambos hombres de confianza de Ecclestone y Balestre- lo ocurrido en Hockenheim. Al final de la reunión, dejaron solos a ambos pilotos para que llegaran a una conclusión amistosa. Cuando salieron del *motorhome*, afirmaron que los malos entendidos se habían esclarecido y que la relación entre ellos era cordial.

Como es de suponer, ésta es una paz tan frágil como el apretón de manos que se dieron el pasado año en Monza. Aquella paz duró escasamente dos meses, y ésta va camino de lo mismo.

TOYOTA CELICA GRUPO A

EL NUEVO COCHE DE CARLOS SAINZ

Con la intención de defender en el 92 un título cada día más cercano, Toyota está dispuesta a no dejarse sorprender por sus rivales y por ello ya ensaya en las carreteras de Montecarlo la nueva versión del Celica GT-Four que el año que viene conducirá Carlos Sainz.

PILOTADO por el alemán Armin Schwarz, el nuevo Toyota Celica GT-Four ha dado sus primeros pasos más o menos oficiales en el sur de Francia, en el tramo de Malijai-Puimichel, en plena época estival cuando los turistas se lanzan al desembarco en la cercana Costa Azul. Con una carrocería totalmente nueva, pero conocida desde hace casi un año, el prototipo del nuevo

NUEVA GENERACION
El nuevo Celica será la gran baza de Carlos Sainz para optar al tercer título mundial.

Toyota ya había sido ensayado en una pista de rallycross cercana a Colonia y sometido a una sesión de pruebas paralelas con el modelo actual en Kenya a cargo de Mikael Ericsson. Además, había sido utilizado en competición en Australia, en rallyes no homologados por la FISA, donde igualmente el año pasado ejerciera como coche cero en la prueba austral valedera para el campeonato del mundo.

Aunque nadie esperaba que el viejo modelo alcanzase el grado de competividad que hoy disfruta, después de lo visto en sus comienzos, el actual Celica GT-Four ha llegado ya a su techo evolutivo, tanto a nivel de motor como de suspensiones. Sólo en cuestión de frenos y estabilidad es posible mejorar algo, por lo que se hacía perentorio disponer de un sustituto. El nuevo Toyota será presentado en el próximo Salón de Francfort en el mes de septiembre y se espera sea homologado el 1 de enero de 1992, justo a tiempo para la 60ª edición del Rallye de Montecarlo.

Con los mecánicos del Toyota Team Europa situados cada cien metros tratando de cerrar un corto trecho del tramo, el «Barón Rojo» estuvo evolucionando a su antojo durante tres días antes de ser relevado por el belga Marc Duez, mientras que el actual campeón del mundo, el español Carlos Sainz todavía espera sentarse al volante del nuevo modelo japonés. «Todavía no lo he probado y pocas cosas más sé. Evidentemente se ha sustituido el intercambiador por uno más grande y posee una mejor refrigeración», comentaba el madrileño desde Finlandia en la dura tarea de volver a hacer las notas de todos los tramos del Rallye de los 1000 Lagos.

Después de trabajar conjuntamente con Japón en el diseño de la nueva carrocería del Toyota Celica GT-Four versión 92, ésta dispone de nuevas y mayores entradas de aire frontales que vienen a sumarse a las dejadas por los faros retráctiles en posición abierta según la normativa FISA. El empeoramiento en el coeficiente Cx, por esta causa, se ve compensado en el nuevo modelo por una mejor penetración aerodinámica. El motor sigue siendo el mismo, el denominado 3S-GTE con el intercambiador aire/agua de mayores dimensiones y en un nuevo posicionamiento. Si el trabajo llevado a cabo en el motor actual con la brida de 40 milímetros por el ex-técnico de Zakspeed, Norbert Kreyer, había llevado la potencia a ser entre un 15 y un 20 por ciento superior a la de los inicios de 1990, sin restricciones en la admisión, la nueva brida de 38 milímetros, efectiva a partir del próximo enero, no debe plantear mayores problemas. Igualmente, el peso, otro de los talones de Aquiles, debe mejorar sustancialmente para situarse cercano a los 1.100 kilogramos establecidos por el reglamento de grupo A, habiéndose realizado las nuevas suspensiones y soportes de las mismas en aluminio. El sistema de transmisión continuará girando entorno al diferencial central Hydrolock de la firma X-trac mediante un sistema «inteligente» que permitirá controlar al cien por cien las diferentes situaciones para repartir el porcentaje de potencia entre el tren delantero y el tren posterior. Otra de las situaciones que cambiará el nuevo Toyota será la posibilidad de disponer de llantas de 17 pulgadas, hasta ahora limitadas a 16 por el reglamento que sólo permite utilizar llantas de dos pulgadas superiores a las de origen. Con todo ello, el nuevo Toyota Celica GT-Four pretende convertirse en un vehículo de la «nueva generación» en la que, por ahora, se encuentran el nuevo Ford Escort Cosworth o la última evolución del Mitsubishi Galant VR 4 y que debe permitir a Carlos Sainz luchar en 1992 por su tercer título mundial de pilotos, un hecho que hasta el momento nadie ha conseguido. ❍

Esteban Delgado
Fotos: **Photo 4**

HACIA EL FUTURO. Las líneas del nuevo Celica poseen un aire futurista.

FORMULA 3 INGLESA

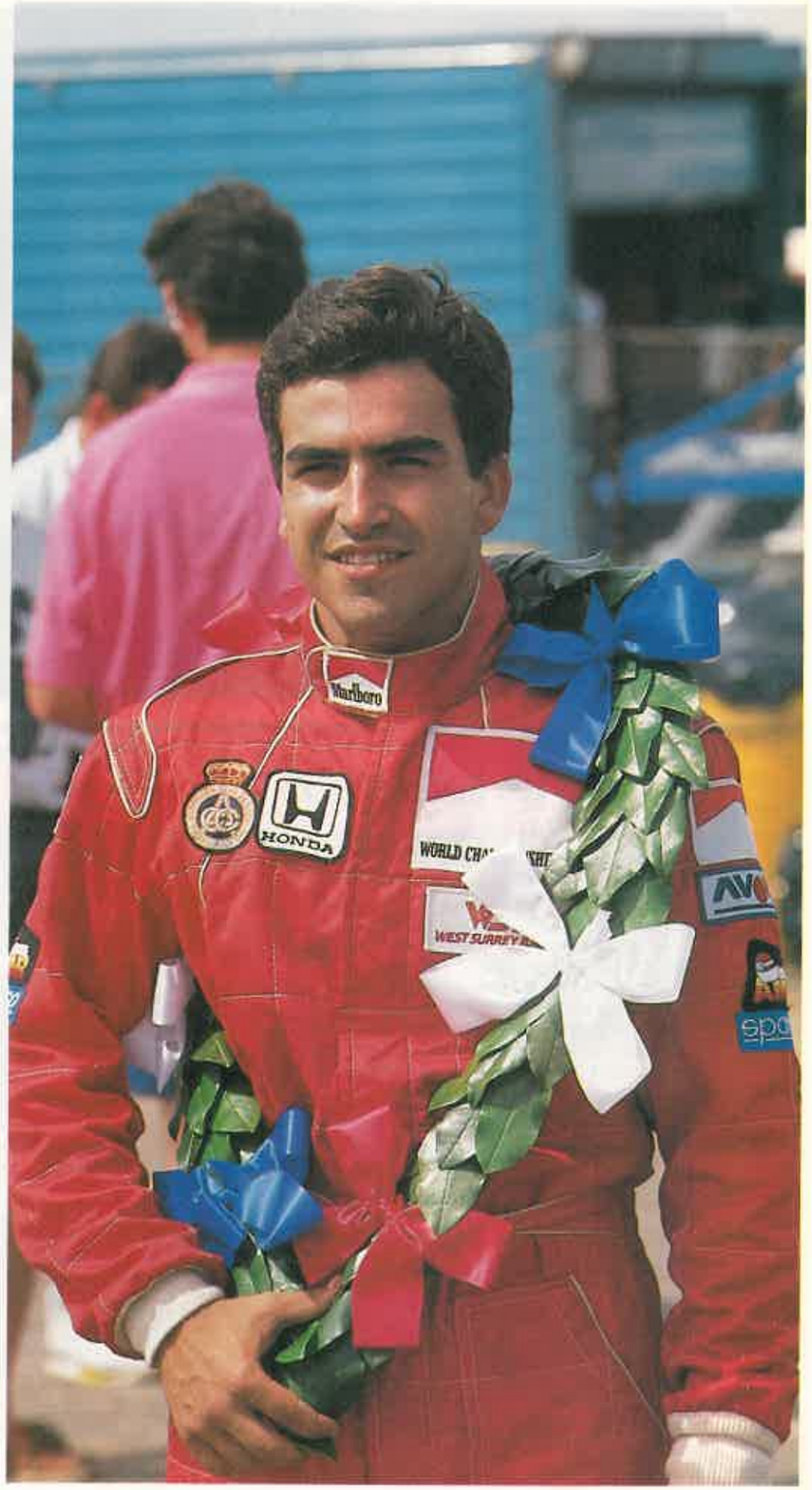
GENE POR LA PUERTA GRANDE

Tras la magnífica actuación de Jordi Gené en el circuito de Snetterton, podemos comprender que estamos ante una nueva figura del automovilismo mundial. En esta carrera del Campeonato Británico de F-3, no sólo demostró tener una magnífica técnica, además dio muestras de una garra increible, arriesgando para conquistar puestos.

Enviado Especial
Manuel Madrid

CUANDO este competido certamen ha entrado en su segunda parte, todo es diferente para el joven piloto español. Si a comienzos de la temporada estaba muy ilusionado con su entrada en West Surrey Racing, el mejor equipo del campeonato, cundió un poco el desanimo al no conquistar los ansiados puestos de honor. Gené le sugirió a Dick Bennetts, Director del equipo, que le cambiasen el motor Honda de su monoplaza. Según él, era el culpable de no poder estar rodando con los hombres de cabeza. Apenas disponía de bajos y en los circuitos lentos se veía muy penalizado. La sugerencia de Gené fue rechazada, y sólo le hicieron caso cuando advirtió que si no disponía de un motor más competitivo se marchaba a casa. Finalmente su petición fue atendida y el tiempo le está dando la razón. Sólo hay que ver los resultados de las últimas carreras: segundo clasificado en Oulton Park y en Silverstone y tercero en Snetterton. En todas ellas ha estado rozando la victoria.

Ante la carrera de Snetterton Gené se



FORMULA RENAULT INGLESA

CON LOS MAS RAPIDOS

EL equipo Racing For Spain está aprovechando el verano para competir en Inglaterra.Tanto Pedro Martínez de la Rosa, como Iván Arias, están participando en diferentes carreras de la Fórmula Renault Inglesa. En la última carrera disputada en el circuito de Snetterton, tras unos entrenamientos muy prometedores: Arias fue segundo y De la Rosa quinto.

En la carrera, Arias arrancó bien y estuvo luchando por los puestos de cabeza, hasta que, integrado en un grupo en el que la lucha era terrible, tuvo que abandonar a consecuencia de un toque. Martínez de la Rosa también tuvo un incidente parecido con un coche que se cruzó delante del suyo. Con el ala delantera muy afectada pudo finalizar la carrera en octava posición.

CASTA DE CAMPEON
Gené protagonizó en Snetterton una de las mejores carreras de su vida. Con una garra tremenda y ganas de ganar, demostró que hoy por hoy es el piloto más rápido del competido Campeonato Inglés de Fórmula 3.

mostraba muy ilusionado y con ganas; había logrado en las dos carreras anteriores subir al segundo puesto del podio y esperaba hacerlo aquí en el primer lugar: «Pienso que estamos preparados para vencer. El coche ahora va muy bien y el equipo está muy ilusionado y contento con el trabajo que estamos haciendo». Todo comenzó de la mejor manera posible en este circuito. En la primera manga de entrenamientos cronometrados, Gené realizó el mejor tiempo. En la segunda manga, a pocas vueltas del final del tiempo previsto, su compañero de equipo, Rubens Barrichello, le arrebató la *pole* por dos escasas centésimas: «Estoy seguro de que podía haber recuperado la *pole*, pero no he querido arriesgar. El coche iba perfecto y he preferido evitar cualquier riesgo, además en la arrancada soy más rápido que Barrichello».

En la carrera, al ponerse el semáforo en verde y cumpliéndose sus pronósticos, fue el más rápido en la salida, situándose en la primera posición, hasta que poco después, fue superado por el escocés Coulthard, actual dominador del certamen: «Me superó Coulthard porque el coche estaba reglado muy duro y deslizaba de atrás. Me decidí a manipular desde el puesto de conducción las barras estabilizadoras y las ablandé un par de puntos, con esto el comportamiento del coche

cambió y se mostró mucho más eficaz». Gené vuelta a vuelta fue acercándose a la cabeza de carrera, y cuando ya lo tenía al alcance de la mano y se disponía a adelantarle, un doblado no sólo le impidió la maniobra, además le obligó a salirse de la pista. Pudo volver a la carrera pero en la cuarta posición, le adelantaron Marcel Albers y Rubens Barrichello.

Lejos de desanimarse, se lanzó en un furioso ataque que le permitió adelantar de inmediato a Barrichello. Tras superarlo siguió la caza, contactando con los dos primeros a pocas vueltas del final. De haber durado un poco más la carrera, teniendo en cuenta los tiempos que estuvo realizando por vuelta, los habría adelantado sin problema: «Esta carrera debería haber sido mía, he sido el más rápido todo el tiempo, el coche ha ido perfecto y yo me he encontrado con muchas ganas».

Tras esta carrera, la opinión más generalizada era que había sido la prueba más disputada de F-3 en mucho tiempo. Lo cierto es que Gené está levantando la admiración de todos y está siendo uno de los pilotos más cotizados. Ya suena su nombre con fuerza como uno de los invitados a los Grandes Premios de Macao y Fuji, carreras a las que van los mejores del mundo. ○

Motor 16

Suscríbase a Motor 16

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

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

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

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

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

❑ Por el precio de **13.520 ptas.** Deseo suscribirme a **Motor 16** por un año y con ello me beneficio del **20% de descuento.**

La forma de pago que elijo es la siguiente:

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

Motor 16

D _____ Dirección _____

Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tfno _____

Precio suscripción Motor 16

España	13 520 ptas	América, Africa	30 680 ptas
Europa, Argelia, Marruecos y Tunez	23 400 ptas.	Asia, Oceanía	41 600 ptas

A TODO GAS

●El prólogo del **Rallye de los Faraones** se va a disputar en **Italia**, concretamente en **Génova**, siendo ésta la primera vez que se realiza un prologo de una prueba africana en este país. El prólogo se realizará sobre un circuito de tres kilómetros de tierra diseñado por **Renato Zocchi** organizador del Rallye de Cerdeña.

● **Miguel Angel de Castro** está aprovechando el paréntesis veraniego de carreras en **España** y se ha desplazado a **Inglaterra** a disputar algunas carreras de **Fórmula Ford** con el ánimo de adquirir el máximo de experiencia posible.

● **Christian Fittipaldi** tras la carrera puntuable para el **Campeonato Internacional de Fórmula 3000** disputada en **Hockenheim**, encabeza la clasificación provisional de este certamen con **28 puntos**. Le sigue **Alessandro Zanardi** con **24 puntos**, mientras que **Emanuel Naspetti** está en tercera posición con **18 puntos**.

●**Marlboro** ha organizado una Challenge de **Fórmula 3** en el circuito holandés de **Zandvoort** el próximo **día 18**, reservada a pilotos con invitación y en la que tomarán parte los mejores pilotos de cada país. Entre los pilotos presentes estará **Jordi Gené**.

●**Luis Martínez** con un **Lola-BMW** ganó por tercera vez consecutiva la **Subida a Almofrei (Pontevedra)**. El segundo puesto fue para **Aitor Zabaleta** con un vehículo similar, mientras que **Joan Vinyes** con un **Osella-BMW** fue tercero.

SPORT PROTOTIPOS

SE RENUEVA EL LEON

EN el circuito de Paul Ricard ha estado probando Peugeot el 905 Evolution 1, arma con la que hará frente a Jaguar y Mercedes en el Mundial de Sport. Este nuevo vehículo con Jean Pierre Jabouille a su volante, se ha mostrado más eficaz que el anterior modelo con unos tiempos muy prometedores. En Paul Ricard hicieron una comparativa con neumáticos duros de carrera, mostrándose el modelo nuevo más de segundo y medio más rápido. Con respecto al modelo que utiliza Peugeot actualmente, y que no está dando los resultados deseados por la marca, presenta importantes novedades. Por un lado, el motor ha experimentado unas sustanciales mejoras y cuenta con un sistema de suspensiones muy modificadas. Además, la carrocería ofrece también muchos cambios aerodinámicos, con un alerón delantero y trasero doble. Los responsables de Peugeot han decidido adelantar estos cambios previstos en principio para el Evolution 2.

RALLYE DE MONTECARLO

TODO A PUNTO

CUANDO aún faltan unos cuantos meses para que se celebre el Rallye de Montecarlo, el Automobile Club de Mónaco, organizador de la mítica prueba, ya ha dado a conocer el pre-reglamento. La inscripción está limitada a 180 coches, de los que 100 disputarán la etapa final. La carrera dará comienzo el jueves 23 de enero con la Etapa de Concentración. El viernes 24 llegarán todos los participantes a Mónaco, al igual que otros años saldrán de distintos puntos de Europa. De esta forma lo harán de Bad Homburg (Alemania), Barcelona, Lausanne (Suiza), Reims (Francia) y Sestriere (Italia). El sábado 25 se disputará la Etapa de Clasificación, «Mónaco-Aubenas». El domingo 26 y lunes 27 se celebrará la Etapa Común, «Aubenas-Digne-Mónaco», en la que se clasificarán cien equipos. Tras esta etapa, estos cien coches tomarán la salida el martes 28 en la Etapa Final, «Mónaco-Mónaco» que finalizará a las ocho y nueve minutos de la mañana del miercoles 29 de enero.

FORMULA 1

NUEVOS EQUIPOS

EN el 92 y en el 93 podrían entrar nuevos equipos en el mundo de la Fórmula 1, uno de ellos podría ser Il Barone Rampante, una de las escuderías que han irrumpido con éxito en la Fórmula 3000 recientemente, y que estudia la posibilidad de participar en Fórmula 1 en el 93. Este equipo italiano está en conversaciones con Reynard para realizar sus monoplazas, aunque no descarta la posibilidad de entablar conversaciones con otras marcas de chasis. En el 92 seguirá en Fórmula 3000 experimentando y probando diferentes materiales que más tarde podrían utilizar en la categoría reina. Por otro lado, el equipo TOM'S que participa actualmente en el Campeonato Inglés de Fórmula 3 podría dar el salto a la Fórmula 1 en el 92. Este equipo que tiene un ciento por ciento de apoyo de Toyota, podría contar con un piloto veterano para evolucionar sus monoplazas, el holandés Jan Lammers, que ya participó en esta especialidad a principios de los 80. Lammers que ha participado últimamente en el Mundial de Sport Prototipos, fichó por Toyota para evolucionar su nuevo coche en esta especialidad y debutará a finales de temporada en el circuito japonés de Autopolis con el Toyota impulsado por el nuevo motor atmosférico, similar al que están evolucionando para Fórmula 1.

LA VUELTA DE UN VETERANO
Lammers vencedor de las 24 Horas de Le Mans podría volver a la Fórmula 1.

FORMULA OPEL LOTUS

DOMINIO PORTUGUES

COINCIDIENDO con el Gran Premio de Hungría de Fórmula 1, en el circuito de Hungaroring se disputó una prueba puntuable para la Fórmula Opel Lotus. En esta carrera se apuntó su primera victoria el portugués Diego Castro Santos. Su triunfo fue debido, en parte, a su magnífica salida. Ocupaba en la parrilla el segundo puesto, arrancó mejor que su compatriota, Pedro Lamy y llegó en primera posición a la primera curva. Más tarde se limitó a controlar los ataques de Lamy y sin cometer ningún error, en un circuito en el que los adelantamientos son difíciles pudo cruzar la línea de meta en primera posición. Tras esta carrera, el certamen está dominado por los pilotos portugueses con Pedro Lamy a la cabeza con 130 puntos, seguido de Diego Castro con 104. En tercera posición y ya con una clara desventaja se encuentra el inglés Jonathan McGall con 87 puntos.

CAMBIOS EN EL REGLAMENTO DE RALLYES

LA FISA ha aprobado una serie de cambios en el reglamento del Mundial de Rallyes que se harán efectivos en el 93. Con respecto a los coches dotados con motores turboalimentados, el diametro de la brida que regula el caudal de admisión será menor, pasará de 40 a 38 milímetros en los coches de Gr. A, mientras que en los de Gr. N será de 36. Por otro lado, los coches con motores de dos litros y turbocompresor sufrirán un aumento de peso pasando de 1.100 a 1.200 kilos. Según la FISA esto es para evitar la rápida evolución de prestaciones que han experimentado los coches de Gr. A. También evitará que los fabricantes utilicen materiales muy ligeros. Las medidas de las llantas también tendrán una drástica reducción, permitiendo aumentar tan sólo una medida sobre las que utilizan los coches de serie.

Una de las nuevas normas de la FISA que ha levantado gran interés, ha sido la reducción de 5.000 a 2.500 unidades fabricadas, para homologar un coche en Gr. A. Con esto muchas más marcas podrían entrar en la especialidad, el costo para poder disponer de un coche competitivo sería mucho menor. Por otro lado serían coches mucho mejor adaptados a este tipo de competición. Este es el caso de Ford, que está esperando al 93 para homologar el Escort Cosworth 4x4, coche que defenderá los colores de la marca en lugar del Sierra.

También la FISA ha tomado medidas con respecto a los entrenamientos previos a los rallyes. Prohibirá la utilización de los «muletos» y tan sólo se podrá entrenar con coches de serie que, teniendo en cuenta la observacion de Carlos Sainz, podrán ir equipados con barras antivuelcos y con cinturones de seguridad como los utilizados en los coches de carreras.

Andrés Vilariño no pudo finalizar la **Subida a Mont Doré (Francia)** al sufrir una salida de pista. A pesar de ello, sigue siendo el máximo favorito al título final. **Egozcue** que está clasificado en segunda posición en el campeonato, tampoco pudo finalizar esta prueba al sufrir una avería mecánica. La subida la ganó el francés **Chamberold**. **Iñaki Goiburu** a los mandos de un **BMW M-3** y a falta de dos pruebas para que finalice el Campeonato de Europa de la especialidad con su **tercer puesto** en Mont Doré en **Gr. A** se ha proclamado **Campeón de Europa de su clase**.

Coordina Lourdes Bravo

TELEFONOS DE EMERGENCIA

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

CAMPSA
Tel.(900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERRA
Tel.(91) 742 12 13

ADA
Tel.(900) 10 08 99

AHSA
Tel.(91) 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

AGENDA

LA HORA DE LAS MOTOS

COMO cada domingo, la Dos de Televisión Española tiene mucho que contar de los acontecimientos deportivos del motor. En esta ocasión, la cita es el día 18 con el Gran Premio de Motociclismo de San Marino.
(11:45 125 c.c., 13:00 500 c.c. y 14:45 250 c.c.)

DESCANSO EN EL PIRINEO

ESTE año, la ya tradicional travesía «Dos Mares», organizada por el Club Aventurismo, celebra su sexta edición por tierras pirenáicas. El punto de partida será Pamplona el día 11 de septiembre, para terminar en Barcelona el día 14. Una vez más, Nissan apoya a los poseedores de sus vehículos, pagando el 50 por ciento de la inscripción.

Más información: en la calle Córcega, 329 8º, 08037 Barcelona.

FOSTER'S TE INVITA A AUSTRALIA

POR segundo año consecutivo, los distribuidores de la cerveza australiana Foster's Lager, recorrerán las principales capitales españolas con sus llamativos autobuses promocionales. Presentando el ticket de compra de alguna lata o botella de Foster's, los consumidores recibirán un cupón para participar en el sorteo de un viaje a Australia para dos personas, que incluye, entre otras cosas, una invitación para presenciar la final del Campeonato del Mundo de Fórmula 1 en el circuito de Adelaida el próximo tres de noviembre, además de otros muchos y variados regalos.

RALLYE DE LINARES

LOS próximos días 16, 17 y 18 de agosto se celebrará la V Edición del Rallye Ciudad de Linares. Además de ser puntuable para el campeonato andaluz, centro y extremeño, esta cita tiene el objetivo de entrar a formar parte de la Copa de España de Rallyes para el próximo año. También tendremos: Mundial de Sports Prototipos en Nurburgring, Alemania, Mundial de Fórmula 3000 en Brands Hatch, (Gran Bretaña) y Gran Premio de San Marino de Motociclismo, desde el circuito de Muguello.

CON TODOS LOS HONORES

EL próximo sábado 17 de agosto, en la explanada de la Feria de Villagarcía de Arosa, se celebrará la primera Concentración Nacional de Seat Seiscientos, un vehículo mítico en nuestro país. Contando con el ambiente de fiesta que vive la localidad por estas fechas, los participantes disfrutarán también de: recorridos turísticos, cena al aire libre, entrega de premios, etc.

Más información: Tfno. (986) 50 47 49

Motor 16

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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro.
Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **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 Garih, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Coordinación:** Miguel Angel Turci. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jurgen Tucherer (Alemania). **Documentación:** Mary Mas. **Secretaria de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaria de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juán Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

Publicidad:
Director Comercial: Concha Durá. **Director:** Juan Antonio Suanzes. **Jefe:** Elvira Aricha. **Automercado:** Mª Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguerado. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rué. **Automercado:** Loles Peyra. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Andalucía:** Rafael Marín 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 Mª 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. Télex: 43974 NYRE E. **BARCELONA:** Pª de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1, 5º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. **VALENCIA:** Guillén de Castro, 46, 7º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. **ANDALUCIA:** Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

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

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

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

MUCHOS AÑOS POR DELANTE

El prestigio de este caballo es el reflejo de una historia mítica. Una historia que siempre ha avanzado sobre nuevos horizontes. Una historia que continúa cada vez con más fuerza. Con productos fiables. Potentes. Adaptados perfectamente a nuestro mercado. Con la red de asistencia y servicio más completa del mercado, funcionando las 24 horas del día. Con todos los recambios siempre disponibles. Con las inversiones necesarias para garantizar un sólido futuro. Y con todas las ventajas que han hecho de Pegaso una marca lider. Una marca con muchos años por delante.

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 (Cx=0,30 / 0,33).

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

Por su completo equipamiento. Por el acondicionamiento del puesto de conducción, con volante regulable en altura y reglajes múltiples del asiento.

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

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

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

Nacido robusto. Robusto y seguro. Por la estructura de su carrocería, provista de una nueva plataforma compuesta de un auténtico armazón de vigas cerradas de acero prerrevestido, que garantiza la integridad del habitáculo. Y 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

LEF MOTW/ASCO

F1 EN HUNGRIA: DUELO SENNA-MANSELL

30.000 KM DE PRUEBA LA VERDAD SOBRE EL ESCORT

SEMANAL
Motor 16
GRUPO 16

EXCLUSIVA

17 de agosto de 1991 — Núm. 408 • 325 ptas.

PRUEBA A FONDO DEL 600 SEL

MERCEDES IMPERIAL

- 408 CABALLOS
- 19 MILLONES
- 250 KM/H

00408
8 413042 641506

PRIMERAS FOTOS

EL NUEVO COCHE DE CARLOS SAINZ

348 EVOLUZIONE Y TESTAROSSA A MAS DE 300 KM/H

NUEVOS FERRARI