

NOVEDADES
FRANCFORT

SEMANAL **Motor 16**
GRUPO

14 de septiembre de 1991

Núm. 412 • 325 ptas.

MAGICO MERCEDES

- Audi 100 Avant
- Ford Escort RS 2000
- Scorpio Familiar
- Sierra '92
- Honda Civic
- Nissan Tri-x
- Seat Ibiza 1.7 Sport Line
- Toyota Camry
- Volkswagen Chico

A LA VENTA EN OCTUBRE



PRIMERA PRUEBA DEL
PEUGEOT 106



00412
8413042641506

NUEVO CITROËN ZX NACIDO CAMPEON



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

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

Nacido con la colección más completa. Con una colección de cuatro modelos que responden a las más exigentes demandas del Cliente. Por su completo equipamiento. Por el acondi-

cionamiento del puesto de conducción, con volante regulable en altura y reglajes múltiples del asiento. Por su habitabilidad: una de las mayores de su categoría (longitud habitable de 1,67 a 1,71 m según modelo). Por su máxima superficie acristalada: 2,98 m², la mayor de su categoría, lo que se traduce en una perfecta visibilidad y luminosidad interior. Por su capacidad modular. El Nuevo Citroën ZX es el único vehículo europeo que ofrece la posibilidad de desplazar el asiento trasero longitudinalmente y con respaldo regulable en inclinación.

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

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

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



Campeón del París-Dakar '91

NUEVO CITROËN ZX - NACIDO CAMPEON

SUMARIO

6 PUNTO DE MIRA
12 LO ULTIMO
El grupo automovilístico V.A.G., formado por Audi, Volkswagen y Seat, presenta este año en el Salón de Francfort importantes novedades.

14 El Salón de Francfort será el punto de presentación del nuevo Nissan TRI-X, un prototipo futurista de la nueva generación de la marca japonesa.

16 La más interesante de las novedades presentadas por Honda en el Salón de Francfort la constituyen los Honda Civic.

18 AL VOLANTE
22 Toyota Camry
Ford Escort RS-2000.

26 LO ULTIMO
Aprovechando la sofisticada tecnología experimentada en el Sauber-Mercedes C11, la marca alemana ha creado un modelo matriculable: el Mercedes C112

31 PRECIOS COCHES NUEVOS
46 A FONDO
Motor 16 prueba por primera vez el Peugeot 106, en dos versiones, XR y XSi.
54 Mini After Eight.

59 PRECIOS COCHES USADOS
68 DEPORTE
Gran Premio de Le Mans, perteneciente al Campeonato del Mundo de Motociclismo.
72 Desde el circuito de Monza en Italia, Gran Premio de Fórmula 1 de automovilismo.
78 El Principe de Asturias constituye una de las pruebas más carismáticas perteneciente al Campeonato de España de Rallyes.

82 AGENDA

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



EDITORIAL

AUTOMOVIL, SI. AUTOINMOVIL, NO

PEUGEOT, Opel y Volkswagen acaban de presentar tres nuevos modelos que pronto se venderán en España. Los esfuerzos generados para su consecución han sido ingentes. Al margen de concebir unas máquinas cada vez más competitivas a todos los niveles, el lanzamiento de un nuevo coche supone hoy en día una evolución radical en temas medioambientales.

Las repercusiones del automóvil en el entorno en el que se mueve, las «agresiones» que inevitablemente se han generado, han traído como consecuencia la reacción más radical por parte de los propios fabricantes, que en muchos aspectos se han adelantado a los legisladores.



(HCFC) y de hidrocarburos clorados (HCC), reciclaje de materiales e incluso (como en el caso del nuevo VW Golf) reciclaje del coche completo, que será aceptado por la propia fábrica al final de su vida útil para evitar los cementerios de chatarra. ¿Hay quién dé más?

Es así como las nuevas generaciones ofrecen la máxima protección medioambiental. Emisiones de humos postcombustión, emisiones de vapores precombustión, emisiones de gases procedentes de los plásticos, emisiones de hidrocarburos fluoroclorados

Pero es evidente que todo debe tener una compensación y así como la utilización del automóvil será cada vez más racional y por ende más ecológica, los usuarios han de poder disfrutar de esos automóviles sin trabas artificiales basadas en política facilona.

No hagamos del automóvil un «autoinmovil» poniendo obstáculos a su utilización y, en consecuencia, convirtiendo un vehículo de libertad en una máquina difícil de utilizar por las mínimas facilidades que se le dan. Lo único que genera esta estrategia son situaciones adversas para todos e incluso, en algunos casos, reacciones negativas de los propios usuarios para con la sociedad. **Alberto Mallo.**

AL VOLANTE



FORD ESCORT RS-2000

Por fin la marca Ford posee un vehículo con motor de 16 válvulas en la gama media. Está dotado de una sobriedad y elegancia poco frecuentes en los deportivos de la marca. (Pág. 22)

AL VOLANTE

TOYOTA CAMRY

El nuevo modelo de Toyota ha pasado a integrarse en el segmento de las nuevas berlinas de prestigio. Se comercializará en febrero y costará unos cuatro millones. (Pág. 18)



A FONDO

MINI AFTER EIGHT

De la mano de Rover, vuelve a comercializarse el Mini en España. A pesar de tener un motor con poca potencia se desenvuelve con gran agilidad, manteniendo el encanto de siempre. (Pág. 54)



**MOTOR 16
EN TELETXTO DE
TVE**

LOS COCHES QUE BATEN RECORDS
LOS MAS RAPIDOS

Peugeot 106 XR	124
Peugeot 106 XSi	124
Peugeot 106 XSi	124
Peugeot 106 XSi	124
Peugeot 106 XSi	124

LOS MAS CAROS

Peugeot 106 XR	40.000.000
Peugeot 106 XSi	32.650.000
Peugeot 106 XSi	27.820.000
Peugeot 106 XSi	24.000.000
Peugeot 106 XSi	22.000.000

Motor 16

INDICE EN LA PAG. 650

SERIE 5 DE BMW
PIDA UN DESEO
Y CUENTE HASTA CINCO.



Lo mejor que BMW puede ofrecerle entre su Serie 3 y su Serie 7: Cinco modelos, cinco personalidades y un concepto común. La Serie 5. Las dimensiones que usted busca con la manejabilidad, la seguridad y el confort que sólo podrá encontrar en BMW.

520i Si desea una perfecta combinación entre lo que usted considera las dimensiones lógicas de una berlina familiar, y lo que espera encontrar en su motor, la respuesta está en sus seis cilindros y 24 válvulas: 150 CV para disfrutar de una admirable agilidad, equilibrados con seguridad y confort.

525i Si desea experimentar las mismas sensaciones, pero con algo más de deportividad, sus 192 CV le parecerán más que suficientes. Dentro, todo está pensado para que disfrute rodeado de un completo equipamiento y comodidad. Y de sólidas medidas de seguridad.

535i Si su deseo es ir todavía más lejos, eche a volar la imaginación. Le esperan 211 CV, y le será difícil agotarlos. Por otro lado, hay otras cosas de las que disfrutar en una berlina tan admirada como ésta. Desde el confort más refinado a su gran suavidad de marcha.

525tds Si desea el mejor diesel, con el nuevo 525tds lo verá cumplido. Sus 143 CV, su turbocompresor y el intercooler lo convierten en el diesel más rápido del mundo. La sofisticada Electrónica Digital Diesel y la posibilidad de incorporar cambio automático de cinco velocidades lo hacen único.

M5 Si lo que desea es comprobar en qué se convierte un Serie 5 con 315 CV, cierre los ojos, pero esta vez cuente hasta seis. Son los segundos que tarda un M5 en llegar a 100 Km/h. Y todo dando el máximo como berlina familiar. Rodeando a quien lo disfruta del mayor nivel de seguridad y confort.

Equipamiento de serie: Aire acondicionado. Dirección asistida. Faros de óptica elipsoidal. Cierre centralizado. Elevallunas y Electrónica Digital del Motor. Además, en el 525i, 535i, 525tds y M5:

retrovisores eléctricos. Neumáticos de perfil bajo. Motores de seis cilindros de gasolina, entre 150 y 315 CV, y turbodiesel. ABS, Servotronic, Check-Control y catalizador, para los motores de gasolina.





DESDE **PARIS**

EDOUARD SEIDLER

● EL coche más exitoso en el mercado francés durante los siete primeros meses del año ha sido el Peugeot 205, ocupando un 10,25 por ciento de las ventas totales, y superando al Clio que ocupó un 8,9 por ciento. Por detrás de ambos modelos se situaron el Renault 19 (5,6%), el Renault 21 (5,5%), el Peugeot 405 (5,25%) y el Citroën AX (5,1%).

● MIENTRAS Toyota, Nissan, Honda e Isuzu producen principalmente a través de sus plantas en el Reino Unido, Mazda (con Ford) y Suzuki, utilizarán sus bases en España, y Mitsubishi cooperará con Volvo en Holanda. Por otro lado, ningún fabricante japonés dispone de plantas de ensamblaje en Francia.

● EL nuevo mini-coche de Peugeot, el esperado 106, será exportado al Japón a comienzos del año 1993. Como casi todo el mundo sabe, Japón es un país conocido por la abundancia de coches de estas características, ideales para circular por el inmenso tráfico que sufre el país nipón.

● EL Peugeot 306, que sustituirá al 309 a finales de 1992 y entrará en competencia directa con el Citroën ZX y el Renault 19, saldrá al mercado con un ligero aspecto parecido a los 205 y basado en la plataforma del ZX. Contará con motorizaciones que irán desde los 1.360 hasta los 1.905 centímetros cúbicos con potencias desde 75 hasta 160 caballos en la versión más potente de la gama. Además del dos volúmenes, en 1994 verá la luz una versión de tres volúmenes, un atractivo coupé y un descapotable que estará diseñado por el incombustible Pininfarina.

VERDE Y ROJO



● Cuatro títulos mundiales no los tienen muchos españoles. Uno de ellos es Jordi Tarrés. Un hombre que ha revolucionado el trial y que nos ha enseñado lo que es profesionalidad, dedicación y espectacularidad. En esta casa y en muchísimas otras, nos sentimos orgullosos de tener un Campeón como Jordi.

● Con demasiada frecuencia los camiones de mudanzas estacionan en lugares restringidos o reservados al uso de turismos, utilizando todos estos espacios habituales como si fueran de su propiedad. Otro ejemplo: Mudanzas F. Merino, en Madrid, a quien varios vecinos acusan de llegar a retirar coches particulares para aparcar en un espacio que consideran suyo.

● Tras cuatro años de trabajo fructífero en España, nos deja Michel Caillaut, gerente de Peugeot-Talbot España. Aquí deja un buen montón de amigos y un trabajo serio y bien hecho. ¡Hasta siempre!

● Las obras de enlace entre la N-1 y la autovía de Colmenar Viejo están produciendo atascos de hasta dos horas y media en uno de los accesos a Madrid más congestionados. Nadie discute la necesidad de tales obras, pero es muy probable que si se estudiasen bien las alternativas, no sería necesario cortar durante las horas más conflictivas dos carriles de la autovía. Hemos visto ejemplos de alternativas mucho más razonables.

BARCELONA

RETROMOVIL A LA VISTA

● ENTRE los días 26 de septiembre y 6 de octubre, coincidiendo precisamente con la celebración del Gran Premio de España, se va a celebrar en la Ciudad Condal una nueva edición del Salón Retromóvil, especializado en vehículos históricos y clásicos y que este año ocupa el marco del viejo Mercado del Borne. Allí, no sólo se podrán contemplar ejemplares de automóviles de colección, sino también todo tipo de accesorios y recambios para los veteranos, a la vez que se llevarán a cabo subastas y todo tipo de operaciones comerciales,



tanto con los coches en sí, como con documentación técnica y revistas especializadas.

NUEVO GERENTE

ARMENGAUD, A PEUGEOT

● TRAS cuatro años de gestión, se releva la gerencia de Automóviles Peugeot Talbot España y Michel Caillaut ha sido sustituido por Thierry Armengaud. Originario de Toulouse, donde nació en



1945, Armengaud es diplomado por el Instituto de Estudios Políticos de París y licenciado en derecho. Desempeñó diversos puestos de responsabilidad en el holding PSA, siendo jefe de Tesorería y Finanzas, así como Director de Filiales Constructoras, donde se ocupó especialmente de los planes de viabilidad de la firma española. Posteriormente fue Director de Planificación de la factoría de Mulhouse y se ocupó de la gestión comercial del Departamento de Ultramar. Antes de ser nombrado gerente de la filial española fue Comptroller General de PSA, organizando el nuevo sistema de gestión.



NISSAN CIMA

● EL elegante Nissan Cima, modelo destinado al mercado nipón, es desde este verano un vehículo completamente nuevo. Su impresionante carrocería, de 4,93 metros, alberga un amplio abanico de novedades realmente impresionante. Se ha diseñado, para que la comodidad y el espacio resulten idénticos en las plazas delanteras y traseras. El sistema de climatización es automático y el equipo de música lleva nada menos que trece altavoces.

En este modelo proliferan los equipos de ayuda a la conducción. Un sensor direccional como ayuda a la navegación, conectado vía satélite, completado por una pantalla donde se puede visualizar la posición, que tiene una función de guiado mediante balizas situadas en los márgenes

de la carretera, será ofrecido opcionalmente.

También el motor de ocho cilindros en V, con una potencia de 270 caballos, es nuevo en este modelo. Se trata de un motor de alta cilindrada, 4.130 centímetros cúbicos, para obtener un buen comportamiento en toda la gama de revoluciones.

Las suspensiones, la dirección y la transmisión, con caja automática de cuatro velocidades, también son nuevas y están dotadas de todo tipo de sistemas electrónicos de control



AYUDA EN CONDUCCION
Un sensor direccional ayuda a la navegación.



DESDE **TOKIO**

DANIEL MONTEVERDE

● NISSAN ha revolucionado completamente el mercado de los coches eléctricos con el lanzamiento de un vehículo propulsado por unas baterías ultraligeras de níquel-cadmio que pesan 200 kilos y que pueden ser recargadas en un tiempo récord de 15 minutos. El coche, conocido como FVE, pesa tan solo 900 kilogramos y puede acomodar fácilmente a cuatro pasajeros y su equipaje, disponiendo de una autonomía de 250 kilómetros. Las prestaciones son realmente interesantes, pues con dos pasajeros a bordo recorre los 400 metros con salida parada en apenas 20 segundos, y llega a alcanzar una velocidad máxima de 120 kilómetros por hora. De todas maneras, Nissan no tiene previsto introducir el FEV en una producción en serie.

● DOS filiales de Nissan acaban de lanzar al mercado japonés cinco modelos de plataformas de aparcamiento que permiten estacionar un coche encima de otro. Estas plataformas de dos pisos cuestan entre 800.000 y 1.200.000 pesetas, y aparte hay que pagar el montaje que cuesta entre 160.000 y 320.000 pesetas. Esta novedad está destinada para aquellas familias que no pueden comprar un segundo coche debido a la escasez de espacios de garaje de las grandes ciudades niponas.

● NISSAN, en su lucha contra el ruido, ha lanzado un sistema llamado «Control Activo del Ruido» que emite ondas sonoras a través de altavoces situados bajo los asientos, que eliminan del interior del habitáculo los sonidos procedentes del motor. Los responsables de la marca están considerando instalar dicho sistema en los nuevos modelos que lanzará a finales de año.

PUNTO DE MIRA



DESDE LONDRES
IAN ADCOCK

● MAZDA ha anunciado una nueva red de ventas, llamada Amati, para lanzar la gama lujosa de grandes berlinas y coupés deportivos en los Estados Unidos. El anuncio de Mazda ha hecho estragos tanto en Rover como en Peugeot, que piensan en tener que abandonar el mercado americano, influenciados además por las pobres ventas obtenidas. Este anuncio, realizado por el cuarto fabricante japonés de grandes coches, está destinado a causar inquietud entre los fabricantes europeos de coches lujosos, especialmente BMW y Mercedes. Las primeras ventas de Amati tendrán lugar en 1994, después de que sean establecidas las redes de distribuidores.

● LAND ROVER ha revisado su modelo Discovery, introduciendo una serie de mejoras especialmente en la caja de cambios. En primer lugar, el esfuerzo de la palanca de cambio ha sido reducido mediante la incorporación de rodamientos dobles en el sincronizado de la primera y la segunda velocidad, con lo que ganará tanto en suavidad como en precisión a la hora de efectuar cambios de marchas, especialmente en la práctica del todoterreno. Otras novedades introducidas son unas bandas de goma laterales, un nuevo tapizado del maletero a juego con los asientos y nuevos adhesivos laterales.

● BMW ha comprado recientemente el 50 por ciento de las acciones de Designworks, un consultorio de diseño de California. Según Wolfgang Reitzle, jefe de investigación y desarrollo de BMW, la experiencia de Designworks será utilizada para crear «productos internacionales con un cierto aire americano».



FAROS BLANCOS EN FRANCIA

POR fin Francia ha dado su brazo a torcer frente al resto del mundo y, a partir de 1993, todos los coches producidos en el país vecino estarán obligados a montar faros de luz blanca. Se termina así una diferencia que tuvo su origen a final de los años treinta, durante el ambiente prebélico que antecedió a la II Guerra Mundial, cuando el estado mayor del ejército galo impuso el amarillo en la iluminación de los vehículos para así poder identificar fácilmente a algún intruso. Francia pierde así ante

Alemania, principal defensora de la normalización blanca, la última y simbólica batalla derivada de la contienda. Sin embargo, el primer beneficiado ante esta medida será el automovilista francés. La luz blanca es más eficaz por la noche y la fabricación de las bombillas es un cinco por ciento más barata. No obstante, la total sustitución del amarillo no se prevé hasta el año 2005, debiendo hacerse paulatinamente en los coches ya matriculados a medida que se sustituyan las bombillas gastadas.

SUBARU LEGACY 1.8 GL

CON TRACCION DELANTERA

SUBARU amplía su oferta en el mercado nacional con los modelos Legacy 1.8 GL de tracción delantera. Hasta la fecha, todos los modelos que comercializaba la marca nipona en nuestro país habían tenido como denominador común el sistema de tracción a las cuatro ruedas.

La mecánica, con 1,8 litros de los nuevos Legacy, dispone de culata de dieciséis válvulas, de inyección electrónica y está catalizada, arrojando una potencia de 105 caballos. El interior se ha equipado con los elevalunas automáticos, cierre centralizado, dirección asistida y radiocassette.



CONTANTE Y SONANTE

- Los beneficios de Citroën Hispania en enero-junio han sido de 1.609 millones de pesetas frente a los 10.053 en el periodo del pasado año.

- Skoda-Volkswagen va a reducir el 10 por ciento de la plantilla de la filial checoslovaca ante los malos resultados de la compañía.

- Cepsa ha obtenido 6.727 millones de pesetas de beneficios en el primer semestre del año, con un aumento del 26 por ciento.

- Las pérdidas de Tudor en el periodo enero-junio han sido de 826 millones de pesetas, 230 millones más que los registrados durante el primer trimestre del año.

- El grupo Hoteles Unidos se ha aliado con la petrolera Shell para la explotación de áreas de servicio en las autopistas de Portugal.

- El Estado holandés formará parte del «joint venture» Volvo Car, creado por Volvo y Mitsubishi en los Países Bajos.

entre otras cosas, dejando el aire acondicionado como elemento opcional.

Los nuevos Subaru 1.8 GL están disponibles con carrocerías de berlina y de Station Wagon y los precios recomendados por el importador son de 2.595.531 pesetas en el primero y de 2.681.796 en la versión familiar.

CATALUÑA

POLEMICA CON TRAFICO

A PROVECHANDO la reflexión pública obligada por el trágico retorno de vacaciones en Cataluña (veinte muertos en dos días lo que significa el doble con respecto al pasado año y el fin de semana más trágico del último quinquenio), el gerente de Seguridad Vial de Cataluña, José Luis Pedragosa, ha asegurado ser víctima de un boicot informativo por parte de la Dirección Provincial de Tráfico. «Nos pasan los datos de accidentes con cuatro meses de retraso, lo que impide a la Gerencia realizar cualquier análisis serio de la siniestralidad». Según Pedragosa, «desde hace dos años venimos reclamando los datos, al menos, de los accidentes con víctimas mortales, pero se nos niega sistemáticamente. Queremos trabajar con Tráfico,



CATALUÑA VERSUS TRAFICO
Pedragosa se queja de Muñoz.

hacer una labor común, pero ellos no parecen entenderlo así». Según un portavoz de la Dirección General de Tráfico, «hay que rechazar tales acusaciones ya que Cataluña recibe información puntual, al igual que el resto de las Comunidades Autónomas que tienen el mismo nivel de competencias sobre esta materia».

CHRYSLER

IACocca SIGUE

EL presidente de la empresa americana Chrysler, Lee Iacocca, ha declarado que permanecerá al frente de la empresa hasta finales del año que viene, desmintiendo así las especulaciones sobre su pronta retirada. Iacocca, que cumplirá 67 años en octubre, ha añadido que pretende permanecer en el cargo hasta que la suerte de Chrysler mejore, lo que no ocurrirá, como muy pronto, hasta la segunda mitad de 1992.



JUAN BALLESTER

PAISAJE BACCARA

pour CLIO



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

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

Lo que no alcancen tus ojos, lo descubrirán tus dedos.

Es el paisaje del tacto, de la piel. Sensual y noble, el cuero viste de lujo el Clio Baccara. Ahora, entenderás el

mundo confortable de los caprichos, de los detalles. Y los tendrás todos de serie: aire acondicionado, dirección asistida, madera de raíz de nogal barnizado en la palanca de cambios y el tablero de abordo, mando a

distancia por infrarrojos integrado en la llave de contacto para el cierre de puertas, llantas de aleación y radiocassette 4x6 W con mando satélite bajo el volante.

El Renault Clio Baccara te hará

entender por qué Clio es coche del año en Europa. Te hará entender que la satisfacción de vivir un coche puede ser inmensa.

** Comercializado sólo en versión 3 puertas.*

Clio 
MATERIA VIVA

GRUPO AUDI-VOLKSWAGEN-SEAT

RENOVACION EN BLOQUE

Todos los fabricantes aprovechan el Salón de Francfort para lucir sus mejores galas. Las tres marcas del grupo Volkswagen introducen nuevos modelos en la muestra.

EL grupo Audi, Volkswagen y Seat presenta este año en el Salón Internacional del Automóvil de Francfort importantes novedades. Los nuevos modelos para Audi son: el Audi 80, el Audi 100 Avant y el Avant S4. La estrella del Salón de la otra marca germana es, sin lugar a dudas, el nuevo Golf, que se comercializará con siete motorizaciones (cinco de gasolina y dos diésel), con potencias que van desde los 60 caballos hasta los 174 y con cinco niveles de equipamiento. Volkswagen también presentará la versión cumbre del modelo Corrado, el VR6, que equipa un motor de 2,9 litros, seis cilindros y 190 caballos, que le permite alcanzar los 235 kilómetros por hora. Pero la verdadera sorpresa de Volkswagen va a ser un simpático prototipo de coche urbano denominado Volkswagen Chico. Gracias a su reducido tamaño, es idóneo para la circulación ciu-

dadana. El Chico está dotado de importantes elementos de seguridad, tales como cinturones de seguridad de tres puntos de apoyo y *airbag* para los asientos delanteros. La longitud total del Chico es de 3,15 metros y su peso es de sólo 785 kilos. La mayor parte de este peso se debe al propulsor híbrido eléctrico y gasolina. En un uso urbano se recurre al motor eléctrico, mientras que para los traslados interurbanos el chico es empujado por un motor de gasolina. Este prototipo ha sido realizado en colaboración con Swatch, marca que parece totalmente decidida a introducirse en el mundo del automóvil. Si se llegase a producir en serie, el Chico costaría unas 700.000 pesetas gracias a su sencillez mecánica y a la economía de sus materiales.

El modelo pequeño de Audi, el 80, que vio la luz por primera vez en 1972, se ha actualizado en su totalidad. Este modelo presenta ahora un diseño renovado y característico de gama, un equipamiento más sustancioso y atractivo, una oferta de motores más amplia y un nivel de seguridad mayor. Los nuevos Audi 80 se empezarán a vender en España a partir de noviembre del 91. Los motores de gasolina previstos serán: el novedoso 2,8 litros de 174 caballos, el 2.0 de cuatro cilindros y 90 caballos y el 2.3 de cinco cilindros y 133 caballos. Para la motorización diésel se dispondrá del nuevo y limpio turbodiésel de 75 caballos, cuatro cilindros y 1,9 litros, más adelante se ampliará la gama con un motor turbodiésel 1.9 de inyección directa y con 90 caballos.

Para la gama Coupé de Audi se dispondrá, también, del nuevo motor V6 de 174 caballos de potencia, en la versión 2.8 E. También se podrá optar por una caja de cambios automática para las versiones coupé con tracción delantera. Esta moderna caja de cambios automática de cuatro velocidades y dos programas de utilización: económico y sport, será la que monte, también como novedad para el Salón, el Audi 100 Quattro. Pero el Audi 100 que sin duda llamará la atención será la versión familiar denominada Avant. En el Audi 100 Avant se conjugan todas las ventajas de la berlina con las de diseño y espacio del familiar: tracción delantera o

MAS TAMAÑO
La versión familiar de los nuevos Audi 100 ya está a punto. Los Avant conjugan lujo y funcionalidad.



CAMBIOS DENTRO Y FUERA
El Ibiza 1.7 incorpora un motor de más cilindrada y una nueva decoración interior. Además de las nuevas llantas, la suspensión ha sido rebajada y endurecida. El Volkswagen Chico, por su parte, introduce un nuevo concepto de coche urbano.

a las cuatro ruedas, gran abanico de motorizaciones (desde 82 caballos hasta 174) en el que se incluye también el motor V6 y un variado nivel de acabados.

La gama culmina con el Avant S4, dotado del fabuloso motor turbo de 20 válvulas, 5 cilindros y 230 caballos, que combina la tracción a las cuatro ruedas con un esmerado equipamiento. Por último el modelo alto de Audi, el V8, podrá equipar el motor 4,2 litros de 206 caballos con caja de cambios de seis velocidades.

En cuanto a Seat, además de la realización del Marbella Playa, como ejercicio de estilo estará el Ibiza Sport Line. El nuevo modelo se

beneficia de la reestructuración de diseño que se hizo en febrero, de la que resultó el Ibiza New Style, pero con un motor de gasolina más potente. El Ibiza Sport Line se mueve por un motor de 1,7 litros de cilindrada con 100 caballos de potencia, para la versión dotada de catalizador de tres vías y 105 para la normal. Este motor, aunque está basado en el System Porsche de 1,5 litros, es enteramente nuevo y permite alcanzar un rendimiento óptimo. En él se ha buscado una mejora en la calidad de funcionamiento más que la potencia pura.

De esta forma el Ibiza 1.7 tiene un nivel de emisiones muy bajo en cualquiera de sus versiones y una respuesta a bajo régimen, superior a la de sus antecesores. El aspecto exterior está personalizado por unas llantas de aleación ligera de diseño específico para este modelo y por los anagramas «Sport Line» en la parte delantera y portón trasero.

Así mismo, Francfort será la ocasión para presentar el Toledo en el mercado alemán, en el cual se tienen puestas muchas esperanzas.



NOVEDAD EN
MOTOR

LO ÚLTIMO

NISSAN TRI-X

ANTICIPARSE AL FUTURO

El Salón de Francfort ha sido el punto de presentación del nuevo Nissan TRI-X, un prototipo futurista que se muestra como un anticipo de lo que será la nueva generación de coches de la marca japonesa.

La tecnología japonesa en el sector automovilístico no deja de sorprendernos día a día y los más avanzados sistemas se incorporan a los modelos de serie poco tiempo después de ser desarrollados. Para llevar a cabo la puesta a punto de estos elementos se construyen prototipos que son el laboratorio de ensayo de estos nuevos sistemas. El Nissan TRI-X es uno de estos prototipos de ensayo y ha sido presentado en el stand que la marca nipona tiene en el Salón de Francfort.

El TRI-X es, básicamente, un coupé de dos puertas y casi cinco metros de longitud que dispone de cuatro plazas en su interior, aunque los asientos traseros son prácticamente para niños, ya que el espacio existente para las piernas queda visiblemente muy reducido.

Este Nissan se presenta como una anticipación de lo que será la nueva generación de vehículos de la marca: un coche de altas prestaciones que combina magistralmente los sistemas de seguridad más sofisticados con el máximo disfrute en la conducción.

El medio ambiente se ha tenido también muy en cuenta y la protección ecológica está asegurada con el Nissan TRI-X.

La aerodinámica ha sido un factor dominante a la hora de diseñar la carrocería. Todas las formas han sido redondeadas para mejorar el coeficiente CX y elementos como los limpiaparabrisas o la cerradura de las puertas han sido cuidadosamente carenados.

El cuero es el material utilizado para vestir el interior, tapizando los



asientos, el volante y el pomo de la palanca de cambios automática entre otras cosas. La electrónica está al servicio del conductor y los asientos, los elevallas, el cierre de puertas, los retrovisores y muchas cosas más se accionan de forma automática.

El equipo musical incorpora un lector de discos compactos y un procesador digital de sonido que se encarga de conseguir la mejor acústica.

También se ha colocado una pantalla encima del salpicadero que permite al conductor elegir el camino más descongestionado y le informa sobre el estado

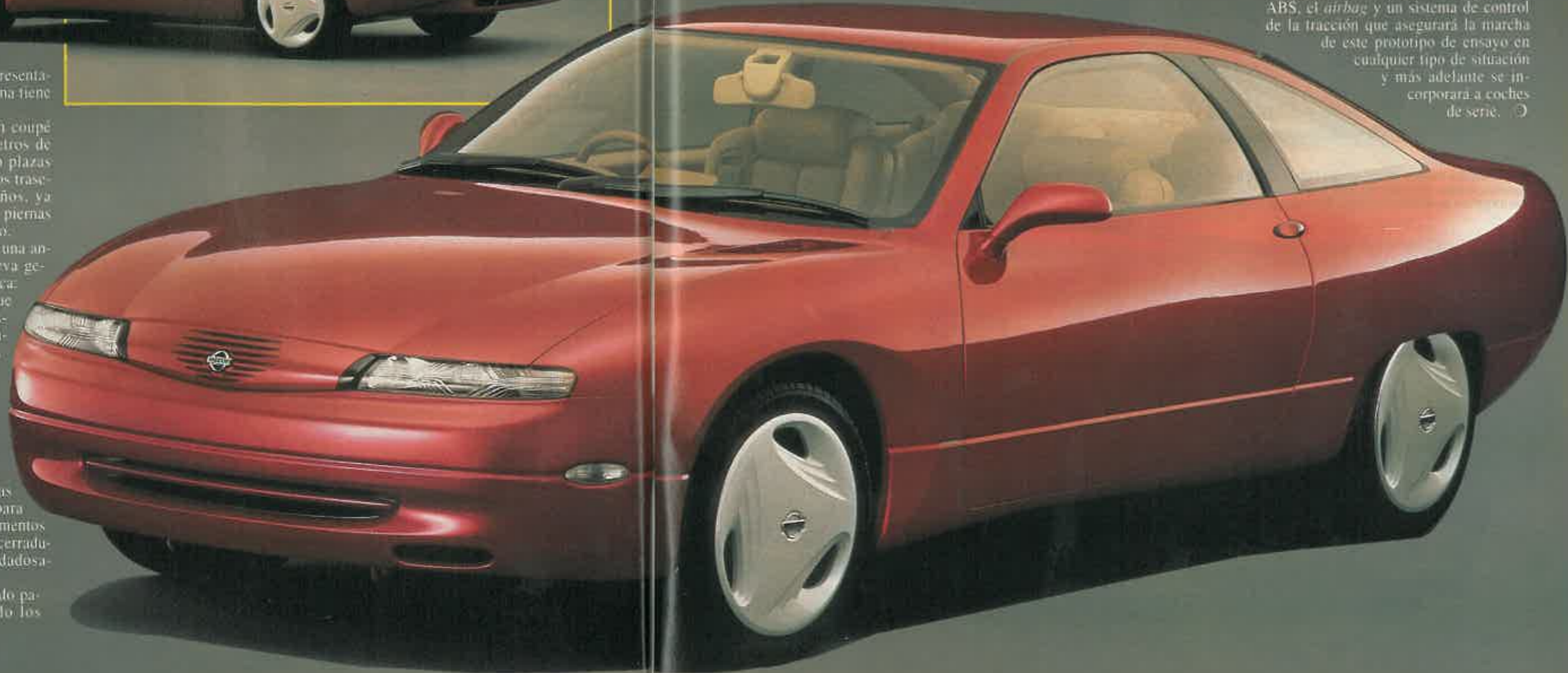


SORPRENDENTE INTERIOR

El diseño del habitáculo sorprende por su buen aprovechamiento y por la curiosa forma de los elementos, tales como los asientos. Todo está pensado para dar los más altos niveles de confort y seguridad.

de la circulación. Además puede ver también su programa favorito de televisión en cualquier momento.

Obtener la mayor seguridad activa y pasiva ha sido una obsesión en los técnicos de Nissan y el TRI-X incorpora elementos como la suspensión activa, el ABS, el *airbag* y un sistema de control de la tracción que asegurará la marcha de este prototipo de ensayo en cualquier tipo de situación y más adelante se incorporará a coches de serie. ☺



NOVEDAD EN
FRANCFORT

LO ÚLTIMO

NUEVO HONDA CIVIC

SOFISTICADO Y SEGURO

En el Salón de Francfort, Honda presentará el nuevo Civic, de medidas externas similares a las del modelo anterior, pero con una carrocería totalmente renovada. Los motores se han potenciado y se ha puesto especial empeño en mejorar las cuestiones relativas a la seguridad.

A diferencia de lo que viene siendo habitual en los últimos tiempos, Honda apenas ha incrementado las medidas del Civic en su nueva versión. En la de tres puertas, la longitud aumenta 12 milímetros, lo que significa que ahora mide 4,070 metros; la anchura pasa de 1,680 a 1,695 metros y la altura de 1,330 a 1,350 metros. Por lo tanto, apenas se apreciarán las diferencias salvo, quizá, en la co-

ta de altura, donde dos centímetros más resultan una ganancia significativa.

Por el contrario, la versión de tres volúmenes no sigue por los mismos derroteros y sí crece considerablemente con respecto a su predecesora. Justo diez centímetros más de largo, lo que supone una medida de 4,395 metros, resulta un crecimiento apreciable. Sin embargo, la anchura se mantiene idéntica a la versión anterior (la misma

que la versión 3 puertas actual, 1,695 metros) y la altura mide 1,375 metros, 1,5 centímetros más que en el modelo anterior.

Aunque si las medidas no varían, la línea sí lo hace. El frontal resulta más afilado y adopta un tipo de faros menos cuadrados. Su aspecto general es muy estilizado. Los ángulos dejan paso a vértices redondeados y el alerón posterior es menos prominente. Asimismo, las nuevas llantas presentan un aspecto que transmite sensación de fluidez, redondeando un conjunto homogéneo.

En el apartado mecánico, la novedad radica en los motores. El de 1.493 centímetros cúbicos, con un solo árbol de levas, cuatro válvulas por cilindro, y que también llevará distribución variable, alcanza una potencia de 130 caballos. El de 1.595 centímetros cúbicos, que ya incorporaba anteriormente distribución variable, alcanzará nada menos que 170 caballos, lo que supone un excepcional rendimiento, y que otorgará al modelo, de peso poco superior a una tonelada, unas prestaciones de primer orden. ○



MISMO TAMAÑO
Las medidas exteriores del nuevo Honda Civic de tres puertas apenas varían con respecto a su predecesor. En cambio, el perfil resulta más estilizado y se han redondeado los ángulos.



AHORA CON TURBO
El motor de dos litros y 16 válvulas de Opel, recibe ahora un turbo.



INTERIOR RENOVADO
El salpicadero también cuenta ahora con líneas más suaves.



ASIENTOS ENVOLVENTES
El curioso color de la tapicería otorga un aspecto desenfadado.

NUEVO TOYOTA CAMRY

OTRO JAPONES GANADOR

El Toyota Camry ha dejado de ser un modelo anodino para convertirse en un rival de los Citroën XM, Ford Scorpio, Opel Omega y Peugeot 605.

Enviado Especial

Alberto Mallo

La nueva generación del modelo japonés ha supuesto un crecimiento en tamaño y motorizaciones, que le hace subir a un segmento superior. Si el anterior Toyota Camry era el equivalente -desapercibido- de un Renault 21, el nuevo tiene buenas razones para competir con éxito frente a los modelos citados. Es el exponente de la actual generación de automóviles japoneses, diseñados y contruidos para ofrecer tanto como los mejores modelos europeos equivalentes.

El nuevo Camry tiene los argumentos, pero falta saber si el usuario europeo del segmento de las grandes berlinas lo aceptará como una alternativa de peso a la hora de comprar un coche de ese tamaño. Es muy espacioso, tiene una suspensión confortable, un buen comportamiento y un motor de seis cilindros silencioso y potente. Su llegada al mercado español se espera en el próximo mes de febrero. Las previsiones son vender entre trescientas y trescientas cincuenta unidades al año (en 1990 se vendieron setecientas del antiguo Camry). El precio estará en torno a los

cuatro millones de pesetas. Se venderá la versión más equipada y potente, la de motor seis cilindros y tres litros de cilindrada, con cambio manual. Dispondrá de *airbag* o colchón de aire de seguridad, sistema de frenos antibloqueo, aire acondicionado, equipo de sonido, tapicería de cuero, etc...

El nuevo Camry es una berlina de cuatro puertas y 4,72 metros de longitud. Línea clásica y sólo algún que otro alarde de estilo con unos grupos ópticos redondeados, definen una personalidad elegante.

El interior es amplio, tanto para los pasajeros de los asientos delanteros como de los traseros. Para éstos hay mayor espacio en la zona de los pies, ya que los soportes de los asientos delanteros ocupan muy poco sitio. En este sentido, tiene la amplitud de las más grandes berlinas de la categoría. Esto, sin embargo, no afecta para nada a otros detalles en los que prima la funcionalidad. Así, los respaldos de los asientos posteriores pueden abatirse para ampliar la capacidad del maletero, que es de 517 decímetros cúbicos en su posición normal. No es muy alto, pero sí ancho.

Las plazas delanteras son igualmente convincentes. El puesto del conductor dis-



SOBRE DIMENSIONADO
El nuevo Toyota Camry tiene muy poco que ver con el anterior. Ahora es un modelo de superior categoría, con un espacio interior mucho más amplio. A España vendrá la versión más potente y equipada, con asientos de cuero, airbag de seguridad, aire acondicionado, etc...



BERLINAS DE PRESTIGIO
El Camry se integra en el segmento de las berlinas de prestigio. Empezará a venderse en el próximo mes de febrero y costará unos cuatro millones de pesetas. A la izquierda, el excelente motor de seis cilindros en V y 3 litros de cilindrada.

MERCADO ESPAÑOL

MAS NOVEDADES

A marca japonesa Toyota tiene un amplio calendario de novedades. Si bien son coches sujetos a cupo, por lo que se venden en cantidades reducidas, el reciente acuerdo de la Comunidad Europea, según el cual los modelos japoneses fabricados en Europa se venderán sin limitación, sitúa a esta marca en una buena posición de cara a 1993.

Para entonces, el **Toyota Carina II** (una típica berlina de la categoría 2 litros de casi 4,5 metros de longitud) se fabricará en Gran Bretaña a un ritmo cercano a las 100.000 unidades/año y se venderá libremente en España. El programa de Toyota prevé una producción de hasta 200.000 unidades/año. La comercialización del Carina II se iniciará en el segundo semestre del 92 con unidades procedentes de Japón.

Mucho antes, en el próximo mes de octubre, se lanzará el todo terreno **Four**

Runner, que recibirá una serie de modificaciones en el Salón de Francfort. Se comercializará la versión con motor de seis cilindros de gasolina y carrocería de cuatro puertas. Poco después, en diciembre o a más tardar en enero del 92, vendrán ciento cincuenta unidades del **Celica Turbo Carlos Sainz**, una edición limitada, con mayores prestaciones y personalizada, que se presenta igualmente en Francfort.

Así, en el 92 Toyota ofrecerá una gama compuesta de los siguientes modelos: Corolla, Carina II, Celica, Camry, Supra, Land Cruiser y Four Runner. El Previa está en duda y, según las cuotas, es probable que se importara el Lexus, un modelo que en los mercados extranjeros se ha comparado a los Mercedes y BMW. Buen trabajo en perspectiva para los cuarenta y seis concesionarios de la marca.

eficacia. Motor silencioso, y de funcionamiento suave, en el que la potencia se deja ver a cualquier régimen, pues se ha buscado más una disponibilidad inmediata que un valor elevado a alto régimen. 188 caballos en un tres litros de veinticuatro válvulas no son ningún récord. Pero, insistimos, es rápido de reacciones. El sistema de admisión es de tipo variable para



VOCACION EUROAMERICANA
Es el primer Toyota que no se ha diseñado específicamente para el mercado japonés.

mejorar el rendimiento a baja velocidad. El sistema de inyección, asistido neumáticamente, es de tipo secuencial para optimizar el tiempo y la cantidad exacta de combustible inyectado. El escape, responde a un diseño específico para emitir menos ruido. El objetivo del confort de marcha se aprecia también en otros elementos como los soportes hidráulicos del motor, el subchasis que soporta a este último y aísla de vibraciones al habitáculo o los dos árboles de equilibrado del motor cuatro cilindros.

Las suspensiones son de un tarado firme, que no afecta de manera negativa a los pasajeros y sí proporciona una mayor seguridad. Además, este coche es un tracción delantera de óptima estabilidad direccional a alta velocidad. Si bien no ha habido posibilidad de probar la versión de cambio manual, la de cambio automático (con dos programas, normal o deportivo, y *overdrive* para rebajar el régimen de giro del motor en marchas largas), destaca por una gran suavidad de funcionamiento. Lástima que en principio no se vaya a comercializar, aunque sí podría homologarse.

Pocos kilómetros bastan para definir al nuevo Camry como un producto satisfactorio, aunque se le juzgue con la severidad propia del usuario que va a comprar un coche de cuatro millones de pesetas. Tiene argumentos para competir con los modelos más vendidos de la categoría. ○

pone de reglajes diversos como el de la altura del volante. Su asiento también es regulable en altura, pero independientemente la parte delantera de la posterior. Un sobresaliente en este sentido, pues con este sistema no quedan dudas a la hora de conseguir la mejor posición al volante. El salpicadero es de un diseño limpio. La instrumentación es clara, pero exigua con

sólo temperatura de agua y nivel de gasolina, junto a velocímetro y cuentarrevoluciones. Vestiduras de puertas y restantes materiales del interior, dan una idea de calidad sin mayores alardes.

El Toyota Camry V-6 demuestra sus cualidades una vez en marcha. Dirección asistida con sólo 2,7 vueltas de un extremo a otro. Aire acondicionado de gran

FICHA TECNICA

	CAMRY 2.2	CAMRY 3.0
MOTOR		
Disposición	Delanteira transversal	Delanteira transversal
Nº de cilindros	4 en línea	6 en V
Cilindrada (c.c.)	2.164	2.959
Árbol de levas	Dos, en cabeza	Dos en cabeza por bancada
Nº válvulas por cilindro	Cuatro	Cuatro
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,8 a 1	9,6 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	136 CV (100 kW) / 5.400	188 CV (138 kW) / 5.400
Pas máximo / r.p.m.	20,0 kgm (196 Nm) / 4.000	26,0 kgm (255 Nm) / 4.400
TRANSMISION		
Tracción	Delanteira	Delanteira
Caja de cambios	5 vel. (Automática 4 vel.)	5 vel. (Automática 4 vel.)
DIRECCION		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,4	11,8
FRENOS		
Sistema (Del/Tras)	Disco vent. / Tambor [ABS] Op	Disco vent. / Disco [ABS] Op
SUSPENSIONES		
Delanteira	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg.)	1.305 (1.325)	1.410 (1.430)
Largo/ancho/alto (mm)	4.725/1.770/1.400	4.725/1.770/1.400
Capacidad del depósito (l.)	70	70
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	9,7 (11,8)	8,8 (9,0)
Velocidad Máxima (km/h)	205 (195)	225 (215)
Consumo Urbano (l/100 km)	10,6 (11,4)	13,0 (14,3)
A 90 km/h (l/100 km)	6,5 (6,6)	8,0 (8,6)
A 120 km/h (l/100 km)	8,5 (8,5)	9,8 (10,5)

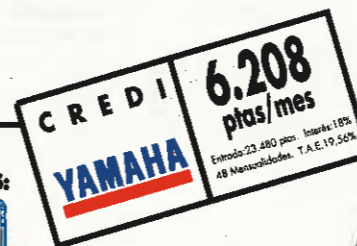
SAL DE LA CIUDAD SIN PROBLEMAS



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 el nuevo **JOG '90** de **YAMAHA**. **PRUEBALO** en tu **CONCESIONARIO OFICIAL YAMAHA**



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



CASCOS YAMAHA, POR LA VIDA.



NOVEDAD EN
FRANCFORT



FORD RS 2000

NO PIERDE EL TREN



WALTER Brandstetter es el responsable de desarrollo de los motores en Ford Europa. Un corpulento ingeniero alemán, maduro y afable, que mostraba muy orgulloso su trabajo a los escasos periodistas presentes en el centro de Ensayos de Lommel, en Bélgica. Tras una larga disertación, ya en la sobremesa de una rápida comida reconocía en *petit comité*: «estamos ya muy cerca de los resultados del motor Opel».

Lo cierto es que esta cura de humildad pone de manifiesto algunos aspectos de un coche, el RS 2000, llamado a constituir un hito en la historia de la marca.

Ford, o para ser más preciso, el Escort, era el único representante de esta categoría que no había podido ofrecer una versión de 16 válvulas con que oponerse a los tradicionales GTi de Volkswagen, Opel, Renault, Fiat o Peugeot, todos ellos en los alrededores de los 150 caballos y 2 litros (el Golf se quedaba un poco por debajo). Había un hueco comercial y de imagen que los hombres de Colonia querían cubrir desde hace años. Ya está aquí al fin, un año después de su

FICHA TÉCNICA	
ESCORT RS 2000	
MOTOR	
Disposición.....	Delantera transversal
Nº de cilindros.....	4 en línea
Cilindrada (c.c.).....	1.998 (86 x 86)
Árbol de levas.....	2, en cabeza
Nº válvulas por cilindro.....	4
Alimentación.....	Inyección electrónica
Compresión.....	10,3 a 1
Potencia máxima / i.p.m.....	150 / 6.000
Por máximo / r.p.m.....	20,7 / 4.500
TRANSMISIÓN	
Tracción.....	Delantera
Caja de cambios.....	Manual, 5 velocidades
DIRECCIÓN	
Sistema.....	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m).....	10,0
FRENOS	
Sistema (Del/Tras).....	Disco vent. / Disco (ABS)
SUSPENSIÓN	
Delantera.....	Independiente
Trasera.....	Semi-independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.).....	1.110
Largo/ancho/alto (mm).....	4.04 / 1.69 / 1,38
Capacidad del depósito (l).....	55
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s).....	8,9
Velocidad Máxima (km/h).....	208
Consumo Urbano (l/100 km).....	9,2
A 90 km/h (l/100 km).....	6,2
A 120 km/h (l/100 km).....	7,9



16 VALVULAS EN LA GAMA MEDIA
Por fin Ford tiene un motor de 16 válvulas en su gama media. El Escort RS 2000 hace gala de una sobriedad y elegancia hasta ahora poco frecuentes en las versiones deportivas de la marca.



presentación estática en en Salón de París, en octubre del 90.

El reto de desarrollar este motor era pues elevado y el tiempo empleado no ha sido escaso. Ha valido la pena.

Unas semanas antes de la aparición de los nuevos motores Z, que utilizarán los Escort-Orion muy pronto, con culatas de 16 válvulas, para el RS se recurre al conocido motor DOHC de 2 litros de la moderna gama Sierra, convenientemente retocado para acoplarle la nueva culata de 4 válvulas por cilindro. No confundir, pues, este motor 2 litros con los futuros multiválvulas de 1,6 y 1,8 ni desde luego con la versión Cosworth, que aparecerá también dentro de algunos meses, pero con tracción a las cuatro ruedas y lógicamente, una potencia muy superior gracias al turbocompresor.

El RS 2000 es, por lo tanto, la genuina versión GTi del Escort. Sus 150 caballos de potencia, a 6.000 vueltas, son moneda corriente en esta categoría. Pero la verdad es que el resultado obtenido es francamente notable, como ponía de manifiesto, con honestidad, el doctor Brandstetter.

Porque, en efecto, el Opel 2 litros de 16 válvulas es, hoy por hoy, el mejor de su categoría, gracias a su excepcional rendimiento a bajo régimen, su buen resultado a medio y alto y su potencia específica.

Para el motor Ford, se pretendía solucionar los tradicionales problemas de los multiválvulas atmosféricos, de poca potencia por debajo de 3.500 vueltas. Un exhaustivo estudio de los flujos de admisión y escape y de los colectores, combinado con una nueva generación de inyección electrónica, ofrecen un resultado más que notable. Con un volante motor muy ligero (el 35 por ciento de peso menos que en el motor de 8 válvulas) y una escasa inercia de los elementos móviles, el motor empuja con brillantez desde 1.500 revoluciones, para progresar con brío y fuerza. Baste decir que la curva de par motor es prácticamente plana a partir de las 2.500 vueltas, régimen en el que se obtiene el 90 por ciento del valor máximo. Excelente en su elasticidad. Por si fuera poco, el motor es notablemente silencioso (aquí sí que supera bien al Opel) y sus consumos

sólo son ligerísimamente mayores que los del motor de 8 válvulas.

Algo que nos ha llamado la atención en el Escort RS 2000 es su discreción. Tradicionalmente, Ford ha querido siempre distinguir a sus modelos deportivos con una generosa parafernalia de alerones, spoilers, faros auxiliares, logotipos..., todo un escaparate de tienda de accesorios belgas. Para el RS ha preferido la sobriedad de un discreto alerón posterior, un paragolpes bastante normalito y unas bonitas llantas de radios. La admiración la va a causar por su brillantez de respuesta y por lo bien que se sujeta a la carretera.

Porque no se trata de suministrar un buen motor. Un auténtico GTi (y que nos perdonen en Ford por la continua referencia a otras marcas y otras denominaciones) debe partir de un buen comportamiento. Para la versión RS 2000 se han revisado a fondo las suspensiones delantera y trasera del Escort, endureciendo un 37 por ciento el eje anterior y un 21 por ciento el posterior; y se utilizan neumáticos de perfil 50 (195/50-15). En una primera toma de contacto no se apreciaron modificaciones en el confort. Unos buenos y firmes asientos Recaro, la servodirección de serie y la buena insonorización se encargan de que la comodidad esté asegurada.

Como primicia a lo que será habitual cuando se utilicen los nuevos motores Z, en el RS 2000 se monta por primera vez en el Escort la nueva caja de cambios, derivada de la que se utiliza en los Sierra y Scorpio, bautizada MTX75. Fabricada con una tecnología de vanguardia, casi todo el proceso de producción está robotizado. Las tolerancias son mínimas y los sincronizados mucho más eficaces. El resultado sobre el RS es muy bueno, con una gran suavidad de manejo y muy buena precisión. El escalonamiento del cambio es el adecuado, con una quinta velocidad en la que se obtiene la velocidad máxima (208 kilómetros por hora), pero que aún nos permite subir un poco más si el terreno es favorable.

Faltan todavía algunas semanas para que se comience a comercializar en España este nuevo coche, que hereda una denominación deportiva y llena de laureles. La primera impresión, a falta de una prueba a fondo, ha sido verdaderamente positiva. Hasta el punto de volver a colocar al Escort en condiciones de enfrentarse a rivales de los que, sus diseños absolutamente nuevos y revisados, podrían parecer distanciados. Es ya sólo cuestión de esperar al precio.

José María Cernuda

OFERTAS FORD PARA EL 92

REVISION COMPLETA

En el Salón de Francfort, feudo tradicional de los fabricantes alemanes, Ford, a pesar de su origen americano, presenta, además del Escort RS-2000, un cúmulo de novedades en su oferta de vehículos industriales y en las gamas del Sierra. También se presenta un prototipo, del Scorpio, con carrocería de tipo familiar.

DOS son las modificaciones de mayor envergadura: las que afectan a las furgonetas Transit y el prototipo, versión familiar, del Scorpio. Comenzando por esta segunda, se pretende compatibilizar la prestancia de un vehículo elegante con la utilidad de un gran volumen, en el que se pueda transportar a una familia compuesta por muchos miembros e incluso bultos de tamaño considerable. Según datos de la marca, el volumen de carga disponible con los asientos traseros situados en su posición normal es de 1.130 litros y con los asientos abatidos se alcanzan nada menos que 2.280 litros. A partir del próximo enero, estará disponible en nuestro país.

Si bien los cambios efectuados en el Scorpio resultan más visibles, los más profundos corresponden a las furgonetas Transit. Motores diésel con la inyección controlada electrónicamente, importantes



SCORPIO, VERSION FAMILIAR

Ford pretende con este vehículo compatibilizar la elegancia de un gran vehículo con la utilidad de su volumen. Puede transportar una familia compuesta por numerosos miembros e incluso bultos de gran tamaño. El volumen de carga oscila entre los 1.130 litros, en posición normal, y 2.280 litros con los asientos abatidos. El salpicadero de la Ford Transit, a la izquierda, revela los profundos cambios que el vehículo ha experimentado.



mejoras en el chasis, suspensión delantera independiente también en las versiones de batalla larga, mayor capacidad de carga en peso y aumento de vía trasera en los modelos de batalla corta, incremento de distancia entre ejes en las versiones de batalla larga y supresión de ruedas gemelas

para aumentar la superficie de carga y facilitar la utilización de palets.

También se ha modificado el sistema de frenos que, a partir de ahora, contará en toda la gama con discos de freno delanteros ventilados. Opcionalmente, estará disponible un dispositivo antibloqueo de frenos, ABS, en toda la gama.

Las variaciones identificables a simple vista resultan mínimas. En el interior, todas las versiones llevarán asientos de respaldo alto y, salvo algunas excepciones, incorporarán reposacabezas de serie. Exteriormente, los cambios se circunscriben a la parte frontal. El capó y la parrilla son nuevos, con el objetivo de mejorar la refrigeración, además de reducir la entrada de polvo y la suciedad por las tomas de la



VERSIONES VAN Y KOMBI
El Ford Courier será presentado próximamente en el mercado español en ambas versiones. Basado en el Ford Fiesta, es el primer vehículo comercial ligero de la marca. Cuenta con una suspensión trasera basada en ballestas y barras de torsión.

calefacción. Para rematar el conjunto, los faros y el paragolpes delantero también son de nuevo cuño. Sólo habrá que esperar un par de meses para poder contar con este coche, que el próximo noviembre comenzará a venderse en España.

Menos novedoso, ya que se expuso en el pasado Salón de Barcelona, el Ford Courier, primer modelo de Ford perteneciente al grupo de comerciales ligeros con gran capacidad de carga, presenta el atractivo de su inminente aparición en el mer-

cado español en sus dos versiones, Van y Kombi, esta última con asientos capaces para cinco plazas y, además, gran capacidad de carga.

El Courier, cuya estructura está basada en el Ford Fiesta, cuenta con una parte trasera diferente, ya que su suspensión se basa en ballestas y barras de torsión, que permiten configurar un volumen de carga más uniforme que los muelles helicoidales del Fiesta. La batalla se ha aumentado 2,5 centímetros y también la altura del te-

cho, que cubre los asientos delanteros, elevado en 2 centímetros. Los motores para este modelo serán el 1,3 litros de gasolina y el diésel de 1,8 litros.

Por último, el Sierra será presentado en el Salón de Francfort con numerosas modificaciones de detalle. Un nuevo salpicadero permite situar las salidas de aire a nivel de la cara, las puertas estarán dotadas de nuevos guarnecidos y manecillas, los paragolpes irán pintados del mismo color que la carrocería, nuevas llantas de aleación para algunos modelos y techo solar eléctrico opcional.

En general, todas las versiones del Sierra verán mejorado su equipamiento de serie y se podrá ir disponiendo de ellas en los próximos meses.

NUEVO SIERRA

El nuevo Ford Sierra será presentado en el Salón de Francfort. Todas sus versiones se verán mejoradas en su equipamiento de serie y presentarán, como opción, el techo solar.



MERCEDES C 112

REALIDAD EXPERIMENTAL

Mucho pesa sobre la estrella alemana la tradición deportiva. Prueba de ello ha sido el Sauber-Mercedes C11, bicampeón del mundo de la especialidad de Sport Prototipos, y los técnicos del departamento de desarrollo no han resistido la tentación de realizar un modelo matriculable aprovechando la sofisticada tecnología experimentada en el coche de carreras. El resultado se llama C112.

El objetivo principal de este super Mercedes es el de incorporar a la carretera todo el bagaje de seguridad activa que un coche de competición puede aportar. Para conseguirlo, la altísima tecnología con generosa profusión de sofisticados sistemas de estabilidad, suspensión y transmisión, envuelve al motor estrella de la gama Mercedes de turismos: el doce cilindros con disposición en V de cuatrocientos ocho caballos de potencia. Si se tiene en cuenta que los Sport Prototipos se mueven en el orden de setecientos cincuenta caballos, puede adivinarse el margen de seguridad que el chasis desarrollado a partir del de carreras puede proporcionar al nuevo coche deportivo.

Este propulsor de seis litros de cilindrada es el que equipa en la serie a los imponentes Mercedes 600 SE y SEL de la nueva serie S. Alojado bajo el aerodinámico capó del C112 es capaz de conseguir una aceleración de cero a cien kilómetros por hora en menos de cinco segundos (más de un segundo por debajo del tiempo conseguido por la berlina) y de alcanzar los 310 kilómetros por hora de velocidad punta. Sin embargo, Mercedes ha aplicado la lógica imperante en la actualidad entre los fabricantes alemanes (excepto Porsche) de limitar la velocidad máxima de sus más poderosos modelos a doscientos cincuenta kilómetros por hora «solamente». La caja de cambios, que permite aprovechar de forma

adecuada sobre carreteras abiertas tal caudal de potencia, es de seis marchas y de accionamiento manual.

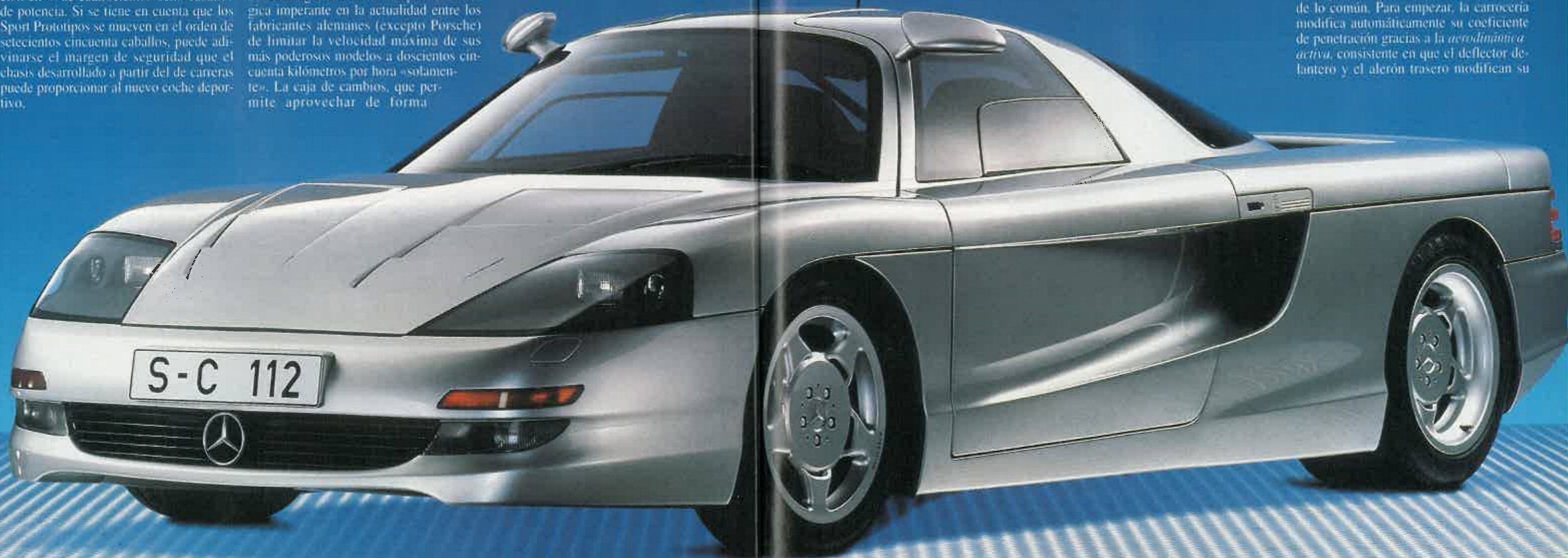
El chasis está formado por la propia estructura de la carrocería y un «esqueleto» de tubos de sección redonda y rectangular que confieren al conjunto una rigidez impensable en un modelo convencional. Pero es toda una serie de sistemas dinámicos

NOVEDAD EN
FRANCFORT

ALAS DE GAVIOTA
El Mercedes C 112 lleva el motor del 600 S, carrocería de carreras estabilizada por ordenador y sus interiores nada tienen que envidiar a una gran berlina. Dispone de aire acondicionado y un sofisticado equipo de sonido.



incorporados al C 112 los que hacen de él un deportivo de altas prestaciones fuera de lo común. Para empezar, la carrocería modifica automáticamente su coeficiente de penetración gracias a la *aerodinámica activa*, consistente en que el deflector delantero y el alerón trasero modifican su



FICHA TECNICA

MERCEDES C 112

NOVEDAD EN
TRANSPORT

MOTOR	
Disposición	Longitudinal en V
Nº de cilindros	12
Cilindrada (c.c.)	5 987
Árbol de levas	2, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	10 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	408 CV (300 kW) / 5 200
Par máximo / r.p.m.	508 Nm (59,1 mkg) / 3 800
TRANSMISION	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual, 6 velocidades
DIRECCION	
Sistema	De bolas, asistida
Diámetro de giro (m)	12,2
FRENOS	
Sistema (Del/Tras)	Discos vent. / discos vent.
RUEDAS	
Llantas (pulgadas)	17
Neumáticos	235/8.25J-335/13J
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Multibrazo independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1 570
Largo/ancho/alto (mm)	4624/1976/1195
Capacidad del depósito (l)	100
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	4,9
Velocidad Máxima (km/h)	310

AERODINAMICA ACTIVA
El deflector delantero y el alerón trasero modifican su inclinación dependiendo de la velocidad.

Mercedes C 112. En la frenada, y sobre todo a grandes velocidades, este efecto de pegar las ruedas al asfalto mejora drásticamente las distancias en las que se consigue decelerar el deportivo. Además, un sistema inteligente electrónico se encarga de dosificar perfectamente la presión de las pastillas sobre los discos para repartir la frenada entre el tren delantero y trasero dependiendo de los distintos apoyos que las ruedas experimenten sobre la carrete-

ra. Con ello se eliminan las diferencias de carga que pueden surgir al frenar contundentemente a partir de ciertas velocidades y que podrían poner en peligro la estabilidad y el dominio del coche. A esto se suman, como no, el sistema antibloqueo de frenos ABS y antipatinamiento ASR, equipo ya habitual en la mayoría de los modelos de la marca. La electrónica de alto nivel se ha aplicado también bajo forma del Active-Body-Control (ABC), otro sistema

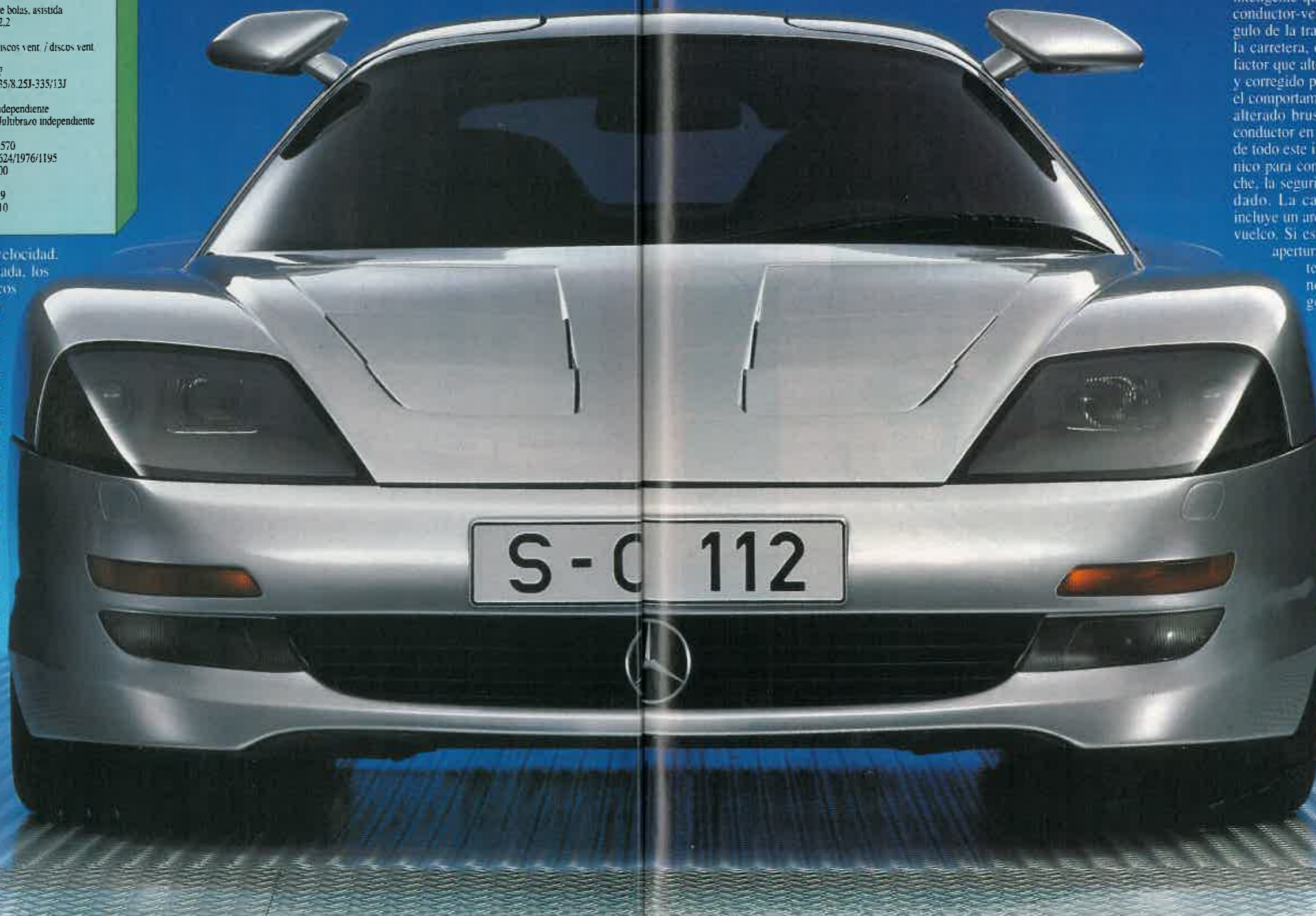
desarrollado por Mercedes destinado, esta vez, a proporcionar a los ocupantes del C 112 el máximo confort independientemente de las violentas reacciones que la carrocería experimente en movimiento. Una serie de sensores miden y registran cada movimiento, siguiendo los tres ejes de libertad del vehículo, es decir, elevación, balanceo y cabeceo, para ser procesados por un ordenador central. Este los analiza y los convierte a su vez en fuerzas

activas que los contrarrestan, neutralizándolos a efectos de la carrocería. Se consigue así en todo momento una posición neutral del coche, prelijando la frecuencia natural de cada uno de los tres ejes de libertad y memorizando el término medio. El efecto es el de que la carrocería se mueve en sentido contrario al que le obligan las fuerzas que sobre ella actúan durante la marcha para mantenerse recta y paralela al suelo. Para controlar al C 112 se recurre a una dirección cibernética del eje trasero. Se trata también de un proceso inteligente que decide dentro del proceso conductor-vehículo-calzada el mejor ángulo de la trazada. Las irregularidades de la carretera, el viento lateral o cualquier factor que altere la dirección es detectado y corregido por el propio eje trasero. Así, el comportamiento y la dirección no se ve alterado bruscamente, sorprendiendo al conductor en situaciones críticas. A pesar de todo este impresionante bagaje electrónico para controlar las reacciones del coche, la seguridad pasiva no se ha descuidado. La carrocería, muy reforzada, incluye un arco de seguridad para caso de vuelco. Si esto sucediera, las puertas, de apertura en alas de gaviota mediante motores eléctricos, disponen de un sistema de emergencia mediante el cual un sensor las libera automáticamente. Lo deportivo no está reñido con la limpieza medioambiental y así lo ha querido demostrar Mercedes en su C 112. Los materiales utilizados para su fabricación son reciclables y el motor dispone de un catalizador de tres vías, además de un escape tan silencioso como el de cualquier berlina de turismo.

Juan Luis Soto

inclinación dependiendo de la velocidad. Si ésta es muy baja o muy elevada, los mencionados planos aerodinámicos se mantienen escondidos, sin ofrecer ninguna resistencia al aire ni actuar sobre el comportamiento del coche. Por el contrario, cuando se circula a unas velocidades intermedias, por curvas y con fuertes aceleraciones transversales, sobresalen en una décima de segundo para actuar gradualmente según la necesidad lo requiera. Esto tiene como efecto mantener el coche firmemente afianzado sobre la trayectoria deseada y aprovechar la fuerza de tracción en todo momento.

Pero no sólo es en las aceleraciones donde este sistema de aerodinámica activa consigue optimizar el comportamiento del



INNOVACION EN RECICLAJE

EL GOLF NO MORIRA ACHATARRADO



Quando los nuevos Golf finalicen su ciclo vital, Volkswagen se hará cargo de estos coches, que en lugar de morir en la chatarra o abandonados, serán reciclados.

La mayoría de los componentes del Golf tercera generación son reciclables, pero la noticia estriba en un plan piloto de la marca alemana. Se trata de hacerse cargo de estos modelos cuando sean desechados por sus propietarios.

De momento sólo se practicará en Alemania y con el Golf. Volkswagen asegura que esta operación la hará de manera gratuita. El usuario no recibirá, pues, una com-

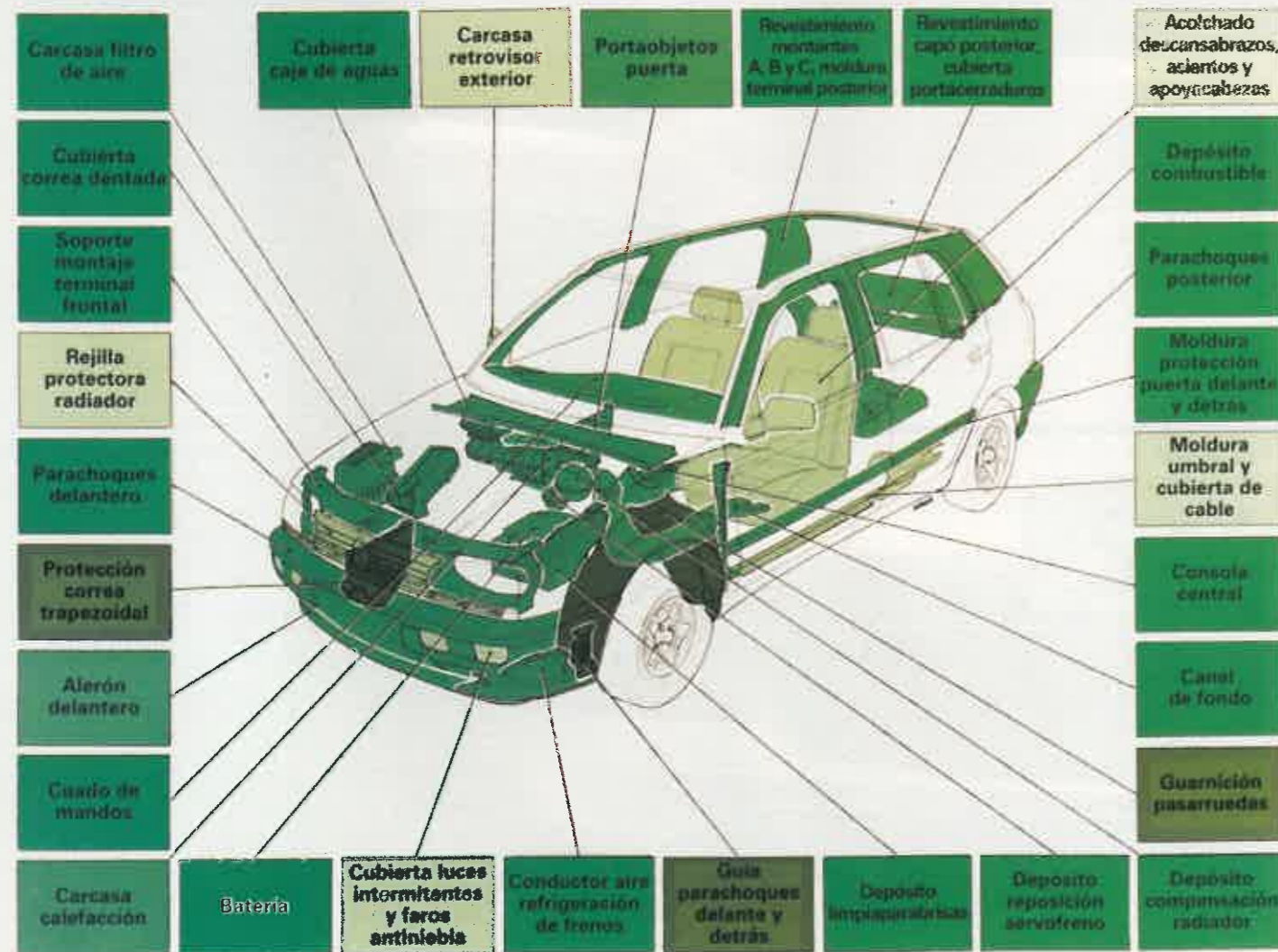
pensación económica, pero tendrá la satisfacción de que su coche no pasará a degradar el medio ambiente ni llegará a convertirse en un montón de chatarra inútil (además de ahorrarse la grúa que lo traslade al cementerio). La única condición que pone VW es que el coche esté completo, que no haya sido desmembrado, y que no incorpore accesorios que dificulten el reciclaje.

En este sentido, el metal, que significa

más del 75 por ciento del peso del coche, es reciclable en su totalidad. Los demás elementos, señalados en la ilustración, también lo son en alto grado.

La intención de la marca es ampliar la garantía de recogida de los coches viejos progresivamente al resto de Europa. Conviene aclarar que las técnicas de reciclaje no son nuevas en la industria del automóvil. VW, por ejemplo, viene reacondicionando piezas usadas desde 1948 (un total de 6,1 millones de motores, 1,3 millones de cajas de cambio, etc., que se venden, en algunos casos, un 50 por ciento más baratas).

A. M. C.



■ Piezas 100% de mat. reciclado ■ Reciclable sin problemas al mismo grado valor ■ Reciclable sin problemas

Copyright Motor 16 - 1991. Prohibida su reproducción.

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

PRECIOS / Guía

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

Precios coches nuevos

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALFA ROMEO															
33 1.3	1.584.044	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	65.000	- 67.000
33 1.3 Veloce	1.550.383	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	65.000	- 67.000
33 1.5 ie	1.731.034	1.490	98	181	10,7	8,6	13,54	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	65.000	- 67.000
33 1.7 ie	1.926.372	1.712	110	190	9,5	8,9	13,80	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	67.000
33 1.7 ie 16V	2.167.467	1.712	137	208	8,4	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.227.468	1.712	137	208	8,4	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 16V Permanent 4	2.695.468	1.712	137	202	8,9	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	2.077.467	1.712	110	187	9,8	8,9	13,88	420,0	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	67.000
75 1.6 ie	2.042.504	1.570	107	180	11,3	7,9	13,74	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	Serie	84.056
75 1.6 ie Le Mans	2.022.503	1.570	107	180	11,3	7,9	13,74	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	Serie	84.056
75 1.8 ie	2.263.598	1.779	122	190	10,4	8,9	14,70	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	Serie	84.056
75 1.8 ie Le Mans	2.283.599	1.779	122	190	10,4	8,9	14,70	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
75 2.0 Twin Spark	2.618.450	1.962	148	198	8,2	8,6	14,66	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	84.056
75 Twin Spark Podium	2.676.787	1.962	148	198	8,2	8,6	14,66	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	Serie
75 3.0 V6 Q	3.730.449	2.959	192	230	7,5	11,9	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	Serie	84.056
75 2.4 TD	2.792.335	2.393	112	184	11,7	7,4	10,21	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	Serie	84.056
164 2.0 Twin Spark	3.128.260	1.962	148	210	9,2	12,1	17,52	455,5	225.000	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
164 2.0 V6 Turbo	4.983.598	1.996	210	240	7,2	10,1	15,76	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.808.260	2.959	192	230	7,9	12,3	17,69	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	110.000
164 Quadrifoglio	5.570.260	2.959	200	231	7,7	11,3	16,81	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.972.165	2.500	117	204	10,8	7,6	9,61	455,5	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
Spider 2.0 ie	3.429.598	1.962	126	190	9,0	9,1	14,88	425,8	-	45.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
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 Special	2.654.918	1.781	112	192	10,9	9,1	14,80	439,3	262.613	42.095	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 E	2.809.919	1.781	112	192	10,9	9,1	14,80	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 TD Special	2.718.107	1.588	80	165	14,6	6,8	9,80	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 TD	2.883.109	1.588	80	165	14,6	6,8	9,80	439,3	262.613	42.095	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.0 E	2.996.011	1.994	115	196	10,2	9,4	15,24	439,3	280.000	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V	4.226.014	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	4.611.203	1.994	160	215	8,9	11,0	16,77	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Quattro	4.784.203	1.994	160	215	8,9	11,0	16,77	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Quattro Sport	5.166.203	1.996	160	216	8,9	11,2	16,95	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Cat.	4.386.014	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.	4.941.015	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.	3.241.014	2.309	133	211	9,2	10,0	15,67	439,3	275.000	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.3 E Sport Cat.	3.898.014	2.309	133	211	9,2	10,0	15,67	439,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
100 2.3 E	3.696.014	2.309	133	202	10,2	10,5	15,90	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
100 2.3 E Quattro	4.496.014	2.309	133	202	10,4	10,7	16,07	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
100 2.3 E Aut.	3.966.014	2.309	133	202	11,9	10,5	15,90	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
100 2.8 E	4.586.014	2.771	172	218	8,0	10,4	15,81	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 2.8 E Quattro	5.196.014	2.771	172	218	8,0	11,8	17,02	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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 Quattro 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 Quattro 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	6.309.203	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

FreeclimberTD 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
FreeclimberTD 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	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	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	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	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	168.000	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	154.328	Serie
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	240.227	Serie
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	240.227	Serie
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	54.098	Serie
M3	6.997.602	2.302	200	234	6,7	10,6	17,54	434,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Cabrio	9.847.603	2.302	200	234	7,3	10,6	17,54	434,5	-	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	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	-
520i	4.144.413	1.990	150	211	10,6	9,8	15,49	472,0	-	Serie	118.608	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	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
M-5	9.847.929	3.535	315	250	6,3	16,8	23,01	472,0	-	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	268.238	Serie
730i	6.277.602	2.986	197	225	9,3	15,0	20,53	491,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	212.094	Serie
735i	7.942.603	3.420	220	236	8,3	15,0	20,97	491,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i IL	8.347.602	3.420	220	236	8,3	15,0	20,97	491,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i A	10.537.929	4.988	300	240	7,4	15,0	21,43	491,0	-	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
850i	12.647.929	4.988	300	250	6,8	15,5	21,87	478,0	-	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	1.201.186	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
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	12,9	6,3	10,76	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	1.533.465	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															

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	72.000	105.000	-
Escort CLX 1.6 5p.	1.722.919	1.598	90	177	11,6	8,6	12,44	402,0	147.000	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Escort CLX 1.6 i Cata	1.921.918	1.598	105	185	10,6	8,6	13,12	402,0	-	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Escort Ghia 1.6 5p	1.840.787	1.598	90	177	11,6	8,0	12,44	402,0	147.000	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	-
Escort CLX 1.8 D 5p.	1.714.069	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	25.500	25.500	-	-	-
Escort Ghia 1.8 D 5p.	1.838.068	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Escort Nomade 1.6 Fam.	1.840.787	1.597	90	171	12,3	8,3	13,10	402,0	147.000	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	-
Escort Nomad. 1.8D Fam.	1.840.787	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Escort Cabrio 1.6i	2.470.787	1.598	108	180	11,0	8,6	13,37	402,0	-	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	68.000
Orion CLX 1.6	1.752.788	1.598	90	177	12,1	7,8	12,66	421,0	147.000	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Orion Ghia 1.6	1.892.788	1.598	90	177	12,1	7,8	12,66	421,0	147.000	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Orion Ghia 1.6i	2.023.787	1.598	108	185	10,4	7,9	12,75	421,0	-	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Orion CLX 1.6i Cat.	1.957.919	1.598	105	185	11,0	8,0	12,78	421,0	-	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Orion CLX 1.8 D	1.752.788	1.753	60	155	18,9	6,7	8,62	421,0	-	27.000	25.500	25.500	-	-	-
Orion Ghia 1.8 D	1.878.068	1.753	60	155	18,9	6,8	8,43	421,0	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Sierra XR4 2.0i 3p.	2.445.107	1.998	125	195	9,7	9,2	14,53	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CL 2.0 4p.	2.094.919	1.998	109	178	11,3	8,0	13,42	446,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra GLS 2.0i 4p.	2.441.918	1.998	125	195	9,7	7,9	13,16	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Ghia 2.0i 4p	2.638.918	1.998	125	195	9,7	7,9	13,16	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Ghia 2.0i Cat. 4p.	2.721.919	1.998	118	190	10,0	8,2	13,18	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CL 1.8 TD 4p.	2.296.389	1.753	75	160	16,4	6,5	9,30	446,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CL 2.0 5p.	2.177.919	1.998	109	178	11,3	8,0	13,42	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Ghia 2.0i 5p.	2.721.918	1.998	125	195	9,7	7,9	13,16	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i 5p. Cat.	2.804.918	1.998	118	190	10,0	8,2	13,18	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 5p.	2.543.919	1.998	125	195	9,7	9,2	14,53	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 4x4 5p.	3.215.203	1.998	125	195	10,4	9,2	15,02	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra Cosworth 4x4	4.520.203	1.998	220	240	6,9	12,7	19,39	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra CL 1.8 TD	2.379.389	1.753	75	160	16,4	6,5	9,30	449,5	-	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	-
NSX 3.0 i VTEC	11.554.528	2.977	274	270	5,9	11,0	17,58	440,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	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	318,0	-	-	-	-	-	-	-
990 MSE Aut.	1.436.989	993	53	145	16,2	7,4	12,04	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-
Turbo de Tomaso	1.535.706	993	72	162	10,8	8,9	13,39	313,8	-	-	-	-	-	-	Serie
990 DSE	1.525.906	993	37	124	-	5,7	8,71	316,0	-	-	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

Samara 1.3 3p	998.839	1.288	65	150	14,5	8,2	12,17	400,6	169.118	26.000	21.337	18.331	-	-	15.956
Samara 1.3 5p	1.069.038	1.288	65	150	14,5	8,2	12,17	400,6	169.118	26.000	21.337	18.166	-	-	15.956
Samara 1.5 3p	1.045.727	1.500	75	160	12,5	7,7	11,7	400,6	169.118	26.000	21.337	16.331	-	-	15.956
Samara 1.5 5p	1.119.702	1.500	75	160	12,5	7,7	11,73	400,6	169.118	26.000	21.337	18.166	-	-	15.956
Niva 1.6	1.250.294	1.569	76	127	23,0	11,5	16,09	372,0	-	26.000	-	-	-	-	-

LANCIA

Y-10 Ventotto	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				

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
230 TE	5.362.053	2.298	136	203	11,4	9,8	15,54	476,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE	6.577.054	2.960	188	228	9,0	11,2	16,95	476,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE 4 Matic.	8.141.154	2.960	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	Serie
200 D	4.380.051	1.997	75	160	18,5	7,6	9,94	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
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
260 SE	6.375.055	2.597	160	205	9,8	11,9	17,56	502,0	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 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	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
600 SEL	18.383.865	5.987	408	250	6,0	17,3	22,94	521,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
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	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
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	Serie
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	Serie
500 SL	13.760.680	4.973	326	250	6,2	14,2	20,73	447,0	330.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Corto	5.564.018	2.298	93	145	17,7	15,2	21,51	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD ST Corto	5.969.668	2.497	69	125	28,1	12,7	14,72	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GE ST Corto	6.309.384	2.960	125	165	13,5	20,5	26,03	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GD ST Corto	6.233.008	2.996	83	138	22,2	13,6	15,33	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Largo	6.145.228	2.298	93	145	17,1	15,2	21,10	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD ST Largo	6.550.878	2.497	69	125	28,1	12,7	14,72	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MITSUBISHI

Galant GTI 16V	3.276.994	1.997	145	204	8,8	9,8	15,32	454,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant 2.0 GLS 1.5p	2.476.334	1.997	111	190	10,6	8,5	14,18	454,0	159.800	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.	1.975.919	1.597	95	185	10,4	7,7	13,07	440,0	-	40.000	-	-	-	-	-
Primera 1.6 SLX 16V 4p.	2.174.919	1.597	95	185	10,4	7,8	13,07	440,0	-	40.000	Serie	Serie	-	-	-
Primera 2.0i SLX 16V 4p.	2.418.919	1.998	122	200	9,9	8,5	14,10	440,0	183.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0i SLX Aut. 4p.	2.805.918	1.998	122	200	10,3	9,0	14,63	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0 GT 16V 4p.	3.504.013	1.998	150	220	8,4	8,9	14,70	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 SLX 16V 5p.	2.362.918	1.597	95	185	10,4	7,8	12,99	450,0	-	40.000	Serie	Serie	-	-	-
Primera 2.0i SLX 16V 5p.	2.689.013	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
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. TD	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	-	-	-	-	-	-	-
Corsa 3p. Swing 1.0 S	1.111.689	993	45	142	19,5	7,6	11,82	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Corsa 3p. Swing 1.2	1.208.070	1.196	55	149	16,5	7,1	11,47	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Corsa 3p. Swing 1.4	1.260.069	1.389	75	168	12,0	7,9	12,17	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Corsa 3p. Joy 1.2	1.299.069	1.196	55	149	16,5	7,1	11,47	365,2	-	-	13.700	13.700	-	-	33.297
Corsa 3p. Joy 1.4	1.352.069	1.389	75	168	12,0	7,9	12,17	365,2	-	-	13.700	13.700	-	-	33.297
Corsa 3p. Joy Sport 1.4	1.486.069	1.389	75	168	12,0	7,9	12,17	365,2	-	-	13.700	13.700	-	-	Serie
Corsa 3p. GSI	1.736.788	1.598	100	188	9,5	8,0	12,61	365,2	-	18.264	Serie	Serie	-	-	Serie
Corsa 3p. Swing 1.5 D	1.346.689	1.487	50	151	17,5	5,1	7,19	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Corsa 3p. Swing 1.5 TD	1.468.068	1.487	66	168	13,0	5,2	7,01	36							

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
205 Rallye 3p	1.589.219	1.294	103	190	9,6	8,5	13,29	370,5	-	-	-	-	-	-	-
205 Indiana 3p	1.647.118	1.360	85	178	10,9	8,5	13,86	370,5	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
205 Aut. 3p	1.682.888	1.580	80	166	14,2	8,1	12,53	370,5	142.900	-	Serie	Serie	76.600	-	-
205 GTX 3p	1.701.087	1.592	94	181	10,6	9,3	13,75	370,5	-	25.000	Serie	Serie	-	-	Serie
205 GTI 3p	2.034.488	1.905	130	206	7,8	9,0	14,30	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	-	-	Serie
205 Style 5p	1.211.100	1.124	55	155	14,6	7,0	11,79	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 Junior 5p	1.211.100	1.124	55	154	14,6	7,0	11,79	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 Winner 5p	1.279.800	1.124	55	155	14,6	7,0	11,79	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 GL 5p	1.290.530	1.124	55	157	14,6	7,0	11,18	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 GR 5p	1.393.269	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 SR 5p	1.503.469	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	25.000	Serie	Serie	-	-	-
205 GT 5p	1.631.119	1.360	85	178	10,9	8,9	14,21	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	-	-	50.000
205 XAD 3p	1.275.199	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	-	-	-	-	-	-
205 Winner D 3p	1.451.100	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 XLD 3p	1.457.199	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	-	-	-	-	-	-
205 XSD 3p	1.537.999	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 XTD 3p	1.664.000	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	76.600	-	-
205 TD 3p	1.809.399	1.769	78	175	12,2	6,0	8,30	370,5	-	25.000	Serie	Serie	76.600	-	Serie
205 Winner D 5p	1.510.100	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 GLD 5p	1.515.000	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	Serie	-	-	-	-	-
205 GRD 5p	1.596.400	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 GTD 5p	1.722.900	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	76.600	-	-
205 TD 5p	1.868.399	1.769	78	175	12,2	6,0	8,30	370,5	-	25.000	Serie	Serie	76.600	-	Serie
205 Cabrio CJ	2.143.000	1.360	70	174	12,3	7,8	12,49	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 Cabrio CTI	2.866.418	1.580	115	190	9,7	8,0	13,42	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	76.600	-	Serie
309 GL Profil	1.587.368	1.294	65	164	13,6	8,2	12,17	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 Look	1.618.269	1.294	65	164	13,6	8,2	12,17	405,0	-	30.000	-	-	-	-	Serie
309 Aut	2.074.218	1.580	80	165	17,1	9,1	14,63	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
309 GR	1.698.387	1.442	83	173	12,3	8,3	12,43	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 Slam	1.758.788	1.442	83	173	12,3	8,3	12,43	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 SR	1.922.887	1.592	94	179	10,5	8,8	13,31	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	60.000	-
309 GT	2.071.688	1.905	105	191	10,4	8,3	12,87	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	70.000	-
309 GTX	2.100.619	1.905	105	190	10,4	8,3	13,51	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
309 GTI	2.305.683	1.905	130	199	8,0	9,1	14,06	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
309 GTI 16V	2.535.513	1.905	160	220	7,8	9,8	15,49	405,0	-	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
309 GLD	1.757.900	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	-	30.000	-	-	77.900	-	-
309 SRD	2.044.900	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	60.000	-
309 Look D	1.847.000	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	-	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
309 SRDT	2.263.269	1.769	78	175	13,0	6,4	9,62	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
405 GL	2.015.519	1.580	92	176	11,6	9,0	14,30	441,0	-	44.000	-	-	-	-	-
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	10,7	8,9	14,21	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 SRI Aut.	2.953.213	1.905	125	198	11,9	10,2	15,85	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	(1)
405 GTX	2.909.314	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
405 SRI	2.781.114	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	(1)
405 STI	3.202.083	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
405 Mi 16	3.528.214	1.905	160	219	8,6	9,8	15,49	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
405 Mi 16 x 4	4.028.714	1.905	160	215	8,6	9,0	14,79	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
405 GLD	2.337.400	1.905	70	165	16,4	5,8	8,52	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 GRDT	2.644.218	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 SRDT Break	2.733.819	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 SRDT	2.977.218	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	-	(1)
605 SRI	3.260.083	1.998	130	203	10,3	8,6	13,62	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	242.400	-
605 SVI	3.775.083	1.998	130	203	10,3	8,6	13,62	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SVI Aut.	4.022.282	1.998	130	197	13,0	9,4	14,32	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0	4.811.214	2.975	170	222	8,9	10,8	16,37	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0 Aut.	5.103.782	2.975	170	217	9,9	11,7	16,35	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 24	5.755.103	2.975	200	235	8,0	11,0	17,89	472,1	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SRDT	3.792.919	2.088	110	193	11,6	7,9	10,33	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
605 SVDT	4.301.788	2.088	110	193	11,6	7,9	9,92	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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

POLONÉZ

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

PORSCHE

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

RENAULT

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.						

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Rover 111 L 5p	1.240.068	1.120	60	155	13,7	5,8	10,72	352,1	-	19.000	-	-	-	-	-
Rover 114 S 3p	1.281.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	-
Rover 114 S 5p	1.350.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	-
Rover 114 SL 5p	1.421.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	-	Serie	Serie	-	-
Rover 114 GTi 16V	1.598.787	1.396	95	180	9,8	6,5	11,52	352,1	-	19.000	-	Serie	Serie	-	Serie
MG 2.0i	2.092.789	1.994	117	176	9,2	9,8	15,00	405,0	240.000	17.256	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 1.6 SL	1.738.789	1.589	83	165	11,2	6,9	12,04	446,6	240.000	17.750	-	-	-	-	-
Montego 1.6 Glubman	1.793.787	1.589	83	165	11,2	6,9	12,04	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	-	-	-
Montego 2.0 GSi	2.223.788	1.994	112	185	9,2	8,7	14,04	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego Estate GTi	2.402.788	1.994	112	171	9,5	9,8	15,00	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 GTi	2.310.538	1.994	112	171	9,2	9,4	14,65	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 DSL	2.285.389	1.994	81	163	12,5	5,1	8,08	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego 2.0 DSL Glub.	2.350.389	1.994	81	163	12,5	5,1	8,08	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 214 Si 3p	1.766.068	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 214 Si 5p	1.826.069	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	-	Serie	-	-	-
Rover 214 GSi	1.998.069	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi	2.248.918	1.590	116	192	9,8	8,6	14,19	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi 5p Aut.	2.387.918	1.590	116	190	11,5	8,7	14,28	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GTi 3p	2.411.014	1.590	130	200	8,6	8,7	14,36	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 216 GTi 5p	2.491.013	1.590	130	200	8,6	8,7	14,36	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 414 GSi	2.121.288	1.396	95	180	11,9	6,5	11,52	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSi	2.344.918	1.590	116	192	9,8	8,6	14,19	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSi Aut.	2.483.919	1.590	114	190	11,5	8,7	14,28	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GTi	2.616.013	1.590	130	196	9,2	8,4	14,19	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 418 GSD Turbo	2.544.919	1.769	88	170	12,0	6,1	8,81	436,5	-	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 Vitese	4.816.014	2.675	177	215	8,6	10,4	16,02	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SAAB

900 3p 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 IT 3p.	3.742.763	1.985	145	195	10,6	10,9	17,58	469,0	-	63.000	Serie	Serie	Serie	-	-
900 i TS	4.342.763	1.985	175	210	8,7	9,3	16,17	469,0	165.000	63.000	Serie	Serie	Serie	-	142.000
900 i Cabrio	5.142.763	1.985	118	173	11,5	9,8	16,61	469,0	165.000	63.000	Serie	Serie	Serie	-	142.000
900 i Cabrio T	6.022.763	1.985	175	207	9,7	9,3	16,17	469,0	-	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 i	3.722.764	1.985	135	190	10,9	9,6	16,44	469,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	249.000	-
9000 i 2.3	3.841.014	2.290	150	201	10,5	8,9	15,82	469,0	185.000	85.000	Serie	Serie	Serie	249.000	-
9000 i Turbo	4.770.123	1.985	175	221	8,9	10,3	17,05	469,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	-	-
9000 i Turbo 2.3	4.970.123	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	-	-
9000 Turbo S 2.3	6.180.124	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	-	-
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	-	-
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	-	-
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	-	-
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	-	-

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.	1.074.668	903	44	131	22,0	7,3	11,28	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza Olimpico 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	-	-	-	-	-
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	Serie	Serie	-	Serie	-
Ibiza Olimpico 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	Serie	25.669	Serie	Serie	-	Serie	-
Ibiza Special 1.7 D 3p	1.265.199	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.7 D 3p	1.347.201	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX Plus 1.7 D 3p.	1.428.200	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza Special 0.9 5p.	1.160.689	903	44	131	22,0	7,3	11,28	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza Olimpico 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 Olimpico 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													

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Golf CL 90 3 p. Aut.	2.050.918	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 GTI 3p.	2.018.919	1.781	112	189	10,3	8,6	14,19	399,0	277.000	32.538	24.500	24.500	117.000	191.000	-
Golf GTI 3p. 16V	2.499.015	1.781	139	209	9,0	9,6	15,15	399,0	356.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTI 3p. G-60	2.626.014	1.781	160	216	8,3	10,2	15,85	399,0	204.000	32.538	Serie	Serie	Serie	204.000	Serie
Golf CL D 3p	1.846.069	1.588	54	148	18,7	6,7	8,63	399,0	259.398	32.538	27.500	27.500	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 3p	2.047.069	1.588	70	170	14,5	6,7	8,80	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	Serie	139.850	-
Golf GTD 3p	2.312.919	1.588	80	173	13,2	6,9	9,36	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf 5p. Stream	1.663.129	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.	1.839.069	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.	1.959.919	1.781	90	174	11,7	8,8	14,09	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf CL 90 5p. Aut.	2.162.919	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 GTI 5p.	2.100.918	1.781	90	189	10,3	8,6	14,19	399,0	326.000	32.538	42.500	42.500	166.000	276.000	-
Golf GTI 16V 5p.	2.611.015	1.781	139	209	9,0	9,6	15,15	399,0	326.000	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.	1.928.069	1.588	54	148	18,7	6,7	8,55	399,0	259.398	32.538	43.500	43.500	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 5p.	2.130.069	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.	2.424.920	1.588	80	173	13,2	6,9	9,28	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf GL Cabrio	2.280.469	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 GLI Cabrio	2.679.319	1.781	112	189	10,3	8,8	14,36	399,0	259.398	32.538	Serie	18.525	108.104	139.850	Serie
Jetta CL 1.3	1.584.470	1.272	55	149	17,0	7,8	11,77	438,5	-	-	-	-	-	-	-
Jetta CL 1.5 Pacific	1.888.668	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	1.691.469	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	1.874.319	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 CL 90 Pacific	1.971.319	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 CLD	1.783.469	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	2.031.469	1.588	70	158	15,0	6,7	8,72	438,5	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	-
Jetta TD 70 Pacific	2.133.470	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	2.335.515	1.781	90	171	16,1	8,7	14,04	457,0	262.000	42.000	41.088	18.525	108.104	117.000	-
Passat GL 2.0	2.870.514	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.	3.089.514	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	3.378.798	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	4.135.608	1.781	160	210	9,6	10,3	15,93	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	Serie
Passat CL Turbodiesel	2.675.984	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	2.562.515	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	3.117.514	1.984	115	191	11,5	9,2	14,94	457,0	262.000	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat Variant GL 2.0	3.339.702	1.984	115	191	11,5	9,2	14,94	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Variant GT 16V	3.626.609	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	4.392.610	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	2.902.514	1.588	80	171	16,2	7,1	9,41	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Caravelle GL	2.831.919	1.968	84	146	15,5	11,7	16,74	465,0	-	-	-	-	-	-	-
Caravelle California	3.720.919	1.968	84	146	15,5	11,7	16,74	465,0	-	-	-	-	-	-	-
Caravelle GLD	3.048.919	2.370	78	139	18,0	7,8	10,18	465,0	-	-	-	-	-	-	-
Caravelle California	3.937.919	2.370	78	139	18,0	7,8	10,18	465,0	-	-	-	-	-	-	-

VOLVO

340 Plus	1.872.731	1.721	82	170	12,5	7,9	12,98	432,0	-	65.000	-	-	-	-	-
440 GL	2.094.168	1.721	88	170	11,5	9,1	13,88	431,0	205.000	65.000	-	-	-	-	-
440 GLS	2.379.168	1.721	88	170	11,5	9,1	13,88	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	-	Opción
440 GLT	2.726.168	1.721	106	183	10,8	9,2	14,31	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	-	250.000	-
440 Turbo	3.135.263	1.721	122	193	9,0	11,9	16,76	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	-	-	Serie
460 GL	2.481.169	1.721	88	170	11,5	9,1	13,88	440,5	205.000	65.000	-	-	-	-	-
460 GLE	2.888.169	1.721	106	185	10,8	10,5	16,03	440,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
460 Turbo	3.348.264	1.721	122	200	9,0	9,9	15,41	440,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
480 ES	3.232.542	1.721	106	186	10,0	9,0	14,71	425,8	Serie	100.000	Serie	Serie	Serie	-	-
480 Turbo	3.703.264	1.721	122	200	9,0	9,3	15,05	425,8	Serie	100.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
240 Polar	2.898.169	1.986	116	178	11,4	10,0	15,59	479,0	Serie	75.000	55.000	Serie	Serie	250.000	-
740 Master II Sedán	3.063.638	1.986	121	181	11,5	10,3	16,11	479,0	205.000	75.000	Serie	Serie	Serie	-	-
740 Master II S. Wagon	3.163.638	1.986	121	180	11,5	10,4	17,47	479,0	205.000	75.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
740 Master II Cat.	3.193.552	2.316	130	185	11,2	10,5	16,11	479,0	205.000	75.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
740 Master II Cat. ST	3.296.757	2.316	130	175	11,2	11,8	16,11	479,0	205.000	75.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
940 Royal Cat.	3.541.013	2.316	130	185	11,2	10,5	15,80	487,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
940 Royal GLE Cat.	3.971.264	2.316	130	185	11,2	11,1	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	1.028.968	1.299	65	155	13,5	9,0	13,31	353,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	Serie
65 A GLS	1.169.093	1.299	65	155	13,5	9,0	13,31	353,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	Serie
65 A EFI Cat.	1.153.968	1.299	65	157	13,5	7,5	11,99	353,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	73.920
65 A EFI GLS Cat.	1.293.970	1.299	65	157	13,5	7,5	11,99	353,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	Serie
Florida 1.4	1.335.569	1.372	70	160	14,5	9,2	13,49	396,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	73.920
Florida 1.3 EFI Cat.	1.460.569	1.299	70	160											

ADIOS A 60 AÑOS DE MONOPOLIO

SE ACABO
CAMPESA

Campsa dice adiós. El viejo monopolio petrolero, con más de 60 años de historia a sus espaldas, va a desaparecer definitivamente. Las distancias entre gasolineras se van a reducir en breve y de aquí a un año los precios de los combustibles serán libres.

SEPTIEMBRE va a ser un mes muy movido para el sector petrolero español. Después de que a finales de julio los socios de Campsa decidieran repartirse la compañía y lanzar una OPA sobre las acciones en manos de los minoritarios, el Ministerio de Industria está ultimando las normas para el reparto de las gasolineras de Campsa entre las refinerías españolas, así como la modificación del reglamento de distancias entre las estaciones de servicio, algo que ha sido insistentemente demandado desde la Comisión de la Competencia de la Comunidad Europea.

El primer paso de esta nueva cara del sector petrolero ha sido, como ya es sabido, el acuerdo de reparto del monopolio entre las tres compañías Repsol-Petronor, Cepsa-Ertoil y Petromed. Este ha sido uno de los aspectos más problemáticos, al igual que lo va a ser ahora el reparto de las aproximadamente 3.500 estaciones de Campsa distribuidas por todo el territorio nacional. Según las proporciones pactadas en un principio, Repsol se quedará con un 66 por ciento de ellas, Cepsa con un 25 por ciento y Petromed con el resto.

Con igual o mayor complejidad se tiene que discutir aún el reparto definitivo de los activos comerciales. Estos son la distribución y venta en vías públicas de productos petrolíferos, aparatos surtidores para el suministro de gasolinas y gasóleos, participaciones de Campsa en las empresas revendedoras de fuelóleos y gasóleos industriales y las existencias finales de carburantes y combustibles.

Pero mientras se discuten estos extremos, lo más llamativo de cara al gran público es la legislación que está a punto de culminarse respecto a la instalación de nuevas estaciones de servicio, que podría significar que su número actual se duplique en los próximos años. El actual Re-

glamento de Estaciones de Servicio, que regula las distancias que deben cumplirse para instalar una gasolinera en la red paralela, fija una distancia mínima entre 250, 750 y 1.500 metros para las ciudades, 5 kilómetros para las autopistas y autovías y 2,5 kilómetros para carreteras convencionales. Además obliga a compensar la instalación de gasolineras en las zonas de mayor demanda con la apertura de estaciones de servicio en las de menor demanda, en la proporción de tres a una.

El nuevo Reglamento que prepara Industria prevé una reducción selectiva de las actuales distancias, de acuerdo con la densidad de tráfico y el volumen de ventas de combustibles en cada estación de servicio. La idea que ronda en la cabeza de los expertos de Claudio Aranzadi no es una reducción cuantitativa brutal, sino que sea la propia demanda de los automovilistas la que marque la necesidad de abrir más gasolineras o incluso restringir el número de estaciones.

Una vez finalizados estos estudios, el Gobierno español remitirá la respuesta a Bruselas para atender las peticiones comunitarias en el sentido de que se debería desbloquear el acceso al mercado de los combustibles de las multinacionales extranjeras. La situación, es ese momento,

EL actual sistema de precios será modificado en julio del próximo año, con su total liberalización.



sería de mayor libertad si se tiene en cuenta además que ya se ha producido la entrada de dos multinacionales en el capital de las refinerías privadas, como Elf en Cepsa y BP en Petromed.

Desde que entrara en vigor el Reglamento de Estaciones de Servicio, el Ministerio de Industria ha autorizado sólo 750 nuevas gasolineras dentro de la red paralela, y se han abierto únicamente unas 300. Por el contrario, dentro de la red concesional hay integradas unas 3.500 estaciones de servicio integradas en la vieja red del monopolio. De ellas, algo menos de la mitad son propiedad de Campsa y el resto están abanderadas o arrendadas. Existe también medio millar de gasolineras en manos de particulares.

Pese a que el consumo de gasolinas se mantiene prácticamente estancado, e incluso en los seis primeros meses del presente año ha descendido un 0,6 por ciento, fuentes del sector consultadas por MOTOR 16 señalan que las previsiones apuntan a que en los próximos cinco años po-

drían estar en funcionamiento unas 7.000 gasolineras, es decir, el doble que la cifra actual. Además, una vez que se produzca el reparto de las gasolineras entre las refinerías y se elimine el límite a los contingentes de importación, el próximo primero de enero de 1992, el negocio de los combustibles será de «guerra comercial» abierta para hacerse con la mayor parte posible de la tarta. En Campsa se considera que con la liberalización de los combustibles y la eliminación de las trabas a la entrada de gasolinas del exterior podrían construirse una media de 400 a 500 estaciones de servicio al año.

A más largo plazo existen otras expectativas esperanzadoras para el usuario. El Ministerio de Industria está estudiando también la modificación de la actual política de precios de los combustibles y para ello prevé que Campsa deje de marcarlos a partir del primero de enero, para pasar a un régimen de libertad total de precios el

EA propia demanda de los automovilistas será la que marque la necesidad de abrir más gasolineras o de cerrar alguna.

«GASOLINA VERDE»

EL OTRO RETO

UNO de los grandes objetivos que tiene planteado el sector petrolero español, de cara a los consumidores, es el que afecta a la gasolina sin plomo y a su mayor consumo.

Los fabricantes de automóviles están apostando fuerte y es reciente la presentación de nuevos modelos, como por ejemplo el Opel Astra, que ya se anuncian como consumidores de este tipo de combustible en todas sus motorizaciones.

Las claves para conseguir estos objetivos van por la línea de los precios y por el aumento del suministro. En cuanto a la primera de las cuestiones, la reducción de 5,6 pesetas de la fiscalidad ha permitido situar su precio por debajo del de la súper.

Respecto al segundo, se está haciendo un auténtico esfuerzo para dotar a las actuales estaciones de servicio

de gasolina sin plomo y, según fuentes de Campsa, se espera que a finales del presente año una de cada dos estaciones de servicio pueda suministrarla. De acuerdo con los datos de esta compañía, en los últimos seis meses más de 700 estaciones han ampliado su oferta de combustibles a esta gasolina.

Como ya es sabido, y de acuerdo con la normativa actual, la gasolina sin plomo puede ser utilizada por los automóviles de más de dos litros, y a partir de julio de 1992 estarán dotados de catalizador los automóviles de menos de ese cubitaje. En 1993 todas las nuevas matriculaciones, de la cilindrada que sean, deben estar preparadas para consumirla. Por otra parte, y mientras se anuncian subidas de los impuestos especiales que gravan las gasolinas, la sin plomo va a seguir viéndose favorecida fiscalmente.

1 de julio del próximo año. Todo depende del nivel de competencia que registre el mercado.

El actual sistema es el ya conocido de fijación de precios máximos por quincena, con una fórmula que tiene en cuenta la media de precios de seis países de la CE y las cotizaciones de los combustibles en los mercados de Rotterdam y Génova. Desde que se puso en marcha a mediados del pasado año, Campsa no se ha acercado nunca al tope máximo y siempre ha estado por debajo de lo permitido.

Con la modificación prevista, cada marca determinará sus precios en cada estación de servicio, bajo las reglas de la libre competencia. Ello supondría la posibilidad de que existieran precios diferentes en gasolineras que se hacen competencia. Sin embargo, los tiros, en principio, no van a ir por ahí y a precios iguales se intentará dar un mejor servicio para ganar clientes. ○

Raúl R. Sáez

Motor 16/45

PEUGEOT 106 XR Y XSi

ACIERTO PLENO

Uno de los protagonistas de este otoño tan ajetreado va a ser el Peugeot 106, que viene a reforzar el buen hacer del Peugeot 205 en el segmento de los pequeños. Su moderna realización y su agradable estética hacen de este modelo una atractiva opción.

La gama del 106 se compone, por ahora, de cuatro versiones: XN, XR, XT y XSi. En esta ocasión, hemos elegido las dos que, a priori, pueden pegar más duro en el mercado español: la intermedia, XR, y la más deportiva, XSi. Ambos modelos tienen en común la carrocería, pero sus tendencias y su público son claramente diferentes. Mientras que el Peugeot 106 XR es un simpático utilitario con unas excelentes características rúteras y de habitabilidad, el XSi es un pequeño deportivo con un temperamento explosivo.



VIRTUDES

- Habitabilidad
- Buen rendimiento
- Comportamiento noble

PEUGEOT 106 XR
PRECIO (aprox): 1.300.000 pts

- Rueda de recambio expuesta
- Acceso a las plazas traseras
- Motor ruidoso

DEFECTOS

VIRTUDES

- Buena climatización
- Comportamiento noble
- Prestaciones sensacionales

PEUGEOT 106 XSi
PRECIO (aprox): 1.800.000 pts

- Dirección pesada
- Rueda de emergencia
- Motor ruidoso

DEFECTOS

Lo que más sorprende de este nuevo modelo, es el magnífico aprovechamiento de sus recortadas dimensiones. En una longitud total de escasamente 3,5 metros se obtiene una amplitud interior casi igual a la de sus competidores de mayor tamaño. El 106 es más ancho que el 205 y su distancia entre ejes es sólo unos cuatro centímetros más corta, con lo cual, el interior no pierde demasiado. En las plazas delanteras, la amplitud es total y el puesto de conducción no admite ningún reproche. En el asiento trasero se dispone de una buena amplitud que permite alojar a tres adultos sin demasiadas apreturas. El punto más crítico es el espacio para las piernas, que no es excesivamente generoso. En cualquier caso, es más que suficiente para unos niños. Hoy por hoy, la carrocería del 106 es de tres puertas y aunque el asiento se abate mucho, el acceso a las plazas traseras no es excesivamente bueno. A pesar de que los asientos son diferentes en cada una de las versiones, resultan cómodos y los delanteros disponen de un mecanismo que hace que el asiento vuelva exactamente a la misma posición después de abatirse. El maletero no es especialmente grande, pero teniendo en cuenta las dimensiones del coche, no se puede pedir más. Su capacidad se puede incrementar abatiendo el asiento posterior. En el XSi, éste se puede abatir por partes asimétricas. De esta forma, la funcionalidad se incrementa. En el XR, esta



LO BUENO Y LO MALO
No nos gusta la rueda de emergencia del XSi, pero nos sorprendió lo bien que funciona el mando a distancia de apertura de puertas (opcional).



FICHA TÉCNICA		
	XR	XSi
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.360	1.360
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Carburador doble	Inyección electrónica
Compresión	9,3	9,6
Potencia máxima / r.p.m.	75cv(55kw)/5.800	100cv(72kw)/6.800
Par máximo / r.p.m.	11,6mkg(114Nm)/3.800	12,2mkg(120Nm)/4.200
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual de 5 marchas	Manual de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,5/14,9/21,4	7,1/12,4/17,8
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	27,6/34,1	22,9/28,3
Embrague	Monodisco, por cable	Monodisco, por cable
DIRECCIÓN		
Sistema	Crebillera	De cremallera
Vueltas de volante	3,8	3,8
Diámetro de giro (m)	11,2	11,2
FRENOS		
Delante	Disco	Disco ventilado
Detrás	Tambor	Tambor
Antibloqueo	Bendix Opcional	Bendix Opcional
SUSPENSIÓN		
Delantera	Mac Pherson	Mac Pherson
Trasera	Independiente	Independiente
RUEDAS		
Llantas (alugadas)	Chapat(5 x 13)	Aleación (5,5 x 14)
Neumáticos	155/70 R13	175/60 HR 14
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	820	860
Capacidad del depósito de combus.	45	45

MERCADO ESPAÑOL

¿DONDE ESTA EL 106?

UNO de los puntos, que está dando que hablar, del nuevo Peugeot 106 es su posicionamiento en el mercado. En el acto de presentación, el presidente del Grupo PSA, Jacques Calvet, justificó la aparición del 106 como un refuerzo de la presencia del Grupo en el segmento de los pequeños. Añadió que este coche no viene a sustituir al 205, ya que si no se hubiese denominado 206. También dijo que no está situado por debajo del 205. De ser así se hubiese llamado 105. Así pues, comparte con el 205 el centro del segmento, mejorando la oferta de la marca en las versiones más económicas. En un futuro no muy lejano, el 106 ampliará su gama con versiones diésel y de cinco puertas, con lo cual la presencia de la marca en estos niveles va a ser muy amplia.

La duda sobre estos planteamientos de la marca aparece cuando

se analizan los posibles efectos del lanzamiento del nuevo modelo sobre sus hermanos de grupo. Será inevitable que el 205 vea afectadas sus ventas, sobre todo en las versiones de tres puertas y en las más básicas. Del resto de la competencia, sin duda, el más afectado será el Citroën AX, que presenta unas cualidades bastante semejantes. Evidentemente, el hueco que se tenga que abrir el recién llegado también afectará al resto de los rivales como el Clio, Fiesta, Uno, Ibiza, pero al tratarse de un coche algo más pequeño que éstos, parece normal que el bocado más grande se lo pegue a sus compañeros de grupo. La política de precios que se adopte será pues decisiva a la hora de ver el comportamiento del mercado. El tiempo y el mercado darán su veredicto final.



posibilidad se contempla solamente como opción.

La decoración interior está bien resuelta y es destacable la radio, integrada en el salpicadero, que además de ser bonita evita la tentación del robo, puesto que sólo sirve para este modelo.

Si bien en el XSi el equipamiento es muy completo y tiene una disposición acertada, en el XR se notan algunas lagunas, tales como un indicador de temperatura del motor o un cuentavuelvas. Por lo demás, sólo queda decir, en cuanto a los interiores, que el aspecto es bueno, aunque el acabado de estas primeras unidades es todavía mejorable.

Una de las cosas que no nos ha gustado es que la rueda de repuesto está situada debajo del maletero, sujeta por un endeble gancho y totalmente expuesta para los tan habituales robos. En el caso del XSi, los ladrones no se sentirán tan tentados, puesto que la rueda de repuesto es de las llama-



TOQUE DEPORTIVO
El alerón posterior da un toque claramente deportivo al XSi.

madas de emergencia, es decir, que es de menor medida y tan sólo sirve para rodar hasta un taller donde reparar el pinchazo. De todas formas, es posible que en los coches que vayan a venir a España, alguna de estas especificaciones pueda variar.

Si el aspecto de carrocería e interiores

es altamente satisfactorio, la mecánica no lo es menos. Los motores son los conocidos TU de 1.360 centímetros cúbicos, que tanto en su configuración de carburador como de inyección tiene un rendimiento soberbio. En el XR, los 75 caballos permiten unas aceleraciones brillantes y unas recuperaciones a buen nivel que permiten una conducción relajada y especialmente apropiada para los trayectos urbanos. En cualquiera de estas circunstancias, el consumo se mantiene en unas cifras muy bajas. En el XSi el carácter del motor cambia bastante y hay que apurar más el régimen del motor para obtener unas buenas aceleraciones. Unos desarrollos de cambio bastante cortos hacen que las recuperaciones se mantengan también a buen nivel.

Desde el primer momento, los 106 dan una gran confianza a su conductor. En primer lugar, hay que destacar la buena visibilidad en todos los ángulos y la suavidad



dé funcionamiento de todos los mandos. La dirección es precisa y se mueve con facilidad en el XR, pero al incrementarse la medida del neumático, tal y como ocurre en el XSi, se vuelve pesada, sobre todo en las maniobras de aparcamiento. En marcha se consigue una gran precisión en las trayectorias, y a pesar de disponer de

una distancia entre ejes algo menor que el 205, su comportamiento no tiene nada que envidiar respecto a este modelo, que sigue siendo el que marca la pauta en cuanto a comportamiento en este disputado segmento.

Entre el XR y el XSi hay grandes diferencias ya que se trata de coches con ca-

CENTIMETRO A CENTIMETRO
El interior del Peugeot 106 está muy conseguido. La anchura se agradece tanto delante como detrás. Tan sólo se echa en falta algo más de espacio para las piernas. La altura es suficiente. El cuadro del XSi es completo y bien diseñado.

CONSUMOS		
	XR	XSi
CIUDAD		
A 29 km/h de promedio	8,2	9,7
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	5,1	6,7
En conducción rápida	9,0	11,1
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	6,7	8,0
A 140 km/h de cruceo	7,2	9,1
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	7,1	9,8
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	585	410

PRESTACIONES		
	XR	XSi
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	177	191,3
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	17,4	16,8
1.000 m. salida parada (seg.)	32,4	31,1
0-100 km/h (seg.)	10,8	9,8
Metros recorridos	191	168
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,1	18,9
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	23,7	22,0
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	35,1	34,3
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	39,2	38,8
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	11,2	9,4
Metros recorridos	302	262
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	15,9	13,5
Metros recorridos	420	389

FRENOS		
	XR	XSi
DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)		
A 60 km/h	17,5	16,8
A 100 km/h	44,0	42,9
A 120 km/h	66,4	64,0

SONORIDAD		
	XR	XSi
Al ralentí	46,3	49,8
A 60 km/h	63,2	66,8
A 90 km/h	67,2	59,8
A 120 km/h	71,8	75,7
A 140 km/h	79,4	78,6

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

EQUIPAMIENTO		
	XR	XSi
Cuentar revoluciones	NO	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	NO	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	NO	NO
Paros amarrables	NO	SI
Aire acondicionado	NO	NO
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO
Retorno regulable electr. (zola/dicha)	NO/NO	OP/OP
Mando a distancia de apertura de puertas	OP	OP
Elevadores eléctricos (D/L)	OP	OP
Cierre centralizado	OP	OP
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	OP	SI
Paros regulables desde el interior	NO	NO

PROYECTO S 10

A LA VANGUARDIA

PARA Peugeot, el proyecto S 10 ha supuesto un reto en muchos aspectos. No sólo se trataba de hacer un coche competitivo comercialmente, sino de realizar un proyecto global que va a marcar las pautas en la fabricación de coches para el fabricante francés.

En los aspectos que afectan directamente al producto hay que destacar el esfuerzo realizado en el diseño tanto interior como exterior. El salpicadero, además de ser agradable y funcional, está diseñado de tal forma que su fabricación y montaje se simplifica sustancialmente. Las líneas del coche conjugan la funcionalidad con una buena eficacia aerodinámica con un coeficiente de penetración aerodinámica de 0,308 en la versión XR y 0,338 en la XSi. El estudio realizado, para aprovechar al máximo el espacio, es de los más avanzados del momento, mientras que la inversión necesaria para adaptar la producción a las nuevas exigencias de productividad y competitividad se ve reflejada en sistemas de fabricación que

PROYECTOS DE VANGUARDIA
Dentro del proyecto S 10 hay que destacar el esfuerzo realizado tanto en el diseño interior como en el exterior. Sus líneas conjugan funcionalidad y buena eficacia aerodinámica.



no requieren almacenaje de piezas, al realizarse un flujo continuo de montaje de los diversos componentes. Así mismo se ha realizado una experiencia piloto en un taller de preproducción, donde se estudian los procesos de montaje, las diferentes soluciones técnicas conjuntamente

con los proveedores y se forman los nuevos especialistas antes de entrar a trabajar directamente en las cadenas de producción.

Por último, hay que reseñar la importancia que ha tenido la cuestión ecológica.



JUGUETE FRANCES
El 106 XSi es un capricho que agrada a todos los que lleven gasolina por las venas.

racteres radicalmente diferentes. Las reacciones del XR son más progresivas y su confort de marcha es muy superior. A bajo régimen, el motor no resulta excesivamente ruidoso, pero si se apura un poco llega a hacerse molesto. El XSi es mucho más vivo en sus reacciones. Se mueve como un kart y se aprecia la excelente rigidez de la carrocería, pues a pesar de los duros tarados de suspensión y los generosos neumáticos, no se producen torsiones. En marcha no se nota la pesadez de la dirección. Las aceleraciones son fulgurantes y la rapidez del cambio permite escalar todas las marchas como si se tratase de una moto. La velocidad máxima se alcanza con facilidad y se puede rodar por autopista a una velocidad de cruceo muy



COMO UN KART
El Peugeot 106 se mueve con gran agilidad. Además de su acertado diseño de las suspensiones, la rigidez de la carrocería tiene mucho que decir. El maletero es razonable y se puede ampliar con sólo abatir el asiento posterior.



elevada, pero en donde más satisfacciones se saca de este 106 es en carreteras de montaña, donde poder culebrar de curva en curva. En este terreno hay que destacar la potente y equilibrada frenada de los dos coches, pero en particular del XSi. Los frenos de disco autoventilados parecen infatigables por mucho que se castiguen. El tacto del pedal se mantiene y, tan sólo al final, se nota un ligero alargamiento de las distancias de frenado.

A pesar de su pequeño tamaño, estos dos coches están perfectamente dotados para realizar viajes largos, sin temor a la fatiga. El confort general del coche es bueno en el XR y aceptable en el XSi. Los asientos de este último son algo más firmes y por lo tanto resultan más cómodos

en desplazamientos largos. Además sujetan mejor el cuerpo en curvas.

Sorprende gratamente la buena climatización conseguida. Durante los días de las pruebas el calor apretaba y a pesar de no disponer de refrigeración (opcional en el XR), se podía rodar con las ventanillas cerradas aprovechando el generoso flujo de aire que se genera con la marcha sin tener que recurrir al electroventilador.

Aunque todavía quedan algunas semanas para que los nuevo 106 lleguen a España, está claro que la expectación que ha levantado el modelo augura unos buenos resultados. El XR se ha revelado como un excelente producto, capaz de satisfacer las necesidades, bien como segundo coche, bien como juvenil y económico. Esta ver-

sión es, sin duda, la más polivalente de la gama, pues tanto puede satisfacer en un uso puramente urbano, como para realizar largos viajes a media carga con una economía sobresaliente. Por su parte el XSi entra de lleno en los pequeños deportivos que, bajo un aspecto de utilitario, esconden una auténtica bomba. Los precios que aparecen en estas páginas están estimados en base a los precios anunciados por el fabricante en Francia. En el caso del XR, tal y como ocurre en los coches más económicos, el precio será decisivo a la hora de competir en un mercado en el cual tiene rivales hasta en su propia casa. En cambio el XSi tiene un importante atractivo por sus prestaciones de pequeño GTi, que hacen de él el mismo un coche de capricho, en

MECANICA		
MOTOR	Bueno	En cualquiera de las dos versiones su rendimiento es bueno sin ser muy gastón.
CAJA DE CAMBIOS	Bueno	Se maneja con gran suavidad y precisión. No plantea el más mínimo problema.
TRANSMISION	Bueno	Las relaciones son apropiadas en el XR pero muy cortas en el XSi.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	La desmultiplicación es correcta. Tan sólo en el XSi resulta algo pesada a coche parado.
FRENOS	Bueno	En ambos coches resultan eficaces y se pueden dosificar bien. No dieron muestras de fatiga.
SUSPENSION	Excelente	Están bien solucionadas. En el XSi es bastante dura, pero no molesta.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Bueno	El estudio ergonómico es acertado y todos los mandos quedan bien al alcance.
CLIMATIZACION	Excelente	El caudal de aire es suficiente para rodar con las ventanillas subidas con temperatura alta.
SONORIDAD	Normal	En ambos casos, el motor se deja oír con claridad. También hay ruidos de rodadura.

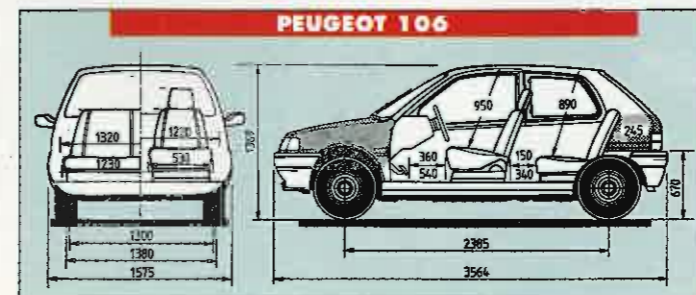
RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Buena	En el XR es más que suficiente. En el XSi, los desarrollos limitan este aspecto.
ACELERACION	Buena	El buen rendimiento del motor y los desarrollos de las relaciones son definitivos.
RECUPERACION	Buena	Son buenas y evitan tener que estar cambiando continuamente.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Excelente	La amplitud interior sorprende para tratarse de un coche de 3,5 metros.
MALETERO	Bueno	Milagros no hay, pero es suficiente para un coche pequeño.
CALIDAD	Normal	La presentación es buena, aunque la terminación es mejorable.

ECONOMIA		
CONSUMO	Excelente	Son coches muy económicos y es difícil que el consumo suba por encima de los nueve litros.
EQUIPAMIENTO	Normal	Es correcto en el XSi y algo escaso en el XR. Dependerá del precio.
PRECIO	--	Los estimados han sido elaborados a partir del precio en Francia.

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Peugeot Talbot España, S.A. Carretera de Villaverde, kilómetro 7,6. 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00 **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje **Red de post-venta:** 445 puntos en España.



el cual el precio tiene una importancia secundaria. La posibilidad de montar un sistema antibloqueo de frenos es un atractivo más, pero esperamos que para más adelante se pueda disponer de aire acondicionado también en el XSi.

Su comercialización en España se inicia a mediados del mes de octubre, pero se espera que el contingente mayor de unidades no llegue a España hasta principios del '92.

Victor Piccione
Fotos: José Antonio Díaz

VARIOS NIVELES
Los diferentes modelos tienen niveles de acabado distintos. En el XSi (arriba), la decoración es deportiva y los elevalunas son eléctricos. En el XR (abajo), la ventanilla se baja a mano, pero la decoración es igualmente agradable.



FRENTE A SUS RIVALES

A pesar de sus buenas cualidades como producto, el 106 no lo va a tener fácil, puesto que en este segmento hay muchos competidores muy bien armados. Por una parte están el Ford Fiesta y el Renault Clio, que se disputan el liderato, sin olvidarnos del Peugeot 205 que mantiene una buena situación en las ventas. El 106 es algo más pequeño que éstos, pero aporta un diseño de vanguardia. Otros modelos de menor difusión, tal y como el Fiat Uno o el Rover 111, tienen mercados más específicos y no parece que vayan a ser afectados por el recién llegado. Al margen de estos, está claro que el rival más directo es el Citroën AX. Este presenta como armas unos precios muy ajustados y una reciente remodelación. En su contra, el 106 argumenta un diseño más moderno y una habitabilidad muy superior con un tamaño exterior muy semejante. En el caso del AX GTi y el 106 XSi, la lucha va a ser feroz.

MINI AFTER EIGHT

EL MISMO ENCANTO DE SIEMPRE



VIRTUDES

- Personalidad
- Agilidad en ciudad
- Consumos

MINI AFTER EIGHT
PRECIO: 1.106.574 PTAS.

- Cambio impreciso
- Rebotes de las suspensiones
- Detalles de acabado

DEFECTOS

A FONDO

Quién le iba a decir a Sir Alec Issigonis en el '59, cuando de sus lápices salió el primer Mini, que acababa de crear un coche inmortal.

UN coche por el que no pasa el tiempo, que sigue manteniendo el mismo encanto de siempre. El Mini es un coche que no se ha dejado de fabricar nunca: su producción asciende a más de cinco millones de ejemplares, una cifra superada por muy pocos modelos, algunos tan carismáticos como el Volkswagen Escarabajo, con muchos más años de vida.

A pesar de que la producción del Mini no se ha detenido, en España, desde que desapareció Authi a mediados de los setenta -empresa que los fabricaba en nuestro país- dejó de comercializarse. Ahora, de la mano de Rover España se puede volver a disfrutar de los encantos de un modelo tan particular.

Debido al éxito que está teniendo, sobre todo en Francia, se decidieron a importar a nuestro país en un principio 250 unidades de una serie especial denominada Mini After Eight. Un cupo muy pequeño, teniendo en cuenta que al poco tiempo de ponerlos a la venta se agotaron. Ahora Rover está pendiente de ampliar este cupo. Nosotros hemos tenido ocasión de probar uno de los Mini After Eight, ha sido como volver al pasado y recordar viejos tiempos. Momentos inolvidables en los que el Mini fue protagonista.

Nada más verlo podemos comprobar que se trata del Mini de toda la vida. Tan sólo se distingue por las ruedas de más tamaño, son de doce pulgadas en vez de las de diez que equipó siempre. Esto es debido a la imposibilidad de disponer de neumáticos de una medida tan especial como la que utilizaba este pequeño utilitario. A pesar del paso del tiempo siguen llamando la atención sus medidas tan contenidas. Sus poco más de tres metros, hacen que al lado de un Seat Marbella el modelo español parezca grande. Unas medidas que hacen que en ciudad se desenvuelva con una agilidad pasmosa, permitiéndole además aparcar en sitios en los que parece imposible que quepa un coche. Este fue siempre uno de los puntos fuertes del Mini.

Por dentro hay más diferencias con respecto a los modelos más antiguos. El cuadro de instrumentos ya no está en el centro, ahora está detrás del volante y el salpicadero presenta otro diseño. Los guarnecidos de las puertas han cambiado pero siguen manteniendo los mismos sistemas de apertura de las puertas.

PRUEBA

Motor 16

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de fundición. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de tres apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 64,58 mm. Carrera: 76,2 mm. Compresión: 10,3 a 1. Potencia máxima: 41 CV(30 Kw) a 5.250 rpm. Par máximo: 6,9 mkg (68 Nm) a 2.500 rpm. Alimentación: Un carburador monocuerpo Ms 4 SU. Combustible: Gasolina 97 octanos y 95 sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cuatro marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,6 km/h. Velocidad en 2ª a 1.000 rpm: 14,4

km/h. Velocidad en 3ª a 1.000 rpm: 22,1 km/h. Velocidad en 4ª a 1.000 rpm: 31,5 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 2,7 vueltas.

FRENOS: Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION: Delantera: Independiente con paralelogramos deformables transversales. Elementos elásticos constituidos por conos de caucho. Amortiguadores telescópicos. Trasera: Independiente elementos elásticos cónicos de caucho. Amortiguadores elásticos.

RUEDAS: Neumáticos: 145/70 SR 12. Llantas de chapa de 4,5 x 12.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 675 kg. Capacidad del depósito de combustible: 34 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 31,1 km/h de promedio.....	5,7
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero.....	5,4
En conducción rápida.....	7,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero.....	8,2
A 140 km/h de crucero.....	-
A 180 km/h de crucero.....	-
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	5,8
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	530

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	127
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	21,6
1.000 m salida parada.....	41,1
De 0 a 100 km/h.....	21,9
Recorrido (metros).....	407
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	22,3
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	-
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	44,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	-
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	39,1
recorrido (metros).....	1.122
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	-
recorrido (metros).....	-

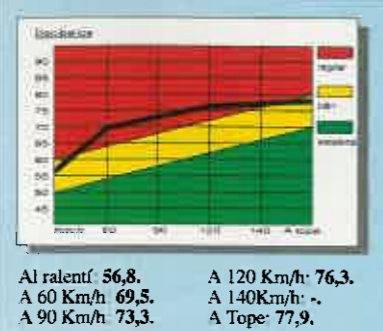
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



El espacio interior sigue llamando la atención. ¿Cómo un coche tan pequeño puede tener tanto sitio para los ocupantes? Lo cierto es que dentro del Mini se pueden acoplar perfectamente cuatro pasajeros. De ahí el slogan de publicidad en los 70, que decía que era mas grande por dentro que por fuera.

Mecánicamente, el motor sigue siendo



DETALLES EXCLUSIVOS
El Mini cuenta con un buen número de detalles únicos. La apertura del capó se realiza desde fuera. Ahora dispone de ruedas de doce pulgadas.

básicamente el mismo que equipaba este modelo, y sigue manteniendo la caja de cambios dentro del cárter de aceite. De esta forma, además de ahorrar sitio, aprovecha el mismo lubricante del motor. El After Eight está equipado con el motor de un litro de cilindrada con 42 caballos de

LA HISTORIA

DEL MINOR AL AFTER EIGHT

EN los años sesenta uno de los coches más carismáticos y con personalidad propia fue el Mini. Un modelo que gozó de una enorme popularidad, debida sobre todo a su original diseño, reducido tamaño y la incorporación de unos conceptos mecánicos avanzados.

El primer Mini vio la luz en 1959 y fue diseñado por Alec Issigonis. Tenía un motor de cuatro cilindros, que presentaba la particularidad de estar montado en la parte delantera transversalmente, algo inusual a principios de los 60, como también lo era el contar con una caja de cambios de cuatro velocidades, que curiosamente estaba situada en el cárter y aprovechaba por lo tanto el mismo lubricante del motor. Otro punto de la mecánica que llamaba la atención era la disposición del radiador situado en un lateral, junto a la aleta. También contaba con suspensión independiente en las cuatro ruedas, usando como elementos elásticos tacos de goma. Lo comercializó la British Motor Corporation con el nombre de Mini-Minor.

En el 62 se incorporó a la gama el Mini Cooper y en el 68 la versión más potente, el Mini Cooper S, que estaba equipado con un motor de 1.275 centímetros cúbicos y 76 caballos de potencia, dotado con discos de frenos en las ruedas delanteras. Este modelo fue el terror de sus rivales en las carreras en que tomó parte, llegando a ganar en varias ocasiones el Rallye de Montecarlo. Sin embargo, la versión más popular fue la equipada con el motor de 1.1 litros, que salió a la venta en el 63 y que contaba con el sistema de suspensiones Hydrolastic. Un sistema hidráulico por medio de unas esferas comunicadas entre sí. Esta versión se comercializó primero como Morris y más tarde en el 64 por Austin. Más tarde en el 65 llegó a fabricarse un Mini con un motor de 1,8 litros; ese mismo año la marca equipó a toda la gama con el sistema de suspensiones Hydrolastic. Este pequeño y simpático vehículo siguió evolucionando y en el 67 estaba disponible con caja de cambios automática. El Mini, también a lo largo de su andadura, ha sido el protagonista de mil y una anécdotas. Se ha utilizado para batir records y se han realizado versiones muy especiales. Hubo

una incluso con tracción a las cuatro ruedas y otra con dos motores, uno de 1,3 litros delante y otro de 1,1 detrás. Este ejemplar participó en la Targa Florio en Sicilia. Pero no sólo se fabricó en Inglaterra el Mini, la British Motor Corporation dio licencia a Innocenti para que fabricase un vehículo de características similares en Italia. En España, también se fabricó en las instalaciones que

tenía Nueva Empresa Quijano S.A. en Pamplona, que más tarde, al formar consorcio con la BMC, pasó a denominarse AUTHI (Automóviles de Turismo Hispano Ingleses S.A.). Curiosamente comenzaron en el 66 fabricando el modelo 1.100 en vez del 850, porque pensaron que la motorización más pequeña tendría una fuerte competencia con el Seat 850.

TODO UN ACONTECIMIENTO
El primer Mini vio la luz en el 59. Ya desde su nacimiento destacó y nunca fue un coche normal y corriente. Se trata de un modelo que, a pesar del paso del tiempo y debido a su fuerte personalidad, se mantiene actual.



potencia. Un motor que a pesar de su poca potencia tiene un rendimiento sensacional. Si bien, la velocidad máxima no es muy elevada debido al peso del coche, tan sólo 675 kilos, la relación peso-potencia es muy buena y le permite moverse con una gran agilidad, sobre todo en ciudad, el

ambiente donde mejor se desenvuelve. La caja de cambios de cuatro velocidades tiene unos desarrollos un poco largos, que a pesar de ello permiten aprovechar bien el rendimiento del motor y contribuyen en gran medida a ofrecer unos consumos muy ajustados, 5,8 litros de consumo me-

dio cada cien kilómetros. El único inconveniente hay que buscarlo en el selector, con unos recorridos muy largos e imprecisos. El sistema de frenos por su parte, con discos en las ruedas delanteras, tiene un funcionamiento muy bueno. En las suspensiones siguen recurriendo a los esque-

CAMPEONATO FEMENINO
UN MINI DE CARRERAS

CORRÍA el año 1974 cuando Authi, la entonces representante de British Leyland en España, me ofreció uno de los Mini oficiales para correr el Campeonato Femenino de España. Hasta entonces mi experiencia en el mundillo de la competición se reducía a unas pocas carreras y una victoria importante, pues era la primera vez que una mujer ganaba y se subía a lo más alto del podio del circuito del Jarama. Correr un campeonato femenino no me hacía mucha gracia porque la competencia era escasa y las pruebas que organizaban un «rollo», se componían de pruebas de velocidad y regularidad. Pero ese año incluían cuatro pruebas nada menos que del Campeonato de España de Rallyes. La experiencia fue todo un éxito, gané el Campeonato Femenino y lo que es más importante, hice mis primeros pinitos en los rallyes de verdad, midiéndome con pilotos de verdad. Con el pequeño Mini aprendí lo que era ir deprisa. No tenía muchos caballos pero se desenvolvía por las curvas con una agilidad y estabilidad especial, era asombroso. De los cuatro rallyes «de verdad» que corrí, en el rallye de Oviedo quedé octava de la clasificación *scratch*, era la época en la que corrían Zanini y Cañellas con los

Seat 124 grupo 5, Gargallo y «Crady» con el Porsche 911 Carrera y Reverter con el BMW, al que logré incluso ganar en una de las pruebas especiales de que constaba el rallye. El Mini me enseñó a ir deprisa y yo le enseñé al Mini a llegar el primero de su clase. Fue un aprendizaje bonito, en una época no muy profesionalizada, donde la improvisación aún contaba para algo. Hace

RECUERDOS DEL AYER «Volver a conducir de nuevo un Mini, me ha hecho recordar una época muy bonita».



Yolanda



vigente y sigue demostrando que para desplazamientos en ciudad es un vehículo ideal. Por supuesto, el Mini After Eight, cuenta con la misma garantía y servicio postventa de todos los modelos de Rover.

Manuel Madrid
Fotos: José A. Díaz

Fotos realizadas en «Esto no es Hollywood»



UNA TREMENDA AGILIDAD

El Mini a pesar de tener un motor con poca potencia, debido a su escaso peso, se desenvuelve con una gran agilidad. El interior mantiene el encanto de siempre.

mas que utilizaron siempre. Dispone de amortiguadores en las cuatro ruedas y de los característicos tacos de goma como elementos flexibles. A pesar de recurrir a unas soluciones viejas, el Mini tiene una buena estabilidad.

En definitiva, el Mini, a pesar de tener más de treinta años, se sigue manteniendo

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Rover España, S.A. Mar Mediterráneo 2 28033 Madrid. Teléfono: (91) 676 82 11. Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 207 puntos de asistencia en toda España.

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.

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



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

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

Esta lista de coches usados se actualiza trimestralmente.

Precios coches usados

ALFA ROMEO

MODELO	90	89	88	87	86
Alfa 33 SL	—	—	—	—	590
Alfa 33 QD	—	—	—	—	630
Alfa 33 QV	—	—	—	—	620
Alfa 33 1.3 S	1000	850	770	700	—
Alfa 33 1.5 4x4	1200	1000	920	830	—
Alfa 33 1.5 TL	1070	900	820	660	560
Alfa 33 1.7 QV	1220	1030	940	840	—
Alfa 33 1.7 IE	1190	1000	900	—	—
Alfa 33 1.7 SW	1320	1110	1000	—	—
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 TI Nuevo	1190	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Base 1.6V	1630	—	—	—	—
Alfa 75 1.6	1200	1000	—	—	—
Alfa 75 1.8	1090	1080	970	—	—
Alfa 75 1.8 IE	1430	1210	—	—	—
Alfa 75 1.8 T América	1920	1630	1480	1330	1090
Alfa 75 2.0	1340	1240	1150	980	840
Alfa 75 2.0 TS	1630	1430	1300	1170	—
Alfa 75 2.0 TD	1500	1270	1150	1020	880
Alfa 75 2.4 16V	1670	1420	—	—	—
Alfa 75 2.5 QV	1660	1580	1430	1220	960
Alfa 75 3.0 América	2380	2020	1830	1650	—
Alfa 90 2.0	1110	1010	920	730	560
Alfa 90 2.5	—	—	1150	920	700
Alfa 90 2.4 TD	1250	1150	1030	830	670
Sprint 1.5	930	870	810	660	530
Sprint 1.7 QV	1040	930	840	—	—
GTV 2.0	—	—	1060	880	700
GTV 2.5	—	—	1340	1100	890
Spider 2.0	—	—	1370	1100	880
Spider 2.0 QV	—	—	1530	1280	1150
164 Twin Spark	2300	2070	—	—	—
164 3.0 V6	2980	2680	—	—	—
164 2.5 TD	2400	2160	—	—	—

AUDI

MODELO	90	89	88	87	86
80 CD	—	—	—	—	760
80 GTE	—	—	—	—	810
80 Quattro	—	—	—	—	1360
80 CD TD	—	—	—	—	710
80 Special	1650	1490	—	—	—
80 1.8 E	1750	1580	—	—	—
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	—
90 2.2 E Aut.	2400	2180	1950	1760	—
90 2.0 Front	2670	2400	—	—	—
90 Quatro	2800	2500	2250	2030	—
100 CC	—	—	—	—	1030 790
100 CD y 2.2 E	2090	1980	1870	1590	1160
100CC Avant	2330	2220	2010	1720	1280

BMW

MODELO	90	89	88	87	86
100 CC Diesel	1520	1420	1280	1090	840
100 CD Turbo Diesel	1790	1610	1450	1240	950
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	—	—
200 CD	—	—	2110	1840	1230
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860
200 V6	5860	5270	—	—	—
Coupé GT	2210	1790	1520	1220	930
Coupé Quattro	2760	2480	2120	1700	1290

BMW

MODELO	90	89	88	87	86
316 4p	1610	1520	1420	1220	1080
318 i	1710	1610	1470	1290	1120
318 i 4p	1800	1710	1570	1350	1220
320 i	1990	1850	1710	1530	1380
320 i 4p	2200	2050	1900	1710	1520
324 d	1950	1800	1710	1570	—
324 TD	2330	2090	1900	—	—
325 i	2660	2470	2280	2050	1930
325 i 4p	2750	2580	2370	2160	2040
325 X	3090	2850	2710	2560	—
M-3	4940	4560	4180	3800	—
520 i	—	—	—	2210	1930
520 i (nuevo)	2900	2600	2400	—	—
525 i	—	—	—	1620	1340
525 i (nuevo)	3600	3300	3060	—	—
528 i	—	—	—	1800	1520
M 535 i	—	—	—	2750	2390
535 i (nuevo)	4420	4040	3800	—	—
524 TD	—	—	—	1750	1550
524 TD (nuevo)	3350	3000	2700	—	—
728 i	—	—	—	—	1660
730 i	4370	3890	3510	3130	—
735 i	—	—	—	—	2430
735 i (nuevo)	5410	5030	4560	4180	—
745 i	—	—	—	—	2560
750 i	7360	6650	6170	—	—
628 CS i	—	—	—	—	1890
635 CS i	4990	4420	3900	3610	3090
M 635	6650	5890	5410	4750	4080

CITROËN

MODELO	90	89	88	87	86
2 CV 6 GT	—	—	—	—	260 200
Mehari 4 p.	—	—	—	—	290 230
LNA	—	—	—	—	160
LNA 11 E y RE	—	—	—	—	200
AX 11 RE	710	610	520	—	—
AX 11 RE 5 p	750	640	—	—	—

MODELO 90 89 88 87 86

AX TRE	780	650	580	490	—
AX TRE 5 p	800	680	580	—	—
AX 14 TRS	820	700	630	540	—
AX 14 TRS 5 p	860	740	630	—	—
AX 14 TRS	880	760	680	580	—
AX 14 TRS 5 p	920	790	670	—	—
AX GT	960	820	740	630	—
AX GT 5 p	980	830	—	—	—
AX 14 RD	700	600	—	—	—
AX 14 RD 5 p	730	620	—	—	—
AX TRD	740	630	—	—	—
AX TRD 5 p	770	650	—	—	—
Visa II Clia y ES	—	—	—	350	280
Visa II Super Ey X	—	—	—	370	280
Visa GT	—	—	—	440	330
Visa 11 E	—	—	—	370	27
Visa 11 RE	—	—	—	390	300
Visa Challenger	—	—	—	430	310
Visa 14 TRS y Style	—	—	—	500	380
Visa GTI	—	—	—	850	730 580
Visa 17 D y Challenger	—	—	—	580	470 340
Visa 17 RD y Style	—	—	—	620	500 360
LSA X3	—	—	—	—	290
LSA X3	—	—	—	—	230
BX	—	—	—	720	620 430
BX 14 E, RE	960	810	740	630	450
BX Leader T	960	810	740	630	450
BX 14 TRS y TGE	1030	870	790	670	570
BX 16 RS	—	—	—	—	500
BX 16 TS	1060	900	—	—	—
BX 16 TGS	1140	970	—	—	—
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	980	830	590
BX 19 TGS	1210	1030	—	—	—
BX 19 TRSGT y Athena	1330	1120	1020	870	740
BX 19 GT	1440	1220	1110	940	—
BX 19 GT 16 V	1920	1620	1380	—	—
BX 19 TRS Break	1430	1260	1140	970	820
BX D	1110	950	850	720	530
BX 19 D y RD	1180	1010	910	770	580
BX 19 TRD	1250	1080	960	800	580
BX 19 TRD Turbo	1450	1230	1040	—	—
BX 19 RD Break	1330	1130	1020	860	730
CX 22 TRS	1300	1100	900	700	510
CX 25 GTI	—	—	—	1190	910 670
CX 25 GTI Turbo 2	2400	2040	1840	1450	920
CX Prestige Turbo	2740	2340	2100	1710	1370
CX 25 D y RD	1640	1390	1170	870	690
CX TRD Turbo	2070	1750	1580	1190	800
CX 25 RGT Familiar	2120	1810	1620	1280	760

FERRARI

MODELO	90	89	88	87	86
308 GTS	—	—	—	—	4200 3100
400 GT	—	—	—	—	6700 5900 4800

MODELO 90 89 88 87 86

512 BB	—	—	—	—	—
Mondial 8	—	—	—	6200	5500 4800
Mondial Cabrio	9850	8400	7500	6750	—
Mondial T	9100	7700	7000	5900	5000
412	13800	11500	10350	—	—
Testarossa	16800	14000	12800	10700	9300

FIAT

MODELO	90	89	88	87	86
Uno 45 3p	—	—	—	580	500 420
Uno Brio 45 3p	—	—	—	580	490
Uno 45 Fire 3p	700	600	570	520	440
Uno 45 Fire S 3p	780	670	600	510	430
Uno 45 Fire S 5p	820	700	630	530	450
Uno 60 S 3p	830	710	640	540	460
Uno 70 S 3p	980	840	780	640	540
Uno 70 SX 3p	950	820	730	620	—
Uno 70 SX 5p	980	850	770	—	—
Uno Turbo ie	1150	990	890	750	640
Uno Turbo ie ASMD	1260	1080	920	—	—
Uno DS 5p	850	720	650	550	470
Tipo 1.400	1120	960	820	—	—
Tipo 1.400 DGT	1210	1050	890	—	—
Tipo 1.600 DGT	1300	1130	960	—	—
Tipo TD DGT	1580	1360	1160	—	—
Regata 70 C	—	—	—	—	460 390
Regata Mare	—	—	—	640	570 480
Regata 70 S	—				

MODELO	90	89	88	87	86
Fiesta Balcar 1.1	---	---	---	---	310
Fiesta Top 1.1	---	---	520	440	---
Fiesta 1.1 y 1.3	---	---	---	---	320
Fiesta Ghia 1.1 y 1.3	---	---	---	---	350
Fiesta Sport 1.4	---	---	560	480	410
Fiesta Ghia 1.4	---	---	570	490	420
Fiesta LD y Balcar 1.6 D	---	---	---	---	310
Fiesta Super Hi 1.6 D	---	---	---	400	340
Fiesta Top 1.6	---	---	520	440	---
Fiesta Ghia 1.6 D	---	---	550	470	350
Fiesta XR2	---	---	840	700	630
Fiesta C 3p	750	650	---	---	---
Fiesta C 1.1 3p	800	690	---	---	---
Fiesta C 5p	810	690	---	---	---
Fiesta C 1.1 5p	850	730	---	---	---
Fiesta CL 1.1 Cat.	990	850	---	---	---
Fiesta CLX 1.4 3p	840	720	---	---	---
Fiesta CLX 1.4 5p	890	760	---	---	---
Fiesta S 1.6 3p	960	830	---	---	---
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	---	---	---
Fiesta XR2 i	1180	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 1.1	---	---	---	---	350
Escort Laser r CL y GL 1.1	---	---	---	---	410
Escort Laser 1.3	---	---	---	---	370
Escort y GL 1.3	---	---	690	600	440
Escort Ghia 1.3	---	---	---	---	470
Escort CL y GL 1.4	---	---	720	640	510
Escort Hra 1.4	---	---	---	---	640
Escort 1.6	---	---	---	---	---
Escort Ghia 1.6	1000	900	850	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	---
Escort Ghia 1.6 Cat.	900	810	730	---	---
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	---	---	---
Escort XR3i	1240	1080	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
CLD, GLD y Hra 1.8 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 1.6 D	1000	900	810	---	---
Escort Country 1.8 D	1030	930	---	---	---
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	950	790
Escort Cabrio XR 3i	1750	1500	1350	1150	850
Orion GL 1.6	---	---	---	---	---
Orion GL 1.6	---	---	---	---	---
Orion GL y Misionar 1.6	1050	950	800	---	---
Orion Ghia 1.6	1050	950	870	780	600
Orion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	---
Orion Ghia 1.6 Cat	1200	1020	---	---	---
Orion GLD y GLD 1.6	---	---	750	680	550
Orion Ghia 1.6 D	1050	950	870	780	600
Granada GL 2.8	---	---	---	---	---
Granada GLS 2.8 i	---	---	---	---	---
Granada Ghia 2.8 i	---	---	---	---	---
Granada Ghia 2.8 i Fam	---	---	---	---	---

MODELO	90	89	88	87	86
Granada GLD 2.5	---	---	---	---	---
Granada 2.0 S	---	---	---	---	---
Capri 2.8 i	---	---	---	---	---
Sierra 1.6	---	---	---	---	---
Sierra GL y GL 1.8 4p	---	---	930	800	---
Sierra GL 1.8 5p	---	---	---	980	850
Sierra Laser 2.0	---	---	---	---	620
Sierra GL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	---
Sierra GL 2.0 4p	---	---	---	1040	900
Sierra GL 2.0 4p	1440	1220	1080	940	---
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalized.	1500	1270	---	---	---
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	---
Sierra GL 2.0 i 5p	1490	1260	1120	990	---
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	---
Sierra Ghia 2.3	---	---	---	---	---
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1120	990	---
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	---
Sierra XR4 2.8 i	---	---	---	---	---
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
Sierra CLD 4p	1290	1070	940	800	---
Sierra GLD 4p	1410	1200	1020	870	---
Sierra CLD 5p	1320	1110	980	---	---
Sierra GLD 5p	1440	1240	1050	900	600
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
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	---	---
Scorpio GL 2.0 i	2810	2320	2170	1850	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	---
Scorpio GL 4x4 2.8 i	---	---	---	---	1420
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	1620	---
Scorpio Ghia 2.0 i	2320	1850	1740	1450	---
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	---
Scorpio Ghia 2.8 i	---	---	---	---	1900
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	2090	2290	---	---	---
CL 2.8 i	---	---	---	---	---

LANCIA	MODELO	90	89	88	87	86
A 112 Junior TC	---	---	---	---	---	250
A 112 LX	---	---	---	---	---	300
A 112 Abarth	---	---	---	---	---	340
Y 10 Rile	650	550	470	---	---	
Y 10 Fre LX IE	750	630	570	480	390	

MODELO	90	89	88	87	86
Y 10 Turbo	860	730	660	570	480
Y 10 1300	870	740	---	---	---
Delta 1300	970	820	750	640	---
Delta 1600 IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4X4	---	---	1590	1350	1150
Delta integrale	2550	2170	---	---	---
Delta integrale 16 V	2750	2340	---	---	---
Prisma 1.5 LX	1030	930	790	---	---
Prisma 1600	---	---	950	800	680
Prisma 1600 IE	1200	1020	930	790	---
Prisma TD	1260	1070	970	820	---
Thema 2.0 IE	1950	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	2120	1900	1710	1460	1250
Thema Ev	---	---	1760	1500	1210
Thema Turbo IE SW	2620	2530	2280	1940	---
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	---	---
Thema Turbo IE 16 V	2630	2340	1990	---	---
Thema 8.32	5100	4330	3700	---	---
Thema TD	1950	1750	1570	1340	1140
Thema TD Nuevo	2140	1900	---	---	---
Thema Turbo DS SW	2470	2230	2000	---	---
Debra 1.600 ie	1460	---	---	---	---
Debra 1.800 ie	1640	---	---	---	---
Debra 2.0 ie	1880	---	---	---	---
Debra Turbo Diesel	1850	---	---	---	---

MERCEDES BENZ	MODELO	90	89	88	87	86
190 B	2500	2170	1900	1670	1500	---
190 D 2.5	2940	2550	2240	1960	---	---
190 D 2.5 T	3360	2860	---	---	---	---
200 D	3220	2970	2450	2150	1930	---
250 D	5320	5060	2680	2350	2130	---
300 D	3620	3310	2910	2550	2290	---
300 TD	4300	3730	3270	2870	2590	---
300 TD Turbo	5100	4420	3870	3400	3060	---
190 E	2990	2510	2200	1930	1730	---
190 E 2.3	3090	2670	2350	2060	1850	---
190 E 2.6	3580	3100	2720	2390	2150	---
190 E 2.5 16V	5200	4500	---	---	---	---
200	3000	2600	2280	2000	1800	---
230 E	3510	3040	2660	2340	2100	---
230 CE	4480	3880	3400	2980	---	---
230 TE	3830	3430	3020	2640	2370	---
260 E	4090	3550	3110	2730	2460	---
300 E	4420	3830	3360	2950	2650	---
300 E 4 Matic	5590	4840	4250	3720	3350	---
300 CE	5290	4580	4020	3620	---	---
300 TE	4870	4220	3700	3240	2920	---
260 SE	4400	3770	3140	2630	2310	---

MODELO	90	89	88	87	86
300 SE	4720	4040	3370	3030	2700
300 SEL	5080	4350	3630	3260	2900
420 SE	5730	4910	4090	3680	3280
420 SEL	6140	5260	4380	3940	3510
500 SE	6190	5310	4420	3980	3540
500 SEL	6780	5810	4840	4360	3880
560 SEL	9550	8190	6820	6140	5460
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	---	---	6400	5600	4680
420 SEC	7660	6570	5470	4930	4380
500 SL	---	---	7050	6080	4600
500 SEC	8120	6960	5800	5220	4640
560 SE	9140	7830	---	---	---
560 SEC	10580	9070	---	---	---

OPEL	MODELO	90	89	88	87	86
Corsa City 1.0 3p	670	570	510	430	340	---
Corsa Swing 1.0 3p	720	620	560	480	---	---
Corsa Base, Luxus LS 1.0 3p	---	---	---	---	---	310
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520	---	---
Corsa B-Luxus LS 1.2 3p	---	---	---	---	---	350
Corsa TR 1.2 2p	---	---	---	---	---	---
Corsa Swing 1.2 4p	880	720	650	550	---	---
Corsa GL 1.3 4p	820	700	630	540	---	---
Corsa GL 1.2 3p	840	720	650	550	---	---
Corsa GL 1.2 4p	880	760	690	590	---	---
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	---	---
Corsa B-Luxus LS 1.3 3p	---	---	---	---	---	390
Corsa GL 1.3 3p	870	750	670	570	---	---
Corsa GL 1.3 4p	920	790	710	600	---	---
Corsa GL 1.3 5p	960	770	690	590	---	---
Corsa SR y GT 1.3	880	760	680	570	430	---
Corsa Swing 1.5 D 3p	750	640	560	460	---	---
Corsa Swing 1.5 TD 3p	820	700	600	---	---	---
Corsa Swing 1.5 D 4p	800	690	620	530	---	---
Corsa GL 1.5 4p	870	740	630	---	---	---
Corsa Swing 1.5 D 5p	750	640	560	460	---	---
Corsa Swing 1.5 TD 5p	850	720	610	---	---	---
Corsa GSi 1.6 SE	1070	920	790	---	---	---
Kadet Top 1.6 3p	---	---	830	---	---	---
Kadet 1.6 GT 3p	---	---	1370	1050	---	---
Kadet 1.8 GSi 3p	---	---	---	---	---	650
Kadet 1.8 GT 3p	---	---	---	---	---	---
Kadet 2.0 GSi 3p	1460	1250	1130	1000	---	---
Kadet 2.0 GSi 16v 3p	1720	1470	1320	1150	---	---
Kadet LS 1.3 S 4p	970	820	740	630	500	---
Kadet Conv 1.3 S 5p	940	770	---	---	---	---
Kadet LS 1.6 54p y 5p	1120	960	860	770	600	---
Kadet GL 1.6 S 4p	1190	1020	920	820	650	---
Kadet GL 1.6 S 5p	1170	1000	900	800	650	---
Kadet GT 1.8 4p	1320	1130	1020	910	740	---
Kadet GSi 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840	---

MODELO	90	89	88	87	86
Kadet LS 1.5 TD 4p	1100	930			

Precios coches usados

MODELO	90	89	88	87	86
214 GS i	1300	—	—	—	—
216 GS i	1500	—	—	—	—
2400 TD	—	—	—	—	570
2600 S	—	—	—	—	570
3500 Vitesse	—	—	—	—	790
Vanden plas	—	—	—	—	—
Vanden plas EFi	—	—	—	—	840
820 Si	2220	1900	1600	1400	—
827 Sterling	2900	2500	2100	1800	—
827 Vitesse	2900	2500	2100	—	—
Metro 1.0	—	—	—	360	290
Metro 1.3	700	600	520	470	380
Metro MG	850	700	650	510	410
Metro 4p	800	700	600	510	—
Maestro 1.6	—	—	—	—	450
Maestro EH 2.0	1150	1000	850	720	590
Montego Mayfar	—	—	830	720	590
Montego 1.6 SL	1000	900	—	—	—
Montego EH 2.0	—	—	1000	900	—
Montego GSI 2.0	1250	1100	—	—	—
Montego GTI 2.0	1350	1200	—	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1350	1200	1000	900	—
Montego DSL Turbo	1250	1100	—	—	—

SEAT

MODELO	90	89	88	87	86
Panda 40	—	—	—	300	230
Panda Marbella Sv	—	—	—	—	—
Panda Sprint	—	—	—	—	290
Marbella L y Playa	—	—	—	450	380
Marbella Special y Junior	590	470	400	—	—
Marbella XL y GL	630	540	460	—	—
Marbella GLX	660	570	490	—	—
Ronda GLP 1.5	—	—	—	360	—
Ronda CLXP 1.5	—	—	—	380	—
Ronda LD	—	—	—	280	—
Ronda GLD	—	—	—	290	—
Ibiza Disc.Str. y Spc. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza GL y XL 1.2 3p	790	670	610	510	330
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	610	510
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	760	640	540	—	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL y Crono 1.5 3p	—	—	—	620	530
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SXI 1.5 3p	1020	860	730	—	—
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	680	580	520	440	350
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	750	630	570	480	—
Ibiza L 1.2 5p	—	—	—	620	530
Ibiza GL 1.2 5p	840	710	650	560	—
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	—
Ibiza GL y XL 1.5 5p	800	680	620	530	—
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	—
Ibiza Inyección 5p	1040	880	—	—	—
Ibiza Disc. Spc. y Jun D5p	700	590	530	440	320
Ibiza GL y XL D 7p	780	670	600	500	370
Ibiza Disc. Spc. y Jun D5p	750	630	570	480	—
Ibiza GLD y XL D 3p	830	710	640	540	—

MODELO	90	89	88	87	86
Malaga Touring	720	610	—	—	—
Malaga L y GL 1.2	—	—	530	450	—
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	—
Malaga L 1.5	—	—	590	480	360
Malaga Touring 1.5	790	670	—	—	—
Malaga GL y Brisa 1.5	—	—	610	490	390
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470
Malaga Touring D	790	670	—	—	—
Malaga LD	—	—	570	430	330
Malaga GLD	—	—	600	470	370
Malaga GL XD	820	700	—	—	—

TALBOT

MODELO	90	89	88	87	86
Samba LE	—	—	—	—	—
Samba LS	—	—	—	—	—
Samba GL	—	—	—	—	—
Samba S	—	—	—	—	—
Horizon LS	—	—	—	410	330
Horizon GL	—	—	—	440	360
Horizon GLS	—	—	—	—	—
Horizon GT	—	—	—	500	390
Horizon LD	—	—	—	—	—
Horizon GLD	—	—	—	440	370
Horizon XD	—	—	—	510	400
Horizon GTD Aut	—	—	—	510	400
150 LS y GL	—	—	—	—	—
150 GT	—	—	—	—	—
GT 5 y GT2	—	—	—	—	—
150 SX y Aut.	—	—	—	—	—
Solara LS	—	—	—	—	—
Solara GL	—	—	—	—	—
Solara GLS	—	—	—	—	—
Solara SX	—	—	—	—	—
Solara Escorial Aut.	—	—	—	490	400
Solara Escorial D	—	—	—	580	480

VOLKSWAGEN

MODELO	90	89	88	87	86
Polo Sunray 1.0	680	580	530	400	300
Polo 40 C	—	—	—	—	270
Polo C Cabriolet	—	—	—	—	280
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	580	420	340
Polo 55 C y Fox 1.3	800	680	620	480	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	—	—	—
Polo Fox Diesel	770	650	580	—	—
Polo Classic CL D	790	670	610	520	—
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	640	—	—
Polo Coupé CL	820	700	590	—	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	—	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Golf Sprinter 2 p	1120	950	—	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	—	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1180	1020	920	780	580
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	—	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	—	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1070	910	820	690	540
Golf CL D 4 p	1140	970	870	740	560
Golf GTD 2 p	1260	1070	970	820	630
Golf GTD 4 p	1330	1130	1020	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quartet	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	—	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	—	—
Jetta GT	1490	1250	1090	930	700
Jetta CLD	1100	930	790	—	—
Jetta CLD	1100	930	790	—	—
Jetta CL TD	1100	940	800	—	—
Passat 1.8 CL	—	—	650	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	810	690	—
Passat 1.6 CLD	—	—	—	500	420
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	670	570
Passat Variant 1.6 GL TD	—	—	—	—	500
Passat CL 90 cv	1270	1080	920	—	—
Passat GL 90 cv	1500	1270	1080	—	—
Passat GL 112 cv	1550	1310	1110	—	—
Passat GT 16 v	1800	1530	1300	—	—
Passat CL TD	1350	1150	980	—	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	—	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	—	—
Passat Variant TD	1460	1240	1050	—	—
Corrado 1.6 v	2300	1940	1650	—	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	—	—
Santana LX 1.8	—	—	—	570	480
Santana GX 5	—	—	—	850	660
Santana GX GTD	—	—	—	630	480
Scirocco GT	1250	1070	960	810	660
Scirocco GTX	1450	1230	1100	940	750
Scirocco GT 16V	1430	1220	1040	—	—

OTRAS MARCAS

MODELO	90	89	88	87	86
JAGUAR					
Sovereign 4.2	—	—	—	2560	—
Sovereign V12	5410	4750	3900	3430	2920
XJS 3.6 Cabriolet	—	—	—	4050	3440
XJS V12 Cabriolet	6360	5990	5220	4510	3830
XJS 3.6	4940	4460	4180	3550	—
XJS V12	5220	4750	4460	3970	3500
XJS 3.6	4560	3900	2940	2500	—
Sovereign 3.6 Aut.	5320	4840	4560	3980	—
Daimler 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	—
SAAB					
900 18V	1540	1400	1240	970	690
900 Turbo 8V	1930	1710	1490	970	730
900 16V	1900	1690	1500	1280	1140
900 Turbo 16V	2510	2230	1980	1690	1500
900 1.6V Cabrio	3450	3060	—	—	—
900 Turbo 16V Cabrio	4060	3590	3190	2710	2420
900 1.6V 2.0	2490	2220	1970	1670	1490
900 1.6V 2.3	2570	—	—	—	—
900 Turbo 16V 2.0	3190	2840	2530	2150	1920
900 Turbo 16V 2.3	3330	—	—	—	—
CD 1.6V 2.0	2570	2290	2040	1730	1560
CD 1.6V 2.3	2650	—	—	—	—
CD Turbo 16V 2.0	3270	2920	2600	2210	1970
CD Turbo 16V 2.3	3410	—	—	—	—
TOYOTA					
Celica 1.6	2430	2050	1850	1570	—
Celica 2.0 GT	2750	2350	2100	1790	—
MIR 2	2700	2300	2050	1740	—
Supra 3000	4200	3550	3250	2760	—
Supra Targa	4400	3700	3400	2990	—
Camry	1950	1660	1490	1270	—

VOLVO

MODELO	90	89	88	87	86
244 GL	1540	1320	1150	970	770
244 GT	1950	1650	1500	1350	—
244 GLD	1370	1200	1070	810	650
245 GL	1400	1230	1110	850	680
245 GLD	1490	1280	1150	890	720
340 DL	—	—	900	770	640
340 GL	1280	1080	990	840	780
340 Plus	1370	1190	—	—	—
340 GLD	—	—	1040	880	770
360 GLE	1560	1420	1230	1080	850
360 GBT	1520	1370	1180	1030	850

MODELO	90	89	88	87	86
440 GL	1470	—	—	—	—
440 GT/GL	1750	1470	—	—	—
440 Turbo	1940	1660	—	—	—
440 CL	1800	—	—	—	—
480 GLE	1950	1770	—	—	—
480 Turbo	2150	1970	—	—	—
480 ES	2180	1850	1670	1510	—
480 ES Turbo	2470	2100	1970	—	—
740 GL	1570	1440	1230	1020	820
740 Master y 2.0	2100	—	—	—	—
740 GLI	1890	1710	1490	1230	980
740 GL	—	—	1570	1320	—
740 GLD	1620	1440	1230	1060	850
740 Turbo Diésel	1960	1890	1490	1280	1020
740 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
740 Master	2050	—	—	—	—
745 GLE	1890	1710	1450	1230	980
745 Turbo Diésel	2300	2070	1710	1490	1190
745 Turbo Intercooler	2300	2070	1710	1490	1190

Valderribas Motor S. A.

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

TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS



VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

Alfa Romeo

AUTO PEREZ del SUR
Concesionario Oficial de Alfa Romeo
Guinda de la semana

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

AUTOMASER

Lancia Thema 2.5 TD, full equip, 86	1.275.000
Alfa Romeo 75 Twin Spark, 89	1.400.000
Toyota Supra 3.0 Targa, 88	3.700.000
Mercedes 280 CE, Coupe	1.100.000
Mitsubishi Montero 2.5 TD, Karteri, A.A, 88	2.300.000
Mercedes 350 SL, 2 capotas	2.400.000
Seat Ibiza SXI, A.A., radio, etc., 88	925.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

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

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

FORD Capri vendo con golpe delantero, o con golpe con golpe trasero. Tel. (988) 88 03 06.

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.

DODGE Stealth ES (Mitsubishi GT), 24 V, V6, 222 CV, rojo, full equip, a estrenar, entrega septiembre, 6.250.000 ptas. Tel. (91) 314 59 96.

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

MERCEDES 190 E, antitraca, MLM, 1987, pre-

cioso, 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.

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

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

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

BMW 535 i, impecable, año 89, verde metalizado, climatizador, ABS, autoblocante, alarma, equipo música, etc., nacional, un año garantía total. Tel. (947) 22 42 50.

MERCEDES 260 E full mod. 88, 2.690.000. Tel. (91) 541 89 81.

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

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

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

F. TOME S.A. Mercedes 300 D, Full-equip, «perfecto», con garantía 12 meses. 3.300.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).

F. TOME S.A. Volkswagen Classic D, año 88, 12

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 media día de 2.30 a 4 tarde.

SATURN SL1, full, nuevo, 4 puertas, 90 CV, 3.100.000 ptas. Tel.: (91) 314 59 96.

MATRA Murena, negro impecable, 32.000 km, 1.100.000 ptas. Tel.: (91) 630 23 24.

VOLKSWAGEN Escarabajo Cabrio 1303, estado impecable, cuero, llantas, M-MM, 1.850.000, admito como parte vehículo pequeño. Tel.: (987) 54 05 20. Carlos.

SATURN SC, precioso coupé americano, nuevo, 1.9 l, 16 V, 125 CV, blanco, full equip, 3.700.000 ptas.

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

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

F. Tomé

Concesionario



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

Ctra. Barcelona, km 12,500 Tel.: 747 82 00

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

F. TOME S.A. Citroën AX 14 T2S, año 87, garantía 12 meses. 600.000. Sr. Moreno. Tel. (91)

meses de garantía. 550.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita), (91) 747 78 28 (dir.).

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

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

AUTO RADIO

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

15% Descuento

VISA, ETC.

UNION

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

ALARMAS

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

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

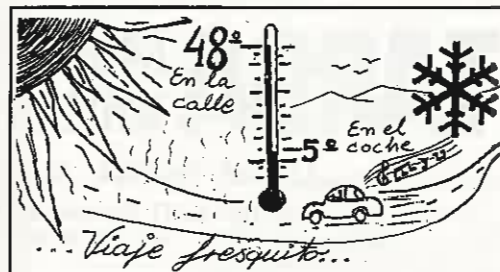
MITSUBISHI ECLIPSE

IMPORT-DIR S.A.



SERVICIO POST-VENTA
RECAMBIOS GARANTIA

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



AIRE ACONDICIONADO ORIGINAL

PARA CASI TODOS LOS VEHICULOS.

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

Instalaciones Técnicas del Automóvil, S.L.

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

¿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

Instalaciones Técnicas del Automóvil, S.L. FAX: 3 18 34 23 08007 BARCELONA

ANTIGUO Fiat 508, modelo Spider, descapotable, año 1931, documentación moderna, sin restaurar. Precio 950.000 ptas. Tel. (93) 843 91 55.

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

PARTICULAR vende Supercinco Turbo, tres años y medio, buen estado, pocos kilómetros. Tel. (91) 629 15 37.

CADILLAC Seville 4.8, año 90, automático, cuero, todos extras, bicolor, nuevo, 30.000 km, ocasión. Tel. (923) 58 00 00.

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

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

¡ANUNCIASE HOY!

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

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

**EMPRESA
RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Ibiza	88	32.000	585.000	Opel Vectra 2.0 GT, A.A.	90	26.000	2.225.000
Seat Ibiza 1.5 GLX, A.A.	88	29.000	945.000	Peugeot 205 XRD, A.A., D.A.	90	90	1.225.000
Seat Ibiza 1.5 GLX, A.A.	88	43.000	790.000	Peugeot 205 SRD, A.A., D.A.	90	13.000	1.425.000
Fiat Uno SX 70	89	15.000	945.000	Peugeot 205 XL	88	42.000	545.000
Lancia Delta Integrale, A.A.	90	12.000	2.950.000	Peugeot 309 SR, A.A.	90	-	1.450.000
Renault 5 GTL, Sp	89	31.000	875.000	Peugeot 309 SR, A.A.	88	-	1.175.000
Renault 5 GT Turbo	88	36.000	1.075.000	Peugeot 309 GTX, A.A.	88	29.000	1.550.000
Renault 5 GT Turbo	86	46.000	825.000	Peugeot 405 SR, A.A.	88	42.000	1.725.000
Renault 19 GTS	89	20.000	1.100.000	Peugeot 405 GLD	89	32.000	1.675.000
Renault 19 TSE, A.A.	89	23.000	1.325.000	Peugeot 405 GRD Turbo Fan.	89	30.000	2.150.000
Renault 21 GTS, A.A.	86	-	1.325.000	Citroën AX 14 TRS	88	23.000	790.000
Renault 21 GTS, A.A.	89	-	1.425.000	Citroën AX 14 TRD	89	33.000	925.000
Renault 21 GTS, A.A.	89	-	1.675.000	Citroën AX 11	89	-	690.000
Renault 21 TL, A.A., ABS	89	25.000	1.675.000	Citroën BX 19 GTI, A.A., D.A., LL, ABS	89	36.000	1.675.000
Renault 21 GTS Nevada, A.A.	90	17.000	1.775.000	Citroën CX 25 TRD Turbo 3 filas	87	67.000	1.975.000
Renault 21 TSE Nevada, A.A. 3 filas	87	40.000	1.550.000	Ford Fiesta 1.1 CLX Sp	90	13.000	925.000
Renault 25 GTD Turbo, A.A.	89	29.000	2.650.000	Ford Fiesta 1.6 S Sp	89	-	1.075.000
Opel Corsa City	89	31.000	675.000	Ford Escort 1.6 Sp, A.A.	90	11.000	1.325.000
Opel Corsa 1.2 Joca	90	16.000	825.000	Ford Escort 1.6 Ghia	87	41.000	990.000
Opel Corsa 1.2 S Sp	90	10.000	930.000	Ford Escort 1.6 Ghia	90	17.000	1.225.000
Opel Corsa 1.2 D, Algodón	89	13.000	675.000	Ford Escort 1.6 GT	89	-	1.175.000
Opel Corsa 1.3 Cup	86	48.000	725.000	Ford Escort 1.6 GT	89	-	1.100.000
Opel Kadett 1.3 4p	88	-	975.000	Ford Escort 1.6 GT	89	-	1.040.000
Opel Kadett 1.6 GT, 2p	89	-	1.290.000	Ford Escort 1.8 D, Van Isotermo	90	27.000	890.000
Opel Kadett 1.8 I	89	28.000	1.375.000	Ford Escort 1.8 Diesel	90	23.000	1.270.000
Opel Kadett GSi 16V	88	-	1.625.000	Ford Escort XR3i, A.A.	88	30.000	1.450.000

ROLLS ROYCE limousine sólo para auténticos millonarios. Admito como parte Mercedes 560 o BMW 750. Ofertas tel. (91) 612 78 43. Srta. Mayte. Mañanas.
SE VENDE Audi Quattro blanco. Todos los extras, en garantía. Tel. 421 01 87.

FORD Scorpio 2.4 GLI, aire, ABS, M-IV, azul, 60.000 km, ruedas nuevas. C/ Azcona, 62. Tel. 255 68 21 / 22.
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 Toyota Celica, último modelo, 10 meses, 4.000 kilómetros, extras, 3 años garantía. Tel. (952) 51 41 59.
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.
IBIZA 1.5 GL, bien cuidado, M-H, 560.000 ptas.

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



Turiper!

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

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

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

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

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

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

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

CASTELLANA MOTOR
LAS OCASIONES
MAS GARANTIZADAS

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



UNA OCASION
DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

ABERTO SABADOS
Y DOMINGOS

DITECNICA



CHRYSLER LE BARON CABRIO



CHEVROLET ASTRO



CORVETTE ZR-1 COUPE



JEEP WRANGLER

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



CHRYSLER VOYAGER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.

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

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

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

GRAN PREMIO DE LE MANS YA SON CAMPEONES

El Gran Premio de Brasil, perdón de Le Mans, ha sentenciado el Campeonato del Mundo 1991 puesto que sendas terceras posiciones han servido a Luca Cadalora y Wayne Rainey para llevarse el título en sus respectivas categorías. De nuevo segundo, Carlos Cardús hizo empero una memorable carrera, digna incluso de mejor suerte, al tiempo que la sexta posición de Juan Garriga también valía todo el oro del mundo.

Enviado Especial

José Luis Aznar

LORABA de rabia. Cardús acababa de hacer una de las mejores carreras de su vida deportiva y sin embargo de nuevo «sólo» era segundo. El de Tiana se bajó de la moto enfadado con ese destino que parece haberle comprado esta temporada un abono permanente para el segundo puesto del podio, un segundo lugar que para más *inri* todos desprecian y vilipendian cuando Carlos es prácticamente el único español que nos está sacando las castañas del fuego, un segundo que en otras circunstancias sería alabado y glorificado con banda y música, un segundo que a Carlos le sabe a poco, a muy poco y que, llevado por esa desazón interna, le hacía preguntarse en voz alta: «¿Es que no voy a ganar nunca?». Y eso sucedía en un circuito talismán para él, aquél en donde ha ganado dos veces consecutivas, la primera de ellas nada menos que su primer Gran Premio, aquél que según decía Jackie Stewart, cuesta más de vencer. Luego, con todos los periodistas delante, era más moderado, sus declaraciones se volvían más oficialistas: «El embrague se ha enganchado un poco y me he dado cuenta tarde, por eso me he quedado en la salida, luego he tenido que remontar sin cesar y me ha costado mucho ser segundo». Efectivamente, decimoquinto al término del primer giro, parecía misión imposible llegar a ocupar un puesto en el podio. Cuando alguien le ha preguntado si había corrido muchos riesgos, encendido respondía: «Claro que los he corrido, sino los corro ¡no paso del séptimo!».

liz, no he tenido problemas y todo ha ido bien, pero la verdad es que esta temporada Luca es quien ha cometido menos errores y por eso es justo Campeón. Lo felicito». Y el italiano, moderado como siempre a la hora de exteriorizar sus sentimientos, decía poco y eso que comenzaba a saborear su primera corona: «Ha sido muy duro, he intentado tirar, pero no he querido correr riesgos y he ido a asegurar el título». Un título por el cual el italiano volverá a postular el año próximo. La carrera tuvo historia porque se dieron dos salidas. La primera Carlos la bordó y se colocó líder con Cadalora a su rebufo al tiempo que Bradl arrancaba mal por idéntica razón que el español en la segunda: el embrague. Sin embargo en el primer paso por las «Eses Azules» caían nada menos que seis pilotos. Al segundo giro otros seis comprobaban lo duro que era el asfalto de Le Mans y éstos eran nada menos que Bradl, Zelemborg, Reggiani, Wimmer, Romboni y Chili. Y a la tercera los que aterrizaban eran Cadalora, Cardús y Shimizu, con lo que el líder no era otro que Alex Crivillé. Evidentemente, algo pasaba y por tanto la alegría del de Seva duraba poco, ya que el Director de Carrera decidía detener la competición. A la conclusión que se llegaba era que en la pista había existido, posiblemente, agua o bien gasolina de la caída de los primeros ya que cuando los comisarios la iban a limpiar no quedaba rastro de nada.

Ello obligaba a dar una segunda salida que, desgraciadamente, esta vez Cardús fallaba, mientras que Cadalora y Bradl lograban escaparse por delante de Reggiani, Shimizu y Zelemborg. Cardús desde atrás, muy atrás, atacaba como un poseso e iba sobrepasando uno tras otro sus rivales. El germano adelantó enseguida a Luca y toda la emoción estaba en ver hasta dón-



EN EL BOLSILLO Wayne Rainey y Luca Cadalora aseguraron su título con sendos terceros a falta de un Gran Premio, pero el espectáculo lo dieron Schwantz y Doohan en su lucha sin cuartel en pos de la victoria.

SE LUCIERON Tanto Carlos Cardús como Juan Garriga se lucieron en Le Mans. Ambos tuvieron que remontar por culpa de sus malas salidas. El de Repsol pasó del decimoquinto al segundo y el de Ducados, del decimosegundo al sexto.



de llegaría Cardús. Reggiani abandonaba con el cambio roto cuando ya el de Tiana estaba delante suyo, Romboni caía y a siete vueltas del fin, Cardús lograba esa ansiada segunda plaza que hace que todavía le quede una mínima opción de ser Subcampeón del Mundo en Malasia. Cadalora se conformaba con ser tercero puesto que con un cuarto lugar ya era Campeón.

Décimo primero era Puig quien como de costumbre debía luchar con una moto inferior y de la cual ya está absolutamente harto. Torrontegui abandonaba por culpa de problemas con su motor y el pobre Crivillé no cubría una vuelta: «El embrague se ha quemado en la segunda salida. No lo han cambiado y resulta que luego hemos sabido que los embragues de las RS sólo aguantan una arrancada». ¡Más vale tarde que nunca!

En el medio litro la emoción fue máxima, en tanto en cuanto que Schwantz, una vez más, se encargó de poner todo su arte en conquistar el triunfo. Esta vez fue con Doohan con quien batalló a brazo partido mientras que Rainey se mantenía en una segura tercera plaza que le adjudicaba el Campeonato. Tras él estaba Kocinski que había obtenido la «pole» y se había mostrado intratable a lo largo de todo el fin de semana. En buena medida, ello se debía a un nuevo chasis, el tercero que estrena este año, que le hacía pilotar mucho más a gusto. Sin embargo, hoy no era el día designado para que *Little John* ganase su primer Gran Premio, puesto que debía servir de fiel escudero y proteger a su jefe de filas que necesitaba del citado tercer lugar para asegurarse su segundo título.

El más presto en la arrancada fue el te-

FIGURAS EN LE MANS
Helmuth Bradl consiguió en el circuito de Le Mans su quinta victoria de la temporada, lo que le pone el subtítulo en bandeja. John Kocinski podía haber logrado su primer triunfo en la máxima categoría, pero tuvo que «proteger» a su jefe de filas que necesitaba un tercer puesto para asegurarse su segundo galardón consecutivo.



jano, a quien perseguían Kocinski, Doohan, Gardner y Rainey, al tiempo que Garriga arrancaba muy mal y pasaba décimo segundo por meta: «La moto se me ha encabritado mucho y he tenido que soltar el acelerador, cuando he vuelto a abrirlo, el motor, en lugar de empujar, se ha quedado sin fuerza y he tenido que volver a apretar el embrague y acelerar». Con ello el de Ducados tenía que remontar y en su obje-

tivo estaba el grupo de Chandler, De Radigues y McKenzie que se salió de la pista pero pudo reintegrarse en la carrera. Más atrás, Sito Pons tenía problemas con la es- tribera y se rezagaba un tanto.

En cabeza, Doohan adelantó a Kocinski y comenzó a presionar sobre Schwantz hasta que a los ocho giros lograba su objetivo. Ocho más tarde era el de Suzuki quien daba cuenta del de Honda pero a



DOS MEJOR QUE UNA

Por segunda vez los pilotos del cuarto de litro toman la salida en el Bugatti. Esta vez Bradl y Cadalora son los más prestos, pero Cardús queda encerrado en el pelotón.

partir de ese momento comenzaba el mano a mano. Normalmente, Doohan aprovechaba la mejor aceleración y velocidad punta de su Honda y adelantaba a Schwantz en lo alto de la recta de meta. Luego era Schwantz, quien merced a la mejor frenada y superior estabilidad en la entrada de los virajes de su Suzuki, se colocaba líder. Eso se repitió varias veces hasta que a poco del final Doohan no pudo

repetir su maniobra y todo estaba decidido a falta de un postrer sobresalto. Detrás, tercero y jubiloso, entraba Rainey, seguido de Kocinski y Gardner. El nuevo Campeón del Mundo era explícito: «Delante mío he visto una carrera increíble, pero hoy debía ganar John, y ha tenido que sacrificarse por el equipo y por mí».

Sexto, detrás de ellos, entraba Garriga, quien se lucía remontando la mala salida y

CLASIFICACIONES

250cc
1º H. Bradl (Honda) 40'44"529 2º C. Cardús (Honda) a 6"322 3º L. Cadalora (Honda) a 13"955 4º W. Zeelenberg (Honda) a 19"513, 5º M. Shimizu (Honda) a 22"577

500cc
1º K. Schwantz (Suzuki) 47'37"764 2º M. Doohan (Honda) a 0.148, 3º W. Rainey (Yamaha) a 3"468 4º J. Kocinski (Yamaha) a 3"700. 6º J. Garriga (Yamaha) a 37"852

ASI VA EL MUNDIAL

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

250cc
1º L. Cadalora, 228 puntos, 2º H. Bradl, 213, 3º C. Cardús, 208, 4º W. Zeelenberg, 158, 5º M. Shimizu, 142

500cc
1º W. Rainey, 233 puntos, 2º M. Doohan, 224, 3º K. Schwantz, 204, 4º W. Gardner, 150, 5º J. Kocinski, 141

en su camino tuvo que pelear duramente con De Radigues y Chandler. Con este último tuvo una dramática lucha que por poco perdía en la última vuelta: «Cuando lo he ido a pasar, en una apurada de frenada, la moto se ha quedado sin gasolina y casi se ha parado. Suerte que con la frenada la gasolina ha ido hacia delante y ha vuelto a llegar a los carburadores y he podido terminar aunque cuando he vuelto al box quedaba menos de un litro en el depósito». Décimo, tras batallar con Morillas, acababa Sito Pons. ○

LE MANS EN BREVE

Las transacciones de pilotos son temas preferentes en la actualidad y en 125 se da como seguro que en el equipo Pileri estarán Gresini y Ueda con Capirossi en el cuarto de litro. Para «Aspar», Honda España conseguirá un motor oficial que el de Alcira podría montar en su equipo.

Por parte de Derbi, esta marca podría muy bien abandonar la competición. En 250 Cadalora, Bradl y, con toda seguridad, Cardús, dispondrán de las mejores Honda. Crivillé quiere a toda costa disponer de una de ellas con la que correría en el equipo de Sito Pons, en el seno del cual tiene asegurada una 500, aunque tiene sobre la mesa otras ofertas. Torrontegui tiene muchos números para pilotar la Suzuki oficial pero ello está pendiente de temas crematísticos.

Se celebró una reunión convocada por la FIM para que DORNA presentase a los sponsors sus ases. Los resultados fueron bastante ambiguos, faltaba el representante de Marlboro que encabeza la facción secesionista, y todo está en el resultado del pulso entre la FIM y el IRTA, que dista mucho de estar resuelto.

En los entrenamientos hubo varias caídas como fueron las de McKenzie y Doohan, este último probando unos nuevos neumáticos. Otra fue la que afectó a Lawson, que con un balance de rotura de escafoides derecho no disputó la carrera.

Tres mil millones han costado las obras de remodelación del circuito Bugatti de Le Mans. La pista y servicios

anexos son excelentes y el nuevo paddock y edificio central espectaculares y a medida de la «grandeur» francesa con sus cinco plantas.

Esta carrera de sustitución del G.P. de Brasil se llevó a cabo aquí ya que tenía lugar una del Europeo y ello implicaba un mínimo de problemas organizativos. Entre la abundante representación española, Carlos Giró fue segundo en 125, lo que casi le da el título, mientras que Sánchez caía en la sexta vuelta cuando era segundo. También iban por los suelos Rosés y Rodríguez, mientras que Luque fue sexto, Castilla octavo y Rabadán noveno. El vencedor fue Koch. En el cuarto de litro venció Biaggi, casi Campeón, mientras que a De Juan la moto le bajó de rendimiento cuando era cuarto.

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.



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



GRAN PREMIO DE ITALIA DE F-1

MANSELL SE LO MERECE

Ayrton Senna pagó caro sus errores y Nigel Mansell desarrolló una carrera de todo punto perfecta. Los Ferrari dieron el juego que se esperaba. La falta de público fue más que sorprendente.

Enviado Especial
Gigi Corbetta

EN Monza, el santuario de la Fórmula 1, se ha presenciado un Gran Premio lleno de emociones, y con la ventaja de ver a Nigel Mansell en lo más alto del podio. De haber sido Ayrton Senna el vencedor, el Campeonato hubiese pasado a carecer de interés, ya que su ventaja sobre Mansell hubiese sido de

veintiséis puntos, en el caso de que este último lograra la segunda posición. Sin embargo, en contraposición a la suerte de tener el Campeonato todavía vivo, fue una decepción ver como los acérrimos «tifosi» no acudieron a su cita como de costumbre. De hecho, en esta edición del Gran Premio de Italia, la recaudación ha sido la más baja de estos últimos diez años. La razón es bien sencilla: incluso los «tifosi» se han cansado de ver a su Ferrari en el

eterno papel de equipo segundón. Con lo cual, casi no había espectadores colgados de los árboles como racimos, y tampoco se tiró abajo ningún cartel publicitario. En resumidas cuentas, Monza sin vandalismos estaba desconocido. A pesar de eso, la carrera se centraba sobre la rivalidad entre Senna y Mansell, y a los boxes no llegaba la apatía del público, sino que se respiraba una tensión fuera de lo común en los equipos punteros.

Por una parte, los Williams-Renault FW14 se perfilaron desde los primeros compases de los entrenamientos como los mejores coches, aunque Senna, logró, como de costumbre, sacar a su McLaren

COSA DE NOVATO
Jean Alesi intentó adelantar a Riccardo Patrese a final de recta. La maniobra resultó frustrada y el piloto de Ferrari se salió de la pista dañando considerablemente los neumáticos de su coche. En la remontada logró alcanzar el puesto decimosegundo, pero la rotura del propulsor puso fin a su intento.



¡QUE LASTIMA!
Durante media vuelta Riccardo Patrese fue líder de la carrera, después de haber adelantado a Nigel Mansell y Ayrton Senna. Un error en la selección de las marchas le hizo abandonar. En la foto de abajo, se ve el momento en que Alain Prost aprovecha una de las tres salidas de pista de Gerhard Berger.



MP4/6 unas prestaciones fuera de lo previsto. Y para no variar, se adjudicó la *pole position* número cincuenta y nueve de su carrera al registrar el tiempo de 1.21.114, récord absoluto del circuito. En esta disputa, tanto Mansell como Patrese vieron frustrados sus intentos de arrebatarle la *pole position* por encontrar tráfico en la pista. Incluso el mismo Senna no consiguió mejorar su tiempo en la segunda sesión de clasificación por el excesivo calor y por un poco de aceite que había derramado en el asfalto Mauricio Gugelmin. Al margen de eso, entre Mansell y Senna había una diferencia de sólo dos milésimas de segundo, y respecto a Alain Prost eran



cinco milésimas. Evidentemente, se trataba de un Gran Premio en el cual la estrategia a seguir en la carrera iba a ser definitiva para la victoria. Incluso en el caso de Ferrari, considerablemente inferior a McLaren y Williams, cabía la posibilidad de un buen resultado; Prost dijo a priori que su coche estaba bien equilibrado para la carrera y que se limitaría a seguir con cautela la rivalidad entre los McLaren y los Williams.

Al ver cómo estaba el panorama, todos se esperaban una salida conflictiva, razón de más al ver cómo Mansell ensayó una apurada de frenada por el interior de la pista durante las vueltas de ensayo previas a la salida. Sin embargo, todos los «grandes» rivales se comportaron civilizadamente y todo se desarrolló con toda nor-

malidad, a excepción de Alesi que al entrar en la primera variante quiso intentar adelantar a Patrese, que a su vez le indujo a apurar la frenada hasta obligarle a salirse de la pista. A raíz de eso, Alesi entró en boxes para cambiar los neumáticos deteriorados, y aprovechó para montar los cuatro de tipo B, como Prost, Senna, Mansell y Patrese. La remontada de Alesi fue desenfrenada hasta llegar a recuperar una vuelta y media perdida en boxes, y alcanzar la decimosegunda posición en la vuelta veintinueve. Además, marcó el mejor tiempo en la quinta vuelta, lástima que el motor de su Ferrari no pudo aguantar y rompió.

Durante las primeras dieciocho vueltas, Senna y Mansell rodaban juntos con una diferencia de ocho décimas, y todo pare-



MONZA EN BREVE

Los «Verdi» italianos, equivalentes a los Verdes españoles, no miran con buenos ojos el Gran Premio de Italia. Por lo visto, las quejas se centran en los destrozos ecológicos que los espectadores provocan cada vez que el circuito de Monza es escenario de una carrera. Con el deseo de complacerles, la organización del Gran Premio hizo escribir en cada uno de los petos de los vigilantes la frase: **respeto la naturaleza**. Además, se puso en marcha un equipo de bomberos dotados de coches todo terreno, y motos de trail, capaces de intervenir en cualquier lugar del parque para extinguir incendios, o **evitar actos de vandalismo** contra la naturaleza. Dicho servicio, estuvo en activo ininterrumpidamente durante los tres días del Gran Premio.

La leyenda del Cavallino parece acusar ciertos síntomas de decadencia. Por primera vez en la historia de Ferrari, un súbdito japonés ha entrado a formar parte del equipo de competición. Se trata de **Hiro Teramoto**, un conocido técnico en amortiguadores que anteriormente prestó sus servicios en McLaren, Showa y posteriormente

en Benetton, donde fue solicitado por John Barnard. En esta ocasión, ha sido **Alain Prost** quien ha sugerido el fichaje de Teramoto. A partir de ahora, su lugar de trabajo será la GTO (Guildford Technical Organisation), lugar en el que trabajará en los sistemas de suspensión de los F-1.

En el mercado de pilotos, se ha confirmado que para 1992 Benetton tendrá a Martin Brundle y Michael Schumacher, mientras que Ivan Capelli pasará a la **Scuderia Italia**. A su vez, Nelson Piquet está contemplando la propuesta que le ha hecho Ligier.

Se ha confirmado oficialmente que la escudería Minardi no dispondrá de los motores **Ferrari 037** para la próxima temporada. Por decisión de Piero Ferrari y Piero Fusaro, los propulsores del Cavallino se destinarán únicamente a la **Scuderia Italia**. Sin que Giancarlo Minardi lo haya dicho oficialmente, se sabe que equipará sus monoplazas con motores Lamborghini 3512.

Con el Gran Premio de Italia, Nelson Piquet ha llegado a la cota de dos-

cientos **Grandes Premios** disputados, y sólo Riccardo Patrese le supera con doscientos diecinueve. **Piquet** ganó el Gran Premio de Italia en 1980, 1983, 1986 y 1987. El equipo Benetton ofreció una fiesta en el *paddock* del circuito en su honor, a la cual acudieron Jean Alesi, Nigel Mansell y Frank Williams.

El actual Campeón del Mundo de ciclismo, **Gianni Bugno**, regaló a Ayrton Senna una bicicleta igual a la suya y hecha sobre medida para el brasileño. En compensación, **Senna** le obsequió con el **volante de su McLaren**. Como exhibición para la prensa, Senna dio una vuelta en redondo con la bicicleta; sin embargo, previamente pidió que se quitara la cantimplora que exhibía el nombre de un patrocinador, y se negó también a posar con la camiseta de Campeón del Mundo por la misma razón.

Se ha sabido que la pasada semana, **Cesare Romiti** (vicepresidente de la Fiat) en compañía de Piero Fusaro, Piero Ferrari y Jean Marie Ballestre acompañado de su señora, visitaron el circuito del Mugello. Al respecto, Ferrari comentó que no se descarta la posibilidad de organizar en dicho circuito un **Gran Premio de F-1**, que se podría tomar el nombre de Gran Premio de Europa. Evidentemente, la empresa Fiat no gastó una considerable cantidad de dinero en restaurar el **Mugello** para abrirlo posteriormente tan sólo a carreras de segundo orden o a pruebas de prototipos. La cosa está clara, **en el Mugello habrá Fórmula 1**, aunque al Gran Premio haya que llamarlo el del Vaticano.

DOS CAMPEONES
Ayrton Senna recibió del Campeón del Mundo, Gianni Bugno, una bicicleta a su medida. Senna le obsequió con el volante de su McLaren.



LA POLEMICA SCHUMACHER

UN HECHO AMORAL

En tiempos lejanos, se recurrió a los contratos para paliar la falta de palabra de algunas personas cuando se cerraba un trato. Ahora, en la Fórmula 1 se ha demostrado que tampoco los contratos tienen una validez infranqueable y el fichaje de Michael Schumacher por parte de Benetton, es una prueba tangible.

Todo comenzó con la condena de Bertrand Gachot a dieciocho meses de reclusión por haber rociado la cara de un taxista con un *spray* de defensa personal. Por eso, un tribunal londinense le condenó a prisión. Al quedar vacante su puesto en la escudería, Eddie Jordan contrató a Michael Schumacher por presión de Mercedes, que a su vez, pagaba treinta y tres millones de pesetas a Jordan por cada Gran Premio que corriera Schumacher. Al ver el asombroso resultado en el Gran Premio de Bélgica por parte del piloto de Mercedes, Benetton quiso ficharle a toda costa. Y así dio comienzo la polémica.

Schumacher aceptó la propuesta de Benetton, evidentemente con el beneplácito de Mercedes, que pasaría a pagar la cantidad estipulada con Jordan a Benetton. Como era de suponer, Eddie Jordan se opuso rotundamente en un primer tiempo, pero después de once horas de discusión con los hombres de Benetton, poco antes de las ocho de la mañana del viernes pasado, Jordan aceptó perder a Schumacher y tener a Roberto Moreno como sustituto. Este último, fue despedido de Benetton por encontrarse en una crisis física y psíquica, según dijo Flavio Briatore -director deportivo de Benetton-.

Al margen de los detalles, esta situación viene a demostrar que en la F-1 los pilotos de poco vuelo no pintan nada, y como dijo Ayrton Senna, los que tienen peso específico, no se preocupan lo más mínimo por las evidentes injusticias a que se someten algunos compañeros.

Por otra parte, se comenta que Jordan se encontraba en una seria crisis econó-

mica, y que la cesión de Schumacher ha puesto remedio a sus males. Al mismo tiempo, se ha encontrado con Moreno, que a los mandos del Jordan-Ford 191 ha demostrado hasta la saciedad que no está loco y tampoco encienque. Al mismo tiempo, se ha descubierto que Benetton había encargado con antelación a la «brónca» seis monos a la medida para Schumacher, hecho que no representa un valor económico de los monos en sí, cuyo valor es insignificante en comparación con el presupuesto de una escudería, pero sí encierra la clara intención que Benetton tenía en sus manos, sabía cual era el punto débil de Jordan y tenía una buena medicina para curarlo.

En medio de todo esto, se encontraba Alessandro Zanardi, un buen piloto de la F-3000, que sirvió de tapadera para hacer creer que Moreno estaba despedido de todas formas.

Tanta ha sido la vergüenza que ha causado el asunto Schumacher, que Jean Marie Balestre firmó un comunicado en el que se afirmaba que los comentarios relacionados con el fichaje de Schumacher no afectaban al buen nombre de la F-1. Por el contrario, Senna dijo en público que se trataba de un asunto penoso y muy dañino para los pilotos jóvenes, así como para la buena ética deportiva y moral de la F1.

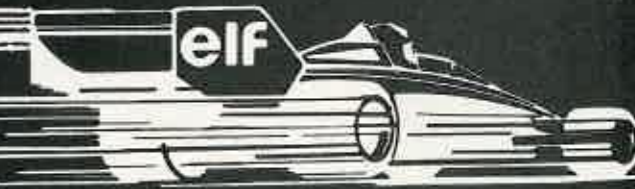
Si después de tanta fiebre por la seguridad, tanta ansia por los derechos de televisión, tantas medidas para convertir la Fórmula 1 en la élite de los deportes del motor, en virtud de un delirio tecnológico económicamente difícil de sostener, no se respetan las normas éticas más básicas, y todo está en función de la economía, sólo cabe decir que va camino de convertirse en un pobre deporte sin principios; o quizás pobre, porque en realidad sobran contratos y falta la palabra de un gentilhomme, como sucedía antiguamente.

que en dos ocasiones, para evitar ser adelantado, apuró la frenada hasta destrozar sus neumáticos. Con eso, la ventaja de Senna desapareció y tuvo que entrar en boxes a cambiar neumáticos, operación que no estaba prevista en este Gran Premio. Cuando Senna regresó a la pista,

Mansell rodaba con veinte segundos de ventaja, y Prost estaba en la segunda posición seguido por Berger, Schumacher, De Cesaris, Capelli y Piquet, que por un problema de subviraje había cambiado los neumáticos. En esta ocasión, Mansell no cometió ningún error táctico ni de con-

elf

el aceite nacido de la competición.





¡QUE BUENA ACTUACION!
Los Benetton dieron el campanazo en Monza. En un primer tiempo Nelson Piquet mantuvo una lucha cerrada con Ivan Capelli y luego con Andrea de Cesaris. La gran revelación fue su compañero Michael Schumacher, que en la primera carrera de Fórmula 1 logró dos puntos al llegar cuarto.



ducción. Con tesón llevó su Williams-Renault FW14 a la victoria, sin acusar el más pequeño problema y con cierta tranquilidad a partir de la vuelta treinta y cuatro. Evidentemente, para Senna era imposible dar alcance a Mansell; sin embargo, le resultó muy fácil adelantar a Prost y registrar la vuelta rápida definitiva con el tiempo de 1.26.061.

A su vez, el Profesor logró mantener hasta el final los once segundos de diferencia que le separaban de Berger, que le valieron subir en el escalón más bajo del podio de Monza.

Sin lugar a dudas, Mansell y Senna representaron el espectáculo, por el contrario, la gran sorpresa fue Schumacher; no sólo tuvo una actuación destacada en los entrenamientos y logró estar en la cuarta fila de la parrilla de salida, sino que desarrolló una carrera realmente digna de elogio, y no es frecuente ver como un piloto logra sumar dos puntos en su primer Gran Premio.

A pesar de lo duro que es el circuito de Monza para los frenos y los motores, terminaron dieciséis de los veintiséis coches

que tomaron la salida. Como por milagro, Capelli consiguió terminar en el octavo lugar, seguido por Morbidelli, que por una vez ha dado una alegría a su patrón.

Los colores de Scuderia Italia los salvó Pirro al terminar décimo y Comás fue el único Ligier que terminó la carrera. Sin embargo, los Brabham-Yamaha de Brundel y Blundell se tuvieron que conformar con el décimo segundo y décimo tercer lugar.

Como se ha dicho en un principio, esta victoria de Mansell ha venido a reavivar la llama de la emoción del presente Campeonato. Senna conserva una ventaja de dieciocho puntos respecto a Mansell, y si actúa al estilo del Profesor, puede alcanzar su tercer título de Campeón del Mundo. En esta ocasión, no ha sido Mansell quien ha ganado la carrera por haberse impuesto a su rival con una superioridad inalcanzable. De no haber cometido el error de las dos frenadas, seguramente Senna hubiese levantado una copa más del Gran Premio de Italia; pero las carreras se ganan con la llegada final, y sin cometer errores. ○

CLASIFICACIONES

PARRILLA DE SALIDA

1. A. Senna (McLaren-Honda) 1 21 114	6. N. Mansell (Williams-Renault) 1 21 247
2. G. Berger (McLaren-Honda) 1 21 346	6. R. Patrese (Williams-Renault) 1 21 372
3. A. Prost (Ferrari) 1 21 825	28. J. Alesi (Ferrari) 1 21 890
19. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1 22 471	20. N. Piquet (Benetton-Ford) 1 22 726
32. R. Moreno (Jordan-Ford) 1 23 102	23. P. Martini (Minardi-Ferrari) 1 23 294
8. M. Blundell (Brabham-Yamaha) 1 23 473	16. I. Capelli (Leyton House-Ilmor) 1 23 674
4. S. Modena (Tyrrell-Honda) 1 23 701	33. A. de Cesaris (Jordan-Ford) 1 23 921
3. S. Nakajima (Tyrrell-Honda) 1 24 285	21. E. Pirro (BMS Dallara Judd) 1 24 282
24. G. Morbidelli (Minardi-Ferrari) 1 24 287	15. M. Gugelmin (Leyton House Ilmor) 1 24 331
7. M. Brundel (Brabham-Yamaha) 1 24 643	22. J. Lehto (Dallara-Judd) 1 24 725
25. T. Boutsan (Ligier-Lamborghini) 1 25 177	26. E. Comas (Ligier-Lamborghini) 1 25 420
34. N. Larini (Lamborghini) 1 25 717	29. E. Bernard (Lola-Ford) 1 25 871
11. M. Hakkinen (Lotus-Judd) 1 25 941	14. O. Grouillard (Fondmetal-Ford) 1 26 416

NO PRECLASIFICADOS
F. Barbazza (AGS-Ford) 1 27 392 G. Tarquini (AGS-Ford) 1 27 401 A. Caffi (Footwork-Ford) 1 27 608 P. Chaves (Coloni-Ford) Sin tiempo

NO CLASIFICADOS
M. Alboreto (Footwork-Ford) 1 26 563 M. Bartels (Lotus-Judd) 1 26 829 E. Van De Poelle (Lamborghini) 1 27 099 A. Suzuki (Lola-Lambo) 1 27 256

CLASIFICACION FINAL

1º **N. Mansell** (Williams-Renault) 1 17 54 319 2º **A. Senna** (McLaren-Honda) a 16 262 3º **A. Prost** (Ferrari) 16 829 4º **G. Berger** (McLaren-Honda) a 27 719 5º **M. Schumacher** (Benetton-Ford) a 34 463 6º **N. Piquet** (Benetton-Ford) a 45 600 7º **A. de Cesaris** (Jordan-Ford) a 51 136 8º **I. Capelli** (Leyton House-Ilmor) a 1 15 019 9º **G. Morbidelli** (Minardi-Ferrari) a 1 vuelta 10º **E. Pirro** (BMS Dallara-Judd) a 1 vuelta 11º **E. Comas** (Ligier-Lamborghini) a 1 v 12º **M. Blundell** (Brabham-Yamaha) a 1 v 13º **M. Brundel** (Brabham-Yamaha) a 1 v Hasta 16 clasificados

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º **Ayrton Senna** 77 puntos 2º **N. Mansell** 59 puntos 3º **Riccardo Patrese** 34 puntos 4º **G. Berger** 31 puntos 5º **A. Prost** 25 puntos 6º **N. Piquet** 23 puntos 7º **J. Alesi** 14 puntos 8º **S. Modena** 9 puntos 10º **R. Moreno** 8 puntos 9º **A. de Cesaris** 9 puntos 10º **R. Moreno** 8 puntos 11º **J. Lehto** 4 puntos

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1º **McLaren-Honda** 108 puntos 2º **Williams-Renault** 93 puntos 3º **Ferrari** 39 puntos 4º **Benetton-Ford** 33 puntos 5º **Jordan-Ford** 13 puntos 6º **Tyrrell-Honda** 11 Puntos 7º **BMS Dallara Judd** 5 P

TARRES

POKER DE ASES

JORDI Tarrés se ha asegurado su cuarto título Mundial de Trial al imponerse en el Trial de Suecia y a falta de disputarse el de Checoslovaquia. El piloto catalán de Rellinars se convierte así en el máximo especialista de todos los tiempos, en cuanto que supera a los anteriores recordmen con los que estaba empatado, el belga Eddie Lejeune, el galo Thierry Michaud y el finés Yrjo Vesterinen. Los cuatro títulos del español han sido obtenidos, el primero en 1987 y los tres restantes, de modo consecutivo, estos tres últimos años, siempre al manillar de su máquina italiana Beta. Tarrés ha manifestado que cada vez es más difícil conseguir el título, sobre todo porque el modo de puntuar hace que, aunque se ganen muchas carreras, no se está al abrigo del más mínimo fallo y, evidentemente, porque la competencia tampoco se duerme.



TOYOTA

FINALMENTE ALEN

TOYOTA por fin ha deshojado la margarita de los fichajes y se ha decidido por el finlandés Markku Alen. Un piloto con una gran experiencia y a buen seguro el compañero ideal para Sainz. Alen es un piloto capaz de ir rapidísimo en cualquier rallye y, además, es un piloto que sabe evolucionar perfectamente cualquier coche en el que se monta. Buena prueba de ello es la competitividad que ha alcanzado el Subaru.



UN TIGRE EN SU MOTOR



A TODO GAS

BOXES

● **Luis Monzón** tiene muchas posibilidades de participar en el Europeo de Rallyes con un Lancia Delta Integrale 16V de la escudería italiana Grifone. El programa consistiría en realizar completo el Campeonato de Europa para adquirir experiencia y dar el salto al Mundial.



● **Namibia**, para conceder los permisos para que el Rallye París-El Cabo atraviese su territorio, ha puesto como condición que en la carrera no tome parte ningún participante de los siguientes países: Namibia, Zambia, Botswana, Zimbabwe y Africa del Sur.

● **Ford** quiere conseguir un buen resultado en el rallye de casa, el RAC. Para ello va a tomar la salida con cinco Sierra Cosworth 4x4. Además de los tres coches oficiales, pilotados por Delecour, Wilson y Fiorio, Peter Ashcroft ha confirmado la presencia de Louise Aitken Walker y Gwyndaf Ewans, con dos monturas de las mismas características.





RALLYE PRINCIPE DE ASTURIAS

NO GANO NADIE

La novena prueba del Campeonato de España de Rallyes se presentaba como todas, con escasa emoción. Pero los acontecimientos del último tramo, bastante lamentables, al menos pusieron un poco de interés en una prueba en la que se debía dilucidar el título o dejarlo casi sentenciado.



UN TRIUNFO AMARGO
El champán no hizo olvidar a José María Ponce el incidente final. Unas horas antes de la llegada, los pilotos comían en camaradería, luego, se olvidaba.



Enviados Especiales

Jose M^e Cernuda y Ramón Rodríguez

GANAR ganar, lo que se dice ganar, ganó José María Ponce y con todo merecimiento; eso sí, favorecido por un pinchazo en el último tramo de Diego, líder hasta entonces. Pero los incidentes y la polémica de este hecho concreto no han hecho ningún bien a los rallyes y al automovilismo. A unos rallyes nacionales que deben cambiar muchos de sus planteamientos actuales si se quiere que sigan celebrándose.

PRIMER ACTO. Durante 25 de los 26 tramos celebrados, el desarrollo fue relativamente normal: un único tramo con lluvia en la primera etapa, produce un verdadero descalabro en la clasificación porque sólo el equipo de Ponce (BMW M-3, que había sido el de Bassas el pasado año, con un motor nuevo) es capaz de prever estas condiciones y monta neumáticos adecuados. Se pone en cabeza con 27 segundos sobre Diego y 1.03 sobre Trelles. Los dos Lancia inician una fuerte remontada. Por detrás, Arqué (Peugeot) y Borja (Opel) tenían su duelo particular, con ventaja para Arqué hasta que en la lluvia pierde 40 segundos. Posteriormente, intentando recuperar el tiempo perdido tiene que abandonar con el pedal del embrague roto, sin que pueda soldarse en sus asistencias. En grupo N, tras los prematuros abandonos de Ferreyros (avería eléctrica) y Carlos Otamendi (motor), Daniel Alonso se instala cómodamente en cabeza, tras unos tramos de transición en que el mejor Clio (Javier Azcona) le supera. Delante de ellos, Climent y Lilly vuelven a poner de manifiesto la eficacia de sus Corsa y sus buenas dotes como pilotos.

Sin demasiadas complicaciones, los dos Lancia se echan encima del BMW, con Diego más rápido que Trelles, cuyo motor se calentaba en exceso. Parecían las cosas más o menos claras cuando el turbo del coche de Trelles cedió, perdiendo 7 minutos en su asistencia. El uruguayo sólo podía aspirar al tercer puesto, para lo cual, tenía que recuperar 3,30 sobre Moratal. Mientras, en cabeza, Diego iba poco a poco distanciándose de Ponce.

Trelles logra en poco tiempo, realizando tiempos muy meritorios, ponerse en tercera posición. Moratal, sin rivales y sin poder oponer resistencia a Trelles, es cuarto, por delante de Climent y Daniel Alonso, que supera también a Lilly. Tras ellos, los participantes en el Desafío Peugeot y los Clio diezmadados.

Al último tramo se llega con Diego en cabeza, con un minuto justo de ventaja sobre Ponce.

Trelles estaba a 5,23, Moratal a 6,57 y Climent a más de 10 minutos.

SEGUNDO ACTO. Son las 4:20 de la tarde y hace mucho calor. Diego está a punto de tomar la salida del último tramo, «Libardón», de 22,8 kilómetros de longitud. Es el más largo del rallye. Tarda en recorrerse porco más de 16 minutos. Diego está muy nervioso. Sólo le separan de su primera victoria estos 23 kilómetros. Tiene 23 años, la misma edad con la que Sainz lograra hace cuatro años su primera victoria en el nacional. Todo marchaba con normalidad hasta el kilómetro 16. En un cerradísimo cruce a izquierdas, que tiene que negociar tirando del freno de mano, nota algo raro en el tren delantero. Poco tiempo después, advierte con desesperación, que ha pinchado. Durante algún tiempo puede mantener el ritmo, pero después, el comportamiento del Lancia se degrada completamente. Por su cabeza pasa de todo. La desesperación. Ha sido una temporada muy dura de la que no sabe aún como va a salir económicamente y esta victoria le haría olvidar muchos sinsabores. Una victoria que se le escapará si Ponce le arrebatara ese minuto que tiene de ventaja. El diferencial delantero, con el



LOS LANCIA DOMINADORES
Trelles (foto superior), condujo con brillantez, batiendo muchos de los records anteriores. Diego lo hizo muy bien hasta el final, en que su falta de experiencia desbordó su capacidad de razonamiento.



TRAMO A TRAMO

El joven catalán **Oriol Gómez** se impuso a **Capi Saiz** en el Desafío Peugeot, ganando ambos en su clase. **Tomás Minguella**, perdió 11 minutos por una salida de carretera y sólo pudo ser segundo de clase, por lo que en el certamen, es adelantado por **Capi**, que no forzó el ritmo para terminar primero de su categoría.

Kiko Cima fue el vencedor de la Copa Renault Clio. **Javier Azcona**, primer líder, se salió de la carretera y **Gonzalo Arche** rompió la caja de cambios. De los 10 Clio que tomaron la salida, sólo terminaron tres.

El único participante extranjero en esta prueba del Campeonato de Europa fue el turco **Emre Yerlici**, sobre un Lancia Integrale. Siempre marchó detrás de los Corsa hasta que **abandonó por una indisposición**.

Todos los Marbella participantes llevaban un **crispón negro** en memoria de **Patxi García**, recientemente fallecido en accidente de tráfico en su San Sebastián natal. **Antonio García** apabulló a sus rivales en esta categoría.

esfuerzo de seguir rodando con el neumático destrozado, se rompe e inunda el habitáculo de humo. Quedan aún tres kilómetros y el morro amarillo del BMW de Ponce aún no se ve por los diminutos retrovisores del Lancia.

Un minuto después de Diego, Ponce ha tomado la salida. Tranquilo. Sabe que no puede ganar. Hasta hace poco tiempo pensaba que en Lancia pararían a Diego para dejar que Ponce ganara y Trelles fuera segundo. Así, Trelles sumaría más puntos para el Campeonato de España. Pero pronto se convence que en Lancia prefieren una victoria, aunque no sea la de su primer piloto, a 8 puntos más en el Campeonato. Súbitamente, en el cruce, se da cuenta de que hay marcas de goma. Sólo pueden ser del coche de Diego, que es el único que va delante. José Mari acelera. Si le alcanza y le supera, será vencedor del Rallye. También es consciente de que en este caso, Trelles podía ser segundo porque a Diego le obligarían a penalizar para ser tercero. Pero una victoria vale más que unos puntos finales. Durante algunos kilómetros va viendo restos de goma y huellas de extrañas trazadas. No hay duda: Diego ha pinchado. Y a tres kilómetros del final, ve la trasera blanca del Lancia, envuelto en humo.

Le cuesta darle alcance más tiempo del previsto. Diego sigue yendo deprisa. Pero se pone tras él. Enciende las luces, pero Diego no hace el menor signo de dejarle pasar. Lo intenta una y otra vez. Diego se lo impide. No está muy claro si es por el pinchazo por lo que la trayectoria es sinuosa. José Mari se enrabia y embiste una primera vez al Lancia. Nada. No le deja pasar. Está claro que ya le ha visto. La embestida no deja la menor duda. Se llega a los últimos metros. Una curva cerrada a izquierdas algo más ancha porque hay un cruce. Es la última oportunidad de Ponce. Acelera y da un violento golpe al Lancia. Casi se salen ambos, pero José Mari, por dentro, logra ponerse a la par de Diego y ambos entran en meta en paralelo. José Mari, como una fiera, para el coche, dispuesto a partirle la cara a Diego. José Deliz, el copiloto, abre su puerta para bajarse y pedir explicaciones. Diego arranca y se lleva por delante la puerta del BMW. En la mesa de cronometraje se arman un verdadero lío porque, inmediatamente detrás, llega Borja Moratal. A los tres le dan el mismo segundo de entrada.

El rallye se había acabado. El rallye acababa de iniciarse. Cada uno de los pilotos se para en su asistencia. En la de BMW se tiene que trabajar con la cinta



BORJA MORATAL Y DANIEL ALONSO, SUMA Y SIGUE
Uno y otro cumplieron a la perfección el papel que se les había impuesto.



americana para reparar el frontal del BMW y la puerta del copiloto. Si hubiera **Valium**, habría que repartirlo a granel.

TERCER ACTO. Sobre Juan Petisco, director deportivo del equipo Lancia, cae la responsabilidad de enmendar el embrollo. Sólo conoce la versión de Diego. Es consciente de que el rallye se ha perdido y de que el Campeonato de España se pone cada vez más difícil. No sabe lo que van a decidir los comisarios deportivos. Todo puede ocurrir: desde amonestar a excluir a Diego. Ponce tampoco está libre de culpa, según la versión que conoce: embistió a Diego y se paró antes del control. Tiene media hora para tomar una decisión. El responsable de la escudería, Manuel Ortiz Tallo, no estaba localizable, pero no quiere tomar ninguna decisión sin contar con él. Se realiza la asistencia y se parte hacia Oviedo. En el control de llegada se tomarán las medidas oportunas.

Ortiz Tallo estaba en la Sala de Prensa cuando conoce los acontecimientos. Son las emisoras de radio las que lo cuentan, muy adornado y con poca objetividad. Se habla incluso de reparto de bofetadas. Sale rápidamente hacia el control de llegada para hablar con Petisco. Cuando llegan los coches, 300 metros antes del control, hay una multitud esperando. Todos quieren co-

nocer los hechos en la versión de los protagonistas. Es difícil encontrar un lugar tranquilo en el que tomar decisiones. Con medio cuerpo dentro del Lancia de Diego, Ortiz Tallo y Petisco cambian impresiones y toman una decisión: hacer penalizar a Diego para que Trelles sea segundo. Ya que se ha escapado la victoria, al menos sacar el mayor provecho posible. Se hacen cuentas y se decide que con tres minutos de penalización Diego es superado por Trelles.

Sin embargo, los cálculos se hacen mal y 3 minutos no son suficientes, por lo que Diego sigue siendo segundo. Se ha perdido el rallye y se han perdido los puntos de un segundo puesto en el campeonato.

Los ánimos están ya más calmados. El rallye ha finalizado. Los protagonistas acuden a la tradicional rueda de Prensa. Diego no. Nadie de su escudería quiere hacer frente a los medios de comunicación. Trelles sí. Con muchas «tablas» y mucho sentido del humor, evade cualquier respuesta comprometida. Ponce, con la victoria en el bolsillo, es prudentemente crítico. Poco a poco van conociéndose nuevos hechos que complican las cosas. La Jolly presenta una reclamación contra la cilindrada del BMW y contra los sopletes del motor. La escudería no puede olvi-

dar los quebraderos de cabeza que el BMW le plantea en los circuitos. Trelles se indigna con esta decisión de quienes le pagan por correr. Se procede a la verificación y el dictamen dice que todo es correcto. Son cerca de las 2 de la mañana. Se intenta incluso retirar el coche de Diego del Parque Cerrado, con lo que quedaría excluido, pero los guardias de seguridad lo impidieron y cuando al fin el Lancia se retiró, se declaró abierto el parque. Y como estrambote, el Jefe de Tramo de «Libardón», declarando que oficialmente, en su tramo no había ocurrido nada. El rallye no ha finalizado. Pueden pasar días o meses hasta que la apelación se analice. Conviene que sea pronto porque queda poco campeonato y bueno sería conocer el fallo antes de que sea decisivo. Por el momento, los dos pilotos han sido sancionados con 500.000 pesetas por conducta antideportiva. ○

CLASIFICACIONES

- 1º Ponce-Deniz (BMW M3i), en 3:34:49
- 2º Diego-Muguerza (Lancia Integrale), a 3:00"
- 3º Trelles-Ivatic (Lancia Integrale), a 3:01"
- 4º Moratal-Fernández (Opel Kadett), a 5:57"
- 5º Climent-Muñoz (Opel Corsa), a 9:31"
- 6º Alonso-Belzunces (Ford Sierra, 1º grupo N), a 11:17"
- 7º Lilly-Saguillo (Opel Corsa), a 13:14"
- 8º Cardín-Marcos (Lancia Integrale), a 17:51"
- 9º Gomez-Marti (Peugeot 309), 2º grupo N, a 18:28"
- 10º Saiz-Vivi (Peugeot 205 Rallye), a 20:00"

PRINCIPALES ABANDONOS

Yerlici (Lancia Integrale), por enfermedad.
Arqué (Peugeot 309), por rotura pedal embrague.
Ferreyros (Sierra grupo N), por avería eléctrica.
Otamendi (Sierra grupo N), por avería de motor.
Javier Azcona (Clio), por accidente.
Arche (Clio), caja de cambios.

POSICIONES EN LOS TRAMOS

Piloto	Tra	1º	2º	3º	4º	5º	6º
TRELLES	26	18	4	1	-	-	-
DIEGO	26	6	12	4	-	-	-
PONCE	26	3	6	15	1	-	-
MORATAL	26	-	2	1	15	4	1
CLIMENT	26	-	-	-	2	7	5
ALONSO	26	-	-	-	2	4	7
LILLY	26	-	-	-	1	1	4
SAIZ	26	-	1	-	-	-	-
CARDIN	26	-	-	-	-	2	-
YERLICI	16	-	-	-	5	1	3
ARQUE	10	-	1	-	2	2	-

Campeonato de España:

- 1º José Mari Ponce (BMW), 1.237 puntos
- 2º Gustavo Trelles (Lancia), 1.172 p.
- 3º Borja Moratal (Opel), 1.145 p.
- 4º Iñigo Lilly (Opel), 652 p.
- 5º Luis Climent (Opel), 638 p.
- 6º Capi Saiz (Peugeot), 614 p.
- 7º Tomás Minguella (Peugeot), 609 p.
- 8º Daniel Alonso (Ford), 560 p.
- 9º Luis Monzón (Ford), 516 p.
- 10º Pedro Diego (Lancia), 510 puntos



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

ENCANTO EXCLUSIVO

LOS poseedores de un Porsche 356 tienen una cita ineludible los días 20 al 24 de septiembre en la Estación Termal y de Montaña de Caldas de Bohí, pues ahí se celebrará la tercera edición de la concentración reservada a estos vehículos. Entre las actividades programadas destacan un rallye fotográfico-cultural, un slalom, una subida cronometrada de dos kilómetros con dos intentos, y toda una serie de actividades opcionales como son las que ofrecen el balneario y sus instalaciones y los parajes de los alrededores.

Para recabar información, contactar con los números de teléfono 973 69 01 91 o el Fax: 973 69 60 58.

PUNTO DE ENCUENTRO

DESPUÉS de un merecido descanso en el mes de agosto, los



pilotos del Campeonato de España de Rallyes de Tierra volverán a encontrarse el sábado día 14 en tierras de Córdoba. Además tendremos los siguientes acontecimientos deportivos: Rallye de Australia, del 19 al 23 de septiembre, Campeonato del Mundo de Superbikes y Europeo de Velocidad en Hockenheim, Alemania, y para finalizar el Mundial de Trial en Checoslovaquia.

ESPIRITU DE CONSERVACION

LOS días 4 al 6 de octubre tendrá lugar la IV edición de la cada vez más exitosa Concentración Internacional de Clásicos Deportivos de Andorra. El programa consta de varios recorridos por el Principado, tanto secretos como de habilidad o de regularidad, visita al Museo Nacional del Automóvil, concurso de elegancia, etc...

Más información: Fax: (9738) 61797

DEPORTE DESDE EL SILLON

EL equipo de Sábado Deporte de TVE-2 ha elaborado un resumen del Rallye Príncipe de Asturias que tiene previsto emitir el día 14 a las 18:00 aproximadamente. Al día siguiente, podremos ver, en diferido, el Campeonato de España de Turismos desde el circuito de Montmeló en Barcelona. Será también por La Dos, a partir de las 14:00 horas.

BANDERAZO DE SALIDA

ESTE fin de semana el circuito de Montmeló «arranca» su andadura deportiva con el Campeonato de España de Automovilismo, donde habrá de todo: Renault, AX, Fórmula Fiat, Fórmula Ford, Turismos y Clásicos. Un magnífico preámbulo para caldear el ambiente antes del esperado Gran Premio de España de Fórmula 1, el próximo día 29. Por cierto, las entradas ya están a la venta en las sucursales del Banco de Sabadell y en el RACC, al precio de 6.000 y 16.000 pesetas.



Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente Alberto Rusconi.
Consejeros: Reinaldo Ceresa, Gregorio Arroyo, Javier Pascual.
Secretario: Evidio 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 Ficcione (Producto). **Jefes de áreas:** Raúl Rodríguez (Economía). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) **Redacción:** Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Coordinación:** Miguel Angel Turci. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Mellieray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). **Documentación:** Mary Franchini. **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 Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Vina (Náutica).

Publicidad:
Director Comercial: Concha Durá. **Director:** Juan Antonio Suanzes. **Jefe:** Elvira Aricha. **Automercado:** M^a Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguero. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Ruc. **Automercado:** Loles Peyra. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Andalucía:** Rafael Marín Montilla. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de publicidad internacional:** M. Angel Durá.

Directora de Marketing:
María Lizárraga.

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

Producción:
Director: Antonio Thribio Triviño.
Coordinadores: Luis E. Viruete y Manuel Martín.

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

Director de Distribución y Suscripciones: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P^a de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1, E^a Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. **VALENCIA:** Guillén de Castro, 46, 7^a A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. **ANDALUCIA:** Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.

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

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1988. Depósito Legal: M.30.247. 1988. Difusión controlada por OJD.

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

ALFA 33 INYECCION DE AIRE FRESCO.



AIRE ACONDICIONADO GRATIS.*

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

y la seguridad activa y pasiva de ALFA ROMEO. Y si en tu región el clima ya es ideal, los Concesionarios ALFA ROMEO te sorprenderán con sus exclusivas ofertas alternativas. Este mes siente toda la inyección de aire fresco del Alfa 33 Inyección Electrónica con Aire Acondicionado gratis.



ALFA: LA PASION DE CONDUCIR

Gama Alfa 33, 8 Versiones desde 1.478.000 Ptas. (IVA incluido).
* Oferta válida en Península y Baleares, para vehículos en stock. Excepto en el 1.3 y 1.7 16V GTS.
Alfa Contact: En todos los Alfa, gratis durante un año, 24 horas de asistencia total en carretera.

**SERIE F1 PHILIPS CAR STEREO
CONOZCA A UN GANADOR
EN PRESTACIONES Y PRECIO**



DC 410 SERIE FORMULA 1

Philips le presenta el mejor sintonizador del mercado: el DC 410 de la serie Fórmula 1. Porque además de tener el máximo número de presintonías, 36, tiene Scan de frecuencias y presintonías que lo hacen único.

Regale sus sentidos con el diseño de vanguardia de un líder, y disfrute de las prestaciones que sólo puede ofrecerle un ganador en todos los terrenos a un precio inmejorable: **19.900 ptas.**

Características Técnicas

- Sintonizador digital PLL cuarzo con FM (estéreo)/OM/OL, Autostore y 36 presintonías individuales
- Platina de cassette estéreo
- Amplificador estéreo de potencia (2 x 7 W) y baja distorsión
- Unidad extraíble incorporada anti-robo

Para más información sobre el DC 410 consúltenos en el teléfono (91) 539 12 53



Este verano, Philips Car Stereo le obsequia con una bolsa para transportar su auto-radio más cómodamente. (Promoción válida hasta el 15 de Octubre).



PHILIPS



**NOVEDADES
FRANCFORT**

Motor 16

14 de septiembre de 1991

Núm. 412 • 325 ptas.

**MAGICO
MERCEDDES**

- Audi 100 Avant
- Ford Escort RS 2000
- Scorpio Familiar
- Sierra '92
- Honda Civic
- Nissan Tri-x
- Seat Ibiza 1.7 Sport Line
- Toyota Camry
- Volkswagen Chico

A LA VENTA EN OCTUBRE



**PRIMERA PRUEBA DEL
PEUGEOT 106**



00412
8413042-641506