

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

AVANCE

31 de agosto de 1991

Núm. 410 • 325 ptas.

SALON DE FRANCFORT

SAAB
9000
CS



BMW
E1
ELECTRICO



MAZDA
MX 6



ZENDER
FACT 4
SPIDER



NUEVO

PEUGEOT 106



SAL DE LA CIUDAD SIN PROBLEMAS



Olvidate de los atascos, de las retenciones y las caravanas. Ahora con el nuevo **JOG '90** puedes aprovechar toda su potencia para que dos personas salgan de la ciudad sin problemas. Este es el scooter maravilloso de **YAMAHA** que une a un diseño todo moda, una fuerza de motor absolutamente sorprendente y segura.

Ponle agilidad a tu vida con la nueva **JOG '90** de **YAMAHA**. **PRUEBALO** en tu **CONCESIONARIO OFICIAL YAMAHA**



P.V.P. 234.800 Ptas.
(I.V.A. y Transporte incluidos).

JOG 90

DE

YAMAHA



CASCOS YAMAHA, POR LA VIDA.



SUMARIO

6 PUNTO DE MIRA

10 SALÓN DE FRANKFORT

Esta semana publicamos un avance de lo que será este año el próximo Salón de Frankfurt.

12

El Peugeot 106 es una de las más importantes y esperadas novedades en el segmento pequeño.

16

Nuevo Mazda MX-6 un coche del que podría derivarse el futuro Ford Capri. Lancia multiplica las versiones del Y10 y presenta el Ego con un lujoso acabado, tapicería de cuero y motor Fire.

18

Una nueva versión del impresionante Zender Fact 4, ahora Cabriolet.

20

Citroën presenta la nueva versión break del XM y los ZX diésel.

22

BMW muestra en el Salón el E1, un vehículo eléctrico con prestaciones asombrosas.

24

El Audi 80 cambia completamente.

26

Renault Scenic un monovolumen que nos habla del futuro.

30

Salón rico, Salón pobre.

34

ECONOMIA

Las cifras de ventas de automóviles vuelven a bajar de enero a julio.

37

ACTUALIDAD

El alcohol en la conducción.

38

A FONDO

Mazda 323 F.

67

DEPORTE

Motos Gran Premio de Checoslovaquia, circuito de Brno.

70

Fórmula 1: Gran Premio de Bélgica circuito de Spa.

74

Campeonato del Mundo de Rallyes. Mil Lagos, Finlandia.

80

A TODO GAS



SUSTO EN AGOSTO

NOVIEMBRE de 1989: Cae el Muro de Berlín. Convulsión en toda Europa y espasmos entre los directores comerciales de las más importantes fábricas de automóviles, a los que se les abren unas expectativas insospechadas. Esas expectativas, se confirman en los meses posteriores. Porsche vende más coches de los que jamás hubiera imaginado en la Alemania del Este. Seat pone en marcha una red comercial. Volkswagen empieza a producir. General Motors planea la instalación de nuevas fábricas.

La Europa automovilística empieza a vivir por y para la antigua RDA. Los restantes países del bloque del Este pasan a ser el siguiente objetivo. En el punto de mira, la Unión Soviética, cuyo índice de motorización es de cuarenta y cinco automóviles por cada mil habitantes, mientras que el de Alemania Occidental es de cuatrocientos ochenta y seis. Los gigantes de la automoción aceleran su respiración a la vista de unas perspectivas industriales que no plantean dudas, pese a la escasez existente de medios económicos de muchos de esos futuros usuarios que ya se adivinan.

Agosto de 1991: El abortado golpe de estado de la Unión Soviética corta durante tres días la respiración de esos gigantes. Las conversaciones telefónicas cruzadas entre Alemania, Francia, Italia, España y Gran Bretaña, han llegado a tener tintes dramáticos, no sólo en círculos político-financieros sino también automovilísticos.



Estos sucesos han dejado patente la capital importancia de esos mercados para una industria que ya tiene la proa de su futuro orientada hacia ellos. Muy difíciles se hubieran puesto las cosas para las grandes marcas si el golpe de estado hubiera prosperado. La crisis se habría desencadenado casi con toda certeza. Y a estas alturas, las marcas norteamericanas no están para sacar las castañas del fuego a sus filiales europeas, pues más bien sucede lo contrario.

El automóvil como vehículo de libertad tiene más que justificada su presencia en esos países que han accedido a un nuevo régimen. Sería una especie de segundo maná, tan necesario para esa sociedad, como sus mercados lo son para las propias marcas. O

Alberto Mallo.

LO ÚLTIMO



SALON DE FRANKFORT

Un año más, y con un panorama internacional agitado, el Salón de Frankfurt abrirá sus puertas el 12 de septiembre. En estas páginas aparece un pequeño adelanto de lo que serán las nuevas generaciones automovilísticas. (Pág. 10)

A FONDO



MAZDA 323 F

Unas ligeras variaciones, mayor equipamiento y un precio que no ha cambiado son los argumentos del nuevo Mazda 323 F. Un coche exclusivo. (Pág. 32)

DEPORTE

RALLYE 1.000 LAGOS

El piloto de Lancia, Juha Kankkunen, ha conseguido, por fin, hacerse con el primer puesto en el Rallye de los 1.000 Lagos. (Pág. 74)



MOTOR 16 EN TELETXTO DE TVE

LOS COCHES QUE BATEN RECORDS
LOS MAS RAPIDOS

LOS MAS CAROS

Motor 16
PAGINAS 650 A 668

CALIBRA

by Opel



INGENIERIA ALEMANA POR EXCELENCIA

Pasión deportiva, atracción, perfiladas líneas que hablan de lo que es capaz...

Es el Calibra, el nuevo coupé de Opel.

Frontal de pura sangre, revolucionarios faros elipsoidales, spoilers integrados. Para alcanzar un extraordinario coeficiente aerodinámico Cx de 0'26, todo un récord mundial.

Tracción delantera o 4x4. Motores

siempre con catalizador de 3 vías, para ser deportivos también con el medio ambiente. Hasta 150 CV. de potencia, 16 válvulas e inyección electrónica, gasolina sin plomo exclusivamente.

Opel Calibra.

Nunca un coupé alemán tuvo un equipamiento tan completo: todas sus versiones incluyen como equipamiento de serie dirección asistida, llantas de aleación, frenos de disco delanteros y

traseros, elevalunas eléctricos, cerradura centralizada, radio-cassette estéreo, alarma antirrobo, check control, aire acondicionado y por supuesto ABS.

Un coupé que conjuga todos los logros de la ingeniería alemana, el más espectacular diseño y el máximo equipamiento de serie.

Calibra, by Opel

MODELO	POTENCIA	P.V.P.*
CALIBRA 2.0 i	115 CV.	3.047.000
CALIBRA 2.0 i 16 v.	150 CV.	3.617.000
CALIBRA 4x4 2.0 i 16 v.	150 CV.	4.092.000



* Precio recomendado por el fabricante (Península y Baleares). Transporte, IVA y gastos de pre-entrega incluidos. Cuente, además, con las excelentes condiciones de Financiación y Leasing ofrecidas por Opel Credit, Opel Leasing y Opel Renting.





DESDE
PARIS

EDOUARD
SEIDLER

- LA industria automovilística francesa generó el año pasado una cifra de negocios de 483 billones de pesetas, un 36,2 por ciento más que en 1989. El capítulo de mayor relevancia fue el de componentes con 350 billones de pesetas.

- MAS de 30.000 aficionados alemanes pudieron presenciar el Concierto dedicado a Mozart, patrocinado por Citroën en Würzburg.

- LA fusión de Fiat y Peugeot para la producción de 120.000 furgonetas anuales en el norte de Francia, creará en 1993 más de 3.500 puestos de trabajo.

- EL 51 por ciento de los franceses opinan que la red viaria nacional está mejorando, mientras que el 42 por ciento considera que se ha quedado estancada.

- DENOMINANDOSE «Grupo Renault-Volvo», estos dos fabricantes han logrado hacerse con el 11 por ciento del mercado europeo, lo que les sitúa por delante de su gran competidor, el Grupo PSA, que ostenta el 10,7 por ciento.

- TAN sólo dos años después de su lanzamiento, los responsables del Peugeot 605 ya se plantean efectuarle un «lavado de cara» para mediados de 1993, en el que se introducirá en la gama un nuevo motor de 2,5 litros. En 1994 ó 1995, este modelo también dispondrá de un nuevo motor V6 y otro V8 de 3,2 y 3,7 litros.

- DESDE agosto, los neumáticos Michelin cuestan en Francia un 10 por ciento más.

6 / Motor 16

FIAT TEMPRA

LANZAMIENTO EN BRASIL

F IAT está desarrollando en Brasil una versión del Tempra, con sólo dos puertas laterales. Este coche, inicialmente pensado para el mercado sudamericano, podría importarse a Europa en un futuro más o menos próximo. Fiat ya fabrica en Brasil una versión berlina del Fiat Uno, bautizada Duna, que también importa para algunos mercados europeos.



VERDE Y ROJO



- Rafael de Mesa ha sido detenido, acusado de estafar a un indeterminado número de compradores de coches. Propietario de una concesión se dedicaba a cobrar los coches y no entregarlos y para evitar problemas, se encerró en su casa, de la que no salió en varios meses. Además de choro tonto.

- El Ayuntamiento de Madrid ha tenido la feliz ocurrencia de editar un folleto en el que se explica a los forasteros el sistema de tarifas de los taxis y los precios medios de los trayectos más comunes desde el Aeropuerto. Con esto se quieren evitar los abusos a los turistas y la proliferación de taxistas piratas.

PRODUCCION

MENORES PLANTILLAS

L AS plantillas de las empresas fabricantes de vehículos instaladas en España se encuentran en su nivel más bajo de la última década, según datos de Anfac. El número de trabajadores en estas empresas era en 1990 de 94.913, el más reducido desde 1980, año en el que ese total alcanzó los 113.721 empleados. La empresa con mayor nivel de empleo es Seat, con 21.800 trabajadores, seguida por Fasa-Renault con 17.400 y Ford España con 10.855.

SEAT

CURSOS DE VERANO

L AS necesidades de producción del Toledo han obligado a Seat a mantener las instalaciones abiertas durante todo el verano. Esto ha permitido un interesante programa de formación de estudiantes, siguiendo el ejemplo que el grupo Volkswagen ha venido dando estos últimos años. Más de 400 estudiantes de Formación Profesional se han incorporado a montaje para practicar la teoría aprendida. De la acogida a esta iniciativa da idea el hecho de que en una sola semana se recibieron 1.500 solicitudes.



UN COCHE PARA EL GUINNESS

P OSIBLEMENTE el Lotec «Testa D'Oro» pase muy pronto al Libro Guinness de los records, por ser el coche más rápido del mundo. A finales de este mismo mes, en el Lago Salado de Utah, donde tantos records del Mundo se han alcanzado, el Lotec intentará alcanzar los 460 kilómetros por hora, récord para un coche convencional.

Desde luego que no se trata de un automóvil de gran serie, pero la firma Lotec, que está especializada en transformaciones de super-coches,

quiere realizar una serie de 50 unidades.

Este coche es una extrapolación del Ferrari Testarossa, al que el diseñador Luigi Colani ha modificado y en el que los técnicos de Lotec han introducido un importante número de variaciones, hasta llevar la potencia hasta los 750 caballos.

Nada aún hay definitivo ni sobre el precio del coche, ni sobre la fecha de comercialización, la intenciona sobre el récord es decisiva para los planes de este «cabeza de oro».

FIAT AUTO SPA

ENTREGA DE PREMIOS

P OR primera vez en la historia del grupo, Fiat ha concedido a veintidós de sus suministradores el «Premio Qualitas». Dicho galardón fue entregado durante una ceremonia celebrada en Turín el pasado 14 de junio, y al acto asistió el director de suministros de Fiat, Riccardo Bussolati, quien además hizo entrega del citado premio a tres directivos de la marca por sus contribuciones personales al programa de «mejora continua de calidad».



DESDE
TURIN

GIANCARLO
PERINI

- SEGUN fuentes oficiales del grupo Fiat Spa, la producción de automóviles y la planta de montaje ZCZ en Yugoslavia, no se han visto afectadas por los conflictos ocurridos en el país balcánico. La planta principal de ZCZ es la única suministradora de los motores de cuatro cilindros y 900 centímetros cúbicos que están siendo montados en el nuevo Cinquecento, cuya producción se está realizando actualmente en la planta de la marca FSN, situada en Polonia.

- FIAT está preparando el lanzamiento de su modelo Tempra con transmisión automática, que tendrá lugar próximamente en el Motor Show de Francfort. Esta transmisión automática la suministra la marca alemana Volkswagen, que actualmente la está ofreciendo en sus populares modelos Golf y Passat. El grupo Fiat, podría emplear además esta transmisión automática para otros modelos de la casa como son el Lancia Dedra, el Fiat Tipo o la nueva clase media de Alfa Romeo que saldrá al mercado en un futuro no muy lejano.

- GIOVANNI Agnelli, presidente del grupo Fiat Spa, respondió a una serie de cuestiones planteadas por la junta de accionistas del grupo, denegando la existencia de cualquier tipo de acuerdo con el fabricante japonés Toyota, noticia con la que la prensa había estado especulando en las últimas semanas.

- CÉSAR Romiti, director general de Fiat Spa y graduado por la Universidad de Roma en Dirección de Empresas, ha sido galardonado con el premio «Laura Honoris Causa» en ingeniería mecánica por la Universidad de Pisa.



DESDE TOKIO
DANIEL MONTEVERDE

● TOYOTA tiene previsto aumentar el personal femenino en sus cadenas de producción durante los próximos cinco años para combatir la actual escasez de mano de obra en Japón. Cincuenta mujeres mecánicas serán contratadas este año y más de cien a partir del próximo abril, con lo que al cabo de cinco años el número total de trabajadoras será superior a quinientos, en comparación con las noventa que trabajan actualmente.

● Los vehículos todoterreno son las actuales estrellas del mercado japonés. En 1990 se vendieron un total de 481.230 de estos vehículos, casi tres veces más que hace cuatro años y nadie duda ya de su rápida expansión futura. Las ventas de estos vehículos iniciaron una rápida ascensión en 1987 al generalizarse el sistema laboral de cinco días y poder contar con más tiempo libre para dedicarse al ocio.

● NISSAN creará en Maple Cross, un barrio residencial al noroeste de Londres, su propia compañía de importación, marketing y venta de coches en Gran Bretaña, en la que empleará unas 300 personas a partir del próximo año. Esta nueva firma es debida a la rotura de negociaciones el año pasado entre Nissan y su único importador británico.

● ESTADOS Unidos está preparando un proyecto de ley para limitar los coches japoneses fabricados en suelo norteamericano. El líder de la mayoría de la Cámara de Representantes, Richard Gephardt, ha descrito los actuales acuerdos como «imprecisos», ya que no incluyen los coches que salen de las fábricas japonesas de EEUU.

BMW POR KOENIG



El preparador muniqués Koenig realiza para el Salón de Ginebra del 92 uno de los coches más poderosos y espectaculares: el KS-8, basado en la mecánica del BMW 850, con los tradicionales aditamentos aerodinámicos, con los que se sienten tan

identificados la mayoría de los preparadores centroeuropeos.

El Koenig Special 8 dispondrá de un motor subido hasta 550 caballos de potencia, gracias a la utilización de un doble turbo, lo que le permitirá alcanzar una velocidad próxima a los 325 kilómetros por hora. Las ruedas son de 17 pulgadas de diámetro, con neumáticos traseros de 335 en perfil 35.

NISSAN

¿TURISMOS EN BARCELONA?

NISSAN podría cambiar su estrategia en España ya que está estudiando la posibilidad de producir turismos en sus instalaciones de Barcelona a partir de 1993. Todo parece indicar que se fabricarían dos nuevos modelos, un vehículo familiar y un coche deportivo con tracción total. De momento Nissan Motor Ibérica va a producir en Cantabria piezas del nuevo modelo Micra que comenzará a montarse este próximo otoño en las instalaciones de la firma japonesa en Sunderland (Reino Unido).



CONTANTE Y SONANTE

- El consumo de gasolinas y gasóleos ha caído durante el primer semestre del año un 0,6 y un 0,5 por ciento, respectivamente.

- Las factorías de GM, situadas en Logroño y Figueruelas, van a mover unas inversiones de 4.000 millones de pesetas en industria auxiliar.

- La empresa concesionaria Autopistas de Navarra (Audenasa) ha previsto reducir sus pérdidas actuales -1.200 millones de pesetas- a la mitad en el próximo ejercicio.

- Saab Automobile ha perdido 855 millones de coronas suecas (unos 13.680 millones de pesetas) en el primer semestre.

- El grupo alemán Volkswagen ha comenzado a cotizar en la Bolsa de Milán y reforzar así sus actividades en Italia.

- La empresa concesionaria del Túnel del Cadi ha registrado unas pérdidas de 652 millones de pesetas en el primer semestre, frente a los 1.005 millones del pasado año.

- El fabricante holandés DAF ha multiplicado por cinco sus pérdidas netas en enero-junio, hasta alcanzar los 9.850 millones de pesetas.



MOTOCICLETAS

TAMBIEN CAEN LAS VENTAS

LAS ventas de motocicletas han registrado una caída del 2,35 por ciento en los seis primeros meses del año, con un total de 59.236 unidades vendidas.

El mercado de importación, al igual que ocurre con el de automóviles, continúa aumentando y acumula un crecimiento de cerca del 6 por ciento, con 34.906 unidades. Honda, Yamaha, Suzuki y Vespa son las marcas con mayor cuota de mercado, y entre ellas copan las tres cuartas partes de las ventas realizadas en nuestro país.

FRONTERA CON PORTUGAL

SE ABRE EL PUENTE DEL GUADIANA

El nuevo puente internacional construido sobre el estuario del Guadiana, que une Portugal y España en la localidad onubense de Ayamonte, ha quedado abierto al tráfico, pese a que las obras no han concluido definitivamente. Con 666 metros de longitud y un costo de tres mil millones de pesetas a partes iguales, dicho puente está formado por un arco central de 250 metros de altura y erradicará el farragoso problema de tener que cruzar la frontera por medio de los transbordadores que ocasionaban graves colapsos circulatorios entre el propio Ayamonte y Vilareal do Santo Antonio.



BALLESTER



OPEL ASTRA...
Llegará al
mercado
español antes
que su
principal rival.



...VERSUS GOLF
Ambos van
dirigidos al
mismo tipo de
cliente.

NUEVAS GENERACIONES

Con un panorama internacional nuevamente agitado, el Salón de Francfort abrirá sus puertas el 12 de septiembre. Los coches, los nuevos modelos, tendrán que ceder parte de los principales papeles de esta película, que retrata la Europa automovilística de fin de siglo, a los mercados del Este, los otros protagonistas del futuro.

mero uno. El prestigio que desde el año 1974 se ha ganado este modelo tiene mucho peso. Pero la competencia no descansa. Así, el nuevo Opel Astra jugará la carta de una trascendental mejora respecto al Kadett, aunque sea a costa de una cierta pérdida de personalidad.

Ya en otra categoría, el Peugeot 106 dará a la marca francesa la ventaja de ser la única en Europa con dos modelos en un mismo segmento. Este mini-205, que empezará a venderse en España a finales de octubre, rivalizará también con otro modelo del grupo PSA, el Citroën AX.

Las marcas alemanas hacen un esfuerzo especial en este Salón. La nueva gama Audi 80 es un ejemplo. El pequeño de Audi cree en motorización para acceder a la categoría de los seis cilindros. El Audi 100 Avant es la otra novedad de la marca de los anillos, junto con un Audi

**MARBELLA
PETIT**
Obra de
Seat Design.



Sport de motor central en estado de prototipo. En BMW también hay nuevas variantes como el BMW Serie 5 Touring con carrocería break, o contundentes sorpresas como el BMW E1, un pequeño coche eléctrico de 3,45 metros de longitud, que anticipa la futura utilización de esta energía por buen número de fabricantes. El Mercedes 300 Cabrio, es otra demostración del poderío de la marca de la estrella, cuya gama ofrece hoy día infinidad de combinaciones. Ford mostrará las nuevas motorizaciones de los Escort y una serie de retoques en el Ford Sierra.

Las novedades con carrocería familiar o break van a ser legión en

Francfort. El Citroën XM Break es otra de ellas. También estará el Citroën ZX Diesel, que inicia el crecimiento de la gama ZX. De las marcas francesas hay que destacar también el Renault Scenic, un prototipo que tiene mucho de los Renault del futuro, con una creciente oferta del concepto monovolumen en todos los segmentos.

Las restantes nacionalidades no estarán peor representadas. De Japón llegarán coches importantes como la nueva generación del Honda Civic o el Mazda MX 6, un modelo éste que podría ser al mismo tiempo el Ford Capri de los próximos años.

De Italia, el Lancia Delta Integrale, acompañado de dos lujosos Thema e Y10 y de un Dedra automático. De Suecia llegará el Saab 9000 CS, del que próximamente les ofreceremos las primeras impresiones de conducción.

A nivel de prototipos, Daihatsu

dará a conocer un pequeño deportivo, radicalmente opuesto en su concepto al Zender Fact 4 Spider, otra curiosa novedad obra del prestigioso fabricante de kits aerodinámicos. El Seat Marbella Petit será la sorpresa que acompañe a los Toledo, Ibiza y Marbella tradicionales; es una producción de Seat Design. No acaba aquí, sin embargo, lo que será el Salón de Francfort. En próximos números iremos hablando de las restantes novedades, que prometen ser

**BMW
SERIE 5
TOURING**
BMW entra
en el
segmento
de los
break de
prestigio.



tan importantes como las que les presentamos en las siguientes páginas.

Este informe ha sido realizado por: J. M. Cernuda, S. Garib, A. Mallo, A. Mas, J. Moltó y V. Piccione.

**MERCEDES
300
CABRIO**
Por fin un
Mercedes
descapotable
para
cuatro
personas.





NUEVO PEUGEOT 106

EL HERMANITO

El 25 de octubre empieza a venderse en España el Peugeot 106. Pese a su parecido con el 205 es un coche completamente nuevo, más pequeño en longitud, pero con aspectos tan ventajosos como su mayor anchura interior.

ES la primera vez que una marca ofrece dos coches distintos en el mismo segmento. El 106, que en su día tendrá también versiones diesel y de cinco puertas, es más compacto que el 205. La principal diferencia entre ambos modelos estriba en catorce centímetros de longitud, que pueden parecer poca cosa, pero que en definitiva determinan dos filosofías de producto diferentes, dos enfoques distintos. El 106 es un modelo más manejable y de aire más juvenil, pese a que los conceptos estéticos responden al estilo implantado en su día por el 205.

Los responsables de Peugeot consideran que hay una necesidad entre la clientela habitual de este segmento (el Citroën AX es un ejemplo), parte de la cual prefiere las peculiaridades de un modelo más pequeño,

ya que no necesita la mayor capacidad de un 205. Con sus 3,56 metros, el nuevo 106 es más largo que un Citroën AX (3,49 metros) y que un Lancia Y 10 (3,39 metros). Tiene casi tanta distancia entre ejes como el 205 (sólo 4 centímetros menos) y claramente más que un AX o un Y10 (10 y 20 centímetros respectivamente). Es, sin embargo, más ancho que cualquiera de ellos, pero tiene menos maletero (215 decímetros cúbicos) que un 205 (290) o un AX (275).

Este baile de cifras es necesario para ver cómo se integra exactamente el recién llegado en un segmento en el que 205 y AX son excelentes referencias (el Y 10 es más un coche urbano). Comparadas sus cotas principales, debe decirse que su habitáculo es inesperadamente amplio. Visto por fuera se supone

que será claramente inferior al 205. Sin embargo, es lo contrario y su anchura interior a la altura de los codos no deja dudas: 1,34 metros delante frente a 1,31. 1,49 metros detrás frente a 1,30. Ello se traduce en una habitabilidad inmejorable.

Mecánicamente, el 106 recurre a conceptos ya experimentados en el 205. Es el suyo un esquema tradicional, con suspensiones independientes, dirección de cremallera, frenos de disco/tambor, con antibloqueo opcional y los motores de tipo TU de 1,1 y 1,3 litros. Pero hay una evolución. Por ejemplo, el cárter de la caja de cambios ha sido reforzado, mientras que su funcionamiento ha mejorado respecto a lo conocido, por lo que se refiere a ruidos y a la inserción de la marcha atrás. El embrague no requiere un esfuerzo superior a diez kilos para su acciona-

miento. En cuanto a las suspensiones, los soportes de los trenes han sido redimensionados y los triángulos delanteros se articulan sobre dos puntos, mientras que el puente trasero prácticamente no varía y sigue fiel al esquema de ruedas independientes tiradas.

A nivel de equipo y presentación, hay cuatro versiones: XN, XR, XT y XSi. Esta última es exclusiva del motor de inyección y 100 caballos de potencia.

Respecto a los precios, las diversas versiones del 106 se situarán, lógicamente, por debajo del 205 a igualdad de motorizaciones y equivalencia de equipamientos. El modelo más desarrollado, el 106 XSi, es de suponer que venga a costar en torno a 1.725.000 pesetas. El básico, el 106 XN, podría estar sobre 1.220.000 pesetas, un precio al nivel del 205 XL. Los equipamientos de estos dos vienen a ser equivalentes pero el 106 ofrece el atractivo de su novedad y cinco caballos más de potencia. En cualquier caso, no dejan de ser meras especulaciones.

Mencionado el equipamiento, sus niveles son los adecuados, pero sin exagerar. Todas las versiones disponen de reposacabezas regulables en altura, luneta térmica, tapón de gasolina con llave y asientos delanteros con deslizamiento memorizado para que vuelvan por sí solos a su posición inicial. Los XR disponen sobre



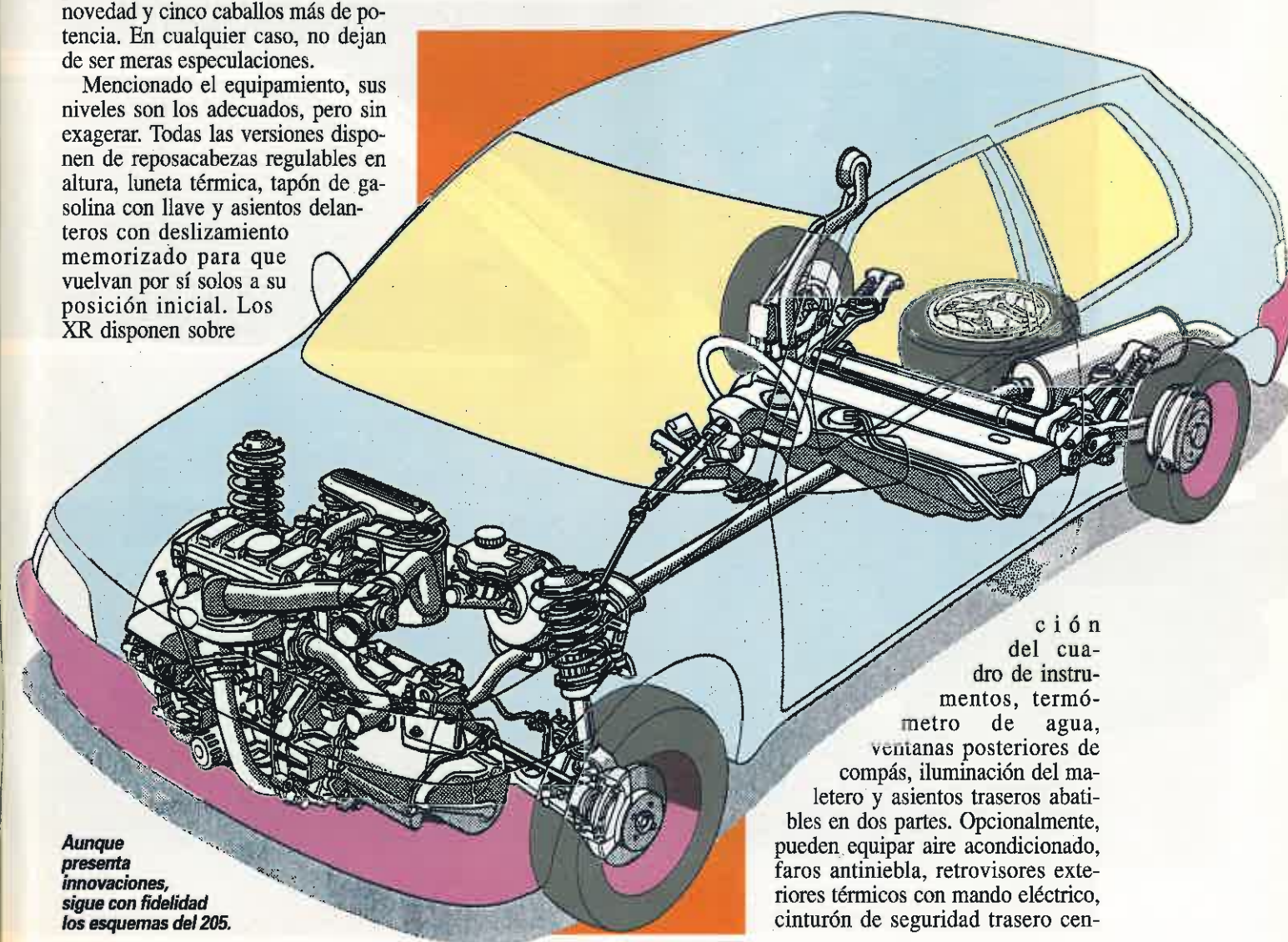
ANCHURA INTERIOR

El habitáculo del nuevo 106 se destaca por su amplitud. Resulta más sencillo que el del 205,

los XN de: reloj, limpiaparabrisas intermitente, molduras de protección lateral, retrovisores exteriores regulables desde el interior, preequipo de

radio, guantera con tapa y maletero enmoquetado.

Los XT tienen, además: cuenta-revoluciones, reostato de ilumina-



Aunque presenta innovaciones, sigue con fidelidad los esquemas del 205.

ción del cuadro de instrumentos, termómetro de agua, ventanas posteriores de compás, iluminación del maletero y asientos traseros abatibles en dos partes. Opcionalmente, pueden equipar aire acondicionado, faros antiniebla, retrovisores exteriores térmicos con mando eléctrico, cinturón de seguridad trasero cen-



106 XSi

CACHORRO DE LEON

La variante deportiva de la nueva gama se reconoce exteriormente por sus faros de largo alcance, llantas de aleación, deflectores aerodinámicos y aletines adicionales. Incorpora el motor TU de 1.360 centímetros cúbicos, pero el bloque, en vez de ser de aleación ligera de aluminio, como en los XR/XT, es de fundición, para soportar con superior margen los mayores esfuerzos a que puede verse sometido.



DEPORTIVO DE ALTO RENDIMIENTO

El XSi tiene una presentación más deportiva con volante de tres radios. El motor es el mismo del Citroën AX GTi y goza de un excelente rendimiento.



Es el mismo caso del Citroën AX GTi. Este motor es una bonita pieza con características brillantes para un coche de gran producción. Los conductos de la culata responden al diseño de la del 205 Rallye y la alimentación está encomendada a un sistema de inyección multipunto Bosch Motronic. Los caudales de agua y aceite para refrigeración y lubricación, se han incrementado. La regulación del ralenti se realiza mediante un pequeño motor eléctrico. En su interior, un volante forrado en cuero pone el toque distintivo, amén de indicadores de nivel y temperatura de aceite. Como datos adicionales a su ficha técnica, destacar una aceleración de 16,8 segundos en los 400 metros y de 31,4 en los 1.000 metros. Un atractivo juguete.

FICHA TECNICA

	PEUGEOT 106 XN	PEUGEOT 106 XR/XT	PEUGEOT 106 XSi
MOTOR			
Disposición	Delantera transversal	Delantera transversal	Delantera transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.124	1.360	1.360
Árbol de levas	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	Dos	Dos	Dos
Alimentación	Carburador 1 cuerpo	Carburador 2 cuerpos	Inyección
Compresión	9,4:1	9,3:1	9,6:1
Potencia máxima / r.p.m.	60 CV (44,1 kW) / 5800	75 CV (55,0 kW) / 5800	100 CV (72,0 kW) / 6800
Par máximo / r.p.m.	8,9 kgm (87 Nm) / 3200	11,6 kgm (114 Nm) / 3800	12,2 kgm (120 Nm) / 4200
TRANSMISION			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 4 vel./5vel.	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
DIRECCION			
Sistema	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Diámetro de giro (m)	11,25	11,25	11,25
FRENOS			
Sistema (Del/Tras)	Discos / Tambores	Discos / Tambores	Discos / Tambores
SUSPENSIONES			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg)	760 4 vel. / 780 5 vel.	820	860
Largo/ancho/alto (mm)	3.56/1.57/1.37	3.56/1.57 (1.59)/1.37	3.56/1.61/1.36
Capacidad del depósito (l)	45	45	45
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	14,1 4 vel. / 14,2 5 vel.	11,4	9,6
Velocidad Máxima (km/h)	160	175	190
Consumo Urbano (l/100 km)	6,3 4 vel. / 6,5 5 vel.	7,7	8,3
A 90 km/h (l/100 km)	4,4	4,7	5,4
A 120 km/h (l/100 km)	5,9	6,5	8,7

tral, llantas de aleación ligera, techo practicable, cerraduras y elevalunas eléctricos, etc.

En todas las versiones se ha puesto un especial interés en la insonorización, mientras que a nivel industrial destaca el esfuerzo por preservar el medio ambiente, con un reaprovechamiento máximo de los diversos materiales empleados en su construcción. Y un dato económico: para fabricar el 106 se ha adquirido una prensa de estampación de 5.200 toneladas de peso, cuya puesta en funcionamiento y adquisición han requerido una inversión de unos 8.800 millones de pesetas. ○



IDENTIFICACION
Los grupos ópticos le identifican.



NUEVOS LANCIA AIRE FRESCO

Las novedades de Lancia para este otoño abarcan a grandes rasgos el aspecto más deportivo con la última generación del Integrale, a los pequeños de la casa y al buque insignia.

La estrategia de la marca italiana Lancia para los próximos meses se basa en el aumento de equipamiento, en las alternativas automáticas y finalmente en ofrecer, aprovechando la necesidad de homologar en Grupo A la cuarta generación del Integrale, una berlina deportiva todavía más eficaz con la que emular a algunas de las grandes figuras del campeonato mundial de rallyes.

Lancia ha decidido relanzar de nue-



CUARTA GENERACION
Lancia exprime al máximo su berlina deportiva. Ahora con 10 caballos más.



LUJO Y MADERA
El Thema LX hereda del 8.32 un tablero muy especial.

vo, ahora que se vuelven a poner de moda los city car, su pequeño Y10. Por ello introducen dos nuevas versiones bautizadas EGO y MIA que destacan por su equipamiento. Al Y10 Ego se le ha dotado del motor de 1.108 centímetros cúbicos y 57 caballos que se ha combinado con unos interiores en piel y una pintura exterior metalizada. El Y10 Mia, dotado del motor Fire de 45 caballos, cuenta con carrocería en colores metalizados y asientos en tejido Alcantara.



AUTOMATICO
Los Dedra 2.0 contarán con cambio automático.

La cuarta generación del Integrale llega con algunas novedades interesantes que sin duda mejorarán su rendimiento. Las modificaciones técnicas se resumen en el ensanchamiento de las vías delantera y trasera en 5 y 6 centímetros, respectivamente, con un paso de rueda mayor para llantas de 7,5 pulgadas de garganta y 15 de diámetro. También se han revisado las suspensiones y se ha reforzado el sistema de frenos. La potencia ha aumentado en 10 caballos (de 200 a 210) gracias a unas modificaciones realizadas en los conductos de escape, sin embargo, las prestaciones no experimentarán grandes cambios por culpa del aumento de peso y los nuevos neumáticos.

En cualquier caso se habrá conseguido una mayor estabilidad, un paso por curva más rápido y, gracias a un

intercooler mayor, una mayor elasticidad mecánica.

El mínimo restyling exterior ha aumentado, sin embargo, el agresivo aspecto del coche. Capó, aletas, faros, calandra y llantas han recibido ligeras modificaciones que no permiten hablar de un coche nuevo pero si reno-



vado. Interiormente sólo ha cambiado el volante, el pomo de la palanca y el diseño gráfico de los relojes.

Otra novedad de Lancia en el Salón será un cambio automático de cuatro marchas para el Dedra 2.0. Un cambio con gestión electrónica que se ofrece en opción con dos tipos de transmisión, «normal» y «sport».

Por último la firma italiana ha pre-

parado un Thema Turbo 16V LX que podría reemplazar en un corto plazo de tiempo al 8.32. Con ese fin esta nueva versión ha heredado el cuadro del Thema más potente, ese atractivo, completo y elegante cuadro terminado en madera de nogal. Los colores previstos para este modelo son tan elegantes como el coche: verde, azul

EGO Y MIA
Los Y-10 reciben un equipamiento mayor y una terminación muy cuidada.

o negro y siempre metalizados. La tapicería en tejido Alcantara será de serie, si bien se ofrecerá en opción un cuero especial en negro. En cualquier caso el equipamiento será muy completo, con ABS, suspensión regulable, aire acondicionado, equipo de sonido con CD o asientos ajustables eléctricamente con memoria y todo ello de serie. ○

DE LA MANO DE MAZDA

VUELVE EL CAPRI

La novedad de Mazda es el MX6, un coupé estilo Opel Calibra con motores de cuatro cilindros en línea y seis en V, con 2.0 y 2.5 litros de cilindrada, respectivamente.

El nuevo Mazda tiene, además, otro atractivo suplementario y es que podría venderse en Europa como Ford Capri. El presidente de Ford Europa, Lindsay Halstead, declaró recientemente a Motor 16 que Ford no produciría este tipo de coches en Europa, pero que los importaría como está haciendo actualmente en plan piloto con el Probe norteamericano. El nuevo Mazda se fabricará conjuntamente en Japón y Estados Unidos, donde se llamará Ford Probe y desde donde cruzaría el Atlántico para venderse en Europa como Capri. Aquí resultaría prácticamente idéntico al

Mazda, salvo en los motores. Si bien el Mazda contará con un cuatro cilindros de 115 caballos de potencia y un V-6 de 163, se especula que el Ford Capri podría recurrir al motor Zeta que se montará próximamente en el Escort. Sería, pues, un cuatro cilindros de dieciséis válvulas en versiones de 1.8 y 2.0 litros. Habría también un nuevo seis cilindros en V de 2.5 litros, de origen Ford.

El caso es que, bien como Ford bien como Mazda, o como ambos, el nuevo modelo se integrará el año que viene en el segmento del Opel Calibra y del Audi Coupé, un segmento que cada vez vuelve a gozar de mayor aceptación en los mercados europeos.

El coche de la fotografía, sorprendido en Estados Unidos, es un modelo



FABRICACION CONJUNTA
El nuevo Mazda se fabricará en Japón y en Estados Unidos. En este país se llamará Ford Probe y de allí viajará a Europa.

de presencia completamente definida en todos sus detalles. Su longitud es de 4.65 metros, algo más largo que un Calibra (4.49 metros), modelo con el que tiene una gran similitud de líneas. Al igual que el alemán, tendrá capacidad para cuatro personas y un amplio maletero.

Foto «Auto Bild».



GUNTER Zillner, diseñador del Zender Fact 4, acaba de rizar el rizo al desarrollar la versión Spider de uno de los deportivos más impresionantes del momento.

Con un ejercicio de estilo evidente, los ingenieros de la firma alemana no se han limitado a quitar el techo del Fact 4. La elegancia en las formas o la acertada disposición de algunos elementos, como por ejemplo el arco de seguridad que ejerce a la vez de elemento aerodinámico y sujeción del techo metálico, son ejemplo de que no se han hecho las cosas a la ligera. Tampoco lo tenían muy difícil, sin duda trabajar sobre la base del Fact 4 con sus depuradas líneas les supuso tener solucionado la mayor parte del trabajo. La nueva configuración de la parte trasera incluye unos nuevos grupos ópticos así como un renovado diseño de las

menos real, pero aumentando en gran medida la calidad del conjunto.

Las características técnicas permanecen invariables por lo que esta versión Spider también se aprovecha de la mecánica de origen Audi con 8 cilindros en V, doble turbocompresor y una potencia máxima de 448 caballos. Sin embargo, el aumento de peso en 120 kilogramos y la no tan conseguida aerodinámica en relación a la versión cerrada no le han permitido alcanzar las increíbles prestaciones de su hermano el Fact 4. La versión Spider alcanza los 100 kilómetros por hora desde parado en 5,8 segundos y la velocidad máxima no pasa de los 250 kilómetros por hora, lo que no está nada mal.

A pesar de la excepcional rigidez de la carrocería original, Zender no ha dudado en reforzar aquellos puntos conflictivos en un vehículo de estas características. El montante del



ZENDER FACT 4 SPIDER

MAS FASCINANTE

Hace dos años nacía el Fact 4 de Zender, una pieza única con unas características muy especiales. Ahora el especialista alemán sorprende de nuevo.

tomas de aire para la refrigeración del motor. Todo ello con una suavidad de líneas verdaderamente atractiva, a tono con el resto del coche.

El interior se ha recubierto por completo de piel y los asientos, como en otras ocasiones, han sido aportados por la firma Recaro. Lo cierto es que el habitáculo se ha renovado en su totalidad tanto en lo referente al diseño como en la utilización de materiales, respirándose ahora un ambiente más futurista,

parabrisas y el arco de seguridad han recibido los mayores refuerzos, de ahí esos kilos de más. En cualquier caso esos 1.230 kilogramos siguen batiendo todos los records en cuanto a ligereza en un deportivo, algo conseguido gracias a la fibra de carbono.

Hans-Albert Zender ya tiene otro «juguete» para su colección, otra demostración de su potencial que como es habitual lucirá con orgullo en el Salón de Francfort de este año. ○

FICHA TECNICA

Motor: Central longitudinal de 8 cilindros en V a 90°. Cilindrada: 3.562 c.c. Potencia: 448 CV. Alimentación: Inyección electrónica y doble turbo. Par máximo: 53,9 mkg. a 4.000 rpm. Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de 5 velocidades. Frenos de disco ventilados en las cuatro ruedas. Peso en orden de marcha: 1.230 Kg. Aceleración de 0 a 100 km/h.: 5,8 seg. Velocidad máxima: 250 km/h.



ESPECIAL
La habitual belleza de un Cabrio aumenta en el caso del Fact 4 Spider. Sus rasgos son impresionantes y atractivos.





CITROËN XM BREAK Y ZX DIESEL

LOS ESPERADOS

Citroën presentará en septiembre, en el salón de Francfort, dos primicias mundiales. La más importante es la versión familiar del modelo alto de gama, el XM Break. La otra es la motorización diésel de su reciente caballo de batalla, el ZX.

EL Citroën XM Break es un vehículo que combina la funcionalidad del espacio interior con una estética elegante, la seguridad con la facilidad

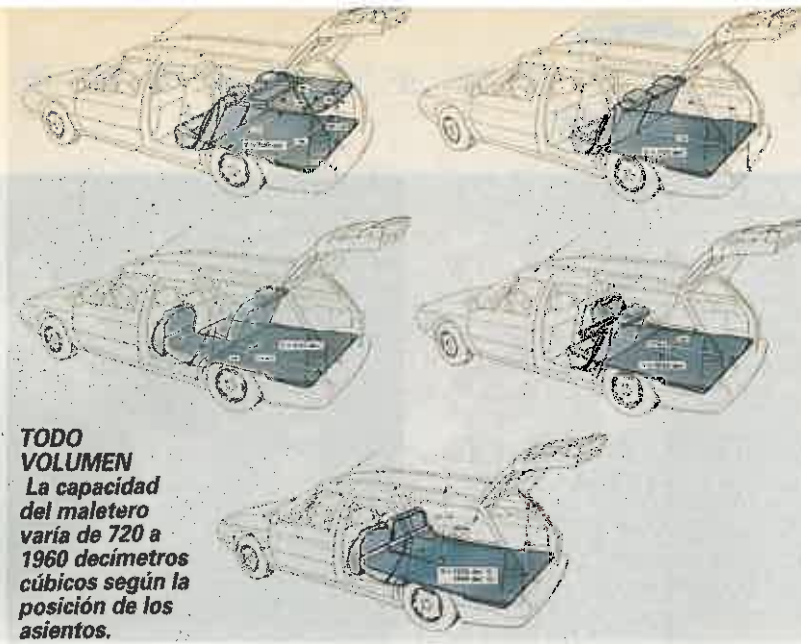
de conducción. Su envoltorio de familiar le confiere una personalidad bien definida, sin que afecte a la aerodinámica, que con un coeficiente Cx entre 0,33 y 0,34, se puede con-

siderar bien conseguida. En cuanto a medidas, el Break mantiene la misma distancia entre ejes que el XM normal, pero la longitud total se ha incrementado en 25 centímetros para dar lugar a un generoso espacio interior, en el que la altura de la parte de atrás también se ha elevado.

Este familiar de prestigio se venderá con dos niveles de equipamiento y cuatro motorizaciones, dos de gasolina y dos diésel. Las de gasolina tendrán 130 y 170 caballos de potencia según correspondan al motor de 1.998 centímetros cúbicos y cuatro cilindros o al de 2.975 y seis cilindros en V. Las versiones diésel desarrollarán una potencia de 83 caballos para el motor atmosférico con tres válvulas por cilindro y de 110 para el turboalimentado.

La parte trasera permite abatir los asientos por partes, lo que da lugar a una serie de combinaciones para un aprovechamiento mayor y personalizado del espacio interior.

El recién estrenado ZX equipará a partir del salón de Francfort el mo-



TODO VOLUMEN
La capacidad del maletero varía de 720 a 1960 decímetros cúbicos según la posición de los asientos.

demo motor diésel XUD de la última generación, reconocido y apreciado por su economía, fiabilidad y robustez. En España se venderá la versión de 1.905 centímetros cúbicos con 71 caballos. Entre las principales cualidades del ZX diésel, aparte de su buen rendimiento, destaca el bajo consumo. Además, este nuevo motor diésel ha sido especialmente preparado para emitir un nivel mínimo de gases contaminantes, de tal manera que su grado de contaminación es similar al de un motor de gasolina equipado con un catalizador de tres vías.

FICHA TECNICA

	XM 2.0 i	XM V6	XM D 12V	XM TURBO D 12V	ZX 1.9 D
MOTOR					
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	6 en V	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (cc)	1.998	2.975	1.905	1.905	1.905
Árbol de levas	Uno en cabeza	Doce en por culata	Uno en cabeza	Uno en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	3	3	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	8,8 a 1	8,5 a 1	22,5	21,5	23 a 1
Potencia máxima (CV/kW)	130 CV (95 kW)/5.600	170 CV (125 kW)/5.600	83 CV (61 kW)/4.600	110 CV (81 kW)/4.300	71 CV (52 kW)/4.600
Par máximo (kgm/Nm)	18,2 mkg (178 Nm)/4.600	24,5 mkg (240 Nm)/4.600	15,0 mkg (147 Nm)/2.000	25,5 mkg (248 Nm)/2.000	12,5 mkg (122 Nm)/2.000
TRANSMISIÓN					
Tipo	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades	Manual de 5 velocidades
DIRECCIÓN					
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera (asistida op.)
Diámetro de giro (m)	11,6	11,6	11,5	11,6	10,7
FRENOS					
Sistema (Del/Tras)	Discos/ventilados	Discos/ventilados	Discos/ventilados	Discos/ventilados	Discos/tambores
SUSPENSIÓN					
Delantero	Hidráulica	Hidráulica	Hidráulica	Hidráulica	Pseudo McPherson
Trasero	Hidráulica	Hidráulica	Hidráulica	Hidráulica	Brazos tirados
PESO Y DIMENSIONES					
En orden de marcha (kg)	1.380	1.505	1.380	1.455	1.035
Longitud (mm)	4.963/1.794/1.467	4.963/1.794/1.467	4.963/1.794/1.467	4.963/1.794/1.467	4.071/1.702/1.397
Capacidad del depósito (l)	80	80	80	80	56
PRESTACIONES Y CONSUMOS					
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	12,9	10,9	19,0	13,8	15,1
Velocidad Máxima (km/h)	196	217	168	184	167
Consumo Urbano (l/100 km)	11,5	15,0	8,1	8,5	6,7
A 90 km/h (l/100 km)	6,7	8,0	5,2	5,0	4,4
A 120 km/h (l/100 km)	8,6	9,2	6,9	6,6	5,9

SAAB 9000 CS

ELIXIR DE JUVENTUD

Pocos camiónes le gusta introducir a Saab en sus modelos. La firma sueca es cuidadosísima con sus clientes, a los que no quiere molestar con el envejecimiento prematuro de sus coches. Así, desde que apareció en 1984, el Saab 9000 apenas ha sido modificado en mínimos detalles. Pero todo tiene un límite y al fin le llega el primer *face-lifting*, que de momento se traduce en una nueva versión, para más adelante ir ofreciendo toda la gama con los nuevos cambios. El frontal del 9000

CS es bastante más aerodinámico, con los faros de menor altura y un generoso faldón paragolpes. En la parte trasera, los grupos ópticos se han rediseñado, ocupando toda la longitud de la carrocería y con solo dos bandas de color. El cristal posterior es más atrevido, haciendo la línea más estilizada por el empleo de embellecedores de color negro que amplían la apariencia de las superficies acristaladas.

Mecánicamente no hay novedades destacables; al menos hasta

que aparezca la nueva generación de motores V6 de origen General Motors. Para el 9000 CS se recurre al motor de 2,3 litros y 16 válvulas, con árboles contra-rotantes, de 146 caballos, que permiten una velocidad máxima de 205 kilómetros por hora y una aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora en 10,5 segundos.





BMW E1

CERO EMISIONES

Dentro de las investigaciones dirigidas a mejorar el medio ambiente, BMW se ha volcado en un programa para el desarrollo de un coche eléctrico, que verá la luz en el próximo Salón de Francfort.

LAS severas normas anticontaminación que van implantándose en algunos países, especialmente en los Estados Unidos de América, van a permitir que en un plazo muy breve, los coches impulsados por motores eléctricos sean comercialmente interesantes. Es normal pues, que una marca como BMW se prepare para competir en dicho mercado.

El E1 es un prototipo en el cual no sólo se han limitado a buscar la forma de obtener un buen rendimiento de un motor eléctrico, sino que además se ha diseñado toda una carrocería y una mecánica que se adapta a las necesidades de un coche de estas características. Es un cuatro plazas de dos puertas, realizado so-

bre una ligera estructura de aluminio, pero capaz de cumplir las más severas normas de seguridad. En sus 3,4 metros del largo se ha aprovechado el espacio al máximo para conseguir alojar la compacta mecánica y las baterías, dejando espacio suficiente para sus cuatro ocupantes. La propulsión se realiza a través de las ruedas posteriores y tanto el motor como las baterías se encuentran bajo el asiento trasero.

El secreto de este nuevo prototipo reside en las modernas baterías de sodio y azufre, con una capacidad de 20 kilowatios/hora, capaces de permitir una autonomía de 250 kilómetros. Estas baterías tienen una duración de unos 1.000 ciclos de carga y

descarga, por lo que se pueden llegar a realizar 250.000 kilómetros con un sólo juego.

La ligereza y el buen rendimiento del E1 permiten una utilización urbana sin complejos, con unas aceleraciones brillantes y una velocidad máxima más que suficiente: 120 km/h. ○

CIUDADANO
Delante quedan la aireación y otros elementos.



SEGURO
Su estructura es ligera y muy resistente.



MOTOR TRASERO
El motor y las baterías están bajo el asiento trasero.



FICHA TECNICA

Motor: Eléctrico de 45 cv (33 Kw). Par motor 15,3 mKg (150Nm). Fuente de energía: Baterías de 120 voltios. Peso total de las baterías: 200 Kilos. Carrocería: Estructura de aluminio, con elementos sintéticos. Coeficiente de penetración aerodinámica: 0,32. Longitud: 3,4 metros. Distancia entre ejes: 2,3 metros. Ancho: 1,6 metros. Alto: 1,5 metros. Peso en orden de marcha: 800 kilos. Aceleración de 0 a 50 km/h: 6,0 seg. Aceleración de 0 a 80 km/h: 8,0 seg. Velocidad Máxima: 120 km/h.





NUEVO AUDI 80

EN FASE DE
CRECIMIENTO

Las gamas del Audi 80 y Audi 90 se sustituyen por una sola: la del nuevo Audi 80. Sus renovadas líneas y motores llegarán a España en 1992.

PARA fundir las dos gamas en una, se han incrementado ligeramente las medidas exteriores del coche. La longitud ha crecido ocho centímetros, siete la distancia entre ejes y uno la altura. En cambio, la anchura se mantiene idéntica. Lógicamente, con estas nuevas medidas, la habitabilidad del Audi 80/90 mejorará notablemente.

En el apartado mecánico, se ha rediseñado completamente la suspensión trasera de la versión de dos ruedas motrices y se ha retocado la de tracción total. En la primera, el eje rígido se ha sustituido por una suspensión semiindependiente de brazos tirados y eje torsional, con los amortiguadores y muelles situados en posición muy vertical para restar el mínimo espacio posible de maletero. La rueda de repuesto, de la misma medida que las otras cuatro, va situada en el piso y el espacio de apertura de la tapa del maletero, superior que el del anterior modelo, enrasa con la superficie de carga.

Según las cifras oficiales, el volumen disponible para equipajes sólo aumenta cinco litros, aunque el espacio disponible en este nuevo modelo debe resultar mucho más aprovechable. Las versiones que se benefician de verdad, en lo que a



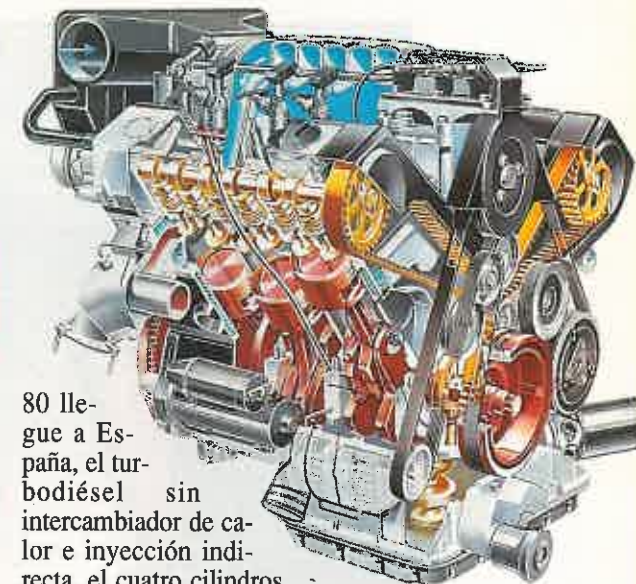
aprovechamiento del espacio se refiere, de las modificaciones introducidas en la parte posterior son los de cuatro ruedas motrices. En ellas el volumen ha pasado, también según cifras oficiales, de 320 litros a 425 litros, ya que ahora los maleteros de las versiones de tracción trasera y cuatro ruedas motrices son idénticos. Por fin, otra mejora se deriva de la posibilidad de abatir por partes asimétricas el respaldo del asiento posterior, con lo que se gana en versatilidad.

Excepto el asiento trasero, el interior de los Audi apenas varía. El cuadro de instrumentos y todo el salpicadero mantienen la misma estructura y tampoco el volante ni los asientos delanteros han sufrido modificaciones. En realidad, la única diferencia ostensible, a simple vista, del nuevo Audi 80 con respecto a los antiguos 80/90, es la nueva parrilla delantera, que, al igual que las del resto de modelos de la marca, resulta idéntica a la que lleva el Audi V8 desde el inicio de su comercialización. Con esta variación, todos los Audi poseen ya

una estética similar que los identifica como pertenecientes a la misma familia.

Si bien desde el exterior las diferencias son mínimas, salvo en la parrilla frontal, abriendo el capó del motor se encuentran más sorpresas.

La mayor, sin duda, es el nuevo motor de seis cilindros en V, que también se aloja bajo las líneas del Audi 100. Este propulsor equipa a la versión más potente y, junto a la carrocería ligeramente más larga, demuestra el propósito de los responsables de la marca por elevar la categoría del Audi 80. Pero también resulta novedoso, en este modelo, el frugal motor turbodiésel de 1,9 litros e inyección directa. El resto de motores disponibles serán, a principios del 92 cuando el nuevo Audi



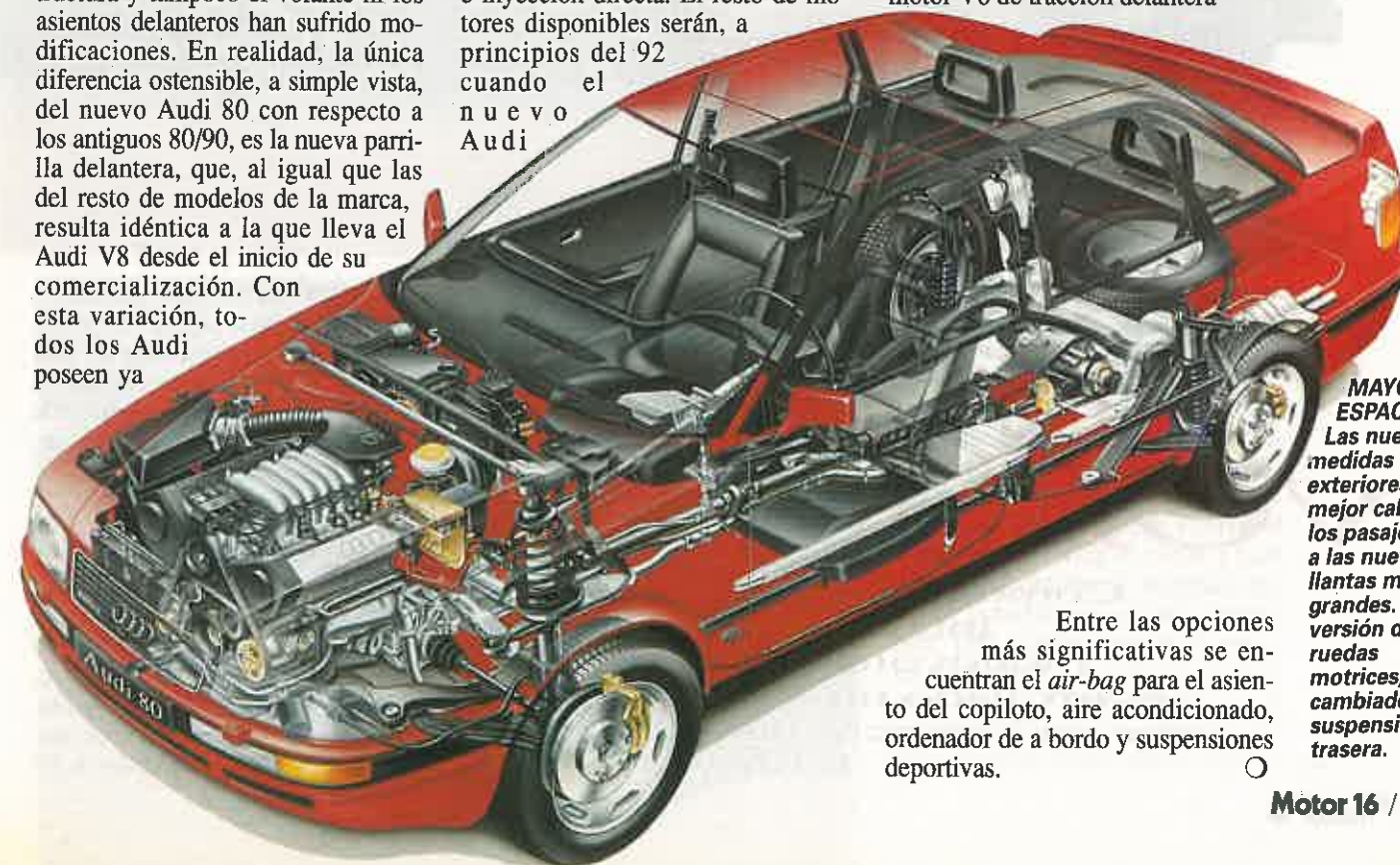
80 llegue a España, el turbodiésel sin intercambiador de calor e inyección indirecta, el cuatro cilindros de gasolina, con inyección monopunto e inyección multipunto y el motor de 2.309 centímetros cúbicos de cinco cilindros. Las versiones de cuatro ruedas motrices sólo podrán adquirirse con estos dos últimos motores y con el de seis cilindros en V.

En cuanto al equipamiento, los nuevos modelos llevarán de serie algunos elementos que antes debían adquirirse como opción o simplemente no estaban disponibles. Entre ellos destacan el sistema de seguridad Procon-Ten, la dirección asistida, el ABS en las versiones de cuatro ruedas motrices y también con el motor V6 de tracción delantera

NOVEDADES DEL INTERIOR
El motor de seis cilindros en V y el nuevo diseño del maletero y el asiento posterior, aunque poco visibles, son variaciones importantes.

FICHA TECNICA

	AUDI 80 1.9 TD/TDI	AUDI 80 2.0E	AUDI 80 2.3 E	AUDI 80 2.8 E
MOTOR				
Distribución	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	5, en línea	6 en V
Cilindrada (c.c.)	1.896	1.984	2.309	2.771
Árbol de levas	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Dois, uno por culata
Dois	Dois	Dois	Dois	Dois
Nº válvulas por cilindro	Turbo/Inter. Iny. Directa	Inyecc. mono/multipunto	Inyección multipunto	Inyección multipunto
Ajustación	22,5/1/21,3:1	8,9/1/18,4:1	10,0:1	10,0:1
Compresión	75 a 4400 / 90 a 4000	90 a 5400 / 115 a 5400	131 a 5500	174 a 5500
Potencia máxima (CV) a r.p.m.	14,3 a 2200 / 18,8 a 2300	15,1 a 3000 / 16,8 a 3200	19,0 a 4000	25,0 a 3000
Par máximo (kgm) a r.p.m.				
TRANSMISION				
Tracción	Delantero	Delant./Delant. y trac. tot.	Delantero y tracción total	Delantero y tracción total
Caja de cambios	Cinco velocidades	Cinco velocidades	Cinco velocidades	Cinco velocidades
DIRECCION				
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Delantero de giro (m)	11,2	11,2	11,2	11,2
FRENOS				
Sistema(Del y Trac.)	Discos y Timboles	Dis y Tam/Dis. ven y Dis	Discos ven y Discos	Discos ven y Discos
SUSPENSIONES				
Delantero	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasero	Semiindependiente	Servind. (Indep. quattro)	Servind. (Indep. quattro)	Servind. (Indep. quattro)
PESO Y DIMENSIONES				
En orden de marcha (kg.)	1270	1.190/1.250 (1.330 quattro)	1.270 (1.370 quattro)	1.330 (1.430 quattro)
Largo/anch./alto (mm)	4482/1695/1408	4482/1695/1408	4482/1695/1408	4482/1695/1408
Capacidad del depósito (l.)	66	66 (64 quattro)	66 (64 quattro)	66 (64 quattro)
PRESTACIONES Y CONSUMOS				
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	17,5 / 14,1	13,6 / 11,8 (11,9 quattro)	9,8 (9,9 quattro)	8,0 (8,0 quattro)
Velocidad Máxima (km/h)	162 / 174	177 / 190 (190 quattro)	200 (200 quattro)	220 (220 quattro)
Consumo Urbano (l/100 km)	7,6 / 6,2	10,5 / 11,3 (11,8 quattro)	11,8 (12,6 quattro)	12,5 (13,3 quattro)
A 90 km/h (l/100 km)	4,7 / 3,8	6,2 / 6,0 (6,5 quattro)	6,4 (6,9 quattro)	6,7 (7,8 quattro)
A 120 km/h (l/100 km)	6,5 / 5,2	7,5 / 7,4 (8,0 quattro)	8,5 (9,1 quattro)	8,3 (9,8 quattro)



MAYOR ESPACIO
Las nuevas medidas exteriores dan mejor cabida a los pasajeros y a las nuevas llantas más grandes. En la versión de dos ruedas motrices, ha cambiado la suspensión trasera.

Entre las opciones más significativas se encuentran el air-bag para el asiento del copiloto, aire acondicionado, ordenador de a bordo y suspensiones deportivas.



RENAULT SCENIC

NUEVO VOLUMEN

Como respuesta al creciente interés por el concepto monovolumen, Renault ha desarrollado un «Concept Car» que va a marcar las pautas para futuros modelos.

ESTE nuevo prototipo, cuyo nombre responde a las iniciales de una nueva concepción de seguridad en un vehículo innovador, aporta toda una serie de nuevas soluciones, entre las que destaca el perfecto aprovechamiento del espacio interior, con lo que se ha conseguido un habitáculo confortable y amplio. Estos logros se han alcanzado partiendo de una hoja en blanco y diseñando un bastidor totalmente nuevo, en el cual destaca la estructura asimétrica superior que da rigidez al conjunto. Esta curiosa concepción de sus interioridades facilita la adopción de so-

luciones innovadoras. Así pues, es curiosa la solución de las puertas deslizantes, dos en el lado derecho y una en el lado izquierdo o el avanzado sistema de climatización sin salidas de aire en el salpicadero.

Con una longitud total de 4,15 metros, una anchura de 1,92 y una altura de 1,85, se puede alojar confortablemente a cinco adultos y disponer de una capacidad para equipaje de unos 700 decímetros cúbicos. Sobre la plataforma del coche se ha realizado un doble suelo, de forma que en el interior se disfruta de una superficie totalmente plana de 2,8 metros de largo que permite un fácil acceso a cualquiera de las cinco plazas independientes. Bajo este falso suelo se ocultan algunos elementos mecánicos, como el climatizador.

El Scenic es un prototipo real que funciona. El

motor es un cuatro cilindros de dos

litros, derivado

del motor 1.7

que se em-

plea ac-

tual-

mente

en va-

rios

modelos

de la ga-

ma. La

culata es de

cuatro válvu-

las por cilin-

dro y dispone

de un sistema de

admisión variable para me-

jorar la respuesta a bajo ré-

gimen. La transmisión se realiza

mediante una caja de cambios auto-

mática de cuatro velocidades con

gestión electrónica, mientras que la

tracción es permanente a las cuatro

ruedas. La suspensión es indepen-

diente en cada rueda, con un sistema

neumático de corrección de altura.

La caja de cambios se maneja desde

un pequeño mando a distancia mul-

tifunción. Este mando, más o menos

del mismo tamaño que un paquete

de tabaco, sirve para abrir y cerrar el

coche, para arrancar el motor y para

manejar el cambio de marchas, por

lo que la tradicional palanca desapa-

rece. Este sistema, además de resul-

tar muy cómodo, aporta una garantía

extra contra el robo, ya que sin el

mando codificado, es imposible ma-

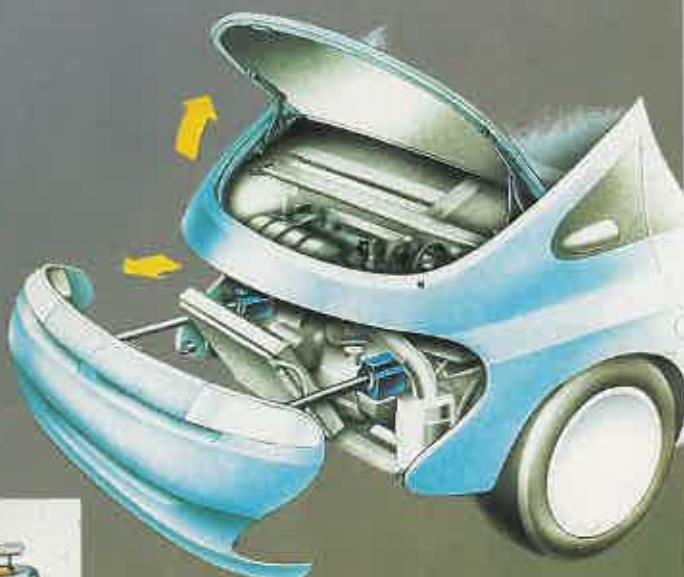
nejar el coche. Cada unidad dispone





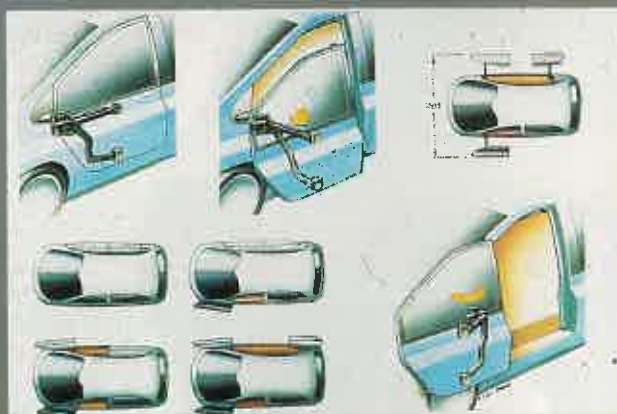
RENAULT SCENIC

SOLUCIONES PARA TODO



MECANICA ACCESIBLE

Para las tareas de mantenimiento basta con levantar la pequeña tapa del motor. Para reparaciones o labores más complicadas, el parachoques se separa del resto del coche y permite un excelente acceso al motor. Los paragolpes son deformables y admiten impactos de hasta ocho kilómetros por hora sin necesitar reparación.



POLIVALENTE

Las puertas deslizantes permiten infinidad de posibilidades. La ausencia de un pilar central en el lado derecho da un amplio espacio para acceder al interior. Las puertas se mueven mediante un mecanismo asistido hidráulico.

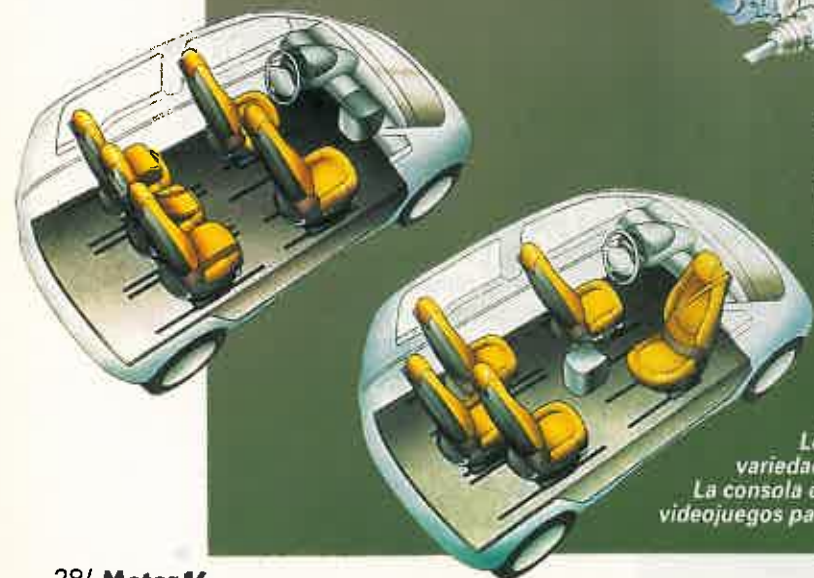


SIN PALANCA

La tradicional palanca de cambio, ha sido sustituida por el teclado del mando a distancia, que al ponerse en su soporte, controla el cambio automático. De esta forma, para pasar de la posición de aparcamiento a la de marcha, basta con apretar un botón.

ASIENTOS INDEPENDIENTES

Los cinco asientos son independientes y permiten una gran variedad de posibilidades. Los delanteros pueden girar 180 grados. La consola central aloja entre otros elementos, una pantalla con videojuegos para los ocupantes de las plazas traseras.



COMO UN AVION
El puesto de conducción es de corte futurista. Los retrovisores son pequeñas cámaras y el sistema de navegación utiliza una pantalla de alta resolución.

de 59.000 combinaciones, por lo que resulta muy seguro. En este mando también se incluye un micro-chip en el cual se almacenan los datos de los distintos incidentes a lo largo de la vida útil del coche, con lo cual se facilitan las labores de reparación y mantenimiento. Elementos de seguridad tales como un sistema antibloqueo de frenos ABS de cinco canales, *airbag* en las plazas delanteras y cinturones en todos los asientos, completan las buenas características de la carrocería frente a posibles colisiones tanto frontales como transversales.

Otros elementos adoptados en el Scenic fueron vistos en el Renault Cover, prototipo avanzado de seguridad, tal y como el detector de sueño, el testigo de presión de inflado y los neumáticos Michelin ATS, ya vistos en el Megane, que permiten rodar incluso desinflados, por lo que no ha sido necesario incluir una rueda de repuesto en el Scenic.

La instrumentación se completa con un sistema de navegación Carminat, en el cual se puede obtener información, de forma instantánea, de la situación del tráfico o de las gasolineras más próximas.

La gran inversión realizada por Renault y las empresas colaboradoras en este proyecto se justifica por la intención de la marca de contar con un modelo *monovolumen* en cada uno de los segmentos en el año 1995. En estos planes también entra su asociado Volvo, que ha mostrado interés en este nuevo concepto de coche, sobre todo de cara al mercado USA, y aporta al proyecto su gran experiencia en materia de seguridad. De hecho, Volvo va a comercializar, a través de su red, el Renault Espace en los países escandinavos. ○

FICHA TECNICA

Motor: Delantero transversal de 4 cilindros en línea. 1.964 c.c. Potencia: 150 CV. Alimentación: Inyección electrónica.

Transmisión: Permanente a las cuatro ruedas. Caja de cambios automática de cuatro velocidades. Frenos: Discos en las cuatro ruedas con frenos ABS. Ruedas: 205/55 MXM 16. Llantas de 6x16. Peso en orden de marcha: 1.415 kg. Velocidad máxima: 182 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 11 seg. Consumo medio: 10,4 l/100 km.

NO SE LA JUEGUE EN UNA PASADA



barro cdp europe

No deje que las prisas conviertan su viaje en un juego peligroso. O se encontrará apostando la vida en cada adelantamiento.

Si no las tiene todas consigo, no pase.

La vida no es un juego y su cita con las vacaciones siempre puede esperar una hora más.

Cuando llegue el momento de partir siga nuestro consejo.

En los largos desplazamientos:

- Revise los puntos vitales de su vehículo.
- Abróchese siempre el cinturón.
- Respete los límites de velocidad.
- Mantenga la distancia de seguridad.
- No adelante sin visibilidad.
- Al mínimo síntoma de cansancio, no conduzca.
- Póngase el casco si viaja en moto o ciclomotor.
- Siga estos consejos también en los trayectos cortos.

LA VIDA ES EL VIAJE MAS HERMOSO

Dirección Gral. de Tráfico





SALON RICO, SALON POBRE

¡Pasen señores! ¡Pasen y vean...! El Salón comienza. Francfort, Barcelona, Ginebra o Tokio, cualquier Salón del Automóvil es la feria de las vanidades. Un gigantesto concurso de misses donde quien mejor enseña más vende. El consumismo elevado a la máxima potencia para enseñar qué pueden comprar a quienes apenas pueden hacerlo. Pero hay también otros salones, con menos neón y ni una pizca menos de encanto. Si acaso oscuro, es por los trajes de los visitantes.

José M^a Cernuda
Fotos: José Antonio Díaz.



S

UBETE al coche nena, que el señor quiere hacerte una foto. La modelo y la niña se dejan tratar como objetos de vitrina. Una por dinero; otra por echar un sueño. Y el fotógrafo seguirá pidiéndole a una nena que se suba al coche porque las fotos sin nena son frías y no venden. Y le importa un bledo que detrás de la nena haya ilusión o ambición, como a la nena le importa poco que detrás de la Leica haya un toque de espíritu creativo y muchas horas de trabajo. Las nenas y las Leica son meros instrumentos. Expresen lo que expresen y se llamen como se llamen.



E

N los salones, las mujeres tienen espaldas de Majórica. Espaldas sin corsé. En las ferias, los Mercedes tienen boina y ocultan sus vanidades en fajos de billetes envueltos en papel de periódico. Se vende al contado y sin flar, que es más rentable que el plástico de la American Express. Y menos falso que los rubios de camomila. La desconfianza de la boina, la rotundidad del «este ya es mío y ahora si quieren, que cierren».



D

EL marron glacée al membrillo; del Moët y Chandon al anís de la Asturlana. «Mira Maruja lo que nos compramos si nos cae una primitiva». Charlas de pausas. Pausas sobre el cansancio, porque ver bellezas agota la imaginación. Tomar fuerzas para seguir sufriendo con tanto sueño inalcanzable. Tomar fuerzas para seguir aguantando las preguntas de los que no tienen nada que preguntar. Aguantando estoicamente una pamea que sólo protege de la luz artificial y un lamé de Cornejo que hay que devolver al día siguiente, como en el cuento de «La Cenicienta».



C

OCHES, coches y más coches. El mundo está lleno de coches y las gentes quieren más coches. Más caros. Más brillantes. Más veloces. Cada día más efímeros. Hay que vivir deprisa, conducir deprisa, comprar deprisa. El tiempo de la bolna se ha acabado. Se ha acabado en los brillantes escaparates de las ciudades. En los inmensos Salones de la capital. Era un tiempo sereno. La bolna se viste despacio. La bolna nunca tiene prisa. Una bolna se pierde en un Salón. Es demasiado ordinaria. Es una escupidera en un restaurante. Una fregona en un quirófano.



P

IES rotos. Piernas para enseñar, mientras en Reebok se devanan los sesos para ofrecer a cada ciudadano el número que necesita. Piernas de exposición para estar sentadas frente a piernas trabajadoras y andarinas. Piernas ajenas al mundo y a las sonrisas, y piernas pendientes de las sonrisas y del mundo: piernas de colores. Piernas de «niñas al Salón» y elija la que más le gusta. Piernas de eso-no-se-toca. Piernas frías para cabezas calientes.

OTRO RETROCESO DEL MERCADO EN JULIO

ATISBOS DE RECUPERACION

El mercado español de automoción volvió a registrar en julio un serio retroceso que representa, para lo que va de año, una caída de más del 15 por ciento. Esta negativa evolución podría verse cercenada si como anuncia Carlos Solchaga baja el precio del dinero en los próximos meses.

DESPUES de sesenta horas de angustia, en las que los mercados internacionales, y entre ellos el de automoción, volvieron a sufrir una fuerte sacudida por los acontecimientos de la Unión Soviética, similar a la de hace ahora poco más de un año por la invasión iraquí de Kuwait, las aguas han vuelto a su cauce. El ritmo financiero ha recobrado su pulso habitual y se vuelve a la cruda realidad.

Este es el caso del mercado español de automoción, donde los últimos datos conocidos, independientemente de acontecimientos foráneos, siguen siendo muy negativos. En el pasado mes de julio las ventas ascendieron a 95.780 unidades, cifra que representa un descenso del 7,01 por ciento respecto al mismo mes del pasado año.

En enero-julio del presente ejercicio las ventas han sido de 527.856 unidades, con un retroceso del 15,54 por ciento frente al mismo periodo de 1990. Es decir, que el castigado sector continúa sin levantar cabeza.

Por marcas, el comportamiento ha sido dispar en el mes comentado. Renault veía

LA inflación y el precio del dinero, claves para la recuperación del sector de aquí a finales de año.

caer sus ventas un 10 por ciento al colocar en el mercado 14.213 unidades, aunque su retroceso en lo que va de año es inferior al de la media del sector, con un 3,5 por ciento. Mejor le han ido las cosas al grupo PSA con un crecimiento de Citroën del 20 por ciento, mientras que Peugeot prácticamente vendió el mismo número de unidades que el año anterior. Sin embargo, las cifras acumuladas contabilizan un retroceso de este grupo del 22,81 por ciento.

En el grupo VW las cosas tampoco han ido bien con una caída en julio del 3,3 por ciento en Audi, del 6 por ciento en Seat y

del 21 por ciento en Volkswagen. Para el «holding» alemán el retroceso en enero-julio es del 25 por ciento. Similares resultados obtienen Opel y Ford con caídas respectivas en julio del 42,99 y del 14,89 por ciento, que son del 28,56 y del 17,99 por ciento para los siete primeros meses del año.

El grupo Fiat ha recuperado terreno en el mes pasado (4,51 por ciento de crecimiento) gracias a la mejora de Fiat y Alfa Romeo, mientras retrocede Lancia. Para el total del año transcurrido, la caída de las ventas totales del grupo transalpino es del 13,6 por ciento.

Entre las marcas menos «populares» destacan los avances de Rover, cuyas ventas han aumentado en lo que va de año un 57 por ciento, y Volvo, con un incremento del 41 por ciento. También crecen BMW y Porsche, mientras Mercedes, con un buen mes de julio, retrocede casi un punto y medio en los siete primeros meses. Las firmas japonesas han logrado colocar 2.257 unidades, con un aumento mensual del 40 por ciento, mientras que el acumulado registra un alza del 24 por ciento.

Si nos referimos a las matriculaciones,



CARLOS SOLCHAGA, «EL HOMBRE TRANQUILO»

Después de enfriar nuestra economía, está dispuesto a abrir la mano. Las noticias para el mercado pueden ser buenas en breve.



CON FRENO Y MARCHA ATRAS

	JULIO		ENERO-JULIO		Cuota de mercado %
	Unidades	% 91/90	Unidades	% 91/90	
RENAULT	14.213	-10,11	101.439	-3,57	19,22
CITROEN	10.088	20,76	44.381	-11,97	8,41
PEUGEOT	10.743	0,88	52.790	-22,81	10,00
GRUPO PSA	20.835	9,47	97.242	-18,30	18,41
AUDI	2.392	-3,31	9.798	-31,00	1,86
SEAT	11.431	-6,06	46.967	-28,43	8,90
VW	6.640	-21,61	38.815	-18,81	7,35
GRUPO VW	20.463	-11,77	95.580	-25,12	18,11
FORD	12.334	-14,89	75.702	-17,99	14,34
OPEL	8.086	-42,99	61.066	-28,56	11,57
ALFA ROMEO	1.232	2,33	6.153	-31,11	1,17
FIAT	6.967	6,01	30.941	-11,49	5,86
LANCIA	1.423	-0,56	8.182	-3,80	1,55
GRUPO FIAT	9.622	4,51	45.276	-13,60	8,58
ROVER	1.892	82,80	10.442	57,35	1,98
BMW	1.943	40,70	9.822	15,57	1,86
MERCEDES	1.777	43,42	7.508	-1,41	1,42
VOLVO	1.123	35,79	5.701	41,71	1,08
PORSCHE	55	7,84	278	16,27	0,05
TOTAL JAPONESES	2.257	40,01	11.573	24,04	2,19
TOTAL MERCADO	95.780	-7,01	527.856	-15,54	—

éstas han sufrido en julio un retroceso del 18,42 por ciento, con un total de 86.783 unidades, mientras que el acumulado en los siete primeros meses del año da como resultado una caída del 16,43 por ciento, con 547.948 unidades.

En el sector se sigue achacando a la política económica restrictiva y a los altos tipos de interés, la profunda crisis en que se encuentra sumida esta industria. Sin em-

bargo, es evidente que en otros mercados las cosas no marchan como se quisiera. Según los últimos datos conocidos del mercado europeo, las ventas de coches en junio crecieron un 1,9 por ciento, mientras que las acumuladas en el primer semestre suponen una caída del 2,9 por ciento.

Como viene siendo habitual en este «macro-mercado», sólo el excelente com-

portamiento del mercado alemán, empujado por la fuerte demanda de la antigua República Democrática Alemana, ha moderado el descenso. Y si se excluyeran estas ventas, en el resto del mercado el balance de junio habría bajado un 10 por ciento, una caída inferior a la hispana pero muy significativa.

Para el sector español, el descenso doméstico es preocupante pero aún lo es más la situación de los otros mercados europeos, ya que se puede agotar el recurso de las exportaciones. En efecto, aunque la producción de turismos ha bajado un 5,6 por ciento en el periodo enero-mayo (últimos datos conocidos), las ventas en el exterior crecieron en esos mismos meses un 14,7 por ciento, con un total de 538.000 vehículos exportados. Y sin esta válvula de escape muy difícil lo va a tener el sector.

De momento la economía española ha entrado en una fase de profundo enfriamiento, lo que ha coadyuvado a creer en

LA mala situación de los mercados exteriores está complicando la actividad exportadora de los fabricantes instalados en España.

la esperanza de que el precio del dinero comience a ceder posiciones. Desgraciadamente, la marcha de la economía mundial está afectando a ésta variable y poco antes de que se desatara la crisis en la Unión Soviética, la «locomotora» europea, Alemania, retocaba al alza los tipos de interés.

Pero en medio de la confusión y de la incertidumbre por los sucesos de la Unión Soviética, el ministro de Economía, Carlos Solchaga, comunicaba al presidente del Gobierno que no existían elementos de alarma económica, mientras anunciaba a la chita callando que los tipos de interés podrían bajar en los próximos meses con el objetivo de provocar una cierta reactivación de la economía española. Obviamente, uno de los sectores que se verá más beneficiado por la medida será el de automoción, al que un precio moderado del dinero siempre le ha venido de perlas.

Raúl R. Sáez

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

ACTUALIDAD

MENOS DILIGENCIAS POR ALCOHOLEMIA

JUECES SOBRECARGADOS

La Dirección General de Tráfico ha ordenado a la Guardia Civil que sólo envíe a los jueces las diligencias de aquellos conductores con una tasa de alcoholemia superior a 1,5 gramos. El Sindicato Unificado de la Guardia Civil ha acusado a Tráfico de atribuirse funciones judiciales.

La pasada semana, el presidente del Sindicato Unificado de la Guardia Civil, Joaquín Parra, remitía una denuncia a la Fiscalía General del Estado por considerar que el director general de Tráfico, Miguel María Muñoz, se estaba atribuyendo funciones judiciales al ordenar que únicamente fueran enviadas a los juzgados aquellas diligencias de pruebas de alcoholemia con tasas superiores al 1,5 gramos.

Este mismo sindicato manifestaba su temor de que «las instrucciones dadas por la Dirección General de Tráfico pudieran dar lugar a que hechos constitutivos de delito no fueran puestos en conocimiento de la autoridad judicial».

Según señala la circular remitida por Miguel María Muñoz a la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil, esta medida responde al «sistemático sobreesimiento por parte de los jueces de los casos con índices de alcoholemia entre 0,8 y 1,5 gramos, y recomienda no enviar más diligencias, a no ser que el conductor esté implicado en un accidente, presente síntomas externos de embriaguez, su forma de conducción sea anormal o la prueba de alcoholemia haya sido realizada tras cometerse alguna infracción susceptible de producirse por intoxicación etílica, o algún otro tipo de estupefaciente».

La subdirectora general de Investigación y Formación Vial, Estrella Rivera, ha confirmado a MOTOR 16 la existencia de la circular motivo de polémica y enviada a los medios de comunicación por el Sindicato Unificado en señal de protesta, aunque aclara que «las instrucciones del director general responden a un acuerdo previo establecido por algunas Audiencias Provinciales que se encontraban desbordadas ante la avalancha de diligencias de este tipo. En la mayoría de las ocasiones se cursaban autos de sobreesimiento después de un largo proceso de tramitación». Añade además

que «este acuerdo no evitará que los infractores al Artículo 12 de la Ley de Circulación y Seguridad Vial puedan ser denunciados por vía administrativa».

La Guardia Civil mantiene la orden de formular la denuncia con sanciones mínimas de cien mil pesetas y propuesta de retirada del permiso de conducir durante dos meses, cuando la tasa de alcoholemia se situara entre 0,8 y 1,2 gramos, y de tres meses cuando resultara superior a esta última.

Con todo ello se pretende agilizar, de forma transitoria y bajo determinadas circunstancias, la tramitación de expedientes que en muchos casos son sobreesidos después de varios años de espera para su ejecución administrativa y no judicial, dado que el Código Penal tipifica como delito la

conducción bajo los efectos del alcohol cuando represente peligro público, pero no establece tasas límites de alcoholemia, y sí se contemplan en la Ley de Circulación y Seguridad Vial. Las sanciones establecidas en ambos casos son similares.

Según el SUGC, «los jueces y magistrados han pedido explicaciones ante el drástico descenso de atestados por alcoholismo y han emitido otro escrito a la Guardia Civil con un serie de ordenes contradictorias».

Por todo ello, en la denuncia formulada por el citado Sindicato de la Guardia Civil, se insta a la Fiscalía del Estado a que intervenga «para que la Dirección General de Tráfico haga las rectificaciones oportunas o que, mediante precepto legal, se clarifique cuándo se comete infracción administrativa y cuándo delito, y asegura que dicha circular está creando la confusión y el desconcierto entre los guardias civiles, que no saben si atenerse a la misma o a las funciones encomendadas en la Ley Orgánica de las Fuerzas de Seguridad del Estado y en Reglamentos aún vigentes». En respuesta a tales protestas, la subdirectora general de Investigación y Formación Vial ha asegurado que la DGT no tiene intención de contestar a las acusaciones del Sindicato Unificado, «que carece de credibilidad por ser clandestino», y que no rectificará su postura hasta que las Audiencias Provinciales implicadas en el acuerdo digan lo contrario. ○

Lourdes Bravo





COMPLETO. Del Mazda 323 F se puede decir que logra la homogeneidad entre su buen equipamiento, su brioso motor de 1,8 litros y 16 válvulas y unos acabados en relación con todo el conjunto. En esta versión se han cambiado los colores de la tapicería que recubre unos asientos muy envolventes.



TANTO el Mazda F como el GT han conseguido, desde su aparición en 1989, una merecida aceptación, sólo limitada por los cupos que concede la administración para la importación de coches japoneses. Su particular estética ha sido ahora revisada y, concretamente en el F, se ha incorporado un nuevo emblema de la marca, se han montado llantas de catorce pulgadas y el doble alerón trasero se ha integrado a la carrocería al ir pintado del mismo color. El interior también ha variado en pequeños detalles y así se ha cambiado la localización del control de los retrovisores, hay una nueva guanteira en el lado del conductor, se incorporan asideros laterales en el marco de las puertas, se han rediseñado los asientos haciéndolos más envolventes, el guarnecido y los tapizados han variado su colorido, unas luces de cortesía iluminan ahora el habitáculo desde las puertas, se ha forrado el maletero con materiales de mayor calidad y los asientos traseros disponen de



MAZDA 323 F

UN CHICO MUY VIVO

Unos ligeros retoques, mayor equipamiento y un precio inalterado son los argumentos del nuevo Mazda 323 F. Es un coche un tanto exclusivo por sus formas, impecablemente acabado y con un equilibrio mecánico pocas veces conseguido.

VIRTUDES

- Mecánica
- Comportamiento
- Calidad y acabados

MAZDA 323 F
PRECIO: 3.200.454 PTAS.

- Maletero reducido
- Sonoridad en carretera
- Aireación del habitáculo

DEFECTOS



cinturones de seguridad. Además, como equipo de serie el Mazda 323 ofrece, dirección asistida variable con la velocidad, antibloqueo de frenos y aire acondicionado... ¿Quién da más?

Por otra parte, y con la salvedad de un ligero retoque en la suspensión TTL, la mecánica no ha cambiado. El motor es el 1.8 con inyección, doble árbol de levas y cuatro válvulas por cilindro que incorpora además un sistema llamado de Admisión de Inercia Variable (VICS) que mejora la respuesta a bajo y medio régimen. Ade-

lantándose a la reglamentación del 93, el

FICHA TÉCNICA

MOTOR: delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.840 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 83 milímetros. Carrera: 85 milímetros. Compresión: 9 a 1. Potencia máxima: 131 caballos (96 Kw) a 6.500 revoluciones por minuto. Par máximo: 16,3 mkg (160 Nm) a 4.500 revoluciones por minuto. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 96 octanos.

TRANSMISION: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad a 1.000 r.p.m. 1ª/2ª/3ª (km/h):

7,8/14,1/19,7. Velocidad a 1.000 r.p.m. 4ª/5ª (km/h): 25,1/30,9.

DIRECCION: Sistema: De piñón y cremallera, asistencia hidráulica y resistencia variable con la velocidad. Vueltas de volante entre topes: 3 vueltas. Diámetro de giro: 9,8.

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

SUSPENSION: Delantera: independiente con muelles helicoidales y amortiguadores. Trasera: independiente con muelles helicoidales y amortiguadores.

RUEDAS: Neumáticos: 185/60 HR 14. Llantas de chapa de 5J x 14.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.075 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.



TODO TIPO DE DETALLES
Los mandos de los elevalunas eléctricos están bien situados y resultan cómodos de accionar.

323 monta en su escape un catalizador que resta nueve caballos de potencia al motor, pero esto no parece afectar significativamente ni a las prestaciones ni a la personalidad del coche japonés.

El interior del 323 respira calidad por los cuatro costados. Al volante se nota una tranquilizadora sensación de robustez y eficacia, aunque si la posición de conducción es válida para tallas pequeñas o medianas no se adapta fácilmente a las grandes. Una regulación en la altura del asiento combinada con la del volante sería la solución. Por lo demás, los nuevos asientos son de mullido más bien duro y cómodo a lo largo de los kilómetros, son más envolventes y su tapizado agradable. En los traseros también se notan unas formas envolventes que, aunque sujetan muy bien, limitan el espacio a dos plazas.

Donde el Mazda 323 F convence definitivamente es en el terreno del comportamiento. Las suspensiones y el chasis están a la altura del resto de la mecánica; una carrocería muy rígida permite afrontar todo tipo de curvas con una firmeza y seguridad loables, haciendo la conducción tan fácil como divertida. En cuanto a las suspensiones (independientes para las cuatro ruedas), a pesar de disponer de un generoso recorrido de 22 centímetros, poseen la dureza requerida en un deportivo. Sin embargo no puede hablarse de que esto lleve a resultar incómodo para los ocupantes del Mazda. Una vez metidos en montaña esta particularidad se convierte en algo muy de agradecer y las cerradas curvas de los puertos son un pasatiempo para el 323 que las traza con una precisión muy gratificante. La buena respuesta del motor a lo largo de toda su gama de potencia permite entrar en las curvas en marchas más largas de lo requerido recuperándose después de una forma sorprendente para su pequeña cilindrada.

En definitiva, el Mazda 323 no ofrece solamente la originalidad snob de venir

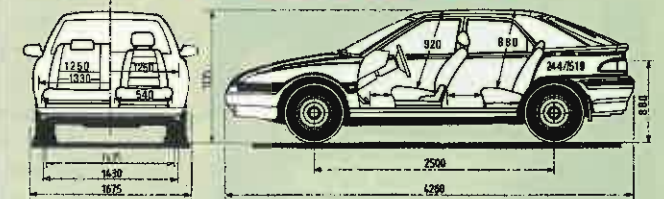


de oriente y poseer unas atractivas formas que lo diferencian de inmediato. Su potencial mecánico está por encima de la media y esto se refleja en un rendimiento general irreprochable. No se encuentran altibajos al valorar sus diversas aptitudes y esta homogeneidad hace de él un coche muy interesante a pesar de su precio, que hay que considerar dado que Mazda ofrece mucho a cambio.

Juan Luis Soto
Fotos: José Robledo

AGILIDAD
El Mazda 323 F demuestra una gran agilidad en todo tipo de trazados. Asombra la firmeza y seguridad con que afronta las curvas.

MAZDA 323 F



FRETE A SUS RIVALES

Por su particular carrocería coupé de cinco puertas es difícil encontrar paralelismos del 323 F en otras marcas. No obstante, por su tipología de sofisticado y polivalente deportivo de altas prestaciones se codea con modelos como el Honda Civic 16 V (2 671 788 ptas.), el Volkswagen Golf GTi 16V (2 550 013 ptas.), el Renault 19 16V (2 444 203 ptas.), el Nissan Sunny GTi 16V (2 861 924 ptas.) y el Opel Kadett GSi 16V (2 615 015 ptas.). De precio sensiblemente superior, el Mazda es sin embargo el más equipado de los cuatro y, si queremos igualarlo con las opciones de las otras marcas, el coste total se empareja bastante. Entre sus rivales, el 323 destaca sobre todo por este generoso equipamiento, su exclusividad de formas y por un equilibrio general entre prestaciones y comportamiento brillantemente conseguido por la marca nipona.

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Tecnitrade, S.A. Paseo de la Castellana, 86. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 262 42 35. Garantía: un año en piezas y mano de obra. Red de postventa: 20 puntos de asistencia en toda España.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 28 km/h de promedio	9,5
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,1
En conducción rápida	12,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	8,7
A 140 km/h de cruce	9,8
A 180 km/h de cruce	12,2
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	8,4
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	600

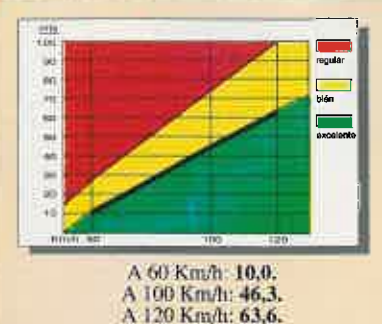
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	196,9
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,9
1.000 m salida parada	31,1
De 0 a 100 km/h	9,4
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	32,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,3
De 80 a 120 km/h en 4ª	9,5
recorriendo (metros)	---
De 80 a 120 km/h en 5ª	13,1
recorriendo (metros)	---

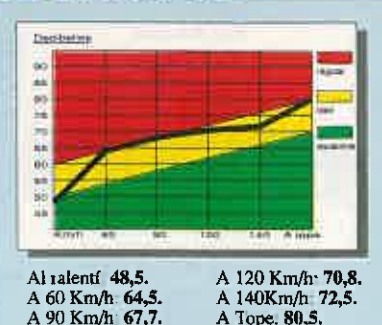
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



Motor 16

Suscribase a Motor 16

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

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



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

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

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

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

La forma de pago que elijo es la siguiente:

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

Dirección _____

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

Precio suscripción Motor 16

España	13 520 ptas	América, África	30 680 ptas
Europa, Argelia, Marruecos y Túnez	23 400 ptas	Asia, Oceanía	41 600 ptas

Motor 16



SEGUNDA MANO

AMIGOS: Cada vez que leo una revista de automóviles me sorprende mucho cuando llego a la sección de vehículos usados y en concreto por los precios, ya que en Vigo no se encuentran esas gangas. Me gustaría que me dijeran dónde se pueden comprar coches a ese precio y por qué razón algunas casas de compraventa ponen precios astronómicos.

Sin más, me despido de ustedes agradeciéndoles toda la información posible.

Antonio del Río Gómez
Vigo

R.-El tema de los vehículos de segunda mano es bastante complejo y especial, por lo que le diríamos que no es el único sorprendido. En primer lugar la lista que publicamos dedicada a este tema es orientativa y puede fluctuar en ocasiones más de la cuenta, siempre teniendo en cuenta en qué estado se encuentra el coche. En cualquier caso, todo depende del establecimiento, lo que le interese ganar con el coche, si se trata de uno de los más solicitados, de la fecha de matriculación y estado exterior y por último, de su estado mecánico.

NO TAN EXTRAÑO

ME gustaría informarle sobre un extraño caso que me ha ocurrido recientemente.

El pasado mes de julio me adelantaron varios vehículos

con matrícula alemana. La caravana me fue adelantando de manera correcta aunque un poco forzada dadas las características de la carretera, parecía que estaban compitiendo entre sí. El cuarto o quinto coche, me sobrepasó de modo totalmente incorrecto, comiéndose más de 50 metros de línea continua y obligándome a frenar bruscamente ya que apareció un vehículo en sentido contrario.

A los pocos kilómetros vi que todos los coches paraban en el arcén de una recta; me detuve y, al preguntar en alemán al conductor si siempre conducía así, me contestó en perfecto castellano (con acento andaluz) que hacía lo que quería; en vista de que los demás conductores (también andaluces) hacían causa común con él, opté por irme lo antes posible.



Hasta aquí los hechos; me pregunto:

Si no estoy equivocado, un súbdito español no puede conducir automóviles matriculados en el extranjero. Las carreteras ya tienen suficientes peligros como para que se usen como pista de competición por parte de unos pocos.

José E. de Maqua Llopis
Barcelona

R.-Lamento desengañarle pues un conductor español sí puede conducir en nuestro país vehículos con placa no española. Ahora bien, o le acompaña el dueño del coche, o le autoriza mediante una carta firmada. Lo que no es legal, por ejemplo, es importar un vehículo alemán y no matricularlo en nuestro país en los plazos previstos por la administración. En cualquier caso la actuación de esos señores se merece las mayores críticas por nuestra parte.



FIAT CINQUECENTO

APROVECHANDO esta sección, me gustaría que me respondieran a las siguientes preguntas: ¿Es cierto que reaparecerá el conocido Cinquecento? Si es cierto, ¿Qué características tiene?

Ignacio Verdú de Lassaletta
Barcelona

R.-El nuevo pequeño de Fiat verá la luz en el 92 aunque puede que en este mismo año sea presentado oficialmente. El nuevo Cinquecento no tendrá nada que ver nada con el conocido 500, el modelo más popular de la historia de la firma italiana. Es similar al Lancia Y-10, más pequeño que un Panda y contará con dos motorizaciones, un motor bicilíndrico de 704 centímetros cúbicos y 31 caballos y un cuatro cilindros con 903 centímetros cúbicos y una potencia de 45 caballos con inyección electrónica y catalizador.

La suspensión delantera será del tipo McPherson y la trasera de ruedas independientes con brazos longitudinales. Por último, contará con discos de freno delante y tambores detrás.

CORRESPONSAL DE LOS LECTORES

Si desea transmitir alguna queja u observación sobre nuestra revista, podrá realizarla mediante carta a la calle Hermanos García Noblejas 41, 28037 Madrid, bajo la atención «Corresponsal de los Lectores» o llamar al teléfono (91) 407 83 96.

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.

En estas páginas que siguen, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda, veraz y completa. Nos hemos decidido por este formato porque con él, de un simple vistazo, no sólo conocemos el precio final del coche que queremos comprar, sino el precio de cada una de las opciones más representativas que el fabricante nos

puede ofrecer y el nivel de equipamiento de cada versión. **PVP:** Los precios ofrecidos tradicionalmente por Motor 16 no sólo incluyen el IVA, sino los gastos de transporte, las pólizas correspondientes al seguro obligatorio, el impuesto municipal y las tasas de tráfico y de matriculación. Con esto, el precio final se aproxima todo lo posible al costo que tendría el coche llave en mano, pero

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

PRECIOS Guía

Precios coches nuevos

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALFA ROMEO															
33 1.3	1.584.044	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.3 Veloce	1.550.383	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.5 ie	1.731.034	1.490	98	181	10,7	8,6	13,54	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.7 ie	1.926.372	1.712	110	190	9,5	8,9	13,80	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	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	65.000	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	65.000	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	65.000	Serie	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	2.077.467	1.712	110	187	9,6	8,9	13,88	420,0	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	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	14,60	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
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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	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	3.714.758	2.443	116	153	13,9	10,9	11,99	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD Cabrio	3.714.758	2.443	116	153	13,9	10,9	11,99	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 i T. Duro	3.714.758	2.693	129	160	13,4	12,2	17,11	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 i Cabrio	3.714.758	2.693	129	160	13,4	12,2	17,11	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BMW

316i 2p	2.290.921	1.596	103	176	12,1	9,6	14,24	432,5	175.000	93.314	108.867	56.570	Serie	175.000	190.560
316i 4p	2.672.184	1.596	100	189	12,8	9,0	14,80	443,5	259.153	93.314	108.867	56.570	Serie	168.000	154.328
316i 4p Aut.	2.897.183	1.596	100	184	16,1	10,9	16,49	443,5	259.153	93.314	108.867	56.570	Serie	168.000	154.328
318i 2p	2.553.655	1.795	115	189	10,8	10,1	15,68	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	175.000	154.328
318i 4p (gama 91)	2.999.920	1.776	113	199	11,3	10,1	15,68	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	154.328
318i 4p Aut. (gama 91)	3.244.919	1.776	113	198	12,3	10,3	15,85	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	154.328
318i S	2.778.656	1.796	136	202	9,9	8,5	14,27	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	151.632
320i 2p	3.161.014	1.991	129	191	10,6	9,3	15,05	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	154.328
320i 4p (gama 91)	3.464.413	1.991	150	214	9,3	10,6	16,20	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i 4p Aut. (gama 91)	3.734.414	1.991	150	214	10,8	11,0	16,55	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i Cabrio	4.459.751	1.990	129	191	11,5	9,3	15,05	432,5	175.000	70.755	Serie	Serie	Serie	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	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	258.238
730i	6.277.602	2.986	197	225	9,3	15,0	20,53	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	212.094
735i	7.942.603	3.420	220	236	8,3	15,0	20,97	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
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

CITROËN

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	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	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 Advantage	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
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 TGS Athens	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 TGS Break	2.460.661	1.905	107	191	10,4	8,0	13,24	424,0	188.214	63.188	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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

HONDA

Honda Civic	2.671.788	1.590	130	191	7,5	8,1	13,51	396,5	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
CRX	3.001.788	1.590	130	212	7,5	7,2	12,72	375,0	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
Concerto 1.6i 16V 4p	2.812.014	1.590	130	196	9,5	8,4	14,26	441,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Concerto 1.6i 16V 5p	2.727.014	1.590	130	196	9,5	8,4	14,26	426,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Accord 2.0i 16V	3.321.787	1.997	135	202	9,2	9,1	14,39	445,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-1	Serie
Prelude 2.0i 16V 4WS	4.020.617	1.958	150	204	8,0	8,5	15,07	446,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
NSX 3.0i VTEC	11.554.528	2.977	274	270	5,9	11,0	17,68	440,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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

INNOCENTI

990 SE	1.356.350	993	53	143	16,2	7,3	11,41	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-
990 SL	1.236.651	993	53	145	16,2	7,3	11,75	316,0	-	-	-	-	-	-	-
990 MSE Aut.	1.436.989	993	53	145	16,2	7,4	12,04	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-
Turbo de Trazaso	1.535.706	993	72	162	10,8	8,9	13,38	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
XJ6 4.0	7.746.329	3.980	223	225	7,6	13,3	19,54	499,0	Serie	131.330	Serie	Serie	Serie	Serie	173.350
Sovereign 3.2	7.533.329	3.239	200	211	9,1	12,7	19,03	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign 4.0	8.560.329	3.980	223	220	8,6	14,4	20,47	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign V12	8.832.328	5.343	295	230	7,7	17,5	23,11	496,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler 4.0	9.883.329	3.980	223	220	8,6	14,4	20,47	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler DD6	10.056.329	5.345	260	223	8,9	16,9	22,60	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS 4.0 Coupé	8.746.329	3.980	223	228	7,9	13,4	19,62	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Coupé	10.516.329	5.345	280	237	8,2	16,6	22,34	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Cabrio	11.611.320	5.345	280	230	8,5	16,8	22,51	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJR-S 6.0 L	11.741.814	5.993	308	250	6,9	17,3	22,70	476,4	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

LADA

Santara 1.3 3p	998.839	1.288	65	150	14,5	8,2	12,17	400,6	169.118	26.800	21.337	16.331	-	-	15.956
Santara 1.3 5p	1.069.038	1.288	65	150	14,5	8,2	12,17	400,6	169.118	26.000	21.337	16.166	-	-	15.956
Santara 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
Santara 1.5 5p	1.119.702	1.500	75	160	12,5	7,7	11,73	400,6	169.118	26.000	21.337	16.166	-	-	15.956
Niva 1.6	1.250.294	1.569	78	127	23,0	11,5	16,09	372,0	-	-	-	-	-	-	-

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	-	-	-	-	-	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	389,5	-	36.575	Serie	Serie	-	-	-
Delta Rival 1.3	1.486.197	1.301	78	164	14,3	7,2	12,31	389,5	-	36.575	Serie	Serie	-	-	-
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	-	51 870
Delta Mondiale 1.6	1.732.328	1.585	108	187	10,0	9,1	14,80	389,5	-	36.575	Serie	Serie	-	-	67.963
Delta HF Turbo I.e	2.226.854	1.585	140	204	8,7	9,6	16,44	389,5	-	36.575	Serie	Serie	-	-	Serie
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	1.591	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	2.669.855	1.995	120	196	9,6	10,5	16,11	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	285.950	Serie
Dedra 2.0 I.e 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	2.585.760	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 1.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	272.650	91.238

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
300 TE 4 Matic.	8.141.154	2.960	188	207	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	231	240	8,4	13,1	18,62	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
200 D	4.380.051	1.997	75	160	18,5	7,8	9,94	474,0	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	126	195	12,3	7,7	10,49	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D	5.185.958	2.996	113	190	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	113	183	16,0	8,6	11,02	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D Turbo	5.822.054	2.996	147	202	10,9	8,6	11,10	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D 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
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
250 TD	5.420.459	2.497	94	176	16,5	7,7	10,24	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TD Turbo	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.	8.145.555	2.996	147	196	12,8	9,6	11,78	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 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 SE	8.873.554	3.199	188	210	8,9	14,5	19,42	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
300 SEL	9.228.554	3.199	188	210	8,9	14,5	19,42	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
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
500 SE	11.366.880	4.973	326	250	6,7	15,1	21,07	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
500 SEL	11.957.879	4.973	326	250	6,7	15,1	21,07	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
600 SE	17.697.380	5.987	408	250	6,0	17,3	22,94	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
600 SEL	18.383.865	5.987	408	250	6,0	17,3	22,94	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
420 SEC	11.033.280	4.196	231	219	8,3	13,2	19,85	493,5	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
500 SEC	11.694.290	4.973	252	225	7,5	11,4	18,26	493,5	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
560 SEC	15.200.645	5.547	279	250	7,2	15,1	21,28	493,5	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 SL	9.874.553	2.960	190	228	9,3	12,1	17,74	447,0	330.000	164.388	Serie	Serie	Serie	Serie	330.000
300 SL 24V	10.925.954	2.960	231	240	8,4	13,1	18,62	447,0	330.000	164.388	Serie	Serie	Serie	Serie	330.000
500 SL	13.760.680	4.973	326	250	6,2	14,2	20,73	447,0	330.000	164.388	Serie	Serie	Serie	Serie	330.000
230 GE ST Corto	5.564.018	2.298	93	145	17,7	15,2	21,51	440,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD ST Corto	5.969.668	2.497	69	125	28,1	12,7	14,72	440,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GE ST Corto	6.309.384	2.960	125	165	13,5	20,5	26,03	440,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GD ST Corto	6.233.008	2.996	83	138	22,2	13,6	15,33	440,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Largo	6.145.228	2.298	93	145	17,1	15,2	21,10	440,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD ST Largo	6.550.878	2.497	69	125	28,1	12,7	14,72	440,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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 15p	2.476.334	1.997	111	190	10,6	8,5	14,18	454,0	159.600	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant Dynamic 4 5p	4.277.154	1.997	150	207	9,2	9,9	15,1	457	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GL T. L.	3.181.508	2.477	105	140	17,6	14,5	16,32	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GL Corto	3.069.508	2.477	105	140	17,6	14,5	16,32	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLS Corto	3.683.268	2.477	105	140	17,6	14,5	16,32	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Corto	3.683.268	2.972	150	160	12,5	16,5	22,16	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLX Largo	3.683.268	2.477	105	140	21,5	14,5	16,32	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Largo	5.066.608	2.972	150	160	14,0	16,5	22,16	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
L-300 2.5 TD	3.373.788	2.477	84	133	19,0	11,7	12,63	437,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MORGAN

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.	2.786.924	1.998	143	210	8,2	9,5	15,23	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny GTI 2.0 16V 5p.	2.861.924	1.998	143	210	8,2	9,5	15,23	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 LX 16V 4p.	1.175.919	1.597	95	185	10,4	7,7	13,07	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
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	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0 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	Serie	Serie
Primera 2.0 SLX Aut. 4p.	2.805.918	1.998	122	200	10,3	9,0	14,63	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0 GT 16V 4p.	3.504.013	1.998	150	220	8,4	8,9	14,70	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 SLX 16V 5p.	2.362.918	1.597	95	185	10,4	7,8	12,99	450,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0 SLX 16V 5p.	2.689.013	1.998	122	200	9,9	8,5	13,74	450,0	Serie	40.000	Serie	Serie	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	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	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	Serie
Patrol Corto 4 Cil. D	2.457.519	2.820	84	133	29,7	11,1	12,11	410,5	-	35.000	-	-	-	Serie	-
Patrol Corto 4 Cil. D	2.642.519	2.820	95	135	27,5	11,1	12,11	410,5	-	35.000	-	-	-	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	-
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	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	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	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	Serie	Serie

OPEL

Corsa 3p. City 1.0 S	1.073.690	993	45	142	19,5	7,6	11,82	365,2	-	-	-	-	-	-	35.669
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	-	-	33.297
Corsa 3p. GSi	1.736.788	1.598	100	188	9,5	8,0	12,61	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
205 Aut. 3p	1.682.888	1.580	80	166	14,2	8,1	12,53	370,5	142.900	Serie	-	-	76.600	-	Serie
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
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	-	25.000	-	-	-	-	-
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	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 XSD 3p	1.537.999	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	76.600	-	-
205 XTD 3p	1.664.000	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	Serie	Serie	-	-	Serie
205 TD 3p	1.809.399	1.769	78	175	12,2	6,0	8,30	370,5	-	25.000	-	-	76.600	-	-
205 WinnerD 5p	1.510.100	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	Serie	-	-	-	-	-
205 GLD 5p	1.515.000	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 GRD 5p	1.596.400	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	Serie	Serie	76.600	-	-
205 TD 5p	1.722.900	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	76.600	-	Serie
205 Cabrio CJ	1.868.399	1.769	78	175	12,2	6,0	8,30	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 Cabrio CTI	2.143.000	1.360	70	174	12,3	7,8	12,49	370,5	-	25.000	Serie	Serie	76.600	-	Serie
309 GL Profil	2.866.418	1.580	115	190	9,7	8,0	13,42	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	-	-	-
309 Look	1.587.368	1.294	65	164	13,6	8,2	12,17	405,0	-	30.000	-	-	-	-	Serie
309 Aut	1.618.269	1.294	65	164	13,6	8,2	12,17	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 GR	2.074.218	1.580	80	165	17,1	9,1	14,63	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	-	-	-
309 SR	1.698.387	1.442	83	173	12,3	8,3	12,43	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 SR	1.758.788	1.442	83	173	12,3	8,3	12,43	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	60.000
309 GT	1.922.887	1.592	94	179	10,5	8,8	13,31	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
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	-	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	-	-	77.900	-	-
309 GLD	1.757.900	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	-	30.000	Serie	Serie	Serie	-	60.000
309 SRD	2.044.900	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
309 Look D	1.847.000	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	-	30.000	Serie	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	-	-
405 GL	2.015.519	1.580	92	176	11,6	9,0	14,30	441,0	-	44.000	-	-	-	-	-
405 GR	2.349.619	1.905	110	185	10,2	8,9	14,21	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
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	10,2	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	-	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	-	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	(1)
405 SRI	2.781.114	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
405 STI	3.202.083	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
405 Mi 16	3.528.214	1.905	160	219	8,6	9,8	15,49	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
405 Mi 16 x 4	4.028.714	1.905	160	215	8,6	9,0	14,79	441,0	-	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	-	-	-	-	-
405 GRDT	2.844.218	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 GRDT Break	2.733.819	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	(1)
405 SRDT	2.977.218	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	-
605 SRI	3.260.083	1.998	130	203	10,3	8,6	13,62	472,1	-	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SVI	3.775.083	1.998	130	203	10,3	8,6	13,62	472,1	-	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	-	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	-	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	-	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	-	58.300	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
605 SRDT	3.792.919	2.088	110	193	11,6	7,9	9,92	472,1	-	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SVDT	4.301.788	2.088	110	193	11,6	7,9	9,92	472,1	-	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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

POLONEZ

Polonez 1500	1.118.787	1.481	75	160	16,0	8,6	13,68	420,0	-	-	-	-	-	-	-
--------------	-----------	-------	----	-----	------	-----	-------	-------	---	---	---	---	---	---	---

PORSCHE

944 S2	8.042.714	2.999	211	240	7,1	12,4	18,90	423,0	-	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	-	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	-
911 Carrera 2 Coupé	10.705.903	3.600	250	260	5,7	11,3	18,15	425,0	-	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	-
911 Carrera 2 Tiptronic	11.295.093	3.600	250	260	5,7	11,3	18,15	425,0	-	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	-
911 Carrera 2 Targa	11.224.603	3.600	250	260	5,7	11,3	18,15	425,0	-	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	-
911 Carrera 2 Cabrio	12.129.003	3.600	250	260	5,7	11,3	18,15	425,0	-	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	-
911 Carrera 4 Coupé	12.634.729	3.600	250	260	5,7	11,3	18,17	425,0	-	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	-
911 Carrera 4 Targa	13.166.729	3.600	250	260	5,7	11,3	18,15	425,0	-	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	-
911 Carrera 4 Cabrio	14.124.003	3.600	250	260	5,7	11,3	18,17	425,0	-	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	-
911 Turbo Coupé	16.950.278	3.299	320	270	5,0	16,2	22,49	425,0	-	207.480	Serie	Serie	Serie	Serie	-
928-S4	14.416.929	4.957	320	265	6,3	15,7	22,05	444,0	-	207.480	Serie	Serie	Serie	Serie	-
928-S4 GT	14.416.929	4.957	330	275	5,8	17,2	23,37	452,0	-	207.480	Serie	Serie	Serie	Serie	-

RENAULT

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	71.000	185.000	56.500
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	Serie	Serie	Serie	Serie
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	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	-	-	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	-	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	-	-	-
Montego 1.6 SL	1.738.788	1.589	83	165	11,2	6,9	12,04	446,6	240.000	17.750	-	-	-	-	-
Montego 1.6 Glubman	1.793.787	1.589	83	165	11,2	6,9	12,04	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	-	-	-
Montego 2.0 GSi	2.223.788	1.994	112	185	9,2	8,7	14,04	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego Estate GTi	2.403.788	1.994	112	171	9,5	9,8	15,00	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 GTi	2.310.538	1.994	112	171	9,2	9,4	14,65	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 DSL	2.285.389	1.994	81	163	12,5	5,1	8,08	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego 2.0 DSL Glub.	2.350.389	1.994	81	163	12,5	5,1	8,08	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 214 Si 3p	1.766.068	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 214 Si 5p	1.826.069	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 214 GSi	1.998.069	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi	2.248.918	1.590	116	192	8,6	8,6	14,19	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi 5p Aut.	2.387.918	1.590	116	190	11,5	8,7	14,28	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GTi 3p	2.411.014	1.590	130	200	8,6	8,7	14,36	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 216 GTi 5p	2.491.013	1.590	130	200	8,6	8,7	14,36	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 414 GSi	2.121.288	1.396	95	180	11,9	6,5	11,52	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSi	2.344.918	1.590	116	192	8,6	8,6	14,19	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSi Aut.	2.483.919	1.590	114	190	11,5	8,7	14,28	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GTi	2.616.013	1.590	130	196	9,2	8,4	14,19	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 418 GSD Turbo	2.544.919	1.769	88	170	12,0	6,1	8,81	436,5	30.000	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Rover 820 Si 3p y 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 Vitesse	4.816.014	2.675	177	215	8,6	10,4	16,02	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SAAB

900 3p y 4p	2.841.669	1.985	118	175	11,5	9,6	15,24	469,0	-	63.000	-	-	-	-	-
900 5p	3.071.668	1.985	118	175	11,5	9,6	15,24	469,0	-	63.000	-	-	-	-	-
900 i 3p	3.742.763	1.985	145	195	10,6	10,9	17,58	469,0	-	63.000	Serie	Serie	Serie	-	-
900 i Cabrio	5.142.763	1.985	118	173	11,5	9,8	16,61	469,0	165.000	63.000	Serie	Serie	Serie	-	142.000
900 i Cabrio T	6.022.763	1.985	175	207	9,7	9,3	16,17	469,0	165.000	63.000	Serie	Serie	Serie	-	142.000
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	Serie	-
9000 Turbo S 2.3	6.180.124	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 i Airflow 2.3	6.330.124	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Saab CDI	3.842.763	1.985	135	190	10,9	9,6	16,44	469,2	165.000	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	165.000	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

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

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, 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	10,60	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.	1.259.068	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	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza GLX 1.2 3p.	1.384.054	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	-	-	-	-	-
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.	1.476.789	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	-	25.669	-	-	-	-	-
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	-	25.669	-	-	-	-	-
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.	1.467.068	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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Golf GTI 3p. 16V	2.442.013	1.781	139	209	9,0	9,6	15,15	399,0	316.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTI 3p. G-60	2.626.014	1.781	160	216	8,3	10,2	15,85	399,0	204.000	32.538	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf CL D 3p	1.800.070	1.588	54	148	18,7	6,7	8,63	399,0	259.398	32.538	26.500	26.500	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 3p	1.996.069	1.588	70	170	14,5	6,7	8,80	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf GTD 3p	2.259.919	1.588	80	173	13,2	6,9	9,36	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf 5p. Stream	1.609.070	1.272	55	155	16,5	7,4	11,73	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 75 5p.	1.795.069	1.595	75	167	14,1	7,5	12,80	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 90 5p.	1.908.920	1.781	90	174	11,7	8,8	14,09	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf CL 90 5p. Aut.	2.104.919	1.781	90	174	13,7	9,2	14,45	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf CL 90 Syncro 5p.	2.791.919	1.781	90	178	11,3	9,2	14,45	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf GTI 5p.	2.131.522	1.781	90	189	10,3	8,6	14,19	399,0	315.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTI 16V 5p.	2.550.013	1.781	139	209	9,0	9,6	15,15	399,0	316.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTI G-60 5p.	2.734.014	1.781	160	216	8,3	10,2	15,85	399,0	204.000	32.538	Serie	Serie	Serie	204.000	Serie
Golf CLD 5p.	1.878.070	1.588	54	148	18,7	6,7	8,55	399,0	259.398	32.538	42.000	42.000	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 5p.	2.075.070	1.588	70	170	14,5	6,7	8,72	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	Serie	139.850	-
Golf GTD 5p.	2.367.919	1.588	80	173	13,2	6,9	9,28	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf GL Cabrio	2.217.069	1.595	75	167	14,0	8,0	13,24	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Cabrio Quartett	2.545.919	1.781	112	189	10,3	8,8	14,36	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	18.525	108.104	Serie
Jetta CL 1.3	1.546.069	1.272	55	149	17,0	7,8	11,77	438,5	-	-	-	-	-	-	-
Jetta 75 CL Pacific	1.797.069	1.595	75	165	14,4	7,5	12,22	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CL 1.6	1.657.069	1.595	75	165	14,4	7,5	12,22	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CL 1.8	1.835.919	1.781	90	175	11,9	8,8	13,95	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta 90 CL Pacific	1.930.919	1.781	90	175	11,9	8,8	14,36	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta GT	2.370.919	1.781	112	182	10,6	8,6	14,19	438,5	316.000	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	-
Jetta CLD	1.747.069	1.588	54	148	19,3	6,7	8,55	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CL TD 70	1.982.070	1.588	70	158	15,0	6,7	8,72	438,5	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	-
Jetta CL TD 70 Pacific	2.082.070	1.588	70	158	15,0	6,7	8,72	438,5	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	-
Corrado 16 V	3.702.015	1.781	136	209	8,6	11,8	17,25	405,0	Serie	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
Corrado G-60	4.211.015	1.781	160	216	8,3	9,6	15,32	405,0	Serie	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
Passat CL 1.8	2.289.919	1.781	90	171	16,1	8,7	14,04	457,0	262.000	42.000	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 CL 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	250.000	Opción
440 GLT	2.726.168	1.721	106	183	10,8	9,2	14,31	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	-	-
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	-	Opción
940 Royal GLE Cat.	3.971.264	2.316	130	185	11,2	11,1	16,16	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	16,28	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	1.028.969	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	1.299	70	160	14,7	7,8	12,25	396,0	175.000	34.740	40.320	28.224	-	-	73.920

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
CX 25 GTI	—	—	1190	910	670	510	410	—
CX 25 GTI Turbo 2...	2400	2040	1840	1450	920	780	—	—
CX Prestige Turbo	2740	2340	2100	1710	1370	—	—	—
CX 25 D y RD	1640	1390	1170	870	630	310	260	—
CX TRD Turbo	2070	1750	1580	1190	800	680	580	—
CX 2500 D Fam. / 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	3700	3400
512 BB	—	—	—	—	—	—	5200	4800
Monclal 8	—	—	—	6200	5500	4800	4400	4100
Monclal Cabrio	9850	8400	7500	6750	—	—	—	—
Monclal T	9100	7700	7000	5900	5000	4300	—	—
412	13800	11500	10350	—	—	—	—	—
Testarossa	18800	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	—	—	—	—	580	490	—	—
Uno 45 Fire 3p	730	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	960	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 1.430 DGT	1210	1050	890	—	—	—	—	—
Tipo 1.600 DGT	1300	1130	960	—	—	—	—	—
Tipo TD DGT	1590	1390	1180	—	—	—	—	—
Regata 70	—	—	—	—	280	230	—	—
Regata 70 C	—	—	—	—	460	380	—	—
Regata Mare	—	—	—	—	640	570	480	—
Regata 70 S	—	—	—	—	700	640	520	400
Regata 70 ES	—	—	—	—	—	—	340	280
Regata 100 S	—	—	—	—	—	—	410	330
Regata 100 S ie	—	—	—	—	—	—	810	730

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Regata Weekend S ie	—	—	—	—	860	790	670	540
Regata Weekend DS	—	—	—	—	930	850	720	580
Regata Diesel 1.7	—	—	—	—	—	—	380	230
Regata Diesel 1.9	—	—	—	—	—	—	380	280
Regata DS	—	—	—	—	850	760	640	510
Regata DS Turbo	—	—	—	—	—	—	690	570
Rimor Abarth 130 TC	—	—	—	—	—	—	450	370
Argenta 2.0 ie	—	—	—	—	—	—	280	240
Argenta Volumex	—	—	—	—	—	—	390	350
Argenta 2.5 D	—	—	—	—	—	—	270	210
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	2260	1930	1750	1530	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
Fiesta 1.1 C. HIT y Flash	—	—	—	—	—	400	340	—
Fiesta Ly 1.1	—	—	—	—	—	270	210	170
Fiesta Balear 1.1	—	—	—	—	—	310	260	—
Fiesta Trip 1.1	—	—	—	—	—	520	440	—
Fiesta S 1.1 y 1.3	—	—	—	—	—	320	270	180
Fiesta Ghia 1.1 y 1.3	—	—	—	—	—	350	280	210
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 Hi 1.6 D	—	—	—	—	—	400	340	—
Fiesta Trip D 1.6	—	—	—	—	—	520	440	—
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	—	—	—	550	470	390
Fiesta XR2	—	—	—	—	—	840	700	630
Fiesta XR2i	—	—	—	—	—	840	700	630
Fiesta C 1.1 3p	800	690	—	—	—	—	—	—
Fiesta C 1.1 5p	810	690	—	—	—	—	—	—
Fiesta C 1.1 Cat	850	730	—	—	—	—	—	—
Fiesta CLX 1.4 3p	840	720	—	—	—	—	—	—
Fiesta CLX 1.4 5p	890	780	—	—	—	—	—	—
Fiesta 1.6 3p	960	830	—	—	—	—	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	860	—	—	—	—	—	—
Fiesta XR2i	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
Escort Laser CL y GL 1.1	—	—	—	—	—	410	330	280
Escort Laser 1.3	—	—	—	—	—	370	300	250
Escort CL y GL 1.3	—	—	—	—	—	590	500	440
Escort Ghia 1.3	—	—	—	—	—	470	380	330
Escort CL y GL 1.4	—	—	—	—	—	720	640	510
Escort Xtra 1.4	—	—	—	—	—	640	510	—

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
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 XR3i	1240	1080	950	800	570	480	390	330
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760	—	—	—
CLD, GLD y Xtra 1.6 D	—	—	—	—	—	640	510	370
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 1.8 D	1000	900	810	—	—	—	—	—
Escort Country 1.8 D	1030	930	—	—	—	—	—	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790	—	—	—
Escort Cabrio XR3i	1750	1530	1350	1150	850	680	—	—
Orion CL 1.6	—	—	—	—	—	440	370	280
Orion GL 1.6	—	—	—	—	—	460	390	300
Orion GT y Millionair 1.6	1050	900	800	—	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6	1050	950	870	780	600	—	—	—
Orion Ghia 1.8 i	1150	1000	910	800	—	—	—	—
Orion Ghia 1.8 i	1200	1020	—	—	—	—	—	—
Orion CLD y GLD 1.6	—	—	—	—	—	700	680	550
Orion Ghia 1.6 Cat	—	—	—	—	—	—	—	—
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	—	—	—	—	—	—	—	230
Sierra 1.6	—	—	—	—	—	500	450	350
Sierra GL y GL 1.8 4p	—	—	—	—	—	930	800	—
Sierra GL 1.8 5p	—	—	—	—	—	980	850	—
Sierra Laser 2.0	—	—	—	—	—	620	550	400
Sierra GL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	—	—	—	—
Sierra GL 2.0 4p	—	—	—	—	—	1040	900	—
Sierra GL 2.0 4p Catalizador	1500	1270	—	—	—	—	—	—
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840	—	—	—
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1030	900	—	—	—	—
Sierra GL 2.0 5p	1490	1260	1120	990	—	—	—	—
Sierra Ghia 2.0 5p	1800	1400	1250	1050	—	—	—	—
Sierra Ghia 2.3	—	—	—	—	—	—	560	480
Sierra Sport 2.0 3p	1490	1260	1120	990	—	—	—	—
Sierra Sport 2.0 5p	1530	1300	1190	1030	—	—	—	—
Sierra XR4 2.8 i	—	—	—	—	—	—	920	720
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
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
Sierra Fam GL 2.0 i	1610	1360	1240	1050	—	—	—	—
Sierra Fam Ghia 2.0 i	—	—	—	—	—	770	650	550

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
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	—	—	—	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Ascona GT 2.0 1.5p	—	—	880	750	—	—	—	—
Ascona D Berlina	—	—	—	—	440	360	310	250
Ascona LS 1.6 D	—	—	810	690	—	—	—	—
María Coupé GT/E	—	—	—	—	—	410	340	—
María Coupé 200	—	—	1050	880	670	570	480	—
Rekord Berlina 2.0 E	—	—	—	—	—	430	310	260
Rekord CD 2.2i	—	—	—	—	650	550	—	—
Rekord Berlina D	—	—	—	—	—	440	340	230
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	1820	1630	1480	1260	—	—	—	—
Omega CD 2.3 TD	1800	1510	1370	1160	—	—	—	—
Omega 3.0 i	2470	2080	1930	1640	—	—	—	—
Omega Diamond	1820	1550	—	—	—	—	—	—
Omega Caravan GL 2.0 i	1590	1350	1150	—	—	—	—	—
Omega Caravan GL 2.3 TD	1630	1380	1180	—	—	—	—	—
Senator 3.0 E	—	—	—	—	680	520	410	—
Senator 3.0	2310	1950	1780	1520	1220	—	—	—
Senator 3.0 CD	2620	2210	2010	1720	1380	—	—	—
Monza CS 3.0 E	—	—	—	—	680	520	410	—
Monza GSE	—	—	—	—	790	630	—	—

PEUGEOT

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
205 Junior 3p	690	660	—	—	—	—	—	—
205 XL	710	630	580	490	380	320	—	—
205 XR	870	780	720	610	470	400	—	—
205 Rallye	940	800	—	—	—	—	—	—
205 GTX	980	890	810	690	550	—	—	—
205 GTI	1250	1120	970	830	640	540	—	—
205 Automático	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	480	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	380	—	—
205 GRD	890	800	720	610	—	—	—	—
205 SRD	950	850	780	670	510	430	—	—
205 Cabriolet CJ	1370	1180	1060	900	—	—	—	—
205 Cabriolet CT	1300	1150	1040	1190	—	—	—	—
309 GL Profi	920	830	750	640	—	—	—	—
309 GR	1000	900	810	690	—	—	—	—
309 Automático	1070	910	—	—	—	—	—	—
309 SR	1100	990	900	780	—	—	—	—
309 GT	1190	1080	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 SR	1590	1430	1210	—	—	—	—	—
405 SR Autom	1580	1340	—	—	—	—	—	—
405 MI 1.6	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
505 GR	—	—	—	—	360	290	210	170
505 Covedor y SR	—	—	670	510	360	290	220	170
505 STV y GTI	—	—	840	640	450	340	260	210

58 / Motor 16

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
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 GT 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	1620	—	—
944 II	—	—	—	3250	2820	2540	—	—
944 S	4370	4080	3900	3320	—	—	—	—
944 Turbo	5410	4850	4460	3800	3430	2910	—	—
944 Turbo Coupé	6550	6270	5850	—	—	—	—	—
944 Turbo II	6650	6380	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 (300)	13500	9120	7530	6320	5150	4050	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	6500	6830	8070	7260	—	—	—	—
928 GT	9970	9270	—	—	—	—	—	—

RENAULT

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
R4	—	—	380	330	240	180	140	110
R4 TL	570	480	430	370	270	220	180	120
R5 TL	—	—	—	—	—	—	170	140
R5 GTL	—	—	—	—	—	—	210	160
R5 TX	—	—	—	—	—	—	230	170
R5 Turbo	—	—	—	—	—	—	310	230
Supercinco CFive	640	580	500	410	310	260	—	—
Supercinco TL	670	570	500	430	310	260	—	—
Supercinco TL 5p	700	580	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	580	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
R9 GTC	710	640	580	490	360	300	—	—
R9 GTL	750	680	610	520	320	220	170	—
R9 SR DT	830	740	670	580	410	340	250	180
R9 TSE	900	810	730	620	450	360	310	—
R9 TXE	820	690	620	540	380	310	260	—
R9 GTD	770	690	630	540	380	310	260	—
R11 GTL y Broadway	840	760	680	580	420	340	290	240
R11 GTS	—	—	—	—	430	380	320	—
R11 TSE	920	820	740	630	480	410	320	270
R11 GTX	940	840	760	650	490	420	350	—

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
R-11 TXE	1000	990	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	390	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 TL	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-20 TX	—	—	—	—	—	—	360	310
R-25 GTS	1400	1100	1000	860	850	530	450	—
R-25 GTX	1820	1540	1390	1190	900	730	620	—
R-25 TX	1620	1360	1240	1050	840	—	—	—
R-25 GTD	1370	1050	940	810	620	500	—	—
R-25 Turbo D	1960	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	880	—	—
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140	970	—	—
Espace TXE Quadra	2650	2250	—	—	—	—	—	—
Espace Turbo D.	2080	1700	1520	1280	960	820	—	—
Espace Turbo DX	2250	1920	1720	1470	1080	920	—	—
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	—	—	—	—



CENTROS DE ENTRENAMIENTO GLASURIT

El líder internacional en el sector de pinturas para la automoción, Glasurit, continúa manteniendo sus centros de formación, reciclaje y perfeccionamiento de los profesionales del sector. Esta marca alemana fue pionera en este tipo de instalaciones; en España cuenta desde 1983 con un centro de estas características en Guadalajara. Actualmente, debido a la imposibilidad de dar cabida a todos los profesionales interesados en este tipo de cursos, se encuentran en avanzada fase de desarrollo nuevos centros de este tipo en nuestro país que darán cabida a gran parte de los profesionales que a su vez podrán desarrollar su actividad con mayor perfección.

MICHELIN EN EL AIRE

Desde 1981 Michelin incorporó la tecnología adquirida en otros campos a los neumáticos de aviones. Los neumáticos radiales aseguran un mayor número de aterrizajes (50 por ciento más en aparatos civiles y 75 en los militares) además son entre un 20 y un treinta por ciento más ligeros y ofrecen una mayor fiabilidad. Por otra parte tras la fusión con BF Goodrich se amplió la gama de neumáticos para aviación y hoy ofrece a sus clientes los convencionales A.A.T. y Aviator, como los radiales Air X.



PLACIDO DOMINGO CON OPEL

El gran tenor universal Plácido Domingo, durante sus estancias en España, utiliza un Opel Senator para sus frecuentes desplazamientos y el traslado a las numerosas galas que tiene concertadas esta temporada a lo largo de todo nuestro país. Su primera representación tuvo lugar en el Teatro de la Zarzuela de Madrid donde obtuvo un clamoroso éxito interpretando el Otello de Verdi. Después se trasladó a Mérida en cuyo teatro Romano representó zarzuela y ópera junto al maestro Rostropovich.

SOLUCIONES ARAMIS

La firma americana de productos cosméticos para el hombre, presenta ahora una nueva línea de productos destinados al más profundo cuidado del cabello, sin duda alguna, una de las partes del cuerpo más débiles y expuestas. La línea Lab Series Hair Solution es un efectivo tratamiento para combatir los problemas del cuero cabelludo, creados por muchos factores como pueden ser el estrés, una deficiente alimentación y la falta de cuidados en general. El Nutriplexx Lab Series limpia y vitaliza el cabello.



BRADOL JEREZ



La marca de lubricantes Bradol ha presentado un nuevo envase de su aceite estrella para motores de dos tiempos. El Bradol Jerez es un aceite totalmente sintético que por sus características permite su utilización en los motores sometidos a las más duras condiciones de trabajo.

Además de poder ser usado en muy bajas dosificaciones (hasta 1,5 por ciento) produce una mínima cantidad de residuos en el motor. La nueva presentación en tubo de 100 cc permite una más cómoda utilización por parte de los usuarios a un precio bastante asequible.



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.L., año 88.
- BMW 735i Full, 23.000 km.
- BMW 316, año 87.
- BMW M-5, año 89.
- BMW 828 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.

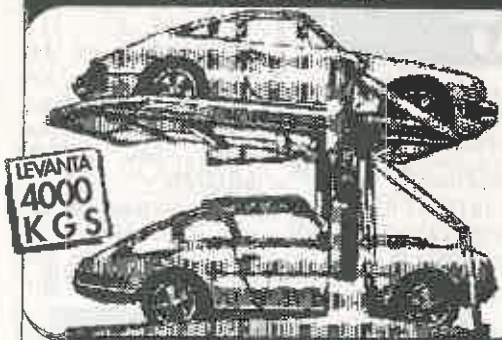
- Ford Sierra 2.0i GL, 5P, año 88.
- Jaguar XJ6 4.2, año 82.
- Mercedes 300-CE, Full Equipo.
- Mercedes 300-E 24V, año 90.
- Mercedes 190-E 2.3, año 88.
- Mercedes 300-CE 24V, año 91.
- Mercedes 260-E, todos extras.
- Mercedes 300 TD, año 89.
- Mercedes 190-D 2.5, 60.000 km.
- Opel Corsa 1.3 SR, 58.000 km.
- Opel Kadett, 29.000 km.
- Opel Senator 3.0 L 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., 38.000 km.
- Volkswagen Golf GTI, año 88.
- 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

DOBLE SU ESPACIO DE PARKING

GARAJE O INTENPERIE



LEVANTA 4000 KGS

Convierta su espacio de aire en espacio de PARKING
Precio: 889.000 PESETAS

- Posibilidad de colocación en batería o individual.
- Sistema hidráulico y eléctrico de la misma corriente 220V.
- Ningún tipo de instalación u obra necesaria.
- Plataforma abierta o cerrada para posar el vehículo.
- Le asesoramos gratuitamente.

PARK PLUS CORPORATION
MAS PARKING, S.L.

Avda. San Pablo, 31, nave 16
Costada. 28820 MADRID
Tel: 5 59 24 86 Fax: 5 42 65 30

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.
PARTICULAR Jeep Cherokee LTD, 89.3 millones. Tel. 577 18 63.

AUTOMOBILH. AST MBH

Steindamm 51, 2000 Hamburgo 1
tel: 49-40-241346 fax: 2803130

Comercializamos mercedes (incluida la nueva serie SE/L) BMW, Porsche. Exposición continua de 50 coches con seguro -avería. Ofrecemos servicio de importación listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia importando desde Alemania

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

MERCEDES 190 E, antirracita, MLM, 1987, precioso. 2.300.000 pesetas. Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

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.

RADAR DETECTOR

HO-Scanner 9
P.V.P. 59.000 Ptas.

- Controla mentodo incluido SEUR 24 horas.
- 3 Frecuencias simultáneas españolas y europeas.
- Fácil instalación al encendido.
- Totalmente independiente.

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

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

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

LANCIA - VALENCIA



ADRIAN CAMPOS, S. A.
CONCESIONARIO OFICIAL

ARQUITECTO ALFARO, 4 Y 6 - TELEFONO: 3 67 85 09



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 CREDITAUTOMOVILES DE OCASION
REVISADOS Y GARANTIZADOSAUTO 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

Audi 90, 20 V, A.A., D.A., etc, 89	2.650.000
Mercedes 190, 2.3, 16V, A.A., ABS, cuero, etc, 86	3.400.000
Lancia Thema, 2.5 TD, full equip, 86	1.275.000
Citroen AX, GT, A.A., 89	875.000
Suzuki Samurai, 89	1.100.000
Mercedes 280 CE, coupé	1.100.000
Alfa Romeo GTV 2.5, A.A., 83	925.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

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

KARTS lo tenemos todo,
nuevos y usados. Tel.:
(93) 692.18 24. Sr. Ma-
sallés.TERRANO 3 y 5 puertas
Patrol GR, disponibles en
Tecnipauto S.L. C/ Rioja,
4, Pamplona. Tel.: (948)
26 27 62.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 medio-
día de 2.30 a 4 tarde.ALPINE Renault a 110
mod. berlíneta, año
1970, ITV pasada, en
buenas condiciones de
uso, 950.000 ptas. Tel.:
(951) 22 26 19 en horas
de oficina.VOLKSWAGEN Sirocco
GTX 16 V, carrocería y
llantas Zender, muchos
extras, sólo 22.000 kiló-
metros, mejor que nuevo,
precio interesante. Tel.:
(96) 578 76 90.FORD Capri vendo con-
golpe delantero, o com-
pro con golpe trasero.
Tel.: (988) 88 03 06.VOLKSWAGEN Escaba-
jo Cabrio 1303, estado
impecable, cuero, llantas,
M-MM, 1.850.000, admi-
to como parte vehículo
pequeño. Tel.: (987)
54 05 20. Carlos.SATURN SC, precioso
coupé americano, nuevo,
1.9 l, 16 V, 125 CV, blan-
co, full equip, 3.700.000
ptas.SATURN SL1, full, nuevo,
4 puertas, 90 CV,
3.100.000 ptas. Tel.:
(91) 314 59 96.DODGE Stealth ES (Mitsu-
bishi GT), 24 V, V6, 222
CV, rojo, full equip, a es-
trenar, entrega septiem-
bre, 6.250.000 ptas. Tel.:
(91) 314 59 96.BMW 335i, impecable,
año 89, verde metalizado,
climatizador, ABS, auto-
bloccante, alarma, equipo
música, etc., nacional, un
año garantía total. Tel.:
(947) 22 42 50.MATRA Murena, negro
impecable, 32.000 km,
1.100.000 ptas. Tel.:
(91) 630 23 24.MAZDA MX5. Absoluta-
mente nuevo, vendo. Tel.
(967) 14 22 95.PARTICULAR vende Su-
percinco Turbo, tres años
y medio, buen estado, po-
cos kilómetros. Tel. (91)
629 15 37.ANTIGUO Fiat 508, mo-
delo Spider, descapotable,
año 1931, documen-
tación moderna, sin res-
taurar. Precio 950.000
ptas. Tel. (93)
843 91 55.MERCEDES 260 E full,
mod. 88, 2.690.000. Tel.
(91) 541 89 81.560 Sel absolutamente
bien, muchos extras, con-
venir precio, verlo. C/ Az-
cona, 62.OPEL Corsa 13 GT, año
85, buen estado a toda
prueba, 123.000 km., co-
lor negro. 500.000 ptas.F. TOME S.A. Mercedes
300 D, Full-equip, «per-
fecto», con garantía 12
meses. 3.300.000. Sr.
Moreno. Tel. (91)
747 82 00 (centralita),
(91) 747 78 28 (dir.).
F. TOME S.A. Volkswa-
gen Classic D, año 88, 12
meses de garantía.
550.000. Sr. Moreno.

F. Tomé

Concesionario

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

Ctra. Barcelona, km 12,500

Tel.: 747 82 00

F. TOME S.A. Oportunidad,
Audi 100 CD, año
86, con garantía.
1.600.000. Sr. Moreno.
Tel. (91) 747 82 00 (cen-
tralita), (91) 747 78 28
(dir.).F. TOME S.A. Renault 21
GTS, año 89, con aire
acondicionado, dirección
asistida, garantía 12 me-
ses. 1.225.000. Sr. More-
no. Tel. (91) 747 82 00
(centralita), (91)
747 78 28 (dir.).F. TOME S.A. Citroën BX
19 GTI, M-JH, aire acondi-
cionado, ABS, llantas, ga-
rantía 12 meses.
1.450.000. Sr. Moreno.
Tel. (91) 747 82 00 (cen-
tralita), (91) 747 78 28
(dir.).F. TOME S.A. Volkswa-
gen Polo, año 85, con ga-
rantía. Por sólo 390.000.
Sr. Moreno. Tel. (91)
747 82 00 (centralita),
(91) 747 78 28 (dir.).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 (cen-
tralita), (91) 747 78 28
(dir.).¡BENEFICIESE! Nueva
bajada de aranceles, co-
nozca los trámites para
importar toda clase de ve-
hículos y motocicletas, in-
cluimos precios, consejos,
direcciones, etc. Por sólo
2.800 ptas. Import-Auto-
moción, apartado 375,
30500, Molina de Segura
(Murcia). Tel. (968)
64 11 78. Seriedad abso-
luta.PROCEDENTE de sorteo
Peugeot 205 Cabrio a es-
trenar, 1.750.000 ptas.,
facilidades, C.A.N.S.A. C/
Azcona, 62.CADILLAC Seville 4.8,
año 90, automático, cue-
ro, todos extras, bicolor,
nuevo, 30.000 km, oca-
sión. Tel. (923)
58 00 00.FORD Scorpio 2.4 GLI,
aire, ABS, M-IV, azul,
60.000 km, ruedas nue-
vas. C/ Azcona, 62. Tel.
255 68 21 / 22.ROLLS ROYCE limousi-
ne sólo para auténticos
millonarios. Admito como
parte Mercedes 560 o
BMW 750. Ofertas tel.
(91) 612 78 43. Srta.
Mayte. Mañanas.OPEL Omega Diamond,
M-LK. Particular, siempre
garaje, nuevo, extras, ne-
gro metalizado. Precio
2.900.000 ptas. Sr. Prie-
to, tel. 576 63 71.PARTICULAR Toyota Ce-
lica, último modelo, 10
meses, 4.000 kilómetros,
extras, 3 años garantía.
Tel. (952) 51 41 59.

AUTO RADIO

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

15% Descuento

VISA, ETC.

UNION

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

ALARMAS

ALARMAS GEMINI PROFESIONAL
● TELEMANDO ULTRASO. Y CIERRES 50.900 PTAS.
● TELEMANDO Y ULTRASONIDOS 35.000 PTAS.
● TELEMANDO 25.000 PTAS.
● SIRENA Y ULTRASONIDOS 25.000 PTAS.
● SIRENA 16.000 PTAS.
OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS

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

Laboratorios S. L. FORCAR

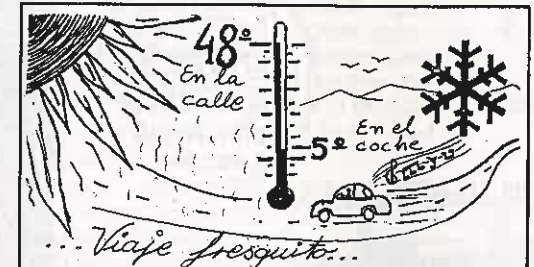
Si el problema es la suciedad de sus inyectores, no tiene porque cambiarlos.
Solo 2 de cada 1000 necesitan ser sustituidos.

SE LOS LIMPIAMOS Y COMPROBAMOS CON TOTAL GARANTIA

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

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

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

OPORTUNIDAD Subaru
Coupé 1.8 Boxer Turbo
4WD, todos extras, 24
meses, 30.000 kilóme-
tros, garantía oficial, 1
año. Precio 2.550.000
ptas. Fax: 355 05 90.TOYOTA Land Cruiser,
9.000 kilómetros, nuevo,
interesante. Azcona, 62,
garaje.BMW 735i, año 88, full
equipo. Tel. 549 57 88.AUDI Quattro Turbo 200
CV, azul marino. Tel.
(943) 42 02 33. Horas
oficina. M-FB.PORSCHÉ 911-S 2.7i,
año 1981, targa, extras.
Precio 2.150.000 ptas.
Noches, Manolo. Tel.
(987) 41 04 63.LANCIA Delta Integrable
16V, rojo, impecable, año
89. Precio 2.650.000.
Tel. (981) 23 14 40. Sr.
Montero.VW Escarabajo descapo-
table, último modelo, per-
fecto estado, garantizado,
facilidades. Teléfono
255 86 21/22.BMW 635 CSI, varios
modelos. Desde
1.700.000 ptas. Tel.
255 86 21/22.HONDA Civic 3 p., blan-
co, muy bonito. Precio
300.000 ptas. Tel.
255 86 21/22.BMW 316, 1981, muy
cuidado, aire acondicio-
nado, más extras. Precio
650.000 ptas. Azcona,
62, garaje.MERCEDES 250 S,
1968, aire acondicio-
nado, cuero, automático,
sólo dos dueños, impeca-
ble. Precio asombroso. Az-
cona, 62, garaje.BMW 325i, aire acondi-
cionado, perfecto estado
de todo, blanco, revisión
BMW, garantía un año.
Precio 2.200.000 ptas.
Tel. 255 86 21/22.DODGE Stealth nuevo, 6
Cil, 24V, 222CV, cuero,
full, entrega septiembre,
ocasión. 6.250.000 ptas.
Tel. 319 59 96.GOLF GTI-G60, 27.000
km., aire acondicionado,
ABS, Recaro, alarma Blau-
punkt, perfecto estado.
2.500.000 ptas. Tel. (93)
751 83 71.PORSCHÉ 911 Carrera
3.2, 231 CV, original es-
pañol, 1986, absoluta-
mente todos extras,
40.000 kilómetros, como
estreno, garantizado por
escrito. Tel. 255 86 21/
22.PORSCHÉ 944 Turbo
Targa interior cuero,
asientos, techo eléctrico,
Full Equip, pocos kilóme-
tros. Prototipo Fiat Berto-
ne, descapotable, modelo
único, ITV pasada, matrí-
cula B-LB. Teléfono (93)
644 15 92.CHRYSLER 1944. Mer-
cedes 1952. Ford 1926.
Ford descapotable 1925.
Impecables, documenta-
dos, vendo. Tel. (91)
898 90 21.

AIRE ACONDICIONADO ORIGINAL

PARA CASI TODOS LOS VEHICULOS.

INSTAL

Instalaciones Técnicas del Automóvil, S. L.

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

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

¿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

- 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

¡ANUNCIESE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVÍENOS este cupón debidamente
cumplimentado. Escriba el texto a má-
quina o en mayúsculas. El precio por pa-
labra es de 50 ptas. También puede
anunciarse en los módulos de 40 x 40
mm, cuyo importe es de 8.500 ptas. Si
desea anunciarse con módulos de ma-
yor tamaño llame al teléfono (91)
268 00 69.

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

DNI _____

Firma _____

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63

TEL.: 248 62 60. 248 58 60

Y 241 90 31. MADRID

ESTA SEMANA

EMPRESA
RECOMENDADA

Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio
Seat Ibiza 1.5 GLX A.A.	89	Blanco	28.000	945.000	Ford Fiesta XR2	87	Rojo	32.000	875.000
Seat Málaga 1.5 GL	89	Blanco	31.000	725.000	Citroën AX 14 TRS	88	Blanco	31.000	675.000
Fiat Uno 70 SX	90	Rojo	13.000	945.000	Ford Escort 1.6 Ghia A.A.	91	Blanco	10.000	1.375.000
Seat Ibiza 1.2 Special	89	Negro	21.000	725.000	Citroën BX 19 GTI A.A. DA LL ABS	89	Blanco	31.000	1.875.000
Lancia Delta Integrale A.A.	90	Rojo	10.000	2.950.000	Citroën CX 25 TRD Turbo 3 Filas	87	Burdeos	40.000	1.975.000
Renault 5 GTX	88	Negro	23.000	875.000	Ford Fiesta 1.1 CLX 5p	90	Blanco	7.000	925.000
Renault 5 Gessie	91	Blanco	6.000	875.000	Ford Fiesta 1.4 CLX	89	Rojo	23.000	990.000
Renault 5 GT Turbo	88	Blanco	32.000	1.075.000	Ford Fiesta 1.6 S	91	Negro	1.000	1.325.000
Renault Supercinco GTL 5p	90	Blanco	14.000	875.000	Ford Escort 1.6 Ghia RS	87	Gris	53.000	990.000
Renault 19 TSE A.A.	89	Rojo	27.000	1.390.000	Ford Escort 1.6 GT 2p	90	Negro	15.000	1.175.000
Renault 21 TL A.A.	89	Blanco	21.000	1.675.000	Ford Escort 1.6 5p A.A.	90	Blanco	11.000	1.325.000
Renault 21 GTS Nevada	89	Rojo	30.000	1.550.000	Ford Orion 1.6 Ghia	88	Blanco	32.000	1.050.000
Renault 21 GTS Nevada A.A.	90	Rojo	17.000	1.775.000	Ford Escort 1.6 Ghia	90	Blanco	16.000	1.225.000
Renault 21 TSE Nevada A.A. 3F	87	Gris	38.000	1.550.000	Alfa Romeo Giulietta F.E.	86	Rojo	57.000	795.000
Opel Corsa City	89	Blanco	23.000	875.000	Ford Escort 1.8 Diesel	90	Blanco	18.000	1.270.000
Opel Corsa 1.2 Jeca	90	Blanco	10.000	825.000	Ford Escort XR3i A.A.	88	Rojo	23.000	1.450.000
Opel Corsa 1.2 S Don Algodón	90	Blanco	15.000	925.000	Ford Escort Country 1.6	89	Rojo	21.000	1.150.000
Opel Corsa 1.2 S 5p	90	Blanco	20.000	830.000	Ford Orion 1.6 D Turbo	90	Gris	16.000	1.330.000
Opel Kadett GSI 16V	89	Rojo	27.000	1.825.000	Ford Orion 1.6i A.A.	89	Blanco	27.000	1.450.000
Opel Corsa 1.3 Cup	86	Blanco	50.000	725.000	Ford Sierra 2.0i S F.E.	90	Rojo	21.000	1.975.000
Opel Kadett 1.6 GT 2p	90	Negro	20.000	1.290.000	Ford Sierra 2.0i Ghia F.E.	90	Gris	16.000	2.150.000
Opel Kadett 1.8i	88	Blanco	17.000	1.375.000	Ford Sierra 2.0i Fam. A.A. DA	89	Gris	31.000	1.890.000
Opel Vauxhall 2.0 CD A.A.	90	Burdeos	19.000	2.075.000	Ford Sierra Cosworth F.E.	88	Gris	30.000	2.850.000
Peugeot 205 SRD A.A. DA	90	Gris	12.000	1.425.000	Ford Scorpio 2.0i GL	86	Gris	50.000	1.475.000
Citroën AX 11 GTI	88	Rojo	28.000	890.000	Ford Scorpio 2.0i Ghia	89	Azul	40.000	2.450.000
Peugeot 309 GTX A.A.	88	Blanco	32.000	1.550.000	Alfa Romeo 33 Red	90	Rojo	21.000	1.275.000

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.

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

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

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

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.

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

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.

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

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

LANCIA y 10 Turbo. Azcona, 62.

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. 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. 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. 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.

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

LLANTA ref. TZ

25 ANIVERSARIO

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



NOVEDAD

TARGA RACING WHEELS

LLANTAS TARGA, S.A.

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

DITECNICA



CHRYSLER LE BARON CABRIO



CHEVROLET ASTRO



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

- 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.

IMPORT-DIR S.A.



**MITSUBISHI
ECLIPSE**

**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

SE VENDE Audi Quattro blanco. Todos los extras, en garantía. Tel. 4210187.

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

IBIZA 1.5 GL, bien cuidado, MHH, 560.000 ptas.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

**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. María Echavarría Corpas
Martínez Pericobio



**UNA OCASION
DE AMIGO.**

Estamos donde siempre.

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

ATENCION: sección náutica de C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

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

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.

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

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

Motor Retiro



Nuevo Audi 100
seis cilindros

Elevado a la perfección.

- Somos especialistas VW, AUDI
- Con Volkswagen Credit la financiación y el Leasing más económicos

EXPOSICIONES C/ Maldonado, 50-52. Telf. 402 89 28/32
C/ Alcalá, 73. Telf. 431 49 49/431 07 20
TALLERES C/ P. Vergara, 24. Telf. 276 19 37



MOTOS: GRAN PREMIO DE CHECOSLOVAQUIA

LORIS CAMPEON, WAYNE Y LUCA, CÁSÍ

En el espectacular trazado checo de Brno Loris Capirossi ha sentenciado el título del octavo de litro a su favor mientras que Rainey y Cadalora se acercan cada vez más a los suyos. Un nuevo y batalladísimo podio de Cardús, y excelentes las carreras de Garriga y Crivillé, sexto y quinto respectivamente en sus categorías.

A falta sólo del Gran Premio de Malasia, puesto que los pilotos del octavo de litro no tenían programada su categoría en el de Brasil y

por ende tampoco la tienen en el de Le Mans que lo sustituye, Loris Capirossi ha amarrado su segundo título consecutivo en Checoslovaquia. El pequeño y simpático

co piloto de Riolo Terme no ha necesitado como el pasado año en Australia la ayuda de nadie y menos la de Gresini, que si en aquella ocasión fue su valedor, en ésta era

BRADL A POR TODAS
El alemán se impuso con autoridad en Brno.



su único rival para el título. Loris preparó concienzudamente su estrategia. Sabedor de que la situación en la tabla le favorecía con respecto a su escudero y rival comenzó marcando la *pole-position* y una vez que el semáforo se puso verde se encaramó en cabeza. Pasó primero por meta en el giro inicial y sólo Gramigni estuvo en condiciones de luchar con él por la cabeza, puesto que Sakata, que en varias ocasiones logró colocarse líder, lo hacía al precio de una evidente temeridad que a la postre lo llevaría al suelo. Gramigni, muy a gusto en el trazado checo, sin cometer ningún error de pilotaje y respaldado por una cada vez más eficaz Aprilia, no estaba dispuesto a dejar pasar su oportunidad y así, cuando faltaban cinco vueltas para la conclusión de la carrera, dio un tirón que Capirossi, pensando, sobre todo, en un título que ya tenía en el bolsillo le dejó hacer y así posibilitó la primera victoria en Gran Premio de su compatriota. En el podio Capirossi, desde su segundo puesto sonreía feliz soñando en su moto oficial del cuarto de litro para el próximo año, mientras que en el tercer peldaño se encontraba Debbia, compañero de escudería del vencedor. En cuanto a «Aspar», hizo una gran carrera puesto que, pese a arrancar mal, enseguida pudo unirse al grupo perseguidor con Wakai y Debbia hasta que pasada media carrera se coló en un viraje evitando por los pelos el ir al suelo. Ello lo dejó descolgado en una solitaria quinta plaza aunque los problemas mecánicos de Wakai le hicieron ascender un puesto más.

La nota trágica de la carrera pudo producirse en la primera vuelta. Oetli, segundo tiempo, había arrancado mal y quiso rápidamente recuperar el tiempo perdido. Esto le supuso una caída en ese mismo giro inicial, con la mala fortuna de que cuando se levantaba todo el pelotón se le echó encima. De pie, en medio de la pista, intentaba esquivar a los pilotos que se le abalanzaban aunque desafortunadamente fue finalmente arrollado por Cuppini y Bronec que le fracturaron ambas piernas.

En cuanto al resto de españoles hay que citar que Alvaro fue décimo noveno pese a que una excelente arrancada lo había situado en séptimo lugar, mientras que Miralles se cayó y Debón y Hernández no se clasificaron. Gianola, con la Derbi, tampoco pudo correr ya que en los entrenamientos del viernes sufrió una caída que le supuso una fractura de escafoides que le hace dar por terminada la temporada ya que el equipo de Mollet no irá a Malasia.

En 500 c.c., Wayne Rainey no ha dado ninguna opción a sus rivales. En los entrenamientos marcó ya el mejor tiempo por

delante de Doohan y Schwantz mientras que cuarto era un sorprendente Juan Garriga protagonista de un excelente final de temporada. En carrera, Doohan fue el primero en imponer su ley aunque sólo le duró dos giros, puesto que el pupilo de Roberts le arrebató la cabeza de carrera en el transcurso del tercero. A partir de ese instante, esta pareja se escapó del resto de los rivales que les seguían: De Radigues, Gardner, Kocinski, Schwantz, Garriga, Lawson y Sito Pons, aunque pronto el orden cambió puesto que Kocinski no tardó en afianzarse en la tercera posición, al tiempo que el belga de Suzuki pasaba séptimo. Garriga mantuvo durante todo el tiempo una bonita pugna por la quinta plaza con un Kevin Schwantz que, en esta ocasión se veía incapaz de contactar con los hombres de cabeza, lo que no resta ningún mérito al piloto de Ducados. En cabeza, la pareja Rainey-Doohan mantenía su dominio sobre el resto y si el australiano logró una sola vez más adelantar al americano, éste a ocho vueltas del fin puso toda la carne en el asador y se destacó para entrar en solitario en la meta y acercarse un poco más al ansiado título. Tras ellos Kocinski rodó en solitario en tercer lugar y otro tanto hacía Gardner en el cuarto, mientras que si Garriga logró adelantar en una ocasión a Schwantz, a la postre el tejano se impuso al español cuyo cambio comenzó a fallar obteniendo un sexto puesto, el tercero en lo que va de año, que lo confirma séptimo en la tabla y mejor piloto europeo. Por su parte, Sito Pons conseguía mantener durante toda la carrera la novena plaza pese al acoso de Chandler y a su dolorido hombro.

Queriendo borrar el traspiés dado en Mugello, Helmuth Bradl salió dispuesto a

POLEMICA FIM-IRTA

AL BORDE DEL CISMA

Si en Mugello la FIM ofrecía al IRTA el compartir el poder deportivo con la creación de un Comité de Grandes Premios en el que tomarían parte toda la familia motociclista, en Brno el IRTA daba a conocer que este ofrecimiento era ridículo y que llevaría adelante su Campeonato paralelo: el Campeonato Mundial de Motociclismo Profesional IRTA. A la FIM le han dado un plazo hasta el 1 de octubre para una contraoferta que sólo puede ser la de compartir con el IRTA no sólo el poder deportivo sino el económico, en cuyo monto destacan los derechos televisivos como son los 6 millones de dólares anuales que DORNA pagará al organismo federativo a partir de 1993. Los dere-



NO DIO OPCION
Wayne Rainey se impuso una vez más. En 125 c.c. venció Gramigni que no cometió errores. No permitió que Loris Capirossi ganara este Gran Premio y glorificara, aún más, su Campeonato del Mundo.



EXCELENTE FIN DE TEMPORADA
La carrera realizada por Juan Garriga, en dura pugna con Kevin Schwantz, resultó francamente buena. En 250 c.c. Carlos Cardús se tuvo que conformar con el segundo puesto.



CLASIFICACIONES

125cc
1º A. Gramigni (Aprilia) 45'29'850. 2º L. Capirossi (Honda) a 1'494. 3º G. Debbia (Aprilia) a 2'142. 4º J. Martínez (Honda) a 16'888. 5º N. Wakai (Honda) a 16'889. 6º F. Gresini (Honda) a 18'405.

250cc
1º H. Bradl (Honda) 46'50'905. 2º C. Cardús (Honda) a 12'203. 3º L. Cadalora (Honda) a 12'204. 4º M. Shimizu (Honda) a 28'646. 5º A. Crivillé (Cobas) a 28'817.

500cc
1º W. Rainey (Yamaha) 47'32'169. 2º M. Doohan (Honda) a 3'204. 3º J. Kocinski (Yamaha) a 19'188. 4º W. Gardner (Honda) a 24'403. 6º J. Garriga (Yamaha) a 33'195.

Así va el Mundial

125cc
1º L. Capirossi, 209 puntos. 2º F. Gresini, 178. 3º R. Waldmann, 141. 4º G. Debbia, 100. 5º Jorge Martínez, 99.

250cc
1º L. Cadalora, 224 puntos. 2º H. Bradl, 193. 3º C. Cardús, 191. 4º W. Zeleleberg, 145. 5º M. Shimizu, 131.

500cc
1º W. Rainey, 225 puntos. 2º M. Doohan, 207. 3º K. Schwantz, 184. 4º J. Kocinski, 128. 5º W. Gardner, 126.

no dejarse sorprender por nadie. En los entrenamientos fue primero, seguido de Cardús siendo ésta la tónica general de la carrera. Tras ellos venían Zeleleberg, Cadalora, Reggiani y Wimmer, mientras que octavo era Crivillé. Pronto Cadalora se colocó tercero y en la vuelta quinta Reggiani, que entró muy pasado en un viraje, al volverse a reintegrar a la trazada cerró el paso a Zeleleberg con lo que ambos se fueron al suelo. La carrera quedó rota: Bradl solo en cabeza, luego Cardús, a quien Cadalora le iba comiendo terreno, y más atrás Wimmer, Shimizu y Crivillé. La emoción estuvo centrada por la segunda plaza ya que, de conseguirla, Cadalora se adjudicaba matemáticamente el Mundial, pero Cardús no estaba dispuesto a cedérsela con facilidad. El italiano persiguió implacablemente al español, pero éste no dio su brazo a torcer con lo que, al final, consiguió su sexto segundo puesto, tercero consecutivo y su noveno podio, cuarto consecutivo en lo que va de año. Otro español supo polarizar la atención de la afición, Alex Crivillé que aunque había sido adelantado por Schmidt, en los últimos giros supo dar buena cuenta de éste y de Wimmer logrando clasificarse en quinto lugar, su mejor resultado del año. Decimocuarto acabó Puig y Torron-tegui hubo de abandonar.

José Luis Aznar
Fotos: Marco Guidetti



IMPORTANTE DOBLETE
Senna, primero, y Berger, segundo, le dieron a McLaren un magnífico resultado. Piquet consiguió un sensacional tercer puesto.



TRAS el Gran Premio de Hungría, en el que Senna, con una magnífica estrategia, se impuso al potencial de Williams, para el Gran Premio de Bélgica había una gran expectación por ver cuál iba a ser la reacción del equipo Williams-Renault. No podían permitirse que el piloto del McLaren-Honda número uno les venciese, ya que con ello se pondría muy cuesta arriba la lucha por el título. En un principio, podría pensarse que los Williams-Renault iban a dominar en el Circuito de Spa, más adaptado a sus características. Sin embargo, una vez más «Magic» Senna, favorecido por una notable mejora del McLaren-Honda MP4/6, se encargó de aguar la fiesta a todos y se impuso en las tandas de entrenamientos pulverizando el récord de Spa.

El mejor piloto de Williams en los entrenamientos fue Mansell, que ocupó la tercera posición de la parrilla de salida. Su compañero, Patrese, que realizó el segundo mejor tiempo, más tarde en unas verificaciones técnicas se comprobó que no funcionaba la marcha atrás de su monopla y fue penalizado retrocediendo hasta el puesto diecisiete. En Ferrari que han seguido trabajando para conseguir unas mejores prestaciones de la evolución 4 de sus motores, Prost se situó en segunda posición de la parrilla, pero a más de un segundo de Senna. Alesi por su parte no pudo superar la sexta posición. Gerhard Berger, tras realizar un sensacional registro en las tandas de entrenamientos del viernes, el sábado no pudo ni siquiera dar una vuelta con los neumáticos de clasificación. Problemas en el motor de su monopla le impidieron tomar parte en la primera manga y en la segunda tuvo



GRAN PREMIO DE BELGICA DE FORMULA 1

LA CONQUISTA DE LAS ARDENAS

Senna, con su victoria en Spa, vuelve a situarse en una posición inmejorable para alzarse con su tercer título Mundial. En esta ocasión consiguió una cómoda victoria propiciada por el abandono de sus más directos rivales.

INCREIBLE ACTUACION
El equipo Jordan demostró que sus coches están a un magnífico nivel.



CLASIFICACIONES

PARRILLA DE SALIDA

27. A. Prost (McLaren Honda) 1:45.971	1. A. Senna (McLaren Honda) 1:47.811
2. G. Berger (McLaren Honda) 1:48.416	5. N. Mansell (Williams Renault) 1:48.826
20. M. Piquet (Benetton Ford) 1:50.540	20. J. Alesi (Ferrari) 1:50.574
13. R. Moreno (Benetton Ford) 1:51.283	12. M. Schumacher (Jordan Ford) 1:51.212
4. S. Modena (Tyrrell Honda) 1:51.707	23. P. Martini (Minardi Ferrari) 1:51.299
16. I. Capelli (Leyton House) 1:52.143	33. A. de Cesaris (Jordan Ford) 1:51.568
22. J. Lehto (Sauber Jordan) 1:52.417	8. M. Blundell (Brabham Yamaha) 1:52.377
7. M. Brundle (Brabham Yamaha) 1:52.626	15. M. Gugelmin (Leyton House Ilmor) 1:52.623
25. T. Boutsen (Ligier Lamborghini) 1:52.709	6. R. Patrese (Williams Renault) 1:52.848
17. E. Bernard (Lola Ford) 1:52.809	24. G. Morbidelli (Minardi Ferrari) 1:52.836
3. S. Nakajima (Tyrrell Honda) 1:53.494	12. J. Herbert (Lotus Judd) 1:53.361
11. M. Hakkinen (Lotus Judd) 1:53.799	14. O. Grouillard (Fondmetal) 1:53.628
26. E. Comas (Ligier Lamborghini) 1:53.847	21. E. Pirro (Dallara Judd) 1:53.839

NO PRECLASIFICADOS

M. Alboreto (Footwork Ford) 1:59.910. G. Tarquini (AGS Ford) 1:59.972. P. Chaves (Coloni Racing) 2:01.921. F. Barbazza (AGS Ford) 2:03.766.

NO CLASIFICADOS

A. Suzuki (Larrousse) 1:53.869. N. Larini (Lamborghini) 1:54.781. A. Caffi (Footwork Ford) 1:57.338. E.V. de Poole (Lamborghini) 1:57.746.

CLASIFICACION FINAL

1º Ayrton Senna (Marlboro McLaren Honda) 1h 27' 17" 669. 2º G. Berger (Marlboro McLaren Honda) a 1' 901. 3º N. Piquet (Camel Benetton Ford) a 32' 176. 4º R. Moreno (Camel Benetton Ford) a 37' 310. 5º R. Patrese (Canon Williams) a 57' 187. 6º M. Blundell (Brabham Yamaha) a 1' 40" 035. 7º J. Herbert (Team Lotus-Judd) a 1' 44" 599. 8º E. Pirro (BMS Dallara Judd) a 1 vuelta. 9º M. Brundle (Brabham Yamaha) a 1 vueltas. 10º O. Grouillard (Fondmetal Ford) a 1 vuelta. 11º T. Boutsen (Ligier Lamborghini Gitanes) a 1 vueltas. 12º P. Martini (Minardi Ferrari) a 2 vueltas. 13º A. de Cesaris (Team 7Up Jordan Ford) a 3 vueltas.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º A. Senna, 71 puntos. 2º N. Mansell, 49 p. 3º R. Patrese, 34 p. 4º G. Berger, 28 p. 5º N. Piquet, 22 p. 6º A. Prost, 21 p. 7º J. Alesi, 14 puntos. 8º S. Modena, 9 puntos. 9º A. de Cesaris, 9 puntos.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1º McLaren-Honda 99 p. 2º Williams-Renault 83 p. 3º Ferrari 35 p. 4º Benetton-Ford 30 p. 5º Jordan Ford 13 p. 6º Tyrrell Honda 11 p. 7º Dallara Judd 5 p.

que salir con el muleto de Senna al que le cambiaron el reglaje de los pedales. Pero nada más pasar la línea de meta para realizar la vuelta rápida el motor se rompió. Finalmente gracias a su actuación del día anterior pudo ocupar el quinto puesto.

Lo más sorprendente de los entrenamientos previos al Gran Premio de Bélgica fueron las magníficas prestaciones de Schumacher, que sustituyó a Bertrand Gachot en el equipo Jordan, al permanecer éste en una prisión londinense debido al altercado que tuvo en la capital inglesa el pasado invierno con un taxista. Schumacher, piloto alemán que participa con Mercedes en el Mundial de Sport Prototipos, en su primera actuación con un Fórmula 1 asombró al clasificarse séptimo en los entrenamientos cronometrados. Más tarde en el warm up volvió a sorprender al ser el autor del cuarto mejor tiempo.

Finalmente, la carrera fue ganada por Ayrton Senna. El brasileño se alzó con una cómoda victoria que lo relanza en su lucha por el título final. Un triunfo que se vio favorecido por el abandono de sus más directos rivales. En la salida fue el más rápido en arrancar, situándose tras su alerón Alain Prost, pero el piloto francés pronto dejó de ser un obstáculo al fallarle el motor del Ferrari en la segunda vuelta. El propulsor de los monoplazas del «Cavallino» se está mostrando como el Talón de Aquiles para la Scuderia. Más corta fue la carrera de Schumacher que no conseguía acabar la primera vuelta al fallar el embrague del Jordan.

Tras la estela de Senna se situó Mansell, todo parecía indicar que la lucha por la victoria iba a ser muy emocionante, ya

que la diferencia entre ellos se mantenía en torno al medio segundo. Tras ellos a una buena distancia marchaba un relanzado Piquet. En la vuelta quince Senna decidió entrar en boxes para cambiar neumáticos y una rueda que se negaba a salir propició que perdiera más tiempo del previsto que hizo que volviera a la pista en quinta posición. Una vuelta después entró a cambiar neumáticos Mansell, sus mecánicos fueron mucho más habilidosos y le permitieron reincorporarse a la carrera en segunda posición, justo detrás de Piquet. El piloto inglés no tuvo problemas para situarse en primera posición y comenzar a distanciarse de sus perseguidores. Todo parecía indicar que Mansell era el favorito para alzarse con el triunfo cuando, poco



FALLOS MECANICOS
Mansell se vio privado de una clara victoria al romperse la caja de cambios. Alesi que llegó a encabezar la carrera se vio traicionado por el motor de su Ferrari.



antes del ecuador de la carrera, se vio traicionado por el sistema eléctrico de la caja de cambios que le obligó a abandonar perdiendo una ocasión de oro en su lucha por el título Mundial.

Tras el abandono de Mansell la primera posición la ocupó el piloto de Ferrari Jean Alesi, con una táctica similar a la de Hungría: neumáticos más duros para evitar

entrar en boxes a cambiarlos. Poco duró la alegría en el mítico equipo italiano, tras permanecer nueve vueltas en cabeza, al igual que su compañero de equipo, le traicionó el motor. Con todo este rosario de abandonos el más favorecido fue Senna que se volvió a encontrar en la primera posición, puesto que ya no abandonó hasta el banderazo final. En segundo lugar

crucó la línea de meta Gerhard Berger, también muy favorecido por los problemas de sus rivales y que a la postre sirvió para dar a McLaren el segundo doblete de la temporada. El tercer puesto del podio fue para un pletórico Nelson Piquet.

Hay que destacar la actuación del equipo Jordan, además de los magníficos tiempos logrados por Schumacher, hay que sumar la actuación de su compañero Andrea de Cesaris. En una sensacional progresión llegó a situarse en segunda posición, un puesto increíble para un monoplaza en su primer año de vida y que da muestras del magnífico trabajo realizado por los responsables del equipo. Una lastima que no pudiese redondear su actuación al romperse el motor a tres vueltas del final. También hay que destacar la actuación de Patrese, desde el puesto diecisiete de la parrilla remontó a marchas forzadas hasta llegar a la tercera posición. Puesto que no pudo mantener al romperse el motor del Williams-Renault y verse obligado a cubrir las dos últimas vueltas al ralentí para finalizar en quinta posición. Por último hay que señalar la vuelta rápida de carrera, lograda por Roberto Moreno a cuatro vueltas del final.

Tras esta carrera Senna se sitúa en una posición inmejorable para conquistar su tercer título mundial, la 22 puntos de diferencia de su máximo rival, Mansell. ○

SPA EN BREVE

La mayoría de los pilotos que actualmente compiten en Fórmula 1, redactaron una carta con sus firmas y se la hicieron llegar a Gachot en señal de solidaridad. La opinión acerca del asunto que mantiene al piloto belga en una prisión inglesa es la de creer que la sentencia es exagerada y que el incidente fue un altercado sin importancia.

DURANTE todo el fin de semana, el bicampeón del mundo, el brasileño Nelson Piquet, ha mantenido estrechos contactos con Guy Ligier. A pesar de que el brasileño no ha afirmado nada en concreto, todo parece indicar que existe la posibilidad de que en el 92 forme parte del equipo francés. Según el responsable de Ligier le gustaría contar además de con Thierry Boutsen. Por otro lado y con respecto a este equipo, Prost también ha man-

tenido contactos con Guy Ligier acerca de la creación de un equipo de Fórmula 1 totalmente francés, sobre todo una vez que obtengan los motores Renault.

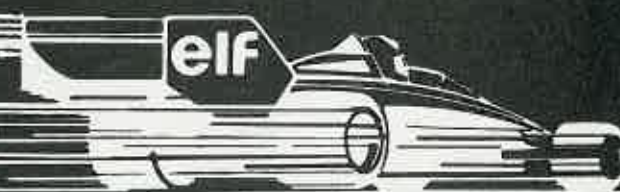
COINCIDIENDO con el Gran Premio de Bélgica, se disputó en Spa una nueva prueba puntuable para el Campeonato Internacional de Fórmula 3000. El vencedor fue Naspèti, que con esta victoria supera a Fittipaldi en la clasificación provisional del certamen. El segundo puesto lo ocupó Zanardi, compañero de equipo de Naspèti, mientras que la tercera plaza del podio fue para el francés Aiello.

EN la carrera puntuable para la Fórmula Opel Lotus venció el sueco Johansson. El líder del certamen sigue siendo el portugués Lammy.



BOUTSEN UNICO PILOTO LOCAL
De los tres pilotos belgas que participan en F-1 sólo Boutsen pudo correr en casa.

elf
el aceite nacido de la competición.



RALLYE 1000 LAGOS

KANKKUNEN ENTRO EN LA LEYENDA

Si para un torero no puede existir nada más grande que salir a hombros de la madrileña plaza de Las Ventas, no puede haber nada más tónico e importante para un piloto finlandés que ganar el Rallye de los 1000 Lagos, lo que significa entrar directamente en la leyenda de los «Finlandeses Voladores», lo que finalmente, después de mucho tiempo, Juha Kankkunen ha conseguido.



Enviado Especial
Esteban Delgado

CAMPEON del mundo en 1986 y 1987, el piloto de Lancia, Juha Kankkunen, tenía una pequeña deuda pendiente desde hace once años con sus compatriotas, vencer el Rallye de los 1000 Lagos, una prueba que los finlandeses consideran de su exclusivo patrimonio. Basta considerar que solo cuatro pilotos han logrado superar en su propio terreno a los *Flying Finns*, esa raza de pilotos que iniciase el hoy máximo responsable de la prueba finlandesa, Simo-Lam-

pinen: los suecos Erik Carlsson en 1957, Stig Blomqvist en 1971, Mikael Ericsson en 1989 y el español Carlos Sainz en 1990. Y eso era algo que debía doler mucho al fornido y rubio granjero de Luukkaa, una pequeña ciudad a treinta kilómetros al norte de Jyväskylä, centro de la mítica prueba. De lo que no cabe duda alguna es de que lo había intentado como cuando en 1988 consiguió situar al entonces poco competitivo Toyota Celica por delante del Lancia de Markku Alen hasta romper el



CARRERA PERFECTA
Didier Auriol realizó un rallye sin errores, superando en ocasiones al propio Juha Kankkunen.

UNA MALA PASADA
Sin unas notas perfectas, Carlos Sainz logró en esta ocasión superar a Kankkunen desde el primer momento hasta que llegó su accidente.

motor en la mañana del último día o, el año pasado, cuando la rotura del cable del acelerador le apartó del liderato. Esta vez sin embargo, todo rodó perfecto salvo que esta vez Carlos Sainz, con o sin notas, no dio opción hasta el momento de su accidente. Con su Lancia Delta Integrale 16V, Juha rodó hasta el límite de sus posibilidades y de su vehículo, tanto, que hasta Giorgio Pianta, director de la escuadra italiana, viendo que a pesar de sus esfuerzos

no había nada que hacer y que estaba arriesgando en las montas de neumáticos, tuvo que calmarle y decirle: «Es mejor que conduzcas como si yo estuviera a tu lado y fuésemos a hacer pruebas en La Mandria». Finalmente la balanza se inclinaba del lado del piloto finlandés y Juha Kankkunen hacía realidad aquel sueño que de muchacho tantas veces tuvo mientras conducía a hurtadillas el tractor de su padre.

Si la victoria de Carlos Sainz en el Rallye de los 1000 Lagos el año pasado supuso uno de los mayores éxitos de su carrera deportiva, el hurto de las notas de esa carrera que sufrió Luis Moya en el parking del aeropuerto de Barajas, por una vez que no había tenido la precaución de hacer fotocopias, supuso el punto amargo de aquel momento inolvidable. Hasta tal punto que el piloto madrileño se planteó seriamente no acudir a la prueba finlande-

TRAMO A TRAMO

La ausencia de Ove Andersson en Finlandia los primeros días se debió a la presencia de Massimo Biasion en Colonia para probar el nuevo Celica, debiendo el próximo deshojar la margarita entre Lancia, Ford y Toyota donde cuenta con el apoyo de Carlos Sainz.



La **Carrera de Campeones** tendrá lugar en el circuito del Jarama los días 7 y 8 de diciembre, habiéndose confirmado la presencia del equipo Lancia y de Toyota. La final se disputará con el vehículo que logre el título de Marcas, descartándose la presencia de los antiguos grupo B.

Con esta tarjeta (a la izquierda) se presentaba el piloto finlandés **Tommy Makinen** como segundo piloto de Mazda. Una foto de Jesús Puras en el Rallye de Portugal donde se había suprimido el nombre del piloto español y su copiloto. Todo un detalle...

Por cierto, aunque un representante de Mazda confirmaba al cántabro como piloto oficial del MRTE, sólo habrá un coche en Australia (Carlsson), mientras que el segundo volante en el RAC de Inglaterra será con toda seguridad de nuevo para Makinen.

Dos nuevos juguetes para **Carlos Sainz**: un Toyota Celica radiodirigido escala 1:10 y uno escala 1:1 con el que lograra la victoria en el Rallye de Portugal.



sa ya que ello significaba empezar prácticamente de cero dado el hecho de que este año no estaba permitido entrenar con un muleto, teniendo que contentarse con reconocer los tramos al volante de un vehículo de serie, sin neumáticos de tierra, protegearter y sin otra medida de seguridad que unas barras antivuelco. Ello en una prueba como la finlandesa, donde en esta ocasión el ganador ha hecho un promedio de 113,61 kilómetros por hora, era

vital como el propio piloto madrileño pudo comprobar a la hora de los test con el vehículo de carrera al comparar las notas tomadas al volante de ambos en un mismo tramo, siendo las notas previas claramente conservadoras.

Pero como no hay mal que por bien no venga, el hecho de entrenar con este tipo de vehículos con un mantenimiento mínimo permitió a la pareja española hacer un buen número de kilómetros sin parar, con-

tabilizando hasta siete y ocho pasadas por los primeros tramos.

No obstante, la preocupación era evidente en el habitual cambio de impresiones con el piloto madrileño en el hall del hotel Rantasipi antes de la salida. Sin embargo, después de los siete tramos de la primera etapa, era el propio Carlos Sainz quien se mostraba más expresivo: «Hemos hecho un salto y hemos volado...» mientras silbaba como queriendo expre-

DESCUBRE UNA SENSACION UNICA: PILOTAR UN FORMULA 3.

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

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

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

Llámanos para pedir información.

Teléfono (91) 657 04 67.

Fax (91) 657 06 16.

Privilege Formula

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



DECEPCION
Se esperaba más de los Mitsubishi Galant aunque Timo Salonen fue tercero.



sarnos con ello el tiempo que su Toyota había estado en el aire. Pero el madrileño había recuperado la confianza en sí mismo y en las notas que el propio Luis Moya iba corrigiendo sobre la marcha con criterio propio, mientras además cantaba las siguientes, «Luis está hecho un tigre», reconocía el propio Carlos que llegaba al final de la etapa en segunda posición, a un solo segundo del Subaru de Markku Alen después de haber tenido un trompo en quinta que casi terminaba con el Toyota fuera de la carretera en el cuarto tramo.

La segunda etapa que discurría en las inmediaciones de la granja de los Kank-

kunen permitió a Carlos Sainz recuperar el liderato, a pesar de encontrarse con su Toyota excesivamente sobrevirador y llevarlo hasta doce segundos por delante del piloto de Lancia que lograba superar el tramo donde el año pasado rompiera el acelerador. Quien sí que lo pasó mal, peor que nunca como él mismo reconocía, fue Juanjo Lacalle cuando la FISA decidió hacer un control de gasolina en la propia línea de salida al no aparecer el tiempo del español en la pantalla de la sala de prensa, tras los dos minutos preceptivos después del correspondiente a Alen, ni los de Kankkunen ni Vatanen, temiendo lo

peor. Al día siguiente, la situación se iba a repetir y después de seis tramos el piloto de Toyota llevaba su ventaja hasta 28 segundos antes de perder ocho al montar llantas de ocho pulgadas con las que Sainz no se encontró a gusto, a pesar de haberlas utilizado en alguna ocasión durante el primer día. Eso y un pequeño problema con la caja de los intercomunicadores había sido todo. Lancia estaba a punto de arrojar la toalla, sin intentar presionar siquiera al piloto de Toyota. Pero el error o imponderable, llegó.

Faltaba sólo un tramo para llegar a Jyväskylä y la ventaja de Carlos Sainz sobre



MAXIMUM ATTACK
Markku Alen y su Subaru Legacy sorprendieron en la primera etapa.

Kankkunen era de 22 segundos y de 1 minuto y 38 segundos sobre Auriol. El piloto español tomaba como siempre a fondo una recta de casi ochocientos metros a la que seguía una ligera curva a derechas. Era una distancia tomada a fondo, en sexta, casi a punto de entrar en acción el corte de inyección. Inesperadamente el Toyota despegaba a más de 200 kilómetros por hora e iba a aterrizar con las ruedas del lado izquierdo fuera de la carretera. A partir de ese momento Carlos Sainz trató de controlar la peonza en que se había convertido su vehículo hasta que finalmente se detuvo. Con el chasis doblado, suspensiones y radiadores rotos, sin agua, nuevamente el Toyota renqueando se dirigió a sus asistencias a final de tramo después de ser doblado por el Lancia de Kankkunen, tras perder tres minutos en tramo respecto a Auriol. Allí los mecánicos del Toyota

gundo piloto o la ausencia del sueco Mikael Ericsson, vencedor en 1989, debido a roces anteriores con Ove Andersson para cubrir las espaldas del español y la marca japonesa.

A priori máxima favorita, nadie, ni sus pilotos, pudieron explicar la falta de competitividad de los Mitsubishi Galant. Relaciones de cambio demasiado largas e innumerables cambios en la suspensión no acabaron con el problema, negando los técnicos japoneses una falta de rendimiento del motor. Aún así Timo Salonen acabó tercero con un Kenneth Eriksson pisándole los talones.

De nuevo Markku Alen volvió a ser protagonista al volante del Subaru Legacy que gracias a los trabajos de los hombres de BP en la gasolina se situó entre los mejores. Lamentablemente, un calentamiento anormal del motor que redujo la presión



CLASIFICACIONES

CLASIFICACION FINAL

1º Kankkunen-Piironen (Martini-Lancia Delta Integrale 16V), 4 horas, 38 minutos, 52 segundos; 2º Auriol-Occelli (Lancia Delta Integrale 16V), a 56s; 3º Salonen-Silander (Mitsubishi Galant VR 4), a 2m 07s; 4º Eriksson-Parmander (Mitsubishi Galant VR 4), a 2m 24s; 5º Sainz-Moya (Toyota Celica GT-Four), a 2m 55s; 6º Mäkinen-Harjanne (Mazda 323 GT-X), a 4m 03s; 7º Jonsson-Backman (Toyota Celica GT-Four), a 4m 45s; 8º Vatanen-Berglund (Ford Sierra Cosworth 4X4), a 5m; 9º Blomqvist-Melander (Nissan Sunny GT-R), a 7m 24s; 10º Schwarz-Hertz (Toyota Celica GT-Four), a 8m 12s

LIDERES SUCESIVOS

TC 1, Sainz, Schwarz, Jonsson, TC 2-3, Sainz, TC 4-8, Alen; TC 9-33, Sainz; TC 34-42, Kankkunen.

MUNDIAL DE MARCAS

1º Martini-Lancia, 128 puntos; 2º Toyota, 124; 3º Ford, 32; 4º Mitsubishi/Mazda, 28; 6º Subaru, 20; 7º Nissan, 14; 8º BMW, 6; 9º Renault, 4; 10º Daihatsu, 2

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Carlos Sainz, 123 puntos; 2º Juha Kankkunen, 103; 3º Didier Auriol, 81; 4º Massimo Biasion, 54; 5º Kenneth Eriksson, 34; 6º Markku Alen, 30; 7º Mikael Ericsson, 27; 8º Jorge Recalde, 20; 9º Armin Schwarz y Mats Jonsson 19.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

PILOTO	1º	2º	3º	4º	5º
SAINZ	17	9	4	7	-
KANKKUNEN	9	12	3	6	4
VATANEN	8	5	6	1	5
AURIOL	7	3	12	6	5
ALLEN	5	4	7	5	4
ERIKSSON	2	4	2	5	7
SCHWARZ	2	1	-	2	1
SALONEN	1	4	3	6	7
MAKINEN	1	1	2	5	2
JONSSON	1	-	-	5	2

SAVIA NUEVA
Tommy Makinen conquistó una importante sexta posición con el pequeño Mazda.



Team Europa comenzaban de nuevo su tarea y Carlos Sainz entraba en el parque cerrado del hotel Rantasipi después de penalizar 50 segundos correspondientes a los cinco minutos de retraso en el control horario que significaban para Carlos Sainz y Luis Moya la quinta posición de la clasificación general.

Las reparaciones se prolongaban por la mañana donde se ponían en funcionamiento los ventiladores, un nuevo parachoques y se ataba el capó con lo que se pudo. Sin saber nunca las reacciones de su Toyota, Carlos Sainz lograba el segundo crono en el primer tramo del domingo como queriendo decir que todavía había que contar con él. Con su quinta plaza, Toyota ha perdido por primera vez el liderato en el Mundial de Marcas, poniéndose de nuevo de manifiesto la falta de un se-

del turbo y dos pinchazos, que le costaron a Mister «Maximum Attack» cinco minutos, terminaron con sus esperanzas, rompiendo el motor durante la última jornada.

En Mazda, Hannu Mikkola tuvo en Tommy Makinen un discípulo aventajado obligándole a forzar la marcha, antes de volcar en la segunda etapa al sufrir problemas con la dirección asistida. A partir de ahí el protagonismo fue para Makinen que logró cronos bastante buenos, mientras que Mikkola rompía el motor de su Mazda 323 GT-X el último día. Decepción en Ford donde Ari Vatanen tenía una salida de carretera que le hacía perder tiempo y Sebastian Lindholm se salía tras romper la dirección, faltándole todavía desarrollo al Sierra Cosworth sobre la tierra hasta conseguir la misma competitividad que posee sobre el asfalto. ○

● **John Judd** ha confirmado que están trabajando en un motor **V-8** para utilizarlo la próxima temporada en **Fórmula 3000**. La construcción de este motor es básicamente igual a la del **V-10** de **Fórmula 1** pero con dos cilindros menos. Una de las ventajas de este nuevo motor es su **peso inferior** al de sus rivales en la F-3000.



BRUN C90 JUDD

NACIMIENTO DIFÍCIL

UNA de las novedades previstas para la quinta prueba del Mundial de Sport, el Brun C90 dotado con el motor Judd V8, se quedó en el dique seco debido a una avería en el embrague que no pudo ser solucionada. Eso sucedió en la primera sesión oficial de entrenamientos cuando a Larrauri, al intentar pasar de segunda a tercera, le entró la primera. Esa situación se produjo tres veces... y ya se sabe, a la tercera va la vencida. El embrague explotó y se dañó de tal manera que no pudo ser reparado al no tener piezas de repuesto. El desarrollo del nuevo Brun ha durado más de un año, pero antes de Nurburgring fue llevado al circuito inglés de Snetterton para efectuar sus primeras pruebas y apenas pudo rodar. Llegó, por lo tanto, al circuito alemán prácticamente recién nacido. Con vistas a la siguiente prueba, en Magny Cours el próximo día 15 de septiembre, el Brun C90 efectuará exhaustivos entrenamientos en Nurburgring, siempre conducido por el piloto argentino Oscar Larrauri, que en principio no está muy satisfecho con el diseño del nuevo coche.

DEREK WARWICK

TODO POR LA SEGURIDAD

EL piloto británico del equipo Jaguar de Sport Prototipos, cuando se ha cumplido poco más de un mes del trágico accidente que le costó la vida a su hermano Paul en el transcurso de una carrera puntuable para el Británico de F-3000 en el circuito de Oulton Park, ha decidido aunar esfuerzos junto con el RAC, para conseguir que mejoren las medidas de seguridad en los circuitos ingleses. Este país

cuenta con un buen número de trazados, la mayoría de ellos muy antiguos y peligrosos, contruidos sobre viejas pistas de aeropuertos que se utilizaron durante la Segunda Guerra Mundial, y que al ser circuitos que tan sólo sirven para competiciones nacionales cuentan con unas instalaciones obsoletas.

PARIS-MOSCU-PEKIN

SUSPENSION DEFINITIVA

T RAS conocerse las noticias del Golpe de Estado en la Unión Soviética, en los ámbitos automovilísticos saltó una duda, qué iba a pasar con la primera edición del Raid París-Moscú-Pekín que debía comenzar su andadura en septiembre. MAPS, la organización de esta prueba con René Metge a la cabeza, difundió un comunicado en el que anunciaba que, debido a los acontecimientos sucedidos en la URSS, incluso después del fallido Golpe de Estado, se suspendía la primera edición de esta carrera. Las causas de tan drástica decisión se deben a que la organización no puede asegurar la seguridad de participantes, prensa y miembros de la organización. René Metge afirmó que esto no significaba el final de la carrera.



TRANSPAÑA: TORRA AL ATAQUE



ESTA VEZ EL AUDI NO PUDO LLEGAR EL PRIMERO
Jordi Torra (fotografía inferior) venció en un día triste para el automovilismo de Raids.

EL actual líder de la Copa de España de Raids ha conseguido su primera victoria absoluta, con lo cual se reafirma en su privilegiada posición.

A pesar de su regular temporada, Jordi Torra no había conseguido subir todavía a lo más alto del podio, pero en esta ocasión todo ha funcionado como un reloj y el Nissan no ha sufrido los problemas que han retrasado a sus contrincantes.

La carrera se iniciaba con la sorprendente y desagradable noticia de la muerte de José María Selgá, piloto del equipo Panasonic, en un accidente laboral sucedido apenas 24 horas antes de iniciarse la carrera. Su hermano Francesc Selgá, piloto del equipo Suzuki no participó.

Desde un principio se vio claro que la lucha estaba centrada entre los tres principales protagonistas de la Copa: Torra, Serviá y Solé. En la etapa prólogo, de cuatro kilómetros sin grandes complicaciones, el Audi de José María Serviá se colocó por delante de Torra y Solé. Por detrás los hermanos Juvan-



teny con el otro Nissan del Team Panasonic y el segundo Suzuki oficial de Mas, completaban el grupo de favoritos a la victoria final.

Como se sabe, este año la Transpaña ha cambiado su fisonomía y, en lugar de la tradicional prueba por etapas que tanto fatigaba a pilotos, mecánicas y equipos, se ha transformado en una prueba de 600 kilómetros sin parar, en las proximidades de La Carolina. En su trazado se aprovechaban algunos tramos que ya se habían empleado en las anteriores ediciones y que fueron elo-

giados por los participantes por ser bellos y selectivos.

Una vez en carrera se confirmaron los pronósticos y la lucha por el primer puesto se centró en Serviá, Torra y Solé. Finalmente la victoria fue a parar al que menos problemas tuvo a lo largo de los 600 kilómetros. Tanto Serviá como Solé se vieron aquejados por múltiples inconvenientes. Si bien el Audi pudo remontar bastante para situarse en segunda posición, a tan sólo cinco minutos de Torra, Solé llegó en una decimotercera posición que no recompensa el esfuerzo del piloto y de todo su equipo.

A esta victoria de Torra, dedicada a la memoria de José María Selgá, hay que sumar el excelente tercer puesto de los hermanos Juvanteny, que también realizaron una carrera muy regular. En cuarta posición llegó el Mercedes de Dalmau, que prácticamente no había vuelto a estar entre los puestos de cabeza desde su victoria en el Montes de Cuenca del '90.

Entre los Suzuki, una vez más, el equipo Solé-Carrique se hizo con la victoria, mientras que en el clan de los Land Rover Defender, el equipo Martínez-Aguado, con un excelente noveno puesto, se hizo con la victoria. Gilberga, con su segunda posición entre los Defender, se aupa hasta el primer puesto de la Copa.

CLASIFICACIONES

1º **Torra-Romani** (Nissan Patrol), 08h 48m 25s. 2º **Serviá-Oller** (Audi Coupe Quattro) a 5m 0s. 3º **Juvanteny-Juvanteny** (Nissan Patrol) a 18m 55s. 4º **Dalmau-Domenech** (Mercedes) a 21m 23s. 5º **Mas-Barberá** (Suzuki) a 31m 4s. 6º **Solé-Carrique** (Suzuki) a 59m 17s. 7º **Vila-Vila** (Nissan Patrol) a 1h 3m 43s. 8º **Puigdemolli-Grau** (Ranger Rover) a 1h 3m 58s. 9º **Martínez-Aguado** (Land Rover) a 2h 29m 34s. 10º **Sanjuan-Brustenga** (Suzuki) a 2h 34m 7s.

UN TIGRE EN SU MOTOR



Motor Oil



● En el **Circuito del Jarama** se podría celebrar en **noviembre** la carrera española del **Mundial de Sport Prototipos**, tras anunciar **Jerez** su renuncia a organizarla. **Repsol** está interesada en que esto sea así y podría ser esponsor de la prueba. El inconveniente es que el **RACE** está sancionado por la **FISA** por negarse a organizar la carrera de esta especialidad en el **90**.

TELEFONOS DE EMERGENCIA

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

CAMPSA
Tel.(900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA
Tel.(91) 742 12 13

ADA
Tel.(900) 10 08 99

AHSA
Tel.(91) 259 46 05

DYA
Tel.(91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
Tel.(91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
Tel.(91) 441 33 44

RACE
Tel.(91) 593 33 33

RACC
Tel.(93) 200 07 55

ALFA ROMEO
Tel.(91) 654 40 11

AUDI
Tel.(900) 11 22 22

BMW
Tel.(900) 10 04 82

CITROEN
Tel.(91) 519 13 14

FIAT
Tel.(91) 519 16 16

FORD
Tel.(900) 14 51 45

HONDA
Tel.(900) 30 80 80

LANCIA
Tel.(91) 450 13 50

MAZDA
Tel.(91) 597 21 25

MERCEDES-BENZ
Tel.(91) 441 41 77

MITSUBISHI
Tel.(91) 441 33 44

OPEL
Tel.(91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT
Tel.(91) 597 21 25

RENAULT
Tel.(91) 556 39 99

SEAT
Tel.(900) 11 22 22

VOLKSWAGEN
Tel.(900) 13 65 24

EL PRIVILEGIO DE APRENDER

El Real Moto Club de España organiza su primer cursillo de conducción en el circuito madrileño del Jarama. Para la gestión del mismo cuenta con la colaboración de la Asociación Deportiva Motociclista. Los instructores son César Agüi y Mariano Urdín, dos personalidades de la conducción, para que los alumnos no se dejen nada en el tintero.

Precio: 30.000 pesetas (25.000 pesetas los socios)
Fecha 7 y 8 de septiembre.
Tfno. (91) 308 58 13

PARA TODOS LOS PUBLICOS

El sábado 31, a las 21 horas, la afición gallega podrá ver el Super Cross Ciudad

de La Coruña, organizado por el Ayuntamiento de esta localidad. Será en el Coliseo.

Más información: (981) 26 03 81.

VOCACION CAMPESTRE

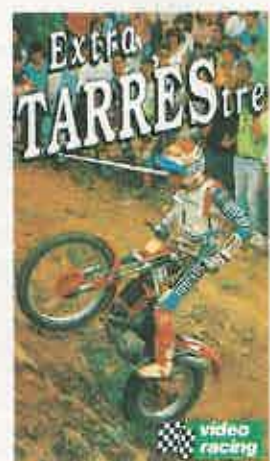
La próxima prueba que tiene programada Cross Aventura consiste en recorrer, a pie y con brújula y mapa en mano, una distancia de sesenta kilómetros dividida en cuatro etapas, una de ellas nocturna. Pero la cosa no queda ahí, pues los participantes tendrán que superar una serie de pruebas especiales, como escalar, rapelar, pasar por tirolina o teleférico, remar, nadar, etc. Sólo así se podrán hacer con la victoria. El primer equipo clasificado ganará 300.000 pesetas.

Más información Cross Aventura. Apartado de Correos 170, 03300 Orihuela, Alicante.

AÑO DE LAURELES

El año 90 resultó ser para Jordi Tarrés absolutamente redondo. Para este hombre que ha sabido revolucionar las técnicas del Trial, se saldó con tres victorias consecutivas en pruebas del Mundial, un récord nada fácil de igualar. Video-Racing le da a conocer sus opiniones y sus mejores momentos en «Extra-Tarres».

Precio: 2.500 pesetas.



PROBAR FORTUNA

Ahora con las latas de La Casera se pueden ganar fabulosos equipos de «Bike Star». El procedimiento es así de sencillo: tirar de la anilla y ganar una supercamiseta, que da opción a participar en el sorteo de equipos completos (bicicletas de montaña B.H., Cadete, Tabla Skate Board, protecciones y mochila) y de fabulosos viajes a California, con visitas a los Parques Naturales y las ciudades de Los Angeles, San Francisco y Las Vegas, además de otras muchas actividades divertidas.

Sorteo: día 26 de septiembre.



Motor 16



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

Editor ejecutivo:
Félix Lázaro.
Director:
Alberto Mallo.

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

Publicidad:
Director Comercial: Concha Durá. **Directores:** Juan Antonio Suanes, Jefe: Elvira Ariza. **Automercado:** M. Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguero. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina. **Rú. Automercado:** Lotes Peyra. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Andaluza:** 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. Vizusta y Manuel Martín.

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

Director de Distribución y Suscripciones: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. **Suscripciones:** 407 85 70. **Promoción:** 407 66 00. **Teléfono:** 408 49 44. **Télex:** 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. **Teléfono:** (93) 418 47 79. **Teléfono:** 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1. 5.ª Dcha. 48002 Bilbao. **Teléfono:** (94) 428 91 38. Fax: 324 80 03. **VALENCIA:** Guillén de Castro, 46. 7.ª A. 46001 Valencia. **Teléfono:** (96) 392 40 05. **ANDALUCÍA:** Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. **Teléfono:** (954) 43 22 11.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Impresión: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcañal 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. 1989. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Bureau, 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).

LA GRAN CREACION



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

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

Un suma y sigue de grandes apor-

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

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

Es así como el Peugeot 605 de-

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

La Gran Creación.

PEUGEOT 605	SRI/SVI Automático	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 (naturalidad)	Gasol, con o sin plomo	Gasolina sin plomo	Gasolina sin plomo	Gasol.
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

NUEVO CITROËN ZX

NACIDO CAMPEON



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

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

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

Por su completo equipamiento. Por el acondi-

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

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

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

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

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

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

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

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



Campeón del París-Dakar '91

NUEVO CITROËN ZX - NACIDO CAMPEON

Motor 16

31 de agosto de 1991

Núm. 410 • 325 ptas.

AVANCE

SALON

DE FRANCFORT

SAAB
9000
CS



BMW
E1
ELECTRICO



MAZDA
MX 6



ZENDER
FACT 4
SPIDER



NUEVO

PEUGEOT 106



00410