

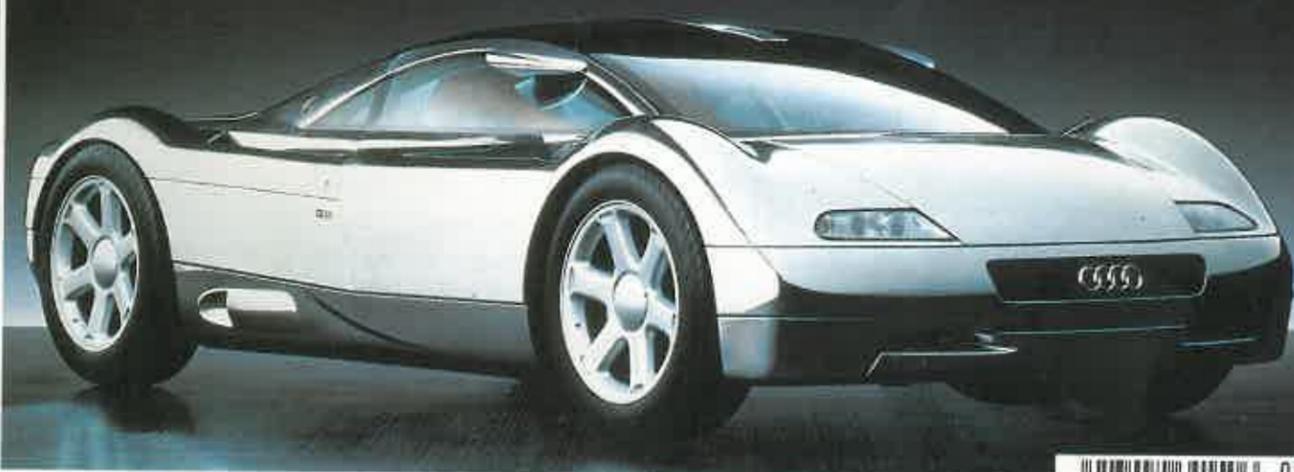
# OPEL ASTRA QUE OFRECEN



PRUEBAS: 1.4 i GLS ♦ 2.0i GT ♦ 2.0 GSi ♦ 2.0 GSi 16V ♦ 1.7 TD

*The 29th* **TOKYO MOTOR SHOW**

## NUEVO AUDI AVUS



# Nuevo Renault 19 Turbo DX.



## El Diesel que te hará olvidar la gasolina.

Siempre ha sido un placer llenar el depósito de un Diesel. Ahora, con el nuevo Renault 19 Turbo DX, vas a sentir un placer aún mayor: el de vaciarlo. Haciendo los kilómetros más cortos, más vivos y más silenciosos.

**93 CV. - 185 Km/h. - 4,4 l./100 Km.\***

\* A 90 Km./h.

Logrando aceleraciones y recuperaciones sorprendentes. Pidiendo paso, en lugar de cederlo. Y todo ello, dentro del máximo nivel de equipamiento y confort. No lo dudes. Si te gusta la gasolina, te va a entusiasmar este Diesel.

**RENAULT**  
EL PLACER  
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 instalaciones Renault a tu servicio. Tu Renault con Renault Financiación. **RENAULT recomienda lubricantes elf**

### SUMARIO

6  
PUNTO DE MIRA

12  
**LO ÚLTIMO**  
En el Salón de Tokio se dan cita las principales novedades de los innovadores fabricantes nipones, y algunos de los proyectos europeos.

26  
**A FONDO**  
General Motors apuesta fuerte con la nueva gama Astra. Varias motorizaciones desde 1.4 hasta 2.0 con inyección y culata de dieciséis válvulas, además dos versiones diésel y varias carrocerías.

36  
**ESTADÍSTICA**  
Después de un año aciago para las ventas de automóviles, el mes de septiembre ha significado un pequeño respiro debido a la recuperación que ha experimentado el mercado.

38  
**MERCADO**  
La empresa británica Lucas se perfila como una de las más importantes dentro del sector de equipos originales.

39  
**PRECIOS**  
Coches nuevos.

54  
**ACTUALIDAD**  
Premios Válvulas otorgados por MOTOR 16 en colaboración con Eurauto.

58  
**A FONDO**  
Saab 9000 CS Turbo.

66  
**AL VOLANTE**  
Opel Frontera.

71  
**PRECIOS**  
Coches usados.

86  
**MOTOS**  
Kawasaki 750 Zephyr.

91  
**DEPORTE**  
Campeonato del Mundo de Sport. Japón.

94  
Rallye Valeo.

98  
Rallye de tierra en Balaguer, Gerona.

100  
Campeonato de España de Turismos, Clásicos y Copa AX en el circuito de Alcañiz.

Precio para Canarias, Ceuta y Melilla: 350 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 580 escudos.



### EDITORIAL

## EL PULSO SE ACELERA

**E**l compromiso del ministro Solchaga, de hace un mes, de reactivar la economía española, ha venido a coincidir con el despertar de las ventas de automóviles. Efectivamente -después de la subida del 7,5 por ciento de septiembre-, en los veinte primeros días del mes de octubre se han incrementado en torno a un 11 por ciento respecto al mismo periodo del año anterior, que fue uno de los peores meses del fatídico 90. Ha sido el segundo balance realmente positivo de 1991 y el comienzo de un nuevo ciclo en el que se variará el rumbo, el comienzo de una paulatina pero definitiva reactivación del pulso de la industria automovilística.

Tal vez la coincidencia puntual del anuncio ministerial con el sobresalto mercantil haya sido casual, pero la reactivación del mercado no se puede dar si la economía nacional está en sus horas bajas. Los acontecimientos culturales y deportivos que salpicarán la geografía española durante 1992 deben, teóricamente, contribuir a

la aceleración del pulso económico del país, que siempre corre paralelo al mercado automovilístico.

Por el momento hay indicios que nos llevan a suponer un último trimestre de este año bastante más prometedor que el de 1990. Ahora bien, habrá marcas que no lograrán romper la tendencia.

A medida que pasan los meses y la competencia se torna más correosa, los inmovilistas son los que más sufren la agresividad ambiental. Y al final, en definitiva, es el propio usuario el que determina el grado de inmovilismo de aquellos productos que bajan en el ranking. El maquillaje que en un tipo de modelo puede ser suficiente para catapultarlo de nuevo hacia el éxito, en otros -o en determinadas marcas- puede surtir un efecto negativo.

En estos meses el comprador español también ha sentido la crisis y ha avivado el entendimiento valorando con decisión el vanguardismo de unos y otros.

Alberto Mallo.



### A FONDO



#### SAAB 9000 CS TURBO

La marca sueca continúa siendo una de las más prestigiosas del mercado, su nuevo modelo sigue la tradición pero con nueva filosofía. (Pág. 58)

### AL VOLANTE

#### OPEL FRONTERA

Opel se incluye, con el Frontera, en el grupo de fabricantes que ofrecen un coche todo terreno, un vehículo realizado en colaboración con la marca japonesa Isuzu. (Pág. 66)



### MOTOS

#### KAWASAKI 750 ZEPHIR

La Zephyr se inscribe en la moda de motos clásicas, es decir, motos que recuperan la estética que se impuso en los 70, adoptando una tecnología plenamente actual. (Pág. 86)



### MOTOR 16 EN TELETXT DE TVE

LOS COCHES QUE BATEN RECORDS	
LOS MAS RAPIDOS	
Lotus Evija	217,9
McLaren F1	204,9
Mercedes W198	141,9
Mercedes W196	138,9
Mercedes W195	138,9
Mercedes W194	138,9
Mercedes W193	138,9
Mercedes W192	138,9
Mercedes W191	138,9
Mercedes W190	138,9
Mercedes W189	138,9
Mercedes W188	138,9
Mercedes W187	138,9
Mercedes W186	138,9
Mercedes W185	138,9
Mercedes W184	138,9
Mercedes W183	138,9
Mercedes W182	138,9
Mercedes W181	138,9
Mercedes W180	138,9
Mercedes W179	138,9
Mercedes W178	138,9
Mercedes W177	138,9
Mercedes W176	138,9
Mercedes W175	138,9
Mercedes W174	138,9
Mercedes W173	138,9
Mercedes W172	138,9
Mercedes W171	138,9
Mercedes W170	138,9
Mercedes W169	138,9
Mercedes W168	138,9
Mercedes W167	138,9
Mercedes W166	138,9
Mercedes W165	138,9
Mercedes W164	138,9
Mercedes W163	138,9
Mercedes W162	138,9
Mercedes W161	138,9
Mercedes W160	138,9
Mercedes W159	138,9
Mercedes W158	138,9
Mercedes W157	138,9
Mercedes W156	138,9
Mercedes W155	138,9
Mercedes W154	138,9
Mercedes W153	138,9
Mercedes W152	138,9
Mercedes W151	138,9
Mercedes W150	138,9
Mercedes W149	138,9
Mercedes W148	138,9
Mercedes W147	138,9
Mercedes W146	138,9
Mercedes W145	138,9
Mercedes W144	138,9
Mercedes W143	138,9
Mercedes W142	138,9
Mercedes W141	138,9
Mercedes W140	138,9
Mercedes W139	138,9
Mercedes W138	138,9
Mercedes W137	138,9
Mercedes W136	138,9
Mercedes W135	138,9
Mercedes W134	138,9
Mercedes W133	138,9
Mercedes W132	138,9
Mercedes W131	138,9
Mercedes W130	138,9
Mercedes W129	138,9
Mercedes W128	138,9
Mercedes W127	138,9
Mercedes W126	138,9
Mercedes W125	138,9
Mercedes W124	138,9
Mercedes W123	138,9
Mercedes W122	138,9
Mercedes W121	138,9
Mercedes W120	138,9
Mercedes W119	138,9
Mercedes W118	138,9
Mercedes W117	138,9
Mercedes W116	138,9
Mercedes W115	138,9
Mercedes W114	138,9
Mercedes W113	138,9
Mercedes W112	138,9
Mercedes W111	138,9
Mercedes W110	138,9
Mercedes W109	138,9
Mercedes W108	138,9
Mercedes W107	138,9
Mercedes W106	138,9
Mercedes W105	138,9
Mercedes W104	138,9
Mercedes W103	138,9
Mercedes W102	138,9
Mercedes W101	138,9
Mercedes W100	138,9
Mercedes W99	138,9
Mercedes W98	138,9
Mercedes W97	138,9
Mercedes W96	138,9
Mercedes W95	138,9
Mercedes W94	138,9
Mercedes W93	138,9
Mercedes W92	138,9
Mercedes W91	138,9
Mercedes W90	138,9
Mercedes W89	138,9
Mercedes W88	138,9
Mercedes W87	138,9
Mercedes W86	138,9
Mercedes W85	138,9
Mercedes W84	138,9
Mercedes W83	138,9
Mercedes W82	138,9
Mercedes W81	138,9
Mercedes W80	138,9
Mercedes W79	138,9
Mercedes W78	138,9
Mercedes W77	138,9
Mercedes W76	138,9
Mercedes W75	138,9
Mercedes W74	138,9
Mercedes W73	138,9
Mercedes W72	138,9
Mercedes W71	138,9
Mercedes W70	138,9
Mercedes W69	138,9
Mercedes W68	138,9
Mercedes W67	138,9
Mercedes W66	138,9
Mercedes W65	138,9
Mercedes W64	138,9
Mercedes W63	138,9
Mercedes W62	138,9
Mercedes W61	138,9
Mercedes W60	138,9
Mercedes W59	138,9
Mercedes W58	138,9
Mercedes W57	138,9
Mercedes W56	138,9
Mercedes W55	138,9
Mercedes W54	138,9
Mercedes W53	138,9
Mercedes W52	138,9
Mercedes W51	138,9
Mercedes W50	138,9
Mercedes W49	138,9
Mercedes W48	138,9
Mercedes W47	138,9
Mercedes W46	138,9
Mercedes W45	138,9
Mercedes W44	138,9
Mercedes W43	138,9
Mercedes W42	138,9
Mercedes W41	138,9
Mercedes W40	138,9
Mercedes W39	138,9
Mercedes W38	138,9
Mercedes W37	138,9
Mercedes W36	138,9
Mercedes W35	138,9
Mercedes W34	138,9
Mercedes W33	138,9
Mercedes W32	138,9
Mercedes W31	138,9
Mercedes W30	138,9
Mercedes W29	138,9
Mercedes W28	138,9
Mercedes W27	138,9
Mercedes W26	138,9
Mercedes W25	138,9
Mercedes W24	138,9
Mercedes W23	138,9
Mercedes W22	138,9
Mercedes W21	138,9
Mercedes W20	138,9
Mercedes W19	138,9
Mercedes W18	138,9
Mercedes W17	138,9
Mercedes W16	138,9
Mercedes W15	138,9
Mercedes W14	138,9
Mercedes W13	138,9
Mercedes W12	138,9
Mercedes W11	138,9
Mercedes W10	138,9
Mercedes W9	138,9
Mercedes W8	138,9
Mercedes W7	138,9
Mercedes W6	138,9
Mercedes W5	138,9
Mercedes W4	138,9
Mercedes W3	138,9
Mercedes W2	138,9
Mercedes W1	138,9

**MOTOR 16**  
INDICE EN LA PAG. 650

**Nuevo BMW 325 td  
LO ULTIMO EN LA SERIE 3 ES UN TURBODIESEL.**



Para todos aquellos que asociaban dinamismo y prestaciones sólo a los automóviles de gasolina, y la fiabilidad y la duración sobre todo a los diesel, BMW presenta lo mejor de ambos conceptos: 325td y 525tds. Sus nuevos turbodiesel.

Potentes, silenciosos y ágiles... Económicos, fiables y poco contaminantes. Superarán su idea de lo que es un vehículo diesel. En definitiva, son un Serie 3 y un Serie 5 de BMW.

Ambos cuentan con un nuevo motor de

seis cilindros, 2,5 litros y turbocompresor, y son los únicos automóviles en el mundo con Electrónica Digital Diesel.

En el 325td, único seis cilindros de su categoría, usted encontrará una nueva forma de disfrutar del confort y la seguridad carac-

**Nuevo BMW 525 tds  
LO ULTIMO EN TURBODIESEL ES UN SERIE 5.**



terísticos de la Serie 3 y, sobre todo, de su dinamismo. Su motor, con cámaras de combustión de nuevo diseño y pistones más ligeros, reduce el consumo y la contaminación de forma definitiva. Dentro del 525tds encontrará un brillante equilibrio entre dimen-

siones y movilidad. Además de turbocompresor cuenta con intercooler. Sus 143 CV le dan una aceleración extraordinaria y lo convierten en el diesel más rápido del mundo.

Es el único diesel que puede incorporar cambio automático de cinco velocidades,

con control electrónico-hidráulico.

Nuevo 325td, lo último en la Serie 3 de BMW.

Nuevo 525tds, lo último en la Serie 5.

Para que descubra todo BMW en diesel.



EQUIPAMIENTO DE SERIE: Motores de 6 cilindros, con 115 y 143 CV. ABS. Electrónica Digital Diesel. Cierre centralizado. Elevalunas eléctricos Servotronic, servodirección electrónica de dureza variable en función de

delanteros. Retrovisores eléctricos de control remoto. Faros de óptica elipsoidal. Neumáticos de perfil bajo. Dirección asistida en el 325td. la velocidad, en el 525tds, que, además, cuenta con aire acondicionado.



DESDE PARIS  
EDOUARD SEIDLER

● DESPUÉS de haber creado cinco escuelas para mujeres vendedoras en Francia, Citroën abrirá una sexta en Bélgica. La duración de estos cursos es de seis meses y Citroën espera abrir escuelas de este tipo en toda Europa.

● MITSUBISHI proporcionará motores diésel a Renault, que serán empleados en la factoría holandesa en la que se ensamblan algunos modelos Volvo.

● LAS ventas de gasolina sin plomo han crecido en este último año un 79,5 por ciento, mientras que las ventas de gasolina con plomo siguen descendiendo paulatinamente.

● FIAT Auto ha cancelado sin previo aviso su contrato publicitario con la agencia MAO y ha pasado la cuenta a una subsidiaria de Benton & Bowles. Es su intención repetir este cambio en el resto de Europa.

● LA tasa fiscal del combustible diésel en Francia será probablemente aumentada, lo que reducirá la importantísima tasa de ventas de coches diésel que en este momento es de más del 50 por ciento. Mientras que en Francia se pagan 3,55 francos de impuestos por cada litro de combustible, en Italia se pagan 5,14, siendo este país el mayor de tasa fiscal diésel en Europa.

● Tras 19 años utilizando el logotipo que diseñó Vasarely, Renault utilizará uno nuevo en el futuro R-25 que aparecerá en el año 1992.

## CITELA, UN CITROËN ELÉCTRICO

CITROËN también hace su aportación al estudio de los coches eléctricos. La Dirección de Investigación del grupo PSA y Automobiles Citroën han desarrollado un automóvil eminentemente urbano, bautizado como Citela (Citroën Electrique Automobile), que aporta muchas soluciones ingeniosas.

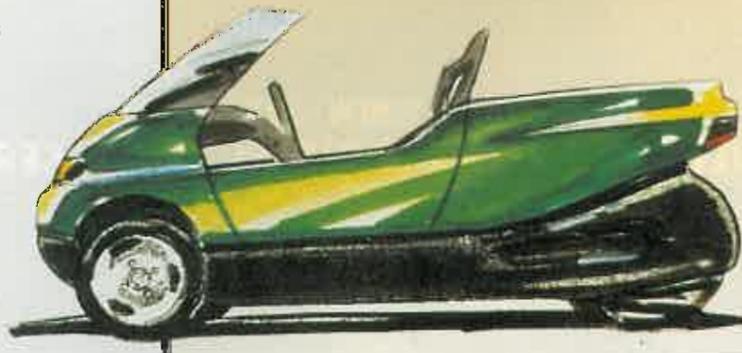
En primer lugar, su estructura modular: el Citela se compone de una plataforma rodante, en la que se integran las baterías y



el grupo motopropulsor y una carrocería desmontable que se coloca sobre esta plataforma y que puede

adaptar innumerables fórmulas. Esta carrocería se cambia con suma facilidad y un mismo coche puede utilizar varias de ellas.

Sus dimensiones son extremadamente reducidas: 2,96 metros de longitud, por 1,55 de ancho y 1,41 de alto. Permite su utilización por tres adultos y un niño. La autonomía de sus baterías es de 210 kilómetros a una velocidad estable de 40 kilómetros por hora y de 110 kilómetros en utilización urbana. La velocidad máxima es de 90 kilómetros por hora



## ROBO DE COCHES

### ESPAÑA, DE LOS PRIMEROS

ESPAÑA es el segundo país de los «Dolce» donde se roban más coches, según un estudio elaborado por el Ministerio británico del Interior, en el que Inglaterra y Gales figuran en primer lugar. El informe, que se ha elaborado a raíz de una oleada

de robos en el Reino Unido, recoge que la Comunidad Europea tiene previsto introducir normas de protección anti-robo, como pestillos ultraseguros y señales de identificación en las ventanillas, obligatorias para todos los coches comunitarios. También se ha realizado una encuesta en la que consumidores y administraciones públicas exigen cada vez más de los fabricantes en materia de seguridad.



y acelera de 0 a 50 kilómetros por hora en 8,5 segundos. La vida del motor se estima en más de un millón de kilómetros y la

de las baterías de níquel-cadmio, en diez años. En las fotografías, se aprecia el primer prototipo y algunos de los bocetos sobre

posibles versiones de carrocería y sus utilidades: coche de reparto urbano, estafeta de correos o del servicio de reparaciones.



## VERDE Y ROJO



● El ex ministro José Barrionuevo, que entre otras carteras ocupó la de Interior y responsable por tanto de la Dirección General de Tráfico, se acaba de manifestar contrario a los recortes presupuestarios que el actual «Ministro tortuga», Borrell, ha introducido en los Presupuestos y que van a suponer un retroceso muy importante en la construcción de infraestructura viaria. Barrionuevo sabe muy bien lo que esto va a suponer también en vidas humanas.

● Algunos de los vecinos de la urbanización Ciudadcampo, próxima al Circuito del Jarama, han impedido la celebración de una prueba nocturna en el circuito a causa de las molestias que les ocasionaban. Todo el mundo tiene derecho al descanso, pero lo que está claro es que estos vecinos compraron sus casas 20 años después de que el circuito estuviese construido y en funcionamiento, sabiendo perfectamente lo que compra-

ban. Si ahora les molesta la actividad, no tienen excusa alguna.

● General Motors ha puesto en marcha un interesante Foro de debate en el que sus directivos compartirán sus conocimientos y sus experiencias con todos los empresarios aragoneses que lo deseen. El Aula GM se inauguró con una conferencia coloquio de A.B. Perversi, Presidente de GM España, que contó con una asistencia de público que rebasó todas las expectativas.

● El trazado, señalización y accesos del último sector inaugurado de la M-40 es tan aberrante que nos gustaría conocer el nombre y los apellidos de quienes han firmado el proyecto, de quienes han realizado las obras y de quienes son, en última instancia, los responsables de tal desaguisado. Por desgracia, los nombres de quienes perpetraron esta M-40 quedarán para siempre en el más discreto de los olvidos.



DESDE TOKIO  
DANIEL MONTEVERDE

● SEGÚN las últimas previsiones, las ventas de coches y camiones durante el ejercicio 91 (que termina en marzo para los japoneses), caerán por primera vez en los últimos 11 años. La estricta aplicación de las leyes de estacionamiento y las altas tasas de interés son las causas principales de esta caída, que en el primer semestre del año alcanza ya el 4,7 por ciento, con un volumen total de 3,6 millones de vehículos.

● OTRO de los sectores que acusa la crisis es la importación. La firma Yanase, principal importadora de automóviles prevé que los turismos importados disminuirán, por vez primera, desde 1984. Las ventas no superarán las 200.000 unidades, lo que supone un 10 por ciento menos que el pasado año. Volkswagen, Audi y General Motors son las marcas más afectadas.

● A partir de septiembre de 1992, en Japón se fabricarán 100 motocicletas eléctricas mensuales. Es la primera vez que se fabrica en Japón un vehículo eléctrico destinado a competir directamente con los convencionales. El nuevo scooter, que se venderá al precio de 480.000 yenes (unas 400.000 pesetas) tiene una velocidad máxima de 50 kilómetros por hora y puede recargarse en el propio domicilio en unas 8 horas, con una autonomía de 6 horas.

● TOYOTA va a crear una sociedad conjunta, con IBM Japón y Toshiba, para el desarrollo y comercialización de programas informáticos. El capital social de la nueva compañía es de 700 millones de yenes.



DESDE  
**TURIN**  
GIANCARLO  
PERINI

● FIAT Auto Spa anunciará en breves días la creación de una nueva división denominada «Política Industrial y Medio Ambiente», encargada del control de los problemas ecológicos y medioambientales derivados de la producción y uso de los automóviles.

● EN su primera comparecencia en el Salón de Tokio, Italdesign ha presentado el prototipo del BMW Nazca M12 -ya exhibido con ocasión del Salón de Ginebra- así como su versión deportiva, denominada NAZCA C2. Dos coupés, con monocasco de fibra de carbono, motor central de 300 y 350 caballos respectivamente.

● HASTA el mes de septiembre, las ventas de vehículos en Italia registraron la «modesta» caída de tan sólo un punto, con respecto al mismo periodo del año anterior. El 53 por ciento de las matriculaciones -1.804.777- está en manos de los importadores.

● SEGÚN una información aparecida en el diario italiano «La República», Fiat un Delco -empresa perteneciente a General Motors- podrían firmar en breve un acuerdo para la fabricación conjunta de componentes en la planta que Fiat posee en Desio. Dicha planta se encarga de la producción del Lancia Y10 y Fiat Panda, con una plantilla de más de tres mil trabajadores.

● EL pasado día 11 de octubre, Fiat firmó un acuerdo previo en Varsovia, ante la presencia de representantes del gobierno polaco y directivos de FSM (Fabryka Somochoodow Malolitrazowych) para formar una empresa conjunta.

MONTESA HONDA

## COTA INCOMBUSTIBLE

**M**ONTESA-Honda ha presentado la última versión de su incombustible modelo Cota, para la práctica del trial, en este caso la 311. Esta moto, específicamente de competición, ha sido desarrollada enteramente en la factoría de Esplugues de Llobregat por técnicos españoles y japoneses y con ella se ha vuelto de nuevo al tradicional Rojo-Montesa. El motor, enteramente revisado, es un monocilíndrico de dos tiempos refrigerado por agua y de 258 centímetros cúbicos. La motocicleta es extremadamente ligera, 84 kilos, y ello, en parte, es responsabilidad del bastidor monocasco formado por una doble viga en duraluminio. La rueda posterior tiene la particularidad de poseer radios con sistema de tensado central. La suspensión trasera está confiada a un monoamortiguador con un sistema PRS2 de mayor progresividad que los anteriores y la delantera a una horquilla invertida. Los frenos son de disco, Brembo el de-



lantero y AJP en el trasero. Esta moto cuesta 555.000 pesetas, en el caso de ser para competición y 659.061 con la matriculación.



NOMBRAMIENTO

## DIRECTOR COMERCIAL DE SEAT

**F**RANCISCO Javier Doménech ha sido nombrado recientemente director comercial para el mercado nacional, sustituyendo a Elías Carsi, actualmente director comercial para Italia.

Nacido en Madrid en 1950, Doménech ha sido director de Recambios y director de Posventa, tras haber trabajado en General Motors y Citroën.

Por otro lado, dentro de la misma compañía, Javier Dobarco ha sido nombrado jefe de Marketing y Antonio Asensio, jefe de Operaciones de la Red.

## CONTANTE Y SONANTE

**Nissan Motor Ibérica** ha suscrito un programa de emisión de pagarés por un importe de 20.000 millones de pesetas para financiar sus inversiones hasta 1995.

La inversión total en el **Eje de Vallvidriera** ascenderá a 28.687 millones de pesetas de los que 22.100 millones corresponden al coste de la obra pública y las pertinentes instalaciones.

El fabricante de neumáticos **Firestone** tiene previsto invertir en

sus cuatro fábricas españolas unos 13.000 millones de pesetas en los próximos cuatro años.

La empresa **Ferrovial** ha resultado adjudicatario del primer tramo de la autopista del Mareme, cuya sociedad concesionaria es **Acesa**.

**Ford y Volkswagen** han bautizado con el nombre **Autoeuropa Automoveis Limitada** su «joint venture» portuguesa para la producción de un multiuso.

Los fabricantes de neumáticos **Continental**

y **Pirelli** podrían alcanzar un acuerdo de cooperación a finales de este año.

La empresa explotadora **Eurotunnel** podría llevar a los Tribunales al consorcio que realiza las obras tras la amenaza de éste de paralizarlas si no se le abona la cantidad de 11.000 millones de francos más.

El beneficio neto del grupo **MAN** ha mejorado un 24 por ciento en el ejercicio fiscal 1990-1991, cerrado el 30 de junio.

## EN VOZ BAJA



Los rumores sobre Porsche no se apagan. Hace unas semanas saltó a las primeras páginas de los diarios económicos la noticia de que Mercedes podría comprarla. Arno Bohn, presidente de Porsche, desmintió la noticia. Ahora se especula que el Deutsche Bank podría hacerse con una participación importante.

Va de rumores. Tras la destitución de Víctor Gauntlett de la presidencia de Aston Martin, se comenta en círculos financieros que Ford podría venderla o que estaría dispuesto a compartirla con otro socio.

Durísima la guerra comercial en Gran Bretaña entre Ford y Opel. Los nuevos Astra no sólo son más baratos que los Escort, sino más equipados y a mejor precio que los antiguos Kadett. Esto ha permitido a Opel-Vauxhall arañar ventas a su gran rival e inquietarle en su hegemonía.

Seat espera vender en el 92 en Alemania 105.000 Toledo, por lo que sería el país de más ventas de este coche, más incluso que en España, donde se prevé vender 102.000.

RENAULT CLIO

## VERSION COMERCIAL

**L**A oferta de vehículos comerciales ligeros se amplía por parte de Renault. Desde esta misma semana, se ofrece ya el Clio Market, con motorizaciones de gasolina de 49 caballos y diésel de 65 caballos y caja de cinco velocidades. Para que estos coches puedan ser vendidos con el IVA del 12 por ciento, sólo se ofrecen en versión de tres puertas y sin asientos posteriores. Los precios de los nuevos Clio son de 925.000 pesetas para el gasolina y 1.155.000 pesetas para la versión diésel.



CATALUÑA

## SEMANA SEGURA

**A**NTE el incremento de la siniestralidad registrada en los fines de semana de este otoño, la Gerencia de Seguridad Vial va a llevar a cabo, del 18 al 24 de noviembre, la campaña de «Bandera Blanca» para sensibilizar a la sociedad contra los accidentes de tráfico. Por otra parte, ha convocado la Semana de la Seguridad Vial con la celebración de la Jornada Comarcal y Municipal; la Jornada Europea, con la presencia del presidente del Grupo de Expertos Europeo de Alto Nivel en Seguridad Vial de la CE, y la Jornada Autonómica, con la presencia del director de Tráfico del País Vasco y del presidente de la ponencia de Seguridad Vial del Senado.



RAFAEL ESTAY



*Imagina tu coche ideal, imagina una experimentada ingeniería alemana de innovadoras posibilidades...*

*Siempre tuyo,*

*Opel Astra.*



Nuevos motores de inyección Multipunto, con más potencia por cm<sup>3</sup>.



# N U E V O O P E L A S T R A

Imagínate, es el futuro del automóvil hecho realidad hoy. Es el nuevo Opel Astra, perfecta integración de innovadora ingeniería y valores de futuro. Armonía de líneas y soluciones hasta ahora inéditas en automóviles de su clase.

Como su sofisticado Sistema de Cinturones Activos, que en caso de impacto tensa las dos bandas de los cinturones delanteros, anulando el movimiento inercial del cuerpo. Seguridad de vanguardia, complementada con la exclusiva Estructura de Protección Lateral, o el avanzado Sistema de Suspensión Dinámica.

Imagínate, soluciones de futuro que tienen continuidad en un amplio y ergonómico interior, donde

el confort se respira. Con el Sistema Microfiltro de Aire, que elimina partículas de polvo, humos o polen. Con un equipamiento de serie que incluye hasta Alarma Antirrobo, excepto en GL.

Imagina hacer de cada desplazamiento un placer. Impulsado por una nueva y amplia serie de motores de clara vocación ecológica. **Motores catalizados de inyección Multipunto, con más potencia por cm<sup>3</sup>**, para ganar en prestaciones, para reducir consumos.

Sorprendente rendimiento que se hace extensivo a las versiones Diesel y Turbo-Diesel, que completan la amplia gama Astra. Siempre, una generación por delante.



OPEL ASTRA. INGENIERIA ALEMANA DE FUTURO.

OPEL

Japón es un país muy especial, sobre todo por el peculiar carácter de sus habitantes. El Salón de Tokio está marcado por este fenómeno y destaca entre todos los salones del mundo por el colorido y la animación que dan los nipones a todos los acontecimientos. El aspecto puramente comercial de otros certámenes queda a un lado para exaltar lo mejor de cada fabricante, así como las ideas y los productos venideros.



# EL FACTOR HUMANO

Enviados Especiales

Manuel Doménech y Daniel Monteverde

## UN EUROPEO EN JAPON

**A** lo largo de nuestra vida profesional, los salones del automóvil han sido siempre citas obligadas. Hemos asistido a París, a Ginebra y a Barcelona, a buscar todo aquello que de nuevo nos presentaban los principales constructores mundiales del automóvil; pero en ninguno de esos lugares habíamos encontrado la variedad, la fantasía y la imagina-

ción que hemos podido vivir en Tokio, la de un país donde para un europeo todo es un absoluto contraste. Para situar mejor al lector de esta crónica, vamos a comenzar por hacer un breve pero sintomático repaso a todo aquello que nos ha sorprendido en Tokio, antes de entrar



AUDI

## DESTELLO ALEMAN

**E**L Salón de Tokio ha sido el elegido por Audi para mostrar el Avus Quattro, la propuesta de la marca como superdeportivo del futuro. Esta elección no deja de ser sorprendente, puesto que apenas hace seis semanas se celebró el Salón de Francfort, máximo exponente de la industria alemana. Este prototipo incorpora todo lo más avanzado en campos tales como la seguridad activa y pasiva, la ecología y los motores. La seguridad activa está al máximo nivel gracias a la ligereza del diseño y al sistema de tracción total permanente con dos diferenciales Torsen y un diferencial autoblocante controlado electrónicamente en el tren delantero. También

incorpora un avanzado sistema de dirección a las cuatro ruedas controlado electrónicamente. En cuanto a la seguridad pasiva, los sistemas Procon-Ten, Air-Bag y la rígida estructura de aluminio cumplen bien su cometido. La estructura tubular pesa tan sólo 52 kilos.

A pesar de su carácter de superdeportivo, el Avus es un prototipo muy respetuoso con el medioambiente. Su estructura y carrocería, totalmente de aluminio, sin pinturas, resultan totalmente reciclables. El motor es una verdadera obra de arte. Se trata de un doce cilindros de seis litros que tiene una curiosa configuración. Una V a 120 grados con una tercera bancada de cuatro cilindros justo en el medio. Este motor, denominado W12, desarrolla 509 caballos y emplea 60 válvulas. Para evitar vibraciones se emplean dos árboles contrarrotantes. Una caja de cambios manual de seis marchas permite aprovechar toda esta caballería. En el interior se ha hecho gala del mismo refinamiento que en la mecánica.

**LO MEJOR DE AUDI**  
Con su estructura y carrocería totalmente en aluminio, el Avus Quattro cuenta con una mecánica que desarrolla 509 caballos y emplea 60 válvulas. La velocidad máxima es de 340 kilómetros por hora.



por la puerta principal de la imponente sede del 29 Salón del Automóvil de Tokio; automovilísticamente hablando, naturalmente. Como es bien sabido, la industria japonesa tiene una capacidad de producción impresionante que inunda de manera imparable los mercados

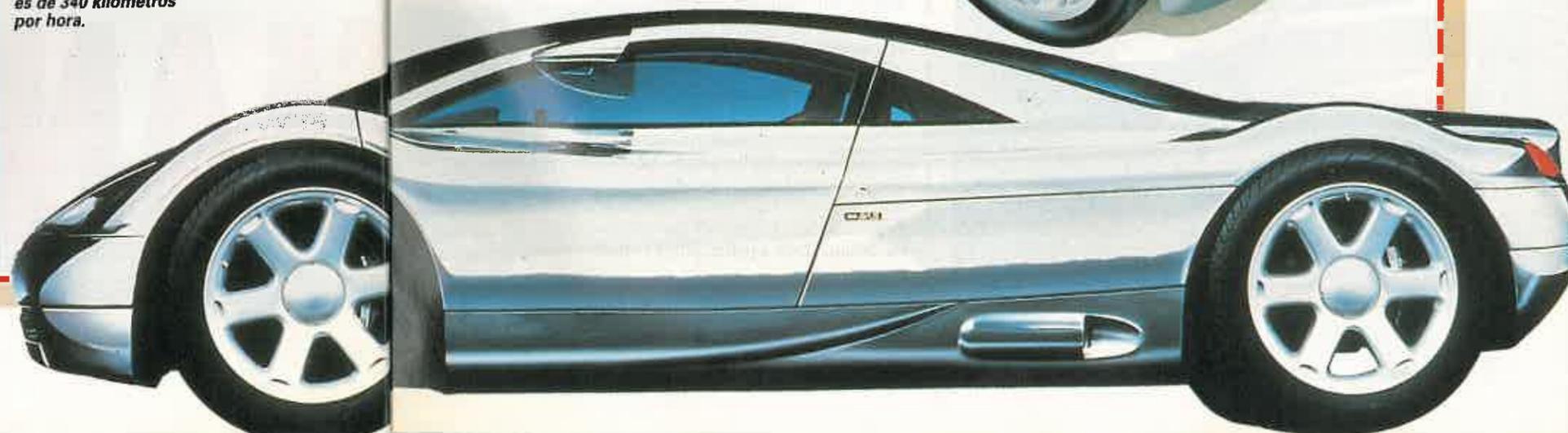
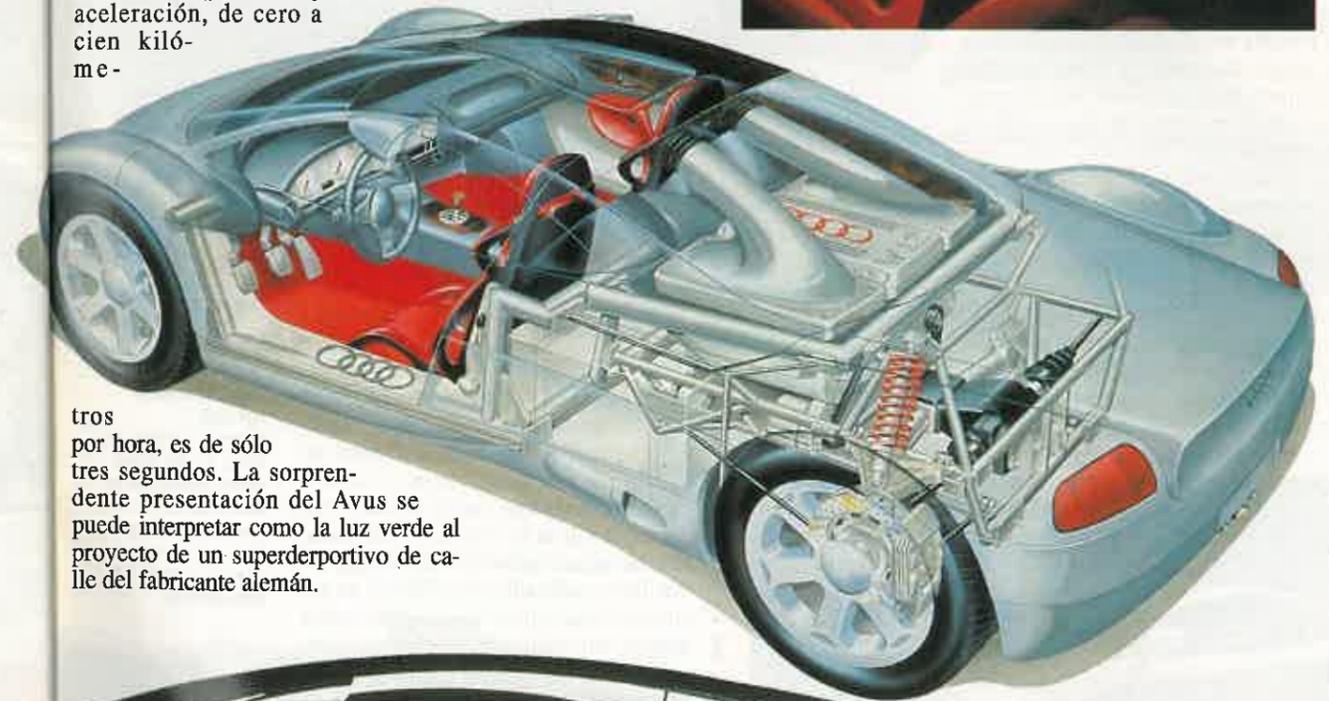
mundiales y amenaza, cada día con más fuerza, a la propia Europa. Pues bien, los japoneses no son muy aficionados al automóvil, apenas lo utilizan, pero lo consumen como si fuera agua. Nos explicamos, un japonés no utiliza apenas su coche, en realidad es fácil encontrar

coches con tres años de vida y tan sólo ocho mil kilómetros a sus espaldas. Pero lo tiene, normalmente encerrado en un garaje porque el ritmo de vida impone otro tipo de transporte, el público, que en Japón sí que funciona.

Según se nos comenta, el japonés no

Las puertas se abren hidráulicamente hacia arriba y en su interior proliferan los materiales naturales, como la lana, el cuero y la madera. Los asientos tienen un bastidor de Kevlar y resultan resistentes y ligeros. Con los dos ocupantes a bordo, en el Avus quedan todavía más de trescientos litros de capacidad para el equipaje. Aunque es un prototipo en fase experimental, las prestaciones que se estiman son de alivio. La velocidad máxima es de 340 kilómetros por hora y la aceleración, de cero a cien kilómetros por hora, es de sólo tres segundos. La sorprendente presentación del Avus se puede interpretar como la luz verde al proyecto de un superdeportivo de calle del fabricante alemán.

**LUJO DEPORTIVO**  
Aunque el aspecto del nuevo Audi es de lo más deportivo, no faltan en su interior la lana, el cuero o la madera. Las puertas se abren hidráulicamente hacia arriba.



sabe conducir, es decir, maneja su coche como un autómatas, sin instinto, sin agilidad, es un verdadero «patoso» al volante.

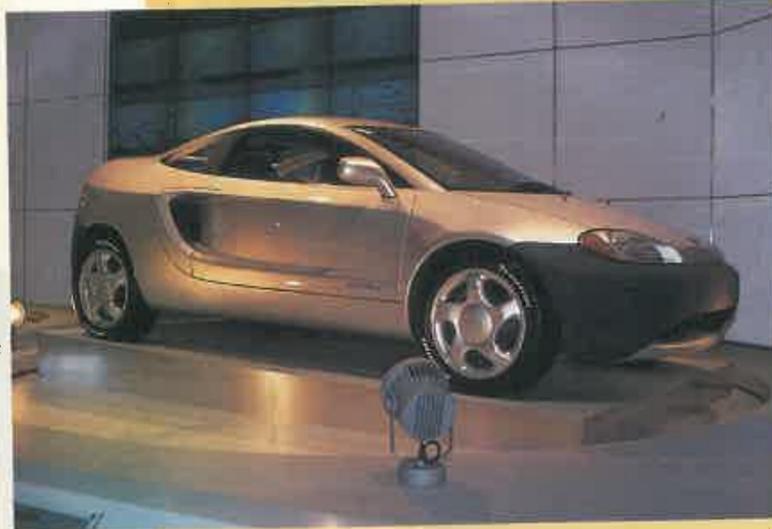
Pero, a pesar de la manera de ser oriental, tan especial para nosotros los europeos, se comporta como nosotros mismos. Tiene, eso es indudable, una buena capacidad económica y gusta de diferenciarse por su automóvil. Un modelo japonés, por bueno que sea, no da el nivel; a pesar de que un Toyota Lexus (Celsius en Japón) pueda hacer palidecer a cualquier Mercedes o BMW altos de gama. El coche de ese japonés tiene que ser de importación, y con volante a la izquierda, por supuesto; es cuestión de distinguirse como sea.

Los Mercedes son moneda corriente en las calles de Tokio, de todas las series; no importa, si es un Mercedes. En un tono menor, los BMW también reinan en Japón, y los Jaguar menudean, y los Porsche inundan con su sonido todos los lugares de moda. El menor de ellos, un Carrera 2, nada de 944, eso es poco. Si es difícil encontrar un Maserati Karif en nuestras calles, incluso en Italia, aquí no lo es tanto, y eso que no es un modelo muy normal. En fin, el automovilismo japonés ofrece unos contrastes sorprendentes, se mire por donde se mire.

Siempre hemos podido constatar cuán distinto era de los salones llamados «convencionales». La muestra de Tokio es distinta, es una verdadera orgía de color, de formas, de imaginación puestas al servicio del mundo de las cuatro rue-



**SUZUKI SPRY**  
Tiene motor central, tracción trasera, seis velocidades y pesa 790 Kilos.



## ISUZU TECNOLOGIA FANTASTICA

**I**SUZU se ha volcado en el mundo de la creación imaginativa. El potencial técnico de la marca ha dado pie a realizaciones de todo tipo que, a veces, rozan los límites de la ficción. En el **Terraza**, revolucionario prototipo con motor de dos litros realizado en cerámica, se incorpora una quinta rueda para poder aparcar sin maniobra en espacios muy reducidos. De considerable altura, mide cuatro metros y el amplio habitáculo admite sin problemas a cinco personas. Su motor cerámico, aparte de ser mucho más ligero que uno de metal, no requiere ningún tipo de refrigeración, funcionando siempre a una temperatura constante sin sufrir sobrecalentamientos.

**Wizard** es el nombre de un convertible desarrollado a partir del ya conoci-

**AGRADABLE BRISA**  
Para los ratos de ocio y aire libre, Isuzu propone el **Wizard**, un convertible para dos o cuatro plazas según se descapote.



do **Gemini**, siendo su mecánica de tracción delantera y caja automática, algo, esto último, cada vez más generalizado en los coches desarrollados por Isuzu. La particularidad de este modelo es la posibilidad de capotar el habitáculo de distintas formas, dejando espacio para dos o cuatro personas según la ocasión. El motor es un nervioso 1,5 litros de 140 caballos de potencia.

La mayor expresión de fantasía la ha puesto Isuzu en el **Nagisa**, delirante vehículo anfibia, digno de una película de ciencia ficción. Se trata de

**NUEVO CONCEPTO**  
**El Terraza** es un anticipo del transporte personal. Motor cerámico, y habitáculo aprovechado al máximo. A la derecha, nuevo motor de competición de doce cilindros, 3,5 litros y homologable para la F-1.



**ANFIBIO**  
Para el **Nagisa** no es ningún problema el paso de rodar a navegar.



un coche que puede, indistintamente, circular por tierra o por agua con diseño de trimarán.

La estructura está realizada sobre un monocasco de aluminio y ligeras resinas plásticas reforzadas con fibra de

carbono. Al llegar a la superficie acuática las ruedas se esconden replegándose dentro de compartimentos estancos. De propulsarlo, se encarga un seis cilindros de 3,2 litros automático, mientras el desplazamiento es terrestre y una hidroturbina cuando el Nagisa está a flote. La capacidad del habitáculo es suficientemente holgada para cuatro cómodas plazas.

A parte del supercoche de ocio bautizado con el nombre de **Como**, un *pick-up* de aspecto aeroespacial y ya en un nivel más realista, destacar sobre todo los **960**, ya sean en sus versiones larga o corta, que no son más que los Trooper mejorados. Sobre todo en las suspensiones, puestas a punto por Lotus e Irmscher.



JAGUAR

## MAXIMA VELOCIDAD

**E**L vehículo más veloz producido en serie ya está en la calle. El XJ220 ha sido presentado oficialmente en Tokio, circunstancia que avala la hipótesis de que todavía quedan vacantes en la lista de espera de los 350 modelos que serán fabricados. Japón es últimamente el mejor mercado de este tipo de vehículos. La comercialización comenzará en verano del 92 y se servirán a un ritmo de dos unidades semanales.

Con este coche, Jaguar pretende demostrar que está en posesión de la tecnología necesaria para desarrollar los mejores modelos y que la compra de la empresa por parte de Ford no significa una variación de objetivos.

La velocidad máxima que se ha alcanzado con el XJ220 roza los 340 kilómetros por hora, gracias a los 542 caballos de potencia proporcionados por su motor de seis cilindros en V y 3.498 centímetros cúbicos, culata de veinticuatro válvulas y turbocompresor. La tracción es a las cuatro ruedas, dotadas de suspensión de dureza regulable, caja de cambios de cinco velocidades y sistema de antibloqueo de frenos.



**SUBARU R10MA**  
Puede utilizar gasolina mezclada con metanol hasta al 85 por ciento.

**INFLUENCIAS**  
El diseño del interior refleja la llegada del capital de Ford a Jaguar.

das. Incluso su desarrollo es particularmente distinto; en todas y cada una de sus manifestaciones. El que esto escribe nunca había disfrutado de unas jornadas de prensa tan intensas, tan diferentes, tan interesantes. La manera de exponer los productos, el modo de presentarlos. La exclusividad de las decoraciones de los distintos expositores está supeditado a un precio por metro cuadrado. Aquí no es así. Se adjudican, de manera consensuada, atendiendo a las ventas conseguidas en el ejercicio anterior.

Los «extranjeros» ofrecen al usuario japonés sus más recientes productos, aquellos susceptibles de ser vendidos en un país tan difícil. No cualquier cosa, por supuesto, sólo los modelos altos de gama y los deportivos más impresionantes. No es de extrañar, por lo tanto, que una marca como Audi haya elegido el marco de Tokio para presentar su Avus Quattro, un deportivo todo de aluminio (chasis y carrocería), animado por un motor de doce cilindros en V de más de 500 caballos de potencia. ¿Por qué no ha esperado a Ginebra del 92? El mercado japonés es muy importante para ellos, lo mismo que para Jaguar, que no ha dudado en traer, de manera oficial, su deportivo XJ 220; no en vano casi cien de las trescientas cincuenta unidades que se producirán serán «consumidas» por clientes japoneses.



Nuevo Saab 9000 CS

## LO ULTIMO DE SAAB TIENE MUCHAS HORAS DE VUELO

Algunos modelos se sitúan delante por lo mucho que llevan detrás. Nacen con la experiencia de quien ha probado y comprobado múltiples soluciones. Ofrecen el elevado nivel de tecnología y seguridad que sólo puede aportar una marca que lleva más de 40 años fabricando aviones.

Así nace el nuevo SAAB 9000 CS en versiones inyección y turbosinyección. Un coche que, como todos los SAAB, arranca con medio camino andado.

Con la fiabilidad del que ya tiene muchas horas de vuelo.

Gama SAAB desde 2.899.000 pts.  
P.V.P. I.V.A. incluido.



SAAB

MAZDA

## EN BUSCA DE LA ENERGIA

**I**NCREMENTANDO su potencia, Mazda ha renovado el RX-7 y ahora rinde 255 caballos gracias a su motor rotativo de dos rotores, aunque ya se comentaba la posibilidad de que fuese dotado de una versión de tres. Otra mejora se ha centrado en los dos turbocompresores, que disponen ahora de una respuesta mucho más dosificable y se ha rebajado su demora en nada menos que un segundo. Las nuevas versiones, disponibles desde ahora en el mercado japonés, traen aire acondicionado de serie y cuestan allí entre las 2.900.000 y las 3.630.000 pesetas según el nivel de equipamiento.

La búsqueda de nuevas fuentes de energía va haciéndose cada vez más perfecta y el

**HR-X** utilizado para propulsar los rotores de su motor de hidrógeno, cuya combustión no libera a la atmósfera, prácticamente, ningún producto contaminante. Este motor rotativo, el mismo utilizado en el 626 familiar, es el que se ha mostrado idóneo entre todos los Mazda para funcionar con este tipo de combustible. Desarrolla 100 caballos, como el más enérgico de los motores de gasolina, y

almacena -

**A TODO LUJO**  
Derivado de la serie Sentia, el Anfini MS-9 supone la máxima expresión del 929.

**COMERCIAL**  
El M2-1004 está derivado del Revue y está destinado a un uso de transporte ligero. Sin embargo, los acabados no desmerecen a otros sectores.



na unos 280 kilogramos de hidrógeno suficientes para recorrer 200 kilómetros. Para paliar la falta de fuerza a bajas revoluciones en este tipo de propulsores, se ha montado un motor eléctrico adicional que asiste al rotativo cuando lo requiere y trabaja también como generador. La parte recreativa del automóvil está representada por el M2-1009, coche especialmente destinado al aire libre y que destaca por el diseño de su salpicadero y del portón trasero en dos mitades. Dispone de 145 caballos de potencia, tracción integral y sis-

**TIEMPO LIBRE**  
Se denomina M2-1009 y es un modernísimo concept-car de tracción total y sistema de cuatro ruedas directrices.



Y si no ha estado el Bugatti EB 110 es porque no existe un importador, o un representante de la marca en Japón, lo que lo impide; lo mismo que al Seat Toledo, por poner un ejemplo cercano, de un coche que no ha estado presente porque no le ha sido permitida dicha presencia.

**FACTOR HUMANO**  
Se tiende a humanizar más el automóvil en el futuro.



tema de cuatro ruedas directrices. Siguiendo con las siglas, el M2-1004 es un nuevo dos volúmenes y medio, de uso comercial y creado sobre la base del Mazda Revue; mientras que el M2-1002 pertenece al sector del Nissan Prairie o Renault Espace, con un acabado de lujo como puedan ser asientos de piel o una mesa de fina madera plegable a modo de los aviones para los pasajeros de atrás. Por último, mencionar al Eunos 500, berlina exclusiva con motor de seis cilindros en V y dos litros de cilindrada.

**HR-X**  
Su motor rotativo quema hidrógeno en lugar de gasolina. No contamina y dispone de un motor auxiliar eléctrico que sirve de generador. El problema de almacenaje del carburante se ha resuelto sin peligro de explosión.



Eso sí, cuando esté homologado se comercializará, aunque sólo con motor dos litros de cilindrada y cambio automático. La verdad es que, de los «extranjeros» no faltaba casi nadie: Peugeot y Citroën (por cierto, estuvo en el Salón Jacques Calvet, el gran enemigo euro-

peo de los japoneses, pero no habló. Pasó casi desapercibido, pues su presencia en Japón estaba motivada por otros asuntos. Se entrevistó con el presidente de Mazda..., y con Renault, representó a la industria francesa; de Italia estaban Alfa Romeo, Fiat, Lancia, Ferrari, Ma-

serati y los carroceros Pininfarina, Zagato y Giugiaro (que presentaba su Nazca C2, evolución del Nazca M12 de Fabrizio Giugiaro); de Inglaterra, los Bentley y Rolls Royce (muy apreciados por los millonarios japoneses), los Jaguar y Daimler, y los Aston Martin y



**HONDA VIGOR**  
Esta marca ocupaba uno de los mayores expositores en Tokio.

Lotus; los suecos Volvo y Saab y los alemanes BMW, Mercedes, Porsche, Audi, Volkswagen, Opel y Ford. Tampoco faltaron los productos americanos de Ford, General Motors y Chrysler.

Pero frente a todos ellos, el gran potencial de la industria japonesa, en un alarde de ingenio y de tecnología que pone los pelos de punta al más pintado. De entre los japoneses, no puede ponerse la menor falta, todos ellos, absolutamente todos participan de la vorágine de la creación sin límites, de la imaginación sin cortapisas; desde los potentísimos Honda, Nissan y Mitsubishi, a los más pequeños (pero igualmente grandes) Mitsubishi, Isuzu, Subaru, Mazda, Daihatsu, comparados con los constructores europeos. Las mecánicas más sorprendentes encerradas en las carrocerías más sofisticadas, en las líneas más futuristas que jamás haya contemplado un europeo en su país de origen, son moneda corriente en el Salón de Tokio.

Para finalizar y no aburrirles demasiado, porque necesitaríamos muchas más líneas para desmenuzar una a una tal cantidad de «rara avis», baste decir que incluso las mujeres, presentes en Tokio, como en cualquier otro salón del mundo, al lado de las principales novedades, también son distintas, y no por ser orientales precisamente, ni por su indudable belleza, ni por el colorido de sus indumentarias; lo que de por sí ya bastaría.

**LEOPARD**  
Se combinan a la perfección lujo y prestaciones en una atmósfera elegante.



**DUAD**  
Un prototipo de motor central que recuerda a los deportivos de hace medio siglo.



## NISSAN DINAMISMO Y ELEGANCIA

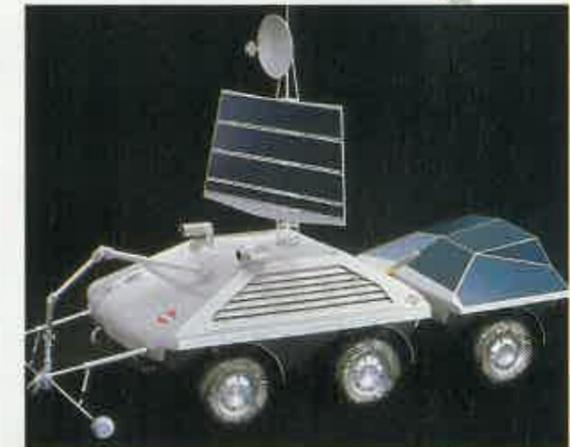
**E**LEGANTE, dinámico y poco aparatoso, el Leopard J. Ferie entra dentro de los nuevos parámetros de estilo y lujo que la marca Nissan quiere dar a sus berlinas de alto nivel. Cuenta con un impresionante despliegue de sistemas de seguridad y cómo no, respeta el medio ambiente al máximo. Aunque se

trata de un vehículo ciertamente aerodinámico, se adivina un cierto sacrificio de las líneas en favor de unos interiores muy amplios y cómodos. El Leopard de Nissan puede albergar en su vano delantero dos mecánicas diferentes. Un motor V8 con 32 válvulas y 270 caballos y un V6 de 24 válvulas con 255 caballos. El sistema *multi-link* en el eje trasero asegura un comportamiento ideal. Por otra parte, no falta el aire acondicionado con refrigerante ecológico y bolsas de aire de seguridad para conductor y pasajero.

Por otro lado, el prototipo Duad, se introduce con muchos méritos en una

clase especial de automóviles deportivos gracias a su motor central situado entre las dos únicas plazas. La conducción de este especial modelo se acerca a unos resultados ideales dado su óptimo reparto de pesos e inercias generadas en su desplazamiento.

Por último, Nissan en un alarde de ingenio presentaba en Tokio un prototipo de vehículo lunar muy avanzado llamado LV-01. Este curioso vehículo de 4 metros de largo por 2,2 de ancho está fabricado en aluminio y fibra de carbono reforzado con plástico. Cuenta con una placa solar de 1,8 metros cuadrados que le permite junto con una



**EN LA LUNA**  
Los Nissan ya están en la Luna. Este prototipo abre nuevas posibilidades fuera de nuestro planeta.

batería especial producir una corriente de 1.000 vatios, además de disponer de un laboratorio y numerosos instrumentos. El LV-01 se controla por medio de señales desde la tierra aunque cuenta con autonomía total para moverse por la superficie lunar en caso de fallar estas comunicaciones.



MITSUBISHI

## ESTILO PERSONAL

**M**ITSUBISHI presenta en el Salón de Tokio, bajo el slogan «Tecnología a escala humana», dos nuevos modelos destinados a la fabricación en serie: el Lancer y el Mirage, que sustituyen a sendos automóviles de idéntica denominación. Pero el stand de Mitsubishi ha estado más poblado: tres prototipos de nuevo cuño también estaban allí: el HSR-III, el mS.1000 y el mR.1000

Comenzando por los de serie, el Lancer (4,27 metros de largo) es un turismo de tres volúmenes, de línea sobria, a diferencia del Mirage, que tiene un aspecto más deportivo, tanto en su versión de tres puertas (3,95 metros) como en la de cuatro (4,29 metros). En todos los casos, la suspensión delantera es del tipo MacPherson y la trasera multibrazo. El intervalo de potencias es ahora más amplio y se basa en una gama de motores completamente nueva. Destaca el motor de seis cilindros en V

**BERLINA FAMILIAR**  
El Mitsubishi Lancer sustituye a un modelo del mismo nombre. La gama de motores que incorpora es totalmente nuevo. Comparte plataforma y suspensiones con el más deportivo Mirage



**CONCEPT CARS**  
El mS.1000 (arriba) y el mR.1000, plausibles de ser fabricados en serie, son lujosos y pequeños prototipos.

de 1.597 centímetros cúbicos. Otro nuevo motor, de cuatro cilindros, es el encargado de ofrecer la potencia más elevada: 195 caballos gracias a un turbocompresor e intercambiador de calor. Entre los prototipos, destaca el HSR-III, (foto que abre este reportaje) siglas que responden a Human



Science Research, y dos concept car: el mS.1000 y el mR.1000, laboratorios donde se investigan soluciones para pequeños coches.



Son distintas, en efecto, y son importantes. Y lo son porque participan, porque no son bellezas estáticas, no son esculturas femeninas, son las encargadas de dar a conocer el producto al visitante, y lo hacen con una gracia y una profesionalidad fuera de lo común. El Salón del

Automóvil de Tokio ha sido, una vez más, el exponente de un país fundamentalmente de contrastes, contrastes a los que todos tendemos y cada vez están más próximos a nosotros. Para este humilde europeo, recién llegado al País del Sol Naciente, no cabe duda de que

si el automóvil japonés y la industria japonesa en general son temibles, para nuestros mercados y para nuestros gobiernos es por algo. Desde Maku-hari Messe, a poco más de veinte kilómetros de Tokio, al menos se ve así. ○

# También hay quien le quita el polvo todos los días.



## Mercedes-Benz 190. Los tiempos cambian.

► Hay personas que tratan su Mercedes como una joya. Y nuestros ingenieros están muy orgullosos por ello. Después de todo, ¿a quién no le gusta que cuiden su obra con la máxima delicadeza?

► Sin embargo, también hay personas que se empeñan en poner a prueba todo el confort de un Mercedes 190 en una carretera llena de dificultades. Que son capaces de adelantar con la máxima potencia a un camión en un sinuoso

puerto de montaña. Que se atreven a comprobar toda su seguridad y fiabilidad mecánica en trayectos de cientos y cientos de kilómetros. E incluso, ya empiezan a apreciar toda la belleza de su Mercedes 190 sin necesidad de quitarle el polvo todos los días.

► Está claro que los tiempos cambian. Y nuestros ingenieros están muy orgullosos por ello. Después de todo ¿a quién no le gusta que disfruten de su obra

en cualquier situación?

► Al fin y al cabo, los Mercedes, como el 190, están pensados, diseñados y contruidos para disfrutar de la conducción. Y como todo en esta vida, cada uno lo hace a su manera.



Mercedes-Benz

# GAMA ASTRA DESAFIO VERDE



**VIRTUDES**

- Comportamiento
- Magnífico acabado
- Habitáculo razonable

**OPEL ASTRA 1.4 I GLS**  
PRECIO: 1.871.568 PTS

- Desarrollos largos
- Motor ruidoso en alta
- Aireación mejorable

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Rendimiento del motor
- Dirección precisa
- Calidad y confort

**OPEL ASTRA 2.0i GT**  
PRECIO: 2.109.701 PTS

- Ausencia de refrigeración
- Ruidos aerodinámicos
- Aireación mejorable

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Rendimiento del motor
- Comportamiento
- Calidad de acabado

**OPEL ASTRA 2.0 GSi**  
PRECIO: 2.217.701 pts

- Ruidos aerodinámicos
- Acceso a las plazas traseras
- Motor ruidoso en alta

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Rendimiento del motor
- Comportamiento
- Frenos

**OPEL ASTRA GSi 16V**  
PRECIO: 2.680.889 pts

- Ruidos aerodinámicos
- Motor ruidoso
- Motricidad sin ETC

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Consumo bajo
- Nivel sonoro
- Calidad y confort

**OPEL ASTRA 1.7 TD**  
PRECIO: No se comercializa

- Aireación mejorable
- Recuperaciones
- Desarrollos largos

**DEFECTOS**

**PRUEBA**

Motor 16

Opel se ha lanzado con todas sus fuerzas hacia el único camino con posibilidades de futuro: la ecología. La nueva gama Astra es el primer fruto de una política muy arraigada en esta empresa que ha escogido un camino difícil, pero que a la larga tendrá una merecida respuesta comercial.

**E**N esta ocasión vamos a pasar revista a las opciones más interesantes que nos presenta la gama Astra, que en todas sus versiones de gasolina incorpora un catalizador. Además adelantamos la versión turbodiesel que, si bien todavía no se comercializa, no tardará en hacerlo.

Al diseñar este nuevo modelo, se ha incidido en los aspectos más criticables del anterior modelo, tales como la habitabilidad de las plazas posteriores o la motricidad en alguna de sus versiones. Lo cierto, es que los resultados son muy buenos, ya que estos aspectos han sido mejorados y el conjunto aventaja a su predecesor.

Las cinco versiones presentes en estas páginas abarcan un amplio espectro de posibles usuarios. El más modesto es el Astra 1.4, que con un discreto motor de 1.400 centímetros cúbicos va a ser el Astra más económico y atractivo hasta que aparezca la versión 1.6. El siguiente escalón lo ocupa la versión 2.0i, que introduce

un motor muy equilibrado, tanto para un uso familiar como para una utilización algo más deportiva. El motor dos litros en la carrocería de cinco puertas resulta muy interesante para todo aquel que busque un coche familiar de buenas prestaciones. Asimismo, este motor en la carrocería del GSi se revela como un deportivo muy ra-



zonal. En lo alto de la gama se encuentra el GSi con el motor de dos litros y dieciséis válvulas, que es un deportivo sin contemplaciones. Como complemento a estas versiones de gasolina, también hemos probado la versión 1.7 turbodiésel, que con sus 82 caballos se sitúa entre lo mejorcito de los diésel de tamaño medio.

Todos comparten unas características similares en lo que se refiere al buen nivel de confort interior o a la calidad de acabado, muy superior a la que ofrecían sus antecesores. En cualquiera de sus niveles de equipamiento, los nuevos Astra ofrecen unos interiores de diseño racional y moderno, con unos materiales de calidad. Las plazas traseras han mejorado sustancialmente, tanto en el espacio para las piernas, como en la altura al techo, sobre todo en los GSi. Estos últimos, también se ven muy mejorados en lo que se refiere a la visibilidad hacia atrás, que en el anterior modelo era una de las críticas.

El benjamín de la gama, el 1.4, ha sido el que más ha sufrido la adopción del catalizador. A pesar de la buena voluntad del motor, los desarrollos resultan excesivamente largos y las aceleraciones, sobre todo las recuperaciones se resienten de esto. Afortunadamente esto no se refleja demasiado en los consumos, que se mantienen a un buen nivel.

Por su parte, el 2.0 tiene un rendimiento sensacional. Aunque los desarrollos tampoco son excesivamente cortos, lo cierto es que el motor puede con todo y se recu-

**BUEN AGARRE**  
Los Astra, en general, destacan por su excelente comportamiento rutero. Desde el modesto 1.4 hasta los potentes GSi se revelan duros y confortables. En las versiones GSi la suspensión es algo más dura, pero razonable. Las reacciones en curva son las típicas de un tracción delantera, pero resultan siempre progresivas y fácilmente controlables.

FICHA TÉCNICA					
	1.4i	2.0i GT	2.0i GSi	2.0i GSi 16V	1.7TD
<b>MOTOR</b>					
Disposición...	Delantero Transversal				
Nº de cilindros	4, En línea				
Cilindrada (c.c.)	1.388	1.998	1.998	1.998	1.686
Árbol de levas	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Doble, en cabeza	Uno, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	Dos	Dos	Dos	Cuatro	Dos
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección diésel
Compresión	9,4 a 1	9,2 a 1	9,2 a 1	9,2 a 1	22 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	44Kw, 60 CV a 5.200	85Kw, 115CV a 5.400	85 Kw, 115CV a 5.400	110 Kw, 150CV a 6.000	60Kw, 82 CV a 4.400
Par máximo / r.p.m.	11,5 kgm(113 Nm)/ 2.800	17,3 kgm(170 Nm)/ 2.600	17,3 kgm(170 Nm)/ 2.600	20,0 kgm(196 Nm)/ 4.800	17,1 kgm(168 Nm)/ 2.400
<b>TRANSMISIÓN</b>					
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 5 vel.				
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,2/13,0/19,5	8,4/13,8/20,2	8,6/14,1/20,6	8,9/14,5/21,2	8,1/14,7/22,4
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	28,5/35,9	26,4/33,6	26,9/34,3	27,8/35,4	32,0/40,3
Embrague	Monodisco en seco				
<b>DIRECCIÓN</b>					
Sistema	Cremallera asistida				
Vueltas de volante	4,1	3,4	3,4	3,4	3,4
Diámetro de giro (m)	10,5	10,5	10,5	10,5	10,5
<b>FRENOS</b>					
Delante	Discos	Discos ventilados	Discos Ventilados	Discos Ventilados	Discos Ventilados
Detrás	Tambores	Tambores	Discos	Discos	Tambor
Antibloqueo	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional	Opcional
<b>SUSPENSIONES</b>					
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Traseña	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
<b>RUEDAS</b>					
Llantas (pulgadas)	5,5j x 13	5,5j x 14	5,5j x 14	6j x 15	5,5 x 13
Neumáticos	175/70 R 13	195/65 R 14	195/60 R 14	205/50 R 15	175/70 R 13
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>					
En orden de marcha (kg)	995	1.035	1.050	1.100	1.065
Capacidad del depósito de combus.	50	52	52	52	52

CONSUMOS					
Datos en l/100 km.	1.4i	2.0i	2.0GSI	GSI 16V	1.7TD
<b>CIUDAD</b>					
A 30 km/h de promedio	9,4	9,3	9,4	9,8	7,2
<b>CARRETERA</b>					
A 90 km/h de cruceo	6,1	6,3	6,4	6,1	4,5
En conducción rápida	9,8	11,8	12,4	16,1	8,7
<b>AUTOPISTA</b>					
A 120 km/h de cruceo	7,2	8,9	8,6	7,9	7,3
A 140 km/h de cruceo	8,2	9,5	9,9	9,3	8,3
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>					
Latros/100 km	8,2	8,4	8,4	8,5	6,4
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>					
Kilómetros recorridos	585	570	570	565	760

FRENOS					
DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)	1.4i	2.0i	2.0GSI	GSI 16V	1.7TD
A 60 km/h	17,8	16,8	16,1	15,8	18,7
A 100 km/h	47,2	46,2	40,9	40,6	48,1
A 120 km/h	70,4	62,5	61,9	60,2	78,9

SONORIDAD					
	1.4i	2.0i	2.0GSI	GSI 16V	1.7TD
Al ralentí	50,7	55,8	53,2	54,5	51,6
A 60 km/h	65,2	66,1	63,5	66,8	64,5
A 90 km/h	68,2	68,9	66,4	70,0	66,8
A 120 km/h	74,0	72,1	70,7	72,9	70,7
A 140 km/h	75,8	73,9	73,5	74,8	72,8

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

PRESTACIONES					
	1.4i	2.0i	2.0GSI	GSI 16V	1.7TD
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>					
Km/h	173,8	191,7	201,0	220,3	170,3
<b>ACELERACION</b>					
400 m. salida parada (seg.)	19,0	17,3	17,0	16,6	19,3
1.000 m. salida parada (seg.)	35,2	31,7	31,4	29,8	35,9
0-100 km/h (seg.)	13,5	10,3	9,8	8,5	14,1
Metros recorridos	230	173	152	134	245
<b>RECUPERACION</b>					
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	21,4	17,2	17,1	17,7	20,5
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	23,5	18,4	18,2	19,9	23,7
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	39,1	31,9	31,6	31,8	38,0
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	45,2	35,7	35,2	36,7	44,0
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	16,2	9,4	9,1	8,6	11,8
Metros recorridos	450	236	229	238	375
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	24,4	11,2	11,0	12,3	17,2
Metros recorridos	681	317	312	345	474

EQUIPAMIENTO					
	1.4i	2.0i	2.0GSI	GSI 16V	1.7TD
Cuentarevoluciones	SI	SI	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI	SI
Intercambiador de batería	NO	NO	NO	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO	SI	SI	NO
Volante regulable	NO	NO	NO	NO	NO
Faros antiniebla	NO	NO	NO	NO	NO
Aire acondicionado	OP	OP	NO	NO	NO
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI	SI	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO	NO	NO	NO
Retenidos regulables eléctricamente (solo GSi)	NO/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO	NO/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO	NO	NO	NO
Elevadores eléctricos (D/T)	SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO	NO/NO
Cierre centralizado	SI	SI	SI	SI	NO
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	SI	SI	SI
Asiento portaevidencia	SI	SI	SI	SI	SI



**COMODO DEPORTIVO**  
Los excelentes asientos del GSi hacen olvidar la dureza de la suspensión. El acceso a las plazas posteriores es bastante justo, aunque una vez dentro, estas plazas resultan suficientemente amplias.



pera fenomenalmente desde las primeras pistonadas. Si queremos apurar las marchas, este cuatro cilindros sube de vueltas con mucha alegría. Tan sólo es criticable lo ruidoso que resulta el motor en cuanto se superan las 3.500 revoluciones por minuto. Este mismo motor, montado en el GSi, vuelve a destacar por su buen hacer a todo régimen. Esta faceta permite conducir a un ritmo muy rápido sin tener que andar manoteando continuamente sobre el cambio de marchas. Sobre la versión de dieciséis válvulas, queda poco que decir

que no se haya dicho ya. Sigue siendo uno de los mejores motores de la categoría, sino el mejor, pero una vez más llega a poner en apuros al vehículo que lo monta. El excelente rendimiento de este motor ha obligado a los técnicos alemanes a introducir un sistema antipatinamiento para suavizar las reacciones de la máquina. A pesar de las monumentales ruedas, de 205/50 montadas sobre llantas de quince pulgadas, se llegan a producir pérdidas de motricidad. Por último hablaremos del motor 1.7 Turbodiésel, que nos ha sor-



prendido por su homogeneidad. Posiblemente no será el diésel más económico, ni el más rápido de su segmento, pero mantiene un excelente equilibrio en estos dos aspectos y aporta un estupendo nivel sonoro que hace olvidar al conductor que se trata de un cuatro cilindros alimentado por gasóleo.

El resto de los apartados mecánicos están a buen nivel, pero hay que destacar la dirección en todos ellos. Es tan suave, tal vez demasiado a alta velocidad, y precisa como la de una gran berlina. También es

destacable la excelente frenada del GSi. Este sistema, dotado de un eficaz antibloqueo, detiene el coche en unas distancias cortas y, sobre todo, aguanta lo que le echen sin mostrar síntomas de fatiga. Respecto a las cajas de cambio, hay una mejora generalizada en el tacto de todas ellas, pero en particular las de los motores 2.0 han mejorado mucho en la precisión, aunque los recorridos siguen siendo algo largos.

Los tres modelos de carácter más familiar, se pueden calificar como muy cómodos. La posición al volante es buena y la posibilidad de regular la altura del asiento soluciona un problema endémico del anterior Kadett. En aquel modelo, el volante quedaba muy alto para las personas de talla media española. Detrás hay más sitio y los asientos resultan confortables incluso para tres adultos. El único sacrificado en este aspecto ha sido el maletero que pierde algo de su capacidad. Esta pérdida se ha tratado de paliar mejorando la funcionalidad. Así pues, las formas son más aprovechables y se adoptan algunas soluciones, tales como un agujero en el asiento posterior para transportar esquís u otros objetos alargados, además de los inevitables asientos partidos asimétricamente. El confort de suspensión es bueno y los viajes largos se resuelven sin fatiga. La climatización dispone, en estos nuevos Opel, de un sistema de filtrado de partículas con posibilidad de recircular el aire del habitáculo. La única pega reside en que hay que forzar la entrada de aire con el ventilador



**BUEN DISEÑO**  
El estudio ergonómico del cuadro es excelente. Todos los mandos quedan bien al alcance de la mano. La instrumentación es menor de lo que cabe esperar, pero resultará suficiente para los menos exigentes.



**COMPLETA SENCILLEZ**  
En las versiones más sencillas, los cuadros mantienen un buen nivel de información. La calidad no se resiente y la presencia es buena. Los asientos de las versiones de cuatro puertas son también cómodos y el acceso se realiza sin dificultades.



**FUNCIONAL**  
La disminución del maletero se suple con una mayor funcionalidad.

para conseguir un caudal suficiente. Todavía habrá que esperar hasta el verano que viene para poder disponer de un Astra con equipo de aire acondicionado montado en fábrica. Hoy por hoy, hay que recurrir al equipo Diavia, homologado por la marca, montado en el concesionario.

En cuanto a los modelos GSi, tanto el ocho válvulas, como el dieciséis, tienen unos tarados de suspensión netamente más duros. En carreteras en buen estado, los excelentes asientos suplen los inconvenientes de la suspensión, pero si el asfalto se ondula, entonces los riñones reciben un duro castigo, especialmente en el



**EXCELENTES MECANICAS**  
Todas las mecánicas son satisfactorias, pero especialmente el 16V (arriba) y el 2.0i (derecha) destacan por su racional rendimiento.

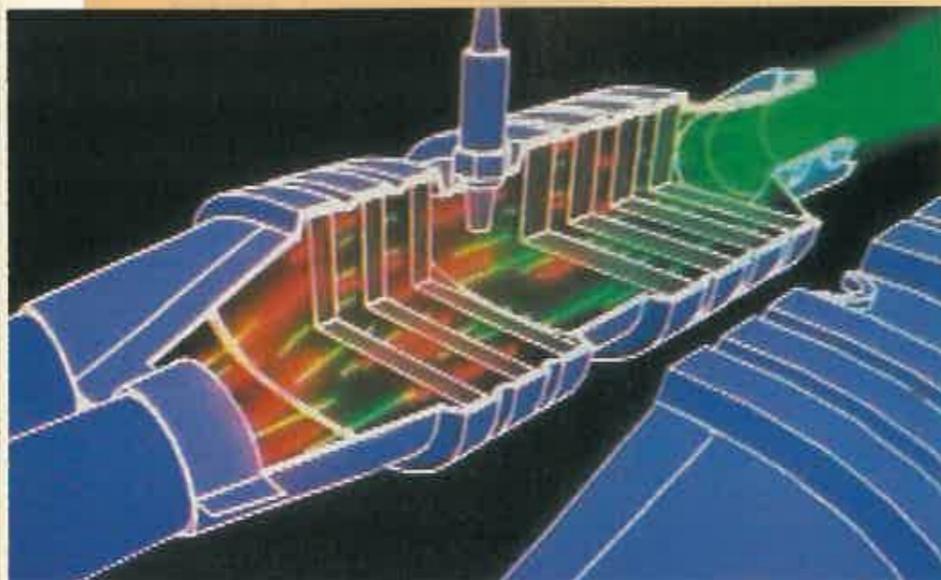
#### USO DEL CATALIZADOR

### OPEL ECOLOGICO

**O**PEL ha dado un paso de gigante en el camino hacia el coche ecológico. La legislación exige que todos los coches de más de 2.000 centímetros cúbicos

se mantengan por debajo de unos niveles de emisiones de escape. Actualmente, el único camino posible para cumplir esta normativa es el uso

del catalizador. Este ingenio, a su vez, obliga a montar en el coche un sistema de alimentación que regule con mucha precisión la mezcla, además de forzar el uso de gasolina sin plomo. Así pues, los coches con catalizador deben montar sistemas de inyección electrónica y filtros especiales en los depósitos de combustible para eliminar los vapores de los hidrocarburos volátiles. Las ventajas para el usuario residen en una emisión de gases tóxicos reducida en torno a un ochenta por ciento respecto a un coche convencional. Además, la gasolina sin plomo es más barata y a la larga un coche catalizado mantendrá más su valor que uno sin dicho sistema. También se plantean problemas, tales como la todavía escasa red de abastecimiento de gasolina sin plomo o la vida limitada del catalizador, que en función del uso de nuestro automóvil, puede oscilar entre los 80.000 y los 100.000 kilómetros. Sin olvidarnos que si alguna vez viajamos a países menos desarrollados, como pueden ser Marruecos o algún país del Este, este tipo de combustible es prácticamente inexistente.



#### AVENTURA COMERCIAL

Al lanzar toda la gama de Astra de gasolina con catalizador, Opel se embarca en una aventura que, sin duda, el tiempo recompensará.



**AHORA CATALIZADO**  
El motor 1.4 se resiente de la adopción del catalizador y los desarrollos largos.

más potente. La conducción de estos dos coches es altamente gratificante. Ambos parecen moverse sobre raíles. Para un conductor medio, el ocho válvulas, con sus 115 caballos, resultará una mezcla sumamente equilibrada, puesto que permite unas prestaciones de primera, sin que



**BUEN EQUIPO**  
El equipamiento es bueno y destaca la radio con una pantalla integrada en la consola central.

su conducción planteen el más mínimo problema. En cambio, el 16 válvulas requiere unas ciertas dotes para exprimir el abundante jugo de su motor. La ayuda del sistema ETC antipatinamiento es una garantía contra los sustos, pero tiene un funcionamiento un tanto brusco. Este sistema

es adecuado para la conducción sobre pavimentos deslizantes, pero no resulta muy convincente cuando se conduce rápido por una carretera de montaña y la rueda del interior de la curva empieza a patinar. Este sistema, penaliza las prestaciones del motor hasta el punto que las aceleracio-

# SUPERCREDITO COCHE



R.B.E. n.º 495/91

\* CUOTA MENSUAL POR CADA MILLON DE PTAS. AL 16% NOMINAL (T.A.E. 17,80% INCLUIDAS COMISIONES DE APERTURA Y ESTUDIO) EN UN PLAZO DE 48 MESES.

HASTA **48** MESES PARA PAGAR

TRAMITADO EN **24** HORAS

ENTIDAD DE FINANCIACION: BANSAFINA

INFORMESE EN EL 900 17 17 17



Banco  
**Santander**

nes, con el sistema ETC desconectado, son sensiblemente más brillantes. En cualquier caso, no queda la menor duda de que el GSi 16V hará feliz a los más quemados. En general, la oferta de Astra, en estos momentos, puede satisfacer los gustos de cualquier comprador que busque un coche medio, pero de toda la gama destacamos el 2.0i en su versión de cinco puertas, que ofrece el confort y las prestaciones de un coche de categoría superior, a un precio muy razonable y en un tamaño muy compacto. En cuanto a los más deportivos, destacamos el GSi de ocho válvulas que resulta el más equilibrado en cualquier aspecto, ya sea prestaciones, comportamiento o precio.

A la oferta actual, que se compone de

**PARA TODOS LOS GUSTOS**  
La gama Astra ofrece un coche para cada gusto y para cada necesidad.



diez versiones, se unirán a lo largo del año que viene otras con motores de 1.6, 1.8 y el 1.7 TD, probado en estas páginas. Estos aparecerán en carrocerías de dos volúmenes y en otras nuevas de tres, lo que unido a las de tres y cinco puertas actuales, sin olvidar la versión Caravan, conformarán una gama muy completa y atractiva. Sólo queda que Opel tenga a punto el sistema de aire acondicionado ecológico para que su oferta sea equiparable a la de la competencia.

Víctor Piccione  
Fotos: Ramón Rodríguez

MECANICA		
MOTOR	Excelente	Todos los motores tienen un buen rendimiento, pero destaca el dos litros 16 V.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	Han mejorado mucho en el tacto, sobre todo en los motores de dos litros.
TRANSMISION	Normal	Los desarrollos son algo largos en el 1.4 y en el 2.0. En los GSi son correctos.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Excelente	Todos disponen de dirección asistida de serie y destacan por su buena precisión.
FRENOS	Buenos	Son buenos en todos pero hay que destacar los del 16 válvulas que, además, son infatigables.
SUSPENSION	Buena	Salvo en los GSi, que resultan duros, el compromiso confort/comportamiento, es bueno.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Buena	Ha mejorado mucho respecto al Kadett. Los asientos son regulables en altura.
CLIMATIZACION	Normal	La distribución es buena, pero hay que utilizar el electroventilador casi siempre.
SONORIDAD	Normal	Los motores de dos litros son más ruidosos. Es sorprendente el 1.7 Turbodiesel.

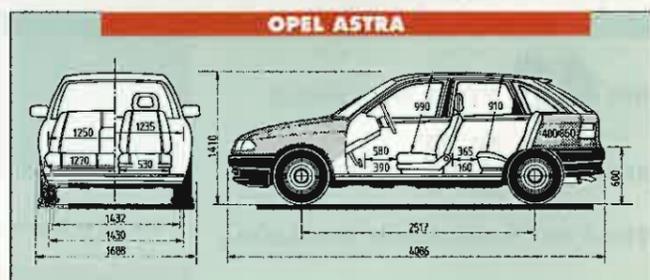
RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Buena	En cada caso, esta cifra se encuentra dentro de lo que cabe esperar.
ACELERACION	Buena	Son muy buenas en el GSi 16 V y, curiosamente, en el Turbodiesel.
RECUPERACION	Buena	Los desarrollos penalizan este aspecto en el 1.4 y en el 2.0i. En los demás son razonables.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Buena	Ha mejorado respecto al anterior modelo, sobre todo en el asiento trasero.
MALETERO	Normal	Aunque ha perdido algo, sigue siendo un buen maletero.
CALIDAD	Buena	Se aprecia una mejora notable respecto a los Kadett.

ECONOMIA		
CONSUMO	Buena	No son coches especialmente parcos en consumo pero no resultan nada tragones.
EQUIPAMIENTO	Normal	Es bueno, aunque se echa en falta el aire acondicionado montado de serie.
PRECIO	Buena	Son muy competitivos, en particular los modelos más altos de gama.

**DATOS DEL COMPRADOR**

**Fabricante/ Importador:** General Motors España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00.  
**Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 545 puntos de asistencia en toda España.



**CORRECAMINOS**



Prueba la nueva Honda CRM 75, una moto joven, ágil y rápida con la que podrás vivir apasionantes aventuras. Así es la CRM 75, una auténtica correccaminos capaz de llevarte a aquellos lugares que jamás imaginaste.



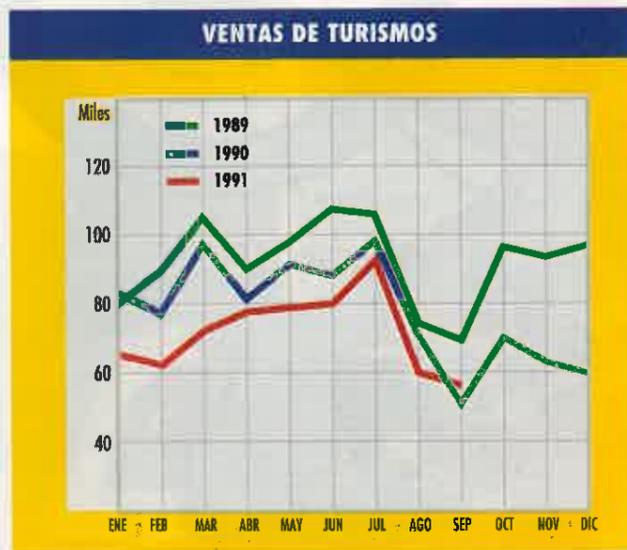
SEPTIEMBRE

# LIGERA RECUPERACION

Por fin parece que la continua caída que experimentaba el mercado de vehículos en nuestro país, ha iniciado una pequeña, pero esperanzadora, recuperación que se hace más representativa en el grupo Fasa-Renault, que ostenta su condición de líder.

Las ventas de turismos durante el pasado mes de septiembre experimentaron un incremento del 7,45 por ciento con relación al mismo mes del año anterior, y aunque la cifra de 55.653 unidades vendidas no es para echar las campanas al vuelo, ya que quedan muy por debajo de las 70.433 alcanzadas en septiembre de 1989, puede significar el fin de la continuada caída que venía sufriendo el mercado del automóvil desde hace casi dos años y ser el inicio de la tan ansiada recuperación.

Por marcas, Fasa-Renault, con un incremento de cerca del 40 por ciento, continúa ostentando su condición de líder un mes más. Opel, por su parte, se recupera bien de la caída que había experimentado en los dos meses anteriores y se coloca en segunda posición, adelantando a Ford, que sufre un descenso del 9,7 por ciento. Seat es la marca que ha conseguido el mayor crecimiento en este mes, un 54,4 por ciento, pero en contrapartida ve des-



mercado alcanza ya el 8,2 por ciento; le sigue otro Renault, el R-19 y a continuación, el Opel Corsa, el dúo Ford Escort/Orion y el Fiesta.

Pese a este aumento del 7,45 por ciento, experimentado el pasado septiembre con relación al mismo mes del año anterior, el descenso de las ventas acumulado en lo que va de año es todavía del 13,5 por ciento. Un porcentaje que supera con mucho las previsiones más negativas de los fabricantes que, en el peor de los casos, auguraban un descenso para este año inferior al 11 por ciento.

El total de las ventas en estos nueve primeros meses del año alcanza la cifra de 669.201 turismos frente a los 774.131 de 1990. Esto supone que en lo que va de año se han vendido 105.000 coches menos que en igual periodo del año anterior y 185.000, con respecto a los mismos meses de hace dos años.

En cuanto a modelos, el Renault Clio se consolida en la lista de los más vendidos con 4.535 unidades y su cuota de

El total de las ventas en estos nueve primeros meses del año alcanza la cifra de 669.201 turismos frente a los 774.131 de 1990. Esto supone que en lo que va de año se han vendido 105.000 coches menos que en igual periodo del año anterior y 185.000, con respecto a los mismos meses de hace dos años.



**SUPERANDO LAS PREVISIONES**  
No se ha cumplido el augurado descenso, inferior al 11 por ciento.

	Modelo	1991	1990	Penetr.
1º	Renault Clio/R-5 (Clio)	54.179	36.980	8,1
	(R-5)	44.566	0	
		9.613	36.980	
2º	Ford Escort/Orion (Escort)	45.370	48.015	6,8
	(Orion)	22.530	23.281	
		22.840	24.734	
3º	Renault 19	45.355	57.692	6,8
4º	Seat Ibiza	38.272	51.599	5,7
5º	Ford Fiesta	35.552	51.002	5,3
6º	Opel Kadett	33.841	52.449	5,0
7º	VW Golf/Jetta (Golf)	32.546	39.587	4,9
	(Jetta)	24.091	29.244	
		8.455	10.343	
8º	Citroën AX	30.150	39.656	4,5
9º	Peugeot 205	29.889	32.812	4,5
10º	Opel Corsa	27.784	40.394	4,2
11º	Renault 21	20.066	28.817	3,0
12º	Peugeot 405	17.873	23.159	2,7
13º	Fiat Uno	15.565	19.111	2,3
14º	Seat Toledo	13.706	0	2,1
15º	Peugeot 309	13.273	22.064	2,0

## VENTAS POR MARCAS

(Enero a septiembre)

Marcas	1991	1990	% 91/90	Penetr.
FASA RENAULT	123.462	131.868	-6,4	18,4
FORD	91.159	110.386	-17,4	13,6
OPEL	78.826	107.466	-26,6	11,8
SEAT	68.109	79.253	-14,1	10,2
PEUGEOT	64.043	80.491	-20,4	9,6
CITROËN	55.408	61.162	-9,4	8,3
VOLKSWAGEN	47.954	61.628	-22,2	7,2
FIAT	34.499	43.471	-11,4	5,2
ROVER	12.780	8.150	56,8	1,9
BMW	12.318	10.691	15,2	1,8
AUDI	12.150	17.564	-30,8	1,8
MERCEDES	9.756	9.930	-1,7	1,5
LANCIA	9.722	10.657	-8,8	1,5
NISSAN	9.573	6.721	42,4	1,4
ALFA ROMEO	7.993	10.466	-23,6	1,2
VOLVO	6.861	4.907	38,8	1,0
SAAB	1.083	913	18,6	0,2
SUZUKI	1.044	1.688	-38,1	0,2
PORSCHE	324	434	-25,3	-
JAGUAR	300	258	16,3	-
Otros	21.837	16.027	36,3	3,2
GRUPOS				
VAG	128.213	158.445	-19,1	19,2
PSA	119.451	141.652	-15,7	17,8
FIAT-ALFA	52.214	64.594	-19,2	7,8
<b>TOTAL</b>	<b>669.201</b>	<b>774.131</b>	<b>-13,5</b>	<b>100,0</b>

Fasa Renault, con 123.462 unidades vendidas hasta septiembre, sigue manteniendo el buen ritmo de ventas que lleva este año, gracias a las ventas del Clio y del R-19, y su cuota de mercado alcanza ya el 18,4 por ciento, cuando al final del año pasado era sólo del 16,9 por ciento. Ford mantiene la segunda posición al haber vendido 91.159 turismos en estos nueve meses. Les sigue Opel que, con 78.826 unidades, sufre una caída del 26,6 por ciento, motivada probablemente por el desequilibrio producido al sustituir el Kadett por el Astra.

Seat, como marca, aguanta la crisis sin sufrir variaciones en su cuota de merca-

do, gracias al aporte de las ventas del Toledo, pero, como grupo, experimenta una caída del 19,1 por ciento, al haber vendido en estos nueve meses 128.213 turismos frente a los 158.445 del año pasado; un descenso al que han contribuido tanto Volkswagen (-22,2, por ciento) como Audi (-30,8 por ciento), afectadas la primera por la remodelación del Golf y la falta de disponibilidad de los nuevos Audi en el segundo caso. En el grupo PSA, Citroën se mantiene relativamente bien con un descenso de «sólo» un 9,4 por ciento, gracias al buen resultado de las ventas del ZX, mientras Peugeot baja un 20,4 por ciento.

La mejoría de las ventas experimentada en septiembre favorece más a los coches importados que registran un incremento del 12,8 por ciento, cuando el crecimiento de los fabricantes en nuestro país se queda en sólo el 4,4 por ciento; y dentro de los importados, los más beneficiados son los japoneses, con un aumento de sus ventas del 37,5 por ciento en el mes de septiembre y un 26,8 por ciento en el acumulado del año. En cuanto a las marcas, siguen muy firmes Rover, Volvo y BMW, tanto en cifras mensuales como en las acumuladas y, dentro del grupo Fiat, se recupera Alfa Romeo, pero no tanto Lancia ni la propia Fiat.



Japón, para posteriormente iniciar su venta en Europa, Estados Unidos y Canadá.

Con el país oriental, este fabricante mantiene unos estrechos lazos comerciales, gracias a los acuerdos de fabricación y distribución que mantiene con el fabricante japonés Sumimoto, que le permiten equipar a más de la mitad de los fabricantes nipones de automóviles con sus productos.

La incidencia de Lucas Automotive en el sector de los frenos, sistemas de seguridad y tecnología diésel es notable desde que esta empresa se fundase en 1987 para agrupar y coordinar las actividades internacionales de las cuatro divisiones en que estaba dividida: Lucas CAV, Lucas Girling, Lucas Electrical y Lucas World Service y Rists. En la actualidad este fabricante que cuenta con una importante factoría en nuestro país, situada en la ciudad de Pamplona, se encuentra a la cabeza del sector de equipos originales, fabricantes como Ford, Opel, BMW y Mercedes Benz equipan a sus modelos con componentes de fabricación Lucas. **O**

Gonzalo Serrano

LUCAS AUTOMOTIVE

# LIDER EN SEGURIDAD

Un ABS con cuatro canales y un nuevo Sistema de Control de la Tracción son las novedades más importantes de este fabricante.

**L**A empresa británica Lucas acaba de presentar un nuevo sistema ABS de cuatro canales con sensores situados en las cuatro ruedas del vehículo. Un sistema que se caracteriza por elevar las prestaciones del tradicional equipo antibloqueo de frenos, ya que en la actualidad, la mayoría de los automóviles que se comercializan con este sistema de seguridad tan sólo disponen de dos o tres canales de información.

El procesador que incorpora el nuevo ABS de Lucas cuenta con una capacidad de proceso que supera los 1.000 datos por minuto. Una cifra que supone un notable incremento con respecto a los procesadores que se comercializan actualmente, y que permite que analizar y procesar un mayor número de posibles situaciones de emergencia, actuando con mayor rapidez en estos casos.

Otro de los campos en el que están trabajando los técnicos de la marca, es el Sistema de Control de la Tracción (TCS). Se trata de un sistema que controla la tracción del vehículo en las situaciones más difíciles y que, como se pudo comprobar en la prueba que se realizó en las

instalaciones del Automóvil Club de Alemania durante la visita a la fábrica que esta marca tiene situada en la ciudad germana de Coblenza, permite superar pendientes de hasta el 15 por ciento de inclinación, con dos ruedas deslizándose sobre un canal de agua en movimiento.

El TCS puede entrar en funcionamiento accionando el servo «Girvac» que actúa como fuente de energía para controlar el giro de las ruedas mediante la intervención del freno.

La eficacia del Sistema de Control de la Tracción puede verse incrementada si se añade al conjunto un sencillo sistema de control del acelerador que resulta especialmente indicado para automóviles de gran potencia que dispongan de tracción trasera.

Lucas tiene previsto iniciar la comercialización del nuevo sistema de Control de Tracción en el año 93 y en un principio está previsto que se ponga a la venta en

## NOVEDADES LUCAS EN MOTORTEC

**C**ON motivo del Motortec, que se ha celebrado esta semana en Madrid, Lucas Automotive ha presentado en nuestro país sus últimas novedades. En la rama eléctrica se han presentado las baterías Lucas-Yuasa y las bombas de alimentación y el inyector de disco de solenoide para BMW. En el segmento de los diésel, las novedades se centran en el nuevo filtro compacto de combustible para vehículos diésel, que se montará en los Citroën ZX. Las últimas novedades afectan a los productos de frenos con una nueva gama de pastillas.



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

## Precios coches nuevos

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>ALEKO</b>															
Aleko 2141	1.026.068	1.569	74	155	14	8,3	12,34	435,0	-	-	-	-	-	-	Serie
<b>ALFA ROMEO</b>															
33 1.3	1.584.044	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.3 Veloce	1.550.383	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.5 ie	1.731.034	1.490	98	181	10,7	8,6	13,54	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.7 ie	1.926.372	1.712	110	190	9,5	8,9	13,80	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	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	150.000	-	67.000
33 16V Quadrifoglio	2.227.468	1.712	137	208	8,4	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	150.000	-	67.000
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	150.000	-	67.000
33 1.7 ie Sport Wagon	2.077.487	1.712	110	187	9,8	8,0	13,83	420,0	190.000	36.000	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	65.000	-	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	65.000	-	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	65.000	-	84.056
75 1.8 ie Le Mans	2.283.599	1.779	122	190	10,4	8,9	14,70	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	65.000	-	84.056
75 2.0 Twin Spark	2.618.450	1.962	148	198	8,2	8,6	14,66	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	262.542	-	84.056
75 Twin Spark Podium	2.676.787	1.962	148	198	8,2	8,6	14,66	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	262.542	-	84.056
75 3.0 V6 Q	3.730.449	2.959	192	230	7,5	11,9	18,68	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	262.542	-	84.056
75 2.0 TD	2.503.034	1.985	95	175	12,4	8,6	16,12	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	65.000	-	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	65.000	-	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	280.000	-	110.000
164 2.0 V6 Turbo	4.983.598	1.996	210	240	7,2	10,1	15,76	455,5	225.000	80.000	Serie	Serie	280.000	-	110.000
164 3.0 V6	4.808.200	2.959	192	230	7,9	12,3	17,63	455,5	225.000	80.000	Serie	Serie	280.000	-	110.000
164 Quadrifoglio	5.570.260	2.959	200	231	7,7	11,3	16,81	455,5	225.000	80.000	Serie	Serie	280.000	-	110.000
164 2.5 TD	3.972.195	2.509	117	204	10,8	7,6	9,84	453,5	225.000	80.000	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
<b>ARO</b>															
Aro 10 Techo Lona	1.120.749	1.397	64	125	29,0	9,5	11,80	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.228.269	1.397	64	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	-	-	-	-	-	-	-
<b>AUDI</b>															
80 Special	2.654.912	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	42.095	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	42.095	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	2.896.011	1.994	115	195	10,2	9,4	15,24	439,3	262.613	42.095	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	42.095	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	42.095	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	42.095	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Quattro Sport	5.166.203	1.994	160	215	8,9	11,2	16,95	439,3	262.613	42.095	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	42.095	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	42.095	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	42.095	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	275.000	42.095	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	96.158	42.095	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
100 2.3 E Quattro	4.408.014	2.309	133	202	10,4	10,7	16,07	479,0	96.158	42.095	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	96.158	42.095	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
100 2.8 E	4.536.014	2.771	172	218	8,0	10,4	15,81	479,0	96.158	42.095	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
100 2.8 E Quattro	5.196.014	2.771	172	218	8,0	11,8	17,02	479,0	96.158	42.095	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Coupe 2.3 E Cat.	4.110.015	2.309	133	211	9,2	10,0	15,67	433,6	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 E Quattro Cat.	4.850.015	2.309	133	211	9,2	10,0	15,67	433,6	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 20V Track Front	4.495.202	1.994	160	215	9,0	11,0	16,77	433,6	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 20V Quattro	5.052.203	1.994	160	215	8,9	11,0	16,77	433,6	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 20V Cat.	4.692.015	2.309	170	217	8,6	11,3	16,81	433,6	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 20V Quattro Cat.	5.252.014	2.309	170	217	8,4	11,3	16,81	433,6	-	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
V-8	9.454.529	3.562	250	244	7,6	13,2	19,45	487,5	-	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

**BERTONE**

Freeclimber TD T. Duro	3.714.758	2.443	116	153	13,9	10,9	11,99	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7i 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 2.7i 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	168.000	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	154.328	Serie
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	Serie	240.227
325i X 4p	4.954.751	2.494	171	210	9,0	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	240.227
325i Cabrio	5.219.751	2.494	171	214	9,0	11,5	18,11	432,5	175.000	70.755	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring	4.984.413	2.494	171	221	8,8	11,5	18,11	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring	5.944.414	2.494	171	210	9,7	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	54.098
M3	6.997.602	2.302	200	234	6,7	10,6	17,54	434,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Cabrio	9.847.603	2.302	200	234	7,3	10,6	17,54	434,5	-	93.314	-	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Sport Evolution	8.447.602	2.467	238	248	6,5	10,1	15,98	434,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Z-1	8.544.413	2.494	171	239	7,9	10,4	17,14	392,7	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
324 D	3.021.844	2.443	86	162	16,1	8,0	10,61	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	-
324 TD	3.586.844	2.443	115	193	11,9	7,0	9,94	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	-
324 TD Touring	4.462.507	2.443	115	187	12,3	7,0	9,34	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
520i	4.144.413	1.990	150	211	10,6	9,8	15,49	472,0	-	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	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	Serie	258.238
730i	6.277.602	2.986	197	225	9,3	15,0	20,53	491,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	212.034
735i	7.942.603	3.420	220	236	8,3	15,0	20,97	491,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i L	8.347.602	3.420	220	236	8,3	15,0	20,97	532,5	-	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	502,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i	12.547.929	4.988	300	250	6,8	15,5	21,87	478,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

**CITROEN**

AX 3p 11 TE 4V	1.109.937	1.124	55	156	13,2	6,2	10,76	352,5	-	18.953	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TE 5V	1.140.357	1.124	55	158	12,9	6,3	10,76	352,5	162.224	18.953	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TRE 5V	1.201.196	1.124	55	158	12,9	6,3	10,76	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 3p 14 TGS	1.282.317	1.360	75	175	10,8	6,8	11,20	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 3p 14 TZX	1.343.158	1.360	75	175	10,8	6,8	11,37	352,5	162.224	18.953	Serie	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 1.4 Reflex	1.613.769	1.360	75	172	13,7	6,8	11,00	407,1	148.919	31.212	-	-	-	-	-
ZX 5p 1.4 Avantage	1.685.169	1.360	75	172	13,7	6,8	11,00	407,1	148.919	31.212	20.400	20.400	-	-	66.299
ZX 5p 1.4 Aura	1.753.569	1.360	75	172	13,7	6,8	11,00	407,1	148.919	31.212	Serie	Serie	71.401	-	66.299
ZX 5p 1.6i Reflex	1.718.488	1.580	90	181	13,5	7,9	12,48	407,1	148.919	31.212	-	-	-	-	-
ZX 5p 1.6i Avantage	1.756.569	1.580	90	181	13,5	7,9	12,48	407,1	148.919	31.212	20.400				



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
300 E	5.987.054	2.960	188	228	8,8	11,2	16,95	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 E 4 Matic.	7.537.054	2.960	188	220	9,1	11,2	16,95	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 E 24V	6.687.054	2.960	231	240	8,0	13,1	18,62	470,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
500 E	13.535.380	4.973	326	250	6,1	14,9	20,90	475,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 CE	6.053.865	2.998	136	200	11,4	10,3	15,93	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 CE	7.137.054	2.960	188	228	8,8	12,1	17,74	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 CE 24V	8.037.055	2.960	231	240	8,0	13,1	18,62	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
200 TE	5.183.554	1.996	118	195	13,9	9,8	15,71	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
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	182.609
200 D	4.380.051	1.997	75	160	18,5	7,6	9,94	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 D	4.782.771	2.497	94	176	16,5	7,7	10,19	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 D Turbo	5.537.054	2.497	126	195	12,3	7,7	10,49	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D	5.185.958	2.996	113	190	13,7	8,6	11,02	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D 4 Matic.	6.885.959	2.996	113	183	16,0	8,6	11,02	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D Turbo	5.822.054	2.996	147	202	10,9	8,6	11,10	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D Turbo 4 Matic.	7.615.054	2.996	147	196	12,8	9,6	11,78	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
200 TD	5.042.740	1.997	75	160	21,7	7,6	9,99	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 TD	5.420.459	2.497	94	176	16,5	7,7	10,24	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TD Turbo	6.866.054	2.996	147	196	10,9	9,6	11,78	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TD Turbo 4 Matic.	8.145.555	2.996	147	196	12,8	9,6	11,78	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 SE	8.873.554	3.199	231	230	8,9	14,5	19,42	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
300 SEL	9.228.554	3.199	231	230	8,9	14,5	19,42	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
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	-	-	-	-	-
500 SEC	11.694.290	4.973	252	225	7,5	11,4	18,26	493,5	Serie	183.806	-	-	-	-	-
560 SEC	15.200.445	5.547	279	250	7,2	15,1	21,28	493,5	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	-	-	-	-	-	-
230 GE ST Corto	5.564.018	2.298	93	145	17,7	15,2	21,51	440,5	-	-	-	-	-	-	-
250 GD ST Corto	5.969.668	2.497	69	125	28,1	12,7	14,72	440,5	-	-	-	-	-	-	-
300 GE ST Corto	6.309.384	2.960	125	165	13,5	20,5	26,03	440,5	-	-	-	-	-	-	-
300 GD ST Corto	6.233.008	2.996	83	138	22,2	13,6	15,33	440,5	-	-	-	-	-	-	-
230 GE ST Largo	6.145.228	2.298	93	145	17,1	15,2	21,10	440,5	-	-	-	-	-	-	-
250 GD ST Largo	6.550.878	2.497	69	125	28,1	12,7	14,72	440,5	-	-	-	-	-	-	-

**MITSUBISHI**

Galant GTI 16V	3.276.994	1.997	145	204	8,8	9,9	15,32	454,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant 2.0 GLS 15p	2.476.334	1.997	111	190	10,6	8,5	14,18	454,0	159.600	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
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	-	-	-	-	-	-	-
Montero TDI GL Corto	3.069.508	2.477	105	140	17,6	14,5	16,32	398,5	-	-	-	-	-	-	-
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	-	-	-	-	-	-	-
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	-	-	-	-	-	-	-

**MORGAN**

4/4-1600 IE Cat 2A	5.260.504	1.598	104	190	8,0	8,5	14,81	389,0	-	92.000	-	-	-	-	Serie
4/4-1600 IE Cat 4A	5.515.914	1.598	104	190	8,0	8,5	14,81	389,0	-	92.000	-	-	-	-	Serie
Plus-4 2.0 2A	6.428.544	1.996	140	195	7,5	10,0	16,51	396,0	-	92.000	-	-	-	-	Serie
Plus-4 2.0 4A	6.824.638	1.996	140	195	7,5	10,0	16,51	396,0	-	92.000	-	-	-	-	Serie
Plus-8 3.9 EFI	7.948.224	3.947	191	210	5,6	11,8	18,06	396,0	-	92.000	-	-	-	-	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	-	-
Primera 2.0i SLX Aut. 4p.	2.805.918	1.998	122	200	10,3	9,0	14,63	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Primera 2.0 GT 16V 4p.	3.504.013	1.998	150	220	8,4	8,9	14,70	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 SLX 16V 5p.	2.362.918	1.597	95	185	10,4	7,8	12,99	450,0	-	40.000	Serie	Serie	-	-	-
Primera 2.0i SLX 16V 5p.	2.689.913	1.998	122	200	9,9	8,5	13,74	450,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Primera 2.0 D LX 4p.	2.393.919	1.974	75	160	17,5	6,1	8,62	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Maxima 3.0 Aut.	4.686.924	2.960	170	210	8,7	11,0	16,93	476,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 NX	3.336.923	1.998	143	210	8,2	9,5	15,23	413,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 SX Turbo	4.290.914	1.809	171	227	7,5	10,5	17,23	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 ZX Turbo	8.086.914	2.960	283	250	6,0	13,5	19,87	460,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol SLX 2.0	3.189.819	1.974	99	170	-	-	9,8	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	-	-	-	-	-
Patrol Corto 4 Cil. TD	2.642.519	2.820	95	135	27,5	11,1	12,11	410,5	-	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Wagon 6 Cil. D	3.271.708	3.249	95	138	27,5	12,7	14,53	469,0	296.000	35.000	-	-	-	-	-
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	-	-

**OPEL**

Corsa 3p. City 1.0 S	1.077.189	993	45	142	19,5	7,6	11,82	365,2	-	-	-	-	-	-	-
----------------------	-----------	-----	----	-----	------	-----	-------	-------	---	---	---	---	---	---	---

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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		25.000	20.000	20.000			
205 XSD 3p	1.537.999	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5		25.000	20.000	20.000			
205 XTD 3p	1.664.000	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	76.600		
205 TD 3p	1.809.399	1.769	78	175	12,2	6,0	8,30	370,5		25.000	Serie	Serie	76.600		Serie
205 WinnerD 5p	1.510.100	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5		25.000					
205 GLD 5p	1.515.000	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5		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	1.698.397	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 Best Line	1.728.988	1.580	92	180	10,5	7,5	12,25	405,0		30.400		Serie	Serie		
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 Best Line D	1.909.399	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0		30.400		Serie	Serie		
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	2.349.618	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		44.000	Serie	Serie	Serie		242.400
405 GTX	2.909.314	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0		44.000	Serie	Serie	Serie		242.400
405 SRI	2.781.114	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0		44.000	Serie	Serie	Serie		242.400
405 STI	3.202.083	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0		44.000	Serie	Serie	Serie		242.400
405 Mi 16	3.528.214	1.905	160	219	8,6	9,8	15,49	441,0		44.000	Serie	Serie	Serie		242.400
405 Mi 16 x 4	4.028.714	1.905	160	215	8,6	9,0	14,79	441,0		44.000	Serie	Serie	Serie		Serie
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					Serie
405 GRDT Break	2.733.819	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0	170.000	44.000					
405 SRDT	2.977.218	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0		44.000	Serie	Serie	Serie		(1)
605 SRI	3.260.083	1.998	130	203	10,3	8,6	13,62	472,1		58.300	Serie	Serie	Serie		242.400
605 SVI	3.775.083	1.998	130	203	10,3	8,6	13,62	472,1		58.300	Serie	Serie	Serie		Serie
605 SVI Aut.	4.022.282	1.998	130	197	13,0	9,4	14,32	472,1		58.300	Serie	Serie	Serie		Serie
605 SV 3.0	4.811.214	2.975	170	222	8,9	10,8	16,37	472,1		58.300	Serie	Serie	Serie		Serie
605 SV 3.0 Aut.	5.103.782	2.975	170	217	9,9	11,7	16,35	472,1		58.300	Serie	Serie	Serie		Serie
605 SV 24	5.755.103	2.975	200	235	8,0	11,0	17,89	472,1		Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
605 SRDT	3.792.919	2.088	110	193	11,6	7,9	10,33	472,1		58.300	Serie	Serie	Serie		242.400
605 SVDT	4.301.788	2.088	110	193	11,6	7,9	9,92	472,1		58.300	Serie	Serie	Serie		Serie

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

**POLONEZ**

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

**PORSCHE**

968	7.885.014	2.990	240	252	6,5	11,9	18,22	432,0		Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Tiptronic	8.474.530	2.990	240	247	7,9	12,3	18,59	432,0		Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Cabrio	9.082.014	2.990	240	258	6,5	11,9	18,22	432,0		Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
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 Car. 2 Turbolook Cabr.	15.615.528	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 Carrera RS	14.046.202	3.600	260	261	5,4	12,0	18,53	425,0								
911 Carrera RS Touring	14.046.202	3.600	260	261	5,4	12,0	18,53	425,0	400.000	184.000	Serie	Serie	190.000		Serie	
911 Turbo Coupé	16.998.528	3.298	320	270	5,0	16,2	22,16	425,0		Serie	Serie	Serie	Serie		Serie	
928 GTS	14.431.529	5.396	350	275	5,7	16,5	22,42	444,5		Serie	207.480	Serie	Serie		Serie	
928 GTS Automático	14.431.529	5.396	350	275	5,7	15,4	21,47	444,5		Serie	207.480	Serie	Serie		Serie	

NOTA: El cambio automático Tiptronic está disponible en todos los modelos 968 Carrera 2 y Carrera 4 a un sobreprecio de 589.190 ptas.

**RENAULT**

R-4 GTL	997.663	1.108	34	120		6,7	10,55	366,8		20.500					
R-5 Five 3p	998.689	1.108	49	143	16,0	7,4	11,08	359,1		20.500					
R-5 Five 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								

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
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	-	-	-
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	-	-
Montego 1.6 SL	1.738.788	1.589	83	165	11,2	6,9	12,04	446,6	240.000	17.750	-	-	-	Serie	-
Montego 1.6 Clubman	1.793.787	1.589	83	165	11,2	6,9	12,04	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	-	-	-
Montego 2.0 GSi	2.223.788	1.994	112	185	9,2	8,7	14,04	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego Estate GTi	2.403.788	1.994	112	171	9,5	9,8	15,00	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
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	-	-
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 Clubman	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	-	-	-	-	-
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	-	-
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

900i 16V 3p	2.974.319	1.985	128	180	11,5	10,2	15,56	469,0	165.000	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900i 16V 5p	3.173.819	1.985	128	180	11,5	10,2	15,56	469,0	165.000	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 S 16V 3p.	3.268.014	1.985	145	190	11,0	10,4	16,93	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 S 16V 5p.	3.494.114	1.985	145	190	11,0	10,4	16,93	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 S 16V Cabrio	5.529.014	1.985	145	190	11,0	10,4	16,93	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 T Sport 16V 3p	4.624.614	1.985	160	205	9,6	10,7	17,19	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	Serie
900 T Sport 16V Cabrio	6.526.514	1.985	160	200	9,6	10,7	17,19	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	Serie
9000 CDT 2.3 16V 4p	4.127.464	2.290	150	205	10,5	8,9	15,64	478,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDT 2.0 16V 4p	4.938.514	1.985	165	215	8,9	10,3	15,85	478,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDT 2.3 16V 4p	5.207.703	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	478,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CSI 2.0 16V 5p	4.074.014	1.985	130	190	11,0	9,6	16,25	462,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CSI 2.3 16V 5p	4.273.514	2.290	150	201	10,5	8,9	15,64	462,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CST 2.0 16V 5p	5.071.514	1.985	165	215	8,9	10,3	16,85	462,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST 2.3 16V 5p	5.350.814	2.290	200	230	8,0	10,7	17,19	462,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST Sport 2.3 16V 5p	6.454.717	2.290	200	230	8,0	10,7	17,19	462,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

### SANTANA

2.5 D Corto Techo duro	2.010.180	2.495	64	110	34,0	10,5	11,52	366,1	-	-	-	-	-	-	-
2.5 D Largo Techo duro	2.234.525	2.495	64	110	34,0	10,5	11,70	449,9	-	-	-	-	-	-	-
2.500 D Corto	2.339.744	2.495	64	110	34,0	10,5	11,70	366,1	-	-	-	-	-	-	-
2.500 D Largo	2.563.488	2.495	64	110	34,0	10,5	11,70	449,9	-	-	-	-	-	-	-

### SEAT

Marbella Jeans	909.664	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella Special	895.664	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella Black, Green, Blue	861.664	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella CLX	956.663	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella XL	1.022.665	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella GLX	1.065.664	903	40	130	20,3	7,0	10,60	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Ibiza Special 0.9 3p.	1.074.688	903	44	131	22,0	7,3	11,28	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza 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 CLX Plus 1.5 3p.	1.689.788	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza SX 1.5 3p.	1.654.788	1.461	90	166	12,3	9,2	13,36	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza SXi 3p.	1.746.788	1.461	100	180	10,8	8,4	13,36	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza SXi Plus 3p	1.796.788	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Special 1.7 D 3p	1.265.199	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.7 D 3p	1.347.201	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX Plus 1.7 D 3p.	1.428.200	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza Special 0.9 5p.	1.160.689	903	44	131	22,0	7,3	11,28	363,7	-	25.699	-	-	-	-	-
Ibiza 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	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza GLX Plus 1.5 5p.	1.769.069	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie</

MODELO	PVP	CC	CV	VM	Q/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Golf Sprinter GT 75 3p.	1.757.089	1.585	75	167	14,1	7,5	11,29	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 90 3p.	1.877.919	1.781	90	174	11,7	8,8	14,09	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf CL 90 3p. Aut.	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	2.489.015	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	8,7	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.	1.838.069	1.585	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	8,7	8,63	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	9,26	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 75 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	8,7	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	9,8	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	Serie	Serie	182.000	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	117.000
Passat CL Turbodiesel	2.675.984	1.588	80	175	16,0	8,5	10,36	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	11,3	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	11,3	9,2	14,94	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Variant GT 16V	3.628.809	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	2.902.614	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

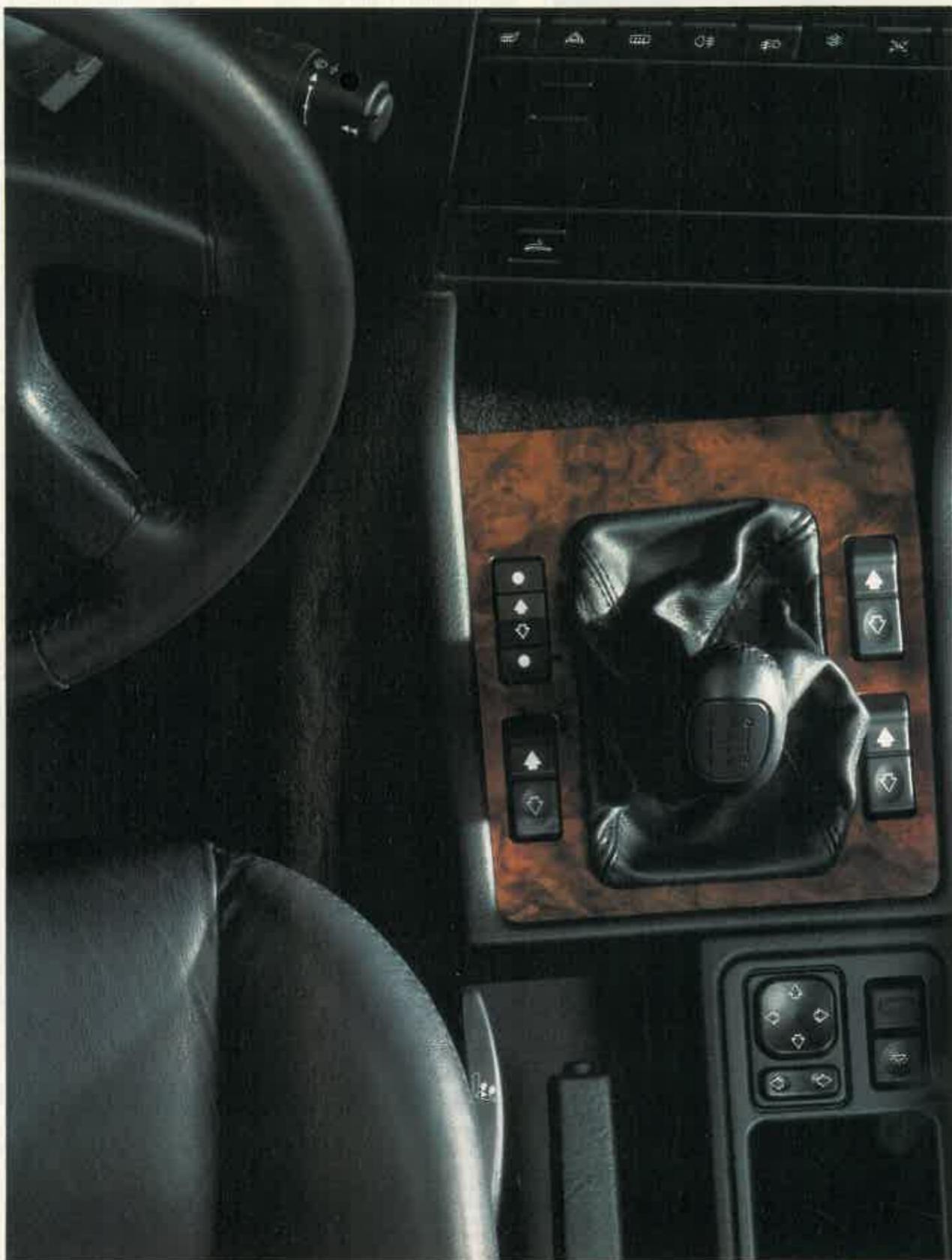
440 GL	2.114.169	1.721	90	175	11,5	9,1	13,88	431,0	205.000	65.000	-	-	-	-	-
440 GLS	2.379.168	1.721	90	175	11,5	9,1	13,88	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
440 GLI	2.378.168	1.800	90	180	11,5	8,7	14,27	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
440 GLE	2.726.168	1.721	109	183	10,8	9,2	14,31	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
440 Turbo	3.202.263	1.721	122	193	9,0	11,9	16,76	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GL	2.481.189	1.721	90	175	11,5	9,1	13,88	440,5	205.000	65.000	-	-	-	-	-
460 GLE	2.888.189	1.721	109	185	10,8	10,5	16,03	440,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
460 GLE Aut.	3.088.189	1.721	109	185	10,8	10,5	16,03	440,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
460 Turbo	3.376.263	1.721	122	200	9,0	9,9	15,41	440,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 ES	3.205.189	1.721	108	186	10,0	9,0	14,71	425,8	Serie	100.000	Serie	Serie	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	Serie
240 Polar 2.3i	3.040.168	2.316	130	185	11,2	11,8	17,29	479,0	Serie	75.000	55.000	Serie	Serie	250.000	-
940 Royal 2.3i	3.601.264	2.316	130	185	11,2	10,5	15,90	487,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
940 Royal 2.3i Aut.	3.801.264	2.316	130	179	11,7	10,9	16,24	487,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
940 2.3i S. Wagon	3.624.934	2.316	130	185	11,2	10,5	15,90	484,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
940 2.3i Aut. S. Wagon	3.825.264	2.316	130	179	11,7	10,9	16,24	484,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
940 GLE 16V Sedán	4.301.264	2.316	155	200	10,2	11,2	16,50	487,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
940 GLE 16V S. Wagon	4.444.264	2.316	155	200	10,5	11,4	16,55	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	4.875.264	2.316	165	200	9,0	13,1	19,52	484,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
940 TD	4.724.169	2.383	122	181	12,0	7,9	10,33	487,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 TD S. Wagon	4.874.169	2.383	122	181	12,0	8,0	10,39	494,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 Turbo 16V	6.326.263	1.986	190	205	8,2	12,3	18,81	487,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Aut.	6.726.263	2.922	204	220	8,9	12,2	18,48	487,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Aut. S. Wagon	6.801.263	2.922	204	211	9,5	12,2	18,48	484,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

### WARTBURG-TRABANT

Berlina	700.749	992	50	132	23,0	9,8	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	912.164	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													



EUROCOM  
ADVERTISING



## UN NUEVO CONCEPTO DE POTENCIA

Sólo cuando no se conocen límites, cuando se es innovador, avanzado, exclusivo, se puede crear un nuevo concepto de potencia. Así es Peugeot y así ha hecho su gran creación: El Peugeot 605.

Y sólo una gran creación es capaz de dar completa satisfacción a las más rigurosas exigencias de potencia en todas sus versiones gasolina o diesel, con motores atmosféricos, a inyección electrónica o turboalimentados, dotados de sorprendentes innovaciones tecnológicas. Así, las versiones turbodiesel incorporan la tercera válvula por cilindro, mientras que en las versiones gasolina se disfrutan hasta 24 válvulas en motores de 6 cilindros que proporcionan 200 CV de potencia, gracias a su sistema exclusivo de admisión variable y a la inyección multipunto secuencial.

Pero además de todas estas aportaciones al mundo del motor, el Peugeot 605 cuenta con sofisticadas ayudas a la conducción, que se traducen en la más completa seguridad, como la dirección de asistencia variable según la velocidad, la suspensión a gestión electrónica y su impecable sistema de frenado ABR Servo-asistido.

Así es el Peugeot 605. Un automóvil inteligente al servicio de un nuevo concepto de potencia.



 PEUGEOT 605

LA GRAN CREACION



**HOMBRE DEL AÑO  
EURAUTO**

**CARL HAHN**

Presidente del grupo Volkswagen

**LAS VALVULAS  
DE MOTOR 16**

Un año más -y ésta es la octava edición- MOTOR 16 otorga sus galardones anuales, sus prestigiosos trofeos «Valvulas Motor 16», con los que se premian a las personas y a las instituciones que a lo largo del año han destacado más en el mundo de la automoción. Por segundo año consecutivo, el grupo de publicaciones europeas que forman EURAUTO se une a nuestro acto otorgando su propia distinción a la figura más relevante en el ámbito europeo. Si el pasado año fue Jacques Calvet, en la edición 91 es Carl Hahn, Presidente de Volkswagen quien merece este premio. ¡Enhorabuena a todos! El acto de entrega de los premios, con asistencia de todos los galardonados, tendrá lugar el día 8 de noviembre, en los salones del Hotel Eurobuilding, de Madrid.

**LAS VALVULAS DE MOTOR 16, PIEZAS UNICAS**  
El polifacético José Lucas es el creador del prestigioso trofeo de las «Valvulas de MOTOR 16», un diseño exclusivo que se ha convertido ya en un clásico y cotizado objeto de arte, y que cada año renueva su valor al ser realizado con las válvulas uno de los coches más destacados de la temporada. En su octava edición, Lucas ha contado con un componente de auténtica excepción para la realización de esta obra: las válvulas del Toyota de Carlos Sainz; las válvulas del coche de todo un campeón.



LOS siete miembros del grupo de publicaciones EURAUTO (*L'Action Automobile*, de Francia, *Auto Zeitung*, de Alemania, *Car*, de Gran Bretaña, *Gente Motori*, de Italia, *Turbo*, de Portugal, *Vi Bilägare*, de Suecia y *Motor 16*) han elegido como Hombre del Año a Carl Hahn, votado por cuatro miembros, frente a tres que decidieron su voto a favor de Juan Antonio Díaz Alvarez. Cualquiera de los dos era merecedor de este prestigioso galardón.  
Carl Hahn, como presidente del grupo Volkswagen, es uno de los hombres de empresa más carismático de Europa e impulsor del desarrollo que el grupo alemán está llevando a cabo en los últimos años. La integración de Seat, o más recientemente, de Skoda, son sólo algunos ejemplos de ello. La trayectoria de la compañía, su liderazgo europeo, las inversiones en las que España se ha visto especialmente favorecida o el lanzamiento de nuevos modelos, con aspectos tan peculiares como el nuevo Golf, son otros ejemplos del dinamismo que Hahn ha sabido imponer en una empresa tradicionalmente conservadora, que este año celebra el lanzamiento de la unidad número 60 millones. Para EURAUTO es también un prestigio el que hombres de la talla de Hahn ocupen un lugar destacado en la aún breve historia de sus galardones. En palabras de Nils Eric Frendin, editor de *Vi Bilägare*, Hahn «ha conseguido que su compañía modifique los planteamientos de la industria del automóvil en Europa».

**DISEÑO DEL AÑO**

**CITROËN ZX**

EL concepto diseño no sólo hace referencia a la imagen exterior de un automóvil, sino al proyecto en su conjunto. El Citroën ZX reúne en sí mismo una serie de características que le hacen merecedor del premio al diseño: con una línea atractiva, combina a la perfección la simplicidad mecánica con la funcionalidad de sus elementos, también mecánicos, y con el estudio de soluciones ingeniosas, eficaces y sencillas, como el eje trasero de dirección dinámica. La apuesta de Citroën, retornando a un segmento que había abandonado hace años, es fuerte. La imaginación, la técnica y el espíritu emprendedor volcados en el ZX, merecen nuestro premio y su éxito.



**ECOLOGIA**

**OPEL ASTRA**

LA incidencia del automóvil en el deterioro del medio ambiente es una cuestión que desde hace años ha preocupado a todos los estratos sociales. Los fabricantes, en general, no son ajenos a esta preocupación y el esfuerzo realizado por este sector industrial no tiene parangón con ninguna otra actividad económica.  
Entre todos los fabricantes, General Motors está siendo el portaestandarte de esta preocupación ecológica y el nuevo Opel Astra es un ejemplo más de la actitud de la compañía. El uso exclusivo de gasolina sin plomo, aunque pueda representar un freno comercial para su nuevo producto, el empleo de materiales reciclables o los sistemas de producción con bajos niveles contaminantes, no sólo suponen un importante esfuerzo económico, sino que ponen de manifiesto un talante de respeto hacia el entorno que queremos premiar y que deben reconocer todos los que pisan este planeta.



**SEGURIDAD**

**BMW serie 3**

CUANDO hace casi un año apareció en el mercado la nueva Serie 3 de BMW, todos se pusieron de acuerdo en la calidad del conjunto, en la sobria belleza del nuevo modelo y en la brillantez de sus prestaciones y comportamiento. Pocos pusieron énfasis en un aspecto que ahora queremos resaltar: su seguridad. Fieles a la tracción trasera, los Serie 3 tienen todas las ventajas de esta propulsión sin ninguno de sus tradicionales defectos. Su forma de caminar por las carreteras, la seguridad con que aborda las curvas, replantean el axioma de que los coches de tracción delantera son más seguros para los conductores de tipo medio. Cuando se pone en marcha el departamento de desarrollo de la firma bávara, todo comienza a cuestionarse y este esfuerzo por encontrar soluciones nuevas, debe ser premiado.





LANZAMIENTO DEL AÑO

SEAT TOLEDO

No podía ser de otra manera. En el año más intenso que nunca hayamos conocido, un lanzamiento destaca por su trascendencia: el Seat Toledo. Sin chovinismos desmerecedores, en el nacimiento del Seat Toledo se dan una serie de circunstancias que no pueden pasar inadvertidas. Es la culminación de un esfuerzo empresarial sin parangón en la industria europea; pese a la pertenencia al primer grupo automovilístico continental, Seat no ha renunciado a su estilo propio, a su estilo mediterráneo; y finalmente, Seat ha sido capaz, con el Toledo, de ponerse en unos niveles de calidad que hasta la fecha estaban reservados a los coches de las marcas germanas. Pocas veces unas «válvulas» han sido tan merecidas y tan fáciles de conceder.

PROMOCIÓN DEPORTIVA

FORMULA RENAULT

AÑO tras año y desde hace cerca de 20, Renault se ha merecido nuestro reconocimiento por su labor a favor del automovilismo deportivo. Ahí están sus Copas para demostrarlo y ahí están hombres como Carlos Sainz, por no citar más que un nombre, para reconocer la valía de este esfuerzo. En el año 90, Renault ha dado un paso más y sin ceder un ápice en sus programas anteriores, ha creado una nueva fórmula de promoción: la Fórmula Renault, con la que en España vuelve a cobrar interés esta especialidad automovilística de circuito. Cantera de futuros valores, el debú de esta nueva disciplina se produce en el año en que Renault ha brillado especialmente en el exponente máximo, en la Fórmula 1. Y aunque el galardón se otorga al conjunto de responsables de la empresa, no cabe duda de que el llevar a buen puerto este proyecto se debe, muy especialmente, a que su director gerente Francis Stahl cree en la competición y en el dinamismo que ella genera en cualquier empresa. Y para que todo sea posible, Bernard Tramont ha vuelto a poner de manifiesto que hablar de competición en España es hablar de este carismático y entrañable rubio.

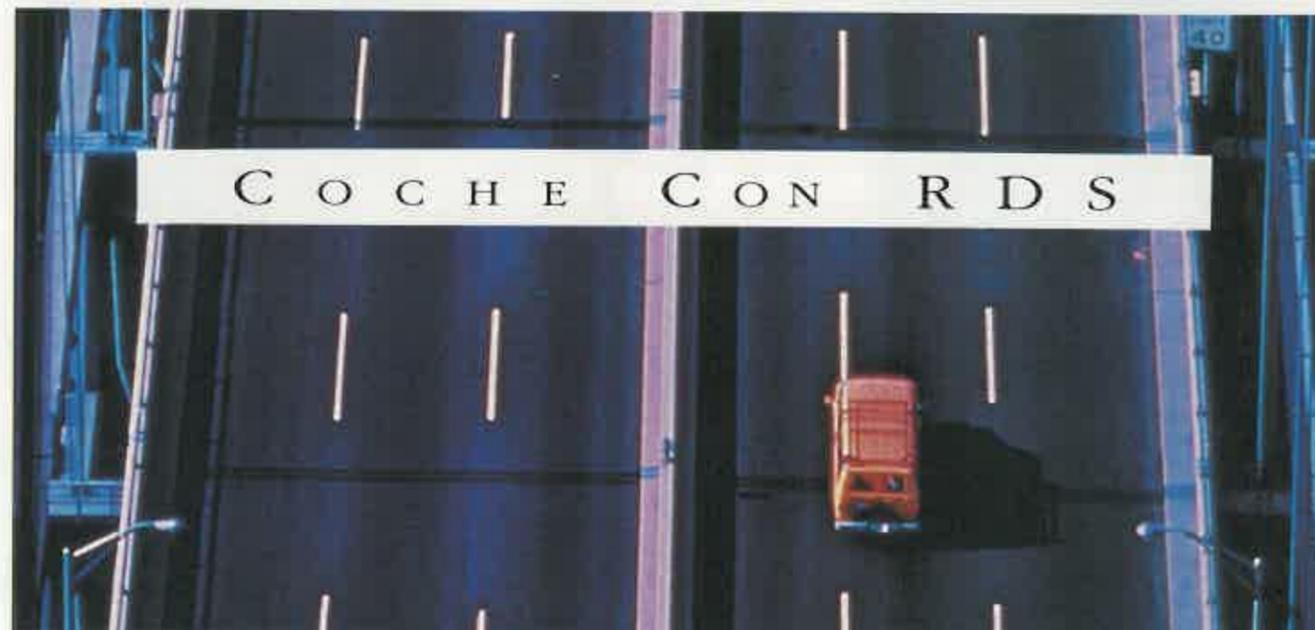
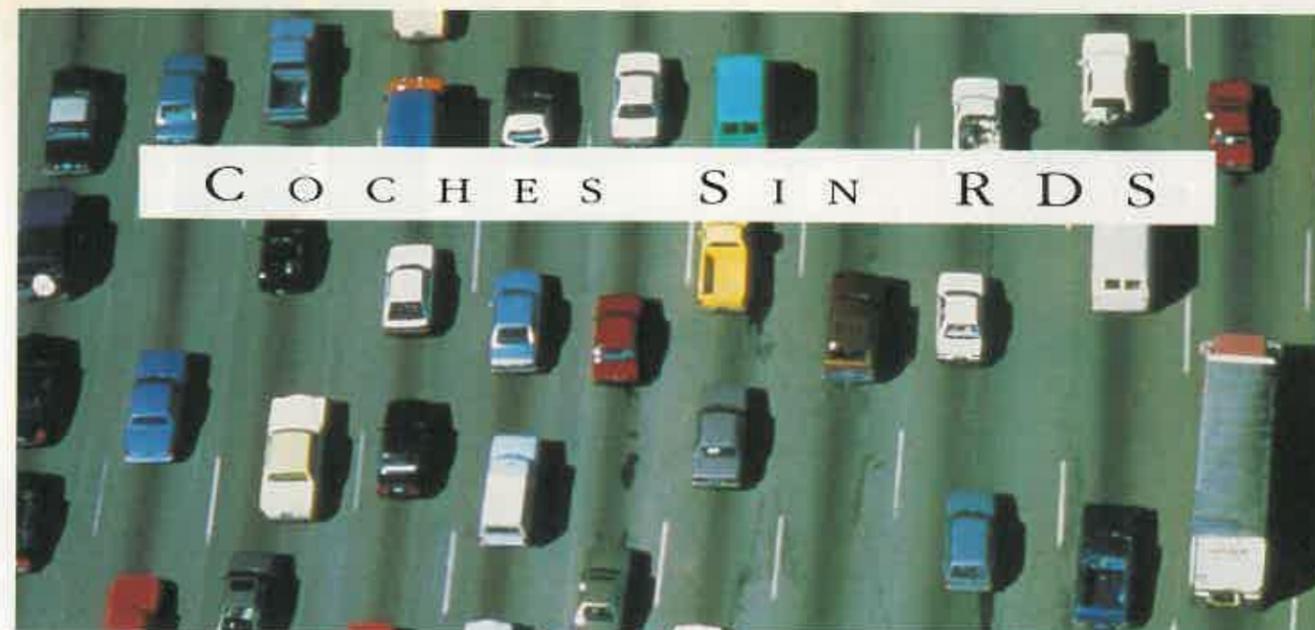
MOTOCICLISMO

HONDA

CUANDO se está en camino de conseguir por quinto año consecutivo el título de Campeón del Mundo de marcas en la Fórmula 1, poco se puede añadir para resaltar los niveles de eficacia y de tecnología que una marca como Honda pone encima de la mesa. Pero en esta ocasión, no queremos premiar a su incuestionable dominio en automovilismo de competición, sino en el mundo de las dos ruedas. Y muy especialmente, en su último lanzamiento (penúltimo si tenemos en cuenta la dinámica de cualquier industria nipona): la NR 750. Con sus pistones ovales y la culata de 32 válvulas, hace alarde de una imaginación tecnológica difícil de seguir ni siquiera por los expertos. Honda, una vez más, está en vanguardia y ésta es la razón por la cual le premiamos.



56/ Motor 16



Circula con el RD-10 de Panasonic, con 40 W, sistema Dolby estéreo y todas las ventajas del RDS:

- Sintonización automática de las 6 emisoras más potentes de la zona.
- Presintonía de hasta 24 emisoras.
- Seguimiento automático de la emisora, sin reajustar la frecuencia del dial.
- Visualización del nombre de la emisora.
- Recepción automática y voluntaria de los mensajes de tráfico, reduciendo el volumen de la música momentáneamente para oír mejor la información.

Y en un futuro próximo, con Panasonic, el RDS facilitará en display la fecha y hora local, las frecuencias de otras emisiones en



RDS distintas a la sintonizada, y las emisoras captables en función de su contenido: música, informativos, y hasta 31 posibilidades más.

Si quieres conducir en libertad, equipa tu coche con el RD-10 de Panasonic.

**Panasonic**  
Car Audio 

SAAB 9000 CS TURBO

# PODER NORDICO

Cuentan las leyendas escandinavas que cuando el dios Thor golpeaba el suelo con su maza, la tierra temblaba. Es algo parecido a lo que ocurre cuando el rey de la saga Saab, estrenando nueva armadura, transmite su potencia al asfalto.

**R**ESULTA curioso el balance comercial de la primera etapa del Saab 9000, un coche al que muchos tacharon al principio de perder la impronta característica de la marca. El «viejo» 900, con ya veinticinco años de historia en los catálogos, tras numerosas y profundas modificaciones, sigue suponiendo casi el cincuenta por ciento de ventas para la firma sueca.

El desembarco de la General Motors en las costas de los fiordos al adquirir la mitad de las acciones de este polifacético fabricante, ha acelerado una cura de personalidad para el grande de la gama. Eso sí, la multinacional ha prometido respetar religiosamente la personalidad Saab.

El 9000 CS ha recibido una nueva carrocería cuyos objetivos han sido, primero, hacer más rígido el conjunto aumentando la seguridad tanto activa como pasiva y, segundo, modificar la estética estilizándola respecto al CD, más macizo de volúmenes. El habitáculo sigue aprovechándose del proyecto Tipo Quattro, común a este Saab 9000, al Fiat Croma, al Lancia Thema y al Alfa Romeo 164. Pero toda la estructura de la caja ha sido reforzada por medio de largueros, travesaños y montantes en forma de jaula de seguridad ganando en rigidez torsional (nada menos que un 12 por ciento) y resistencia, además también se ha variado la geometría de la silueta. Ahora, el perfil de la parte delantera es más bajo y el capó se ha prolongado hacia atrás acentuando la cuña aerodinámica. Aparte de mejorar la penetración de la sección frontal (con nueva calandra y grupos ópticos más estrechos y alargados), esto ha permitido montar los faros en una posición más baja, aprove-



## VIRTUDES

- Carrocería mejorada
- Motor sobresaliente
- Calidad y confort

SAAB 9.000 CS TURBO  
PRECIO: 5.350.814 PTAS.

- Tacto del cambio
- Consumo
- TSC opcional

## DEFECTOS



FICHA TECNICA

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.290 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 90 mm. Carrera: 90 mm. Compresión: 8,5 a 1. Potencia máxima: 200CV(147 Kw) a 5.000 rpm. Par máximo: 33,6 mkg (330 Nm) a 2.000 rpm. Alimentación: Inyección y turbo. Combustible: Gasolina 91-98 octanos.

**TRANSMISION:** Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Diferencial central de tipo Ferguson. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,7 km/h. En 3ª a 1.000

rpm: 24,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 39,0 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De piñón y cremallera, asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: 3,25 vueltas. Diámetro de giro: 10,9.

**FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Sí.

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente con triángulos transversales, muelles y amortiguadores, barra de torsión. Trasera: Eje rígido de brazos longitudinales con muelles y estabilizador.

**RUEDAS:** Neumáticos: 205/60 ZR 16. Llantas de chapa de 6,5 x 16.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.358,5 kg. Capacidad del depósito de combustible: 66 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 31 km/h de promedio.....	13,5
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo.....	7,1
En conducción rápida.....	16,8
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo.....	12,6
A 140 km/h de cruceo.....	13,3
A 180 km/h de cruceo.....	15,8
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km.....	13,1
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos.....	503

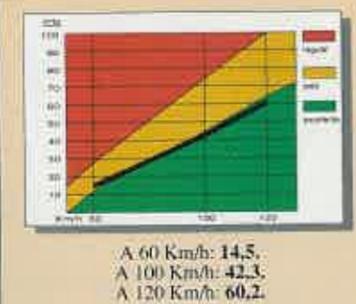
PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		233,1
Km/h.....		
<b>ACELERACION (seg.)</b>		
400 m salida parada.....	15,7	
1.000 m salida parada.....	28,3	
De 0 a 100 km/h.....	8,3	
Recorriendo (metros).....	132,6	
<b>RECUPERACION</b>		
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	16,3	
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	19,2	
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	29,0	
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	33,4	
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	10,5	
recorriendo (metros).....	305,7	
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	11,2	
recorriendo (metros).....	453,6	

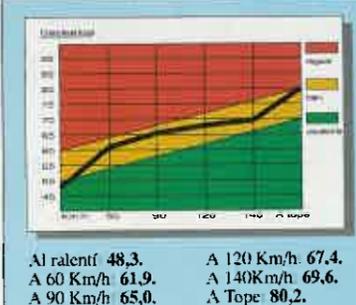
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



**NUEVA ESTETICA**  
Las formas del 9000 se han suavizado. El nuevo frontal es más afilado y se continúa con el parabrisas, mientras que la parte trasera pierde su forma de burbuja para hacerse más elegante. El habitáculo ha sido reforzado en toda su estructura.

chando para dotarlos de una óptica compleja, optimizando en gran medida la potencia de iluminación.

La trasera del 9000 ha sufrido una mo-

La renovada carrocería ha permitido, a su vez, trabajar sobre las suspensiones. Así, las juntas de goma en los brazos de las suspensiones, en las barras estabiliza-

zadoras y en los topes de amortiguación, se han variado para conseguir mejor aislamiento de las vibraciones y los ruidos. Unos tarados más firmes, barras

estabilizadoras más robustas y unos neumáticos más grandes, terminan por asentar mejor al nuevo 9000 CS Turbo durante la marcha. Al volante, esto se constata en



**MUCHO CORAZON**  
El impetuoso motor 2.3 Turbo 16 válvulas no ha sido modificado. Sólo el turbo ha sido suavizado en su funcionamiento.

dificación aún más drástica. El portón ya no incluye las dos lunetas laterales y el cristal abandona la forma de burbuja que presentaba. Los dos grupos ópticos aislados se han sustituido por una franja que integra todas las funciones lumínicas posteriores. Estas modificaciones no han gravado el peso de forma significativa, registrándose en la báscula una diferencia de 3,5 kilos, algo sorprendente teniendo en cuenta el aporte de materiales necesario.

SAAB 9000 CS TURBO SPORT

MAXIMA EXPRESION

CON la versión Turbo Sport, el Saab 9000 CS alcanza su máxima expresión en cuanto a sacarle partido, tanto al potente motor como a los equipos de la carrocería.

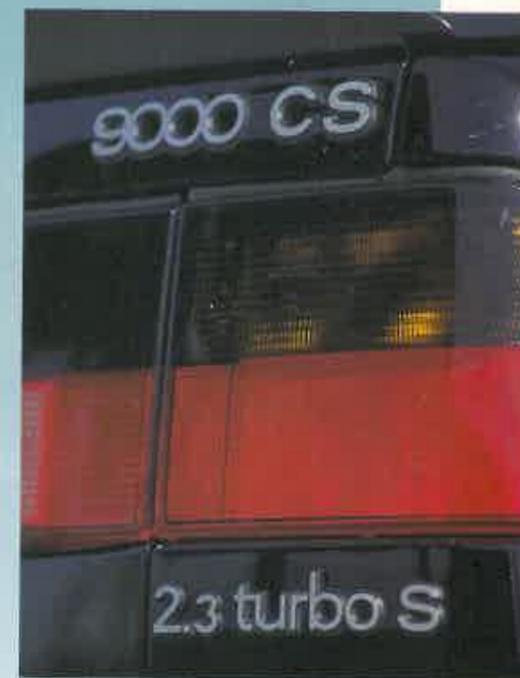
Saab no ha considerado necesario incrementar el número de caballos para ofrecer una versión con mayor carácter deportivo y la verdad es que el motor 2.3 Turbo da mucho de sí en este sentido. Ahora, la mecánica sólo necesita revisiones a los primeros 5.000 kilómetros y cada 20.000, buena prueba de la confianza que tiene la marca en su fiabilidad.

Para el Turbo Sport, Saab ha modifica-

do el reglaje de suspensiones y los amortiguadores de gas, endureciendo el sistema para conseguir un comportamiento más estable en fuertes apoyos.

Además, el modelo estrella ha sido dotado de mayor equipo que incluye unas espectaculares y bellas llantas con efecto turbina para refrigerar mejor el sistema de frenos. El volante, forrado en cuero, y un mayor nivel de equipamiento, terminan de personalizar al 9000 Turbo Sport.

Sin embargo, la diferencia de precio de más de un millón de pesetas no justificará, para muchos, estas pequeñas diferencias mecánicas o de detalle



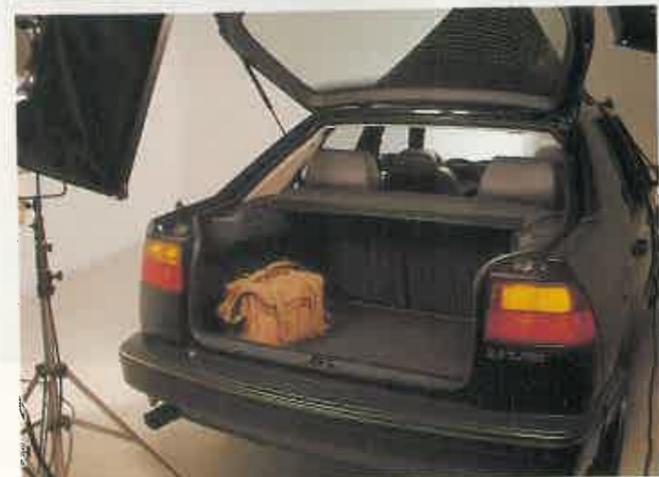
**VERTIENTE DEPORTIVA**  
Aprovechando el buen rendimiento del motor turbo y de las nuevas cualidades dinámicas, Saab ofrece la versión Sport.



**COMO EN UN AVION**  
 La experiencia aeronáutica de la marca sueca ha servido para diseñar un puesto de conducción muy ergonómico. La lectura de los instrumentos es fácil y clara, habiéndose simplificado el manejo del ordenador. Los asientos presentan una amplitud excelente para cuatro plazas, aunque resultan algo blandos en largas etapas.



los primeros kilómetros con curvas, el coche balancea menos y se muestra más preciso en las trazadas, cualidad que hace aprovechar mejor la excelente dirección asistida. Este mayor contacto con el suelo ha mejorado, respecto al anterior modelo, en el sentido de que las pérdidas de motricidad causadas por la propia potencia del coche y los excesos de fogosidad de su conductor son ahora menos bruscas. Aquí, volver a comentar la posibilidad de incorporar opcionalmente el sistema antipatinamiento TSC de Saab, un mecanismo que sin duda aporta aún más seguridad a la marcha del 9000 CS, sobre todo en condiciones climatológicas adversas o en asfaltos de baja calidad. En definitiva, el conjunto se muestra ahora más eficaz, manejable y deportivo en su personalidad, sin abandonar la función de comfortable berlina de turismo.



**MAYOR ESPACIO**  
 La nueva carrocería ha permitido agrandar un poco el maletero, ya de por sí impresionante por su volumen. La bandeja es ahora más aislante en cuanto a sonoridad.

El motor no ha sufrido modificaciones estructurales respecto al anterior. Sigue siendo el sorprendente cuatro cilindros en línea transversal 2,3 litros con culata de dieciséis válvulas y turbocompresor. Este último ha sido regulado para que sople más suavemente, a pesar de que antes no se mostraba especialmente brusco. Ello ha contribuido también a hacer al coche más manejable y dosificable en potencia. Lo más característico de este pequeño, pero brillantísimo, propulsor es su respuesta desde muy bajas revoluciones. La mitad de la potencia está disponible casi desde el ralentí (100 caballos a 2.000 revoluciones por minuto) y a la mínima solicitud del acelerador el Saab parece despegar sobre el asfalto con un empuje inusitado en

## EMOCIONESE.

Al conducir un Mazda 323

experimentará una sensación producida no sólo por una estética diferente, ni por su potente motor DOHC 1.8 i de 16 válvulas, ni por su completo equipamiento de serie (\*).

Experimentará un sentimiento intenso, algo verdaderamente nuevo y sorprendente, que sólo podrá vivir tras la apasionante experiencia de conducir un Mazda. Simplemente, sentirá la autoemoción Mazda.

**MAZDA**  
 AUTOEMOCION

(\*) Dirección asistida, aire acondicionado, elevalunas eléctricos, ABS, llantas de aleación, retrovisores exteriores eléctricos, cierre centralizado...



un coche de este porte. Si no se es cuidadoso, la contundencia en este particular comportamiento hace que los neumáticos patinen, sobre todo si el asfalto no es de primera calidad, provocando una falta de adherencia que hace desperdiciar el poder de aceleración del Saab. En asfalto muy bueno, con unos neumáticos en perfecto estado y previamente calentados, los valores del crono en arrancada mejorarían, sin lugar a dudas, de forma espectacular. A partir de ahí, la potencia se estira hasta sus valores máximos de una forma uniforme y sin decaer en ningún momento. Los desarrollos del cambio se escalonan bien, aunque el mando no sea todo lo rápido que una conducción deportiva requeriría. Esto tampoco es problema para el formidable poder de recuperación del motor Saab, en cualquier marcha coge rápidamente vueltas y dispone de la fuerza necesaria para perdonar cualquier fallo de apreciación sobre la relación a utilizar.

Las versiones turbocomprimidas del 9000 CS disponen de un carácter fuerte,

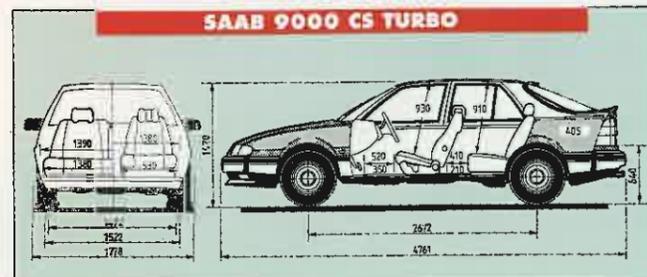
**APOYANDO FIRME**  
Al aumentar la rigidez de la carrocería mediante refuerzos en su estructura, el Saab se comporta de forma más firme y precisa en las curvas. El peso sólo ha aumentado en 3,5 kilogramos.



casi bronce, ideal para conductores que sepan apreciar el genio en un coche. Si lo que se quiere es una berlina menos indómita, siempre se puede recurrir a las versiones 2.3 ó 2.0 atmosféricas, sin tanta «furia guerrera».

Juan Luis Soto

Fotos: J.A. Díaz y J. Robledo



64 / Motor 16

MECANICA		
MOTOR	EXCELENTE	El 2.3 turboalimentado es un portento en cuanto a fuerza y respuestas a todo régimen.
CAJA DE CAMBIOS	NORMAL	El recorrido de la palanca es más bien largo y el tacto de la primera es algo impreciso.
TRANSMISION	BIEN	Los desarrollos son los adecuados y la generosa potencia no provoca tirones mecánicos.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	EXCELENTE	Es suave en maniobras lentas pero lo suficientemente rápida y precisa al rodar fuerte.
FRENOS	MUY BIEN	A pesar del peso considerable y de las elevadas prestaciones, hay que sumar el ABS de serie.
SUSPENSION	EXCELENTE	Ha ganado en firmeza dotando al coche de mejor estabilidad en recta y en curva.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	BIEN	Espaciosa y con múltiples posibilidades de reglaje. El asiento resulta demasiado mullido.
CLIMATIZACION	BIEN	El aire acondicionado es de serie y a partir de ahora estará libre del dañino gas freón.
SONORIDAD	NORMAL	La mecánica queda bien silenciada pero se filtran algunos ruidos aerodinámicos.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	EXCELENTE	El Saab entra de lleno en el grupo de las berlinas grandes más rápidas.
ACELERACION	MUY BIEN	A pesar de algunas pérdidas de motricidad cuando se exige el máximo al motor.
RECUPERACION	EXCELENTE	Pocos motores consiguen una respuesta tan uniforme como el del 9000 Turbo.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	MUY BIEN	La nueva carrocería no varía el confort ya conocido del anterior 9000.
MALETERO	EXCELENTE	Ahora hay todavía más espacio que en el anterior vano, de dimensiones ya impresionantes.
CALIDAD	EXCELENTE	La mecánica como los componentes están avalladas por la industria aeronáutica.

ECONOMIA		
CONSUMO	REGULAR	El alto rendimiento de este motor turboalimentado paga su brillantez en litros de gasolina.
EQUIPAMIENTO	REGULAR	Más generoso que en la mayoría de su clase, ahora también con ABS de origen.
PRECIO	BIEN	Bien situado respecto a la competencia, sobre todo al ser un coche tan completo.

### DATOS DEL COMPRADOR

**Importador:** Porsche-Saab España S.A. Avenida de Burgos, 87 28050 Madrid. **Teléfono:** (91) 383 83 52. **Garantía:** Dos años sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 27 puntos de asistencia en toda España.

### FRENTE A SUS RIVALES

Después de este cambio experimentado por el Saab 9000, el sueco resalta aún más sus virtudes respecto a sus grandes rivales, sin que el precio haya subido de forma exagerada. Frente a él quedan el Alfa 3.0 Q (5.570.260 ptas.), el BMW 525i (5.197.602 ptas.), el Citroën XM V6 24V (5.879.799 ptas.), el Opel Senator 3.0i CD 24V (5.629.703 ptas.) y el Peugeot 605 SV 24V (5.755.103 ptas.). Respecto a prestaciones y equipo, el Saab sigue siendo muy tentador.

# ALFA 75 LE MANS I.E. VOCACION DE DEPORTIVIDAD.



## SERIE LIMITADA.

Si vives con un estilo dinámico y deportivo y has alcanzado un elevado nivel de conducción, tienes ahora la oportunidad de subir a un ALFA 75 LE MANS I.E. Una berlina con una auténtica vocación deportiva. Vocación que se refleja en sus motores de inyección electrónica, su sistema de tracción trasera y en su perfecta distribución de pesos que garantizan una respuesta rápida y segura en cualquier circunstancia de conducción.

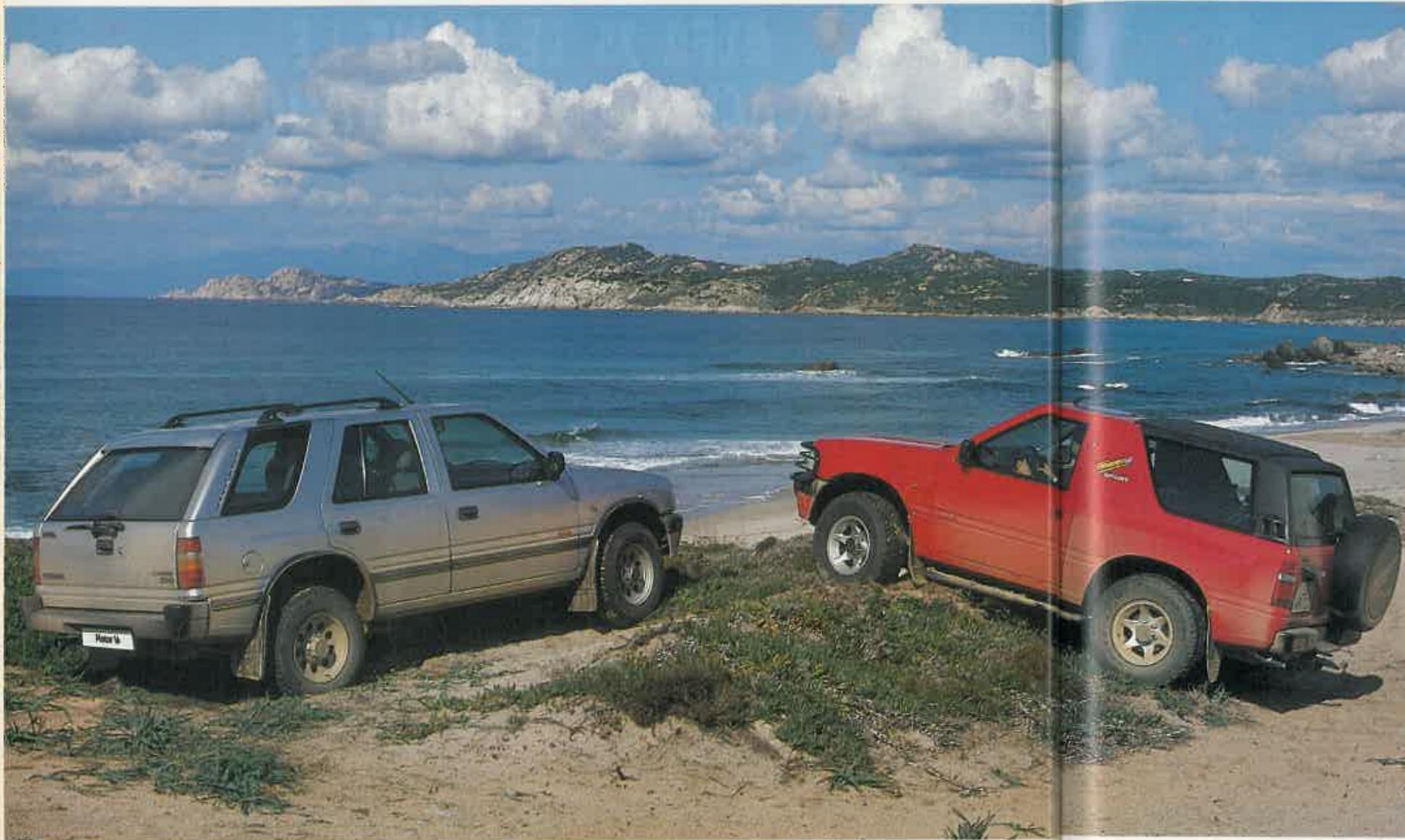
Una vocación que se completa con un equipamiento de serie totalmente exclusivo:

- Aire Acondicionado\*
- Servodirección
- Llantas de aleación especiales
- Elevalunas eléctricos anteriores
- Cierre centralizado
- Volante ajustable
- Faldones aerodinámicos
- Faros antinieblas



**ALFA: LA PASION DE CONDUCIR**

ALFA 75 LE MANS I.E. desde: 1.940.000 pts. (IVA inc.) \*ALFA 75 LE MANS 1.8 I.E.  
ALFA CONTACT: En todos los Alfa, gratis durante dos años, 24 horas de asistencia total en carretera.



OPEL FRONTERA

## NUEVOS TERRENOS

La importancia que ha adquirido el mercado de los todo terreno, sector con una gran presencia de los fabricantes nipones, ha incitado a Opel a desarrollar y lanzar un nuevo modelo. Para entrar con buen pie en este segmento, General Motors ha formado una empresa conjunta con Isuzu, para fabricar un vehículo con un alto contenido de tecnología japonesa: el Frontera. En abril rodará por los caminos y carreteras de España.

LOS caminos y pistas de la isla de Cerdeña han sido un escenario ideal para comprobar los argumentos que presenta este nuevo modelo. Está claramente dirigido a un uso de ocio y además por sus características es un co-

che perfectamente adaptado a un uso totalmente cotidiano.

La gama inicial está compuesta por dos carrocerías y tres motores que se combinan del siguiente modo. El Sport dispone de una carrocería de tres puertas, un mo-

tor de cuatro cilindros y dos litros, mientras que la carrocería de batalla larga con cinco puertas, denominada Estate, puede montar el motor 2.4 de gasolina o el 2.3 Turbodiésel, todos ellos de origen Opel.

Aunque el Frontera se fabrica en Gran

Breña, en las instalaciones conjuntas de General Motors e Isuzu, su diseño se deriva directamente del Isuzu Amigo. No obstante, tan sólo los elementos de la transmisión y la caja de cambios son importados de Japón. El resto es totalmente europeo, con lo cual se supera sobradamente el ochenta por ciento de contenido comunitario para poder ser vendido sin límite.

Desde el punto de vista técnico, el Frontera no aporta soluciones revolucionarias sino que toma sistemas muy probados y fiables, sobre los que se ha realizado una concienzuda puesta a punto para optimizar su funcionamiento. Así pues, el Frontera emplea un bastidor de acero soldado, sobre el que se atornilla la carrocería y se montan los elementos mecánicos. Las suspensiones son independientes en el tren delantero y de eje rígido en el trasero.



**TODO DETALLE**  
Los Frontera son coches en los que no falta de nada. Las llantas son de chapa, pero opcionalmente pueden ser de aleación. Es curioso el sistema para desmontar la tapa del techo duro en el Sport, en menos de un minuto se desmonta. En ambas versiones, los maleteros son razonables.





**INTERIOR OPEL**  
En el diseño del interior se nota la mano de los hombres de Opel. Los Frontera resultan cómodos, aunque el diseño de los pulsadores del limpiaparabrisas, no resultan prácticos.



Delante se emplean barras de torsión como elemento elástico y detrás las fiables ballestas. Esta configuración es semejante a la del Isuzu Trooper, pero en el Frontera resulta mucho más equilibrada, sobre todo por el excelente tarado de sus elementos. Así pues, en los recorridos de prueba, pudimos comprobar que el Frontera, en cualquiera de sus versiones, no balancea su carrocería en exceso y mantiene un excelente nivel de confort. Tal y como decíamos, estos coches están particularmente bien dotados para circular por pistas de tierra. El Sport, tiene un comportamiento más nervioso debido a su menor distancia entre ejes. En el Estate, se mantiene una agilidad insospechada, pero con unas reacciones más progresivas. La adaptación

de los motores a las necesidades de un todo terreno es bastante buena. En el dos litros que monta el Sport se echa en falta algo más de respuesta en baja, pero, por otra parte, resulta muy alegre y al apurar las marchas sube muy bien de régimen. En la versión larga, tanto el 2.3 turbodiesel, como el 2.4 gasolina tienen un carácter trotón, pero resultan bastante adecuados al tipo de coche.

Aunque en una utilización intensa de todo terreno pueden aparecer algunas insuficiencias, lo cierto es que el Frontera es un coche muy racional, con un nivel de confort, prestaciones y equipamiento muy competitivo. El Sport destaca por una gran funcionalidad, con un techo de plástico fácilmente desmontable que lo convierte casi en un descapotable. Los planes de Opel para España, prevén el inicio de la comercialización del coche en abril de 1992. Inicialmente los modelos Estate vendrán con un equipamiento intermedio y el Sport en una versión básica y en otra muy equipada. En cualquier caso, los precios prometen ser muy competitivos, puesto que todos los modelos van a estar en el límite en el que se paga el doce por ciento de IVA, con lo cual se puede aventurar que el Sport quedará por debajo de los tres millones de pesetas y los Estate en torno a los 3,5. ○

Víctor Piccione

Fotos: José Antonio Díaz

FICHA TÉCNICA

	SPORT 2.0i	ESTATE 2.4i	ESTATE 2.3 TD
<b>MOTOR</b>			
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998	2.410	2.260
Árbol de levas	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	Dos	Dos	Dos
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección mecánica diésel
Compresión	9,2 a 1	9,2 a 1	23,0 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.	115 CV (85 kW)/5.200	125 CV (92 kW)/5.200	100 CV (74 kW)/4.200
Pai máximo / 1 p.m.	17,3kgm(170Nm)/2.600	19,9kgm(195Nm)/2.600	21,9kgm(215Nm)/2.600
<b>TRANSMISION</b>			
Tracción	Trasera o total acoplable	Trasera o total acoplable	Trasera o total acoplable
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
<b>DIRECCION</b>			
Sistema	Recirculación de bolas	Recirculación de bolas	Recirculación de bolas
Diámetro de giro (m)	11,4	13,1	13,1
<b>FRENOS</b>			
Sistema(Del/Tras)	Disco venti / tambor	Disco venti / tambor	Disco venti / tambor
<b>SUSPENSIONES</b>			
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Eje rígido	Eje rígido	Eje rígido
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>			
En orden de marcha (kg)	1.561	1.723	1.784
Largo/ancho/alto (mm)	4038/1780/1698	4480/1728/1645	4480/1728/1645
Capacidad del depósito (l)	80	80	80
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	14,3	16,5	19,3
Velocidad Máxima (km/h)	157	153	147
Consumo Urbano (l/100 km)	12,1	13,3	10,3
A 90 km/h (l/100 km)	8,5	8,7	8,1
A 120 km/h (l/100 km)	12,1	11,8	11,2

TRANSPORTE URGENTE



# LLEGAR LOS PRIMEROS TIENE SUS VENTAJAS

El mercado evoluciona día a día y llegar a tiempo puede ser vital para su negocio, para su empresa. Si tiene que enviar urgentemente sus mercancías EXPRESS-CARGO le da la solución.

EXPRESS-CARGO dispone de una red de más de 90 delegaciones y una numerosa flota de vehículos. Todo perfectamente planificado y conexasiónado para dar la respuesta a sus necesidades.

EXPRESS-CARGO no escatima medios personales, técnicos y mecánicos para garantizar la máxima eficacia, seguridad y rapidez.

El servicio EXPRESS-CARGO se realiza en 24 horas a cualquier punto de la Península, 48 horas a Baleares y Canarias y 72 horas a Portugal.

Con mucho cuidado para que sus mercancías lleguen en perfecto estado y sobre todo en el tiempo justo.

EXPRESS-CARGO  
Decisión segura.





NAKAMICHI POWER PORT SYSTEM

# MULTIPLES POSIBILIDADES

El nombre Nakamichi es sinónimo de la más alta calidad de reproducción de sonido en todos los ámbitos. Esta marca ha presentado, recientemente, su nueva línea de productos Mobile.

COMO no podía ser menos en una marca de este prestigio se ha desarrollado una estrategia completamente distinta a la convencional, el denominado *Power Port Sistem*. Según explica Len Provost, director de marketing de la división de sonido para automóvil: «La radio extraíble fue concebida como medida de prevención contra los robos, pero nosotros fuimos más allá de los conocimientos convencionales y nos dimos cuenta de que había mucho más potencial en la idea básica».

La respuesta de Nakamichi ha sido un sistema que consta de unidades independientes: una es la principal (fuente de sonido) y la otra es la secundaria, que es también una unidad activa que contiene fuente de alimentación y circuitos de alimentación. De esta forma una única unidad principal puede ser utilizada en diversos vehículos equipados con distintas unidades

secundarias. Con esto se logra una mayor adaptación a las necesidades específicas de cada vehículo y la posibilidad de llevamos la unidad principal evitando robos.

La oferta de equipos básicos consta de tres unidades: Sintonizador/Platina y tres secundarias PowerPort. Las combinaciones de estos seis elementos proporcionan la posibilidad de obtener nueve equipos distintos. La unidad de fuente de sonido más alta de gama es el Sintonizador/Platina Mobile Turner Deck 1. Presenta unas características verdaderamente interesantes en cuanto a las posibilidades de la platina y el sintonizador de cuarzo PLL de síntesis de frecuencia, integra la última versión de circuito de Recepción Dinámica Automática de Nakamichi, que proporciona una Frecuencia Modulada completamente libre de interferencias. Las mejoras en estos circuitos han incrementado contundentemente sus prestaciones.

## SONIDO INFINITY ALTA CALIDAD

La importancia de los altavoces, en una instalación de sonido en el automóvil, es realmente primordial. Por tanto, cuando buscamos un sonido con todas las garantías de perfección sonora, debemos dar preferencia a la búsqueda de unos altavoces con una calidad contrastada. Infinity es una marca dedicada por entero a la investigación en el campo de la reproducción del sonido y de altavoces estáticos. Ahora presenta su gama para el automóvil, que se denomina Kappa, y está compuesta por ocho modelos de altavoces integrados de dos vías.



# REACCIÓN EN CADENA

Era de esperar, al conectar tus altavoces Kindvox, con un radiocassette Kindvox Serie 500, el resultado es una reacción en cadena con un sonido realmente Contudente!

2 Modelos: KX 500 R (Auto-reverse) • KX 500 (Auto-stop), 60W, FM/OM - 12 memorias, Sintonía electrónica, Equalizador (graves, medios, agudos), Búsqueda automática sintonías, Extraíble incorporado.



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



KX 500 R

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 93 SL	—	—	—	—	690
Alfa 33 Q	—	—	—	—	630
Alfa 33 QI	—	—	—	—	620
Alfa 33 1.3 S.	1000	850	770	700	—
Alfa 33 1.5 444	1200	1000	920	830	—
Alfa 33 1.5 TL	1070	900	820	660	560
Alfa 33 1.7 QV	1270	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 Bover 16V	1650	—	—	—	—
Alfa 75 1.6	1200	1000	—	—	—
Alfa 75 1.6	1280	1050	970	—	—
Alfa 75 1.8 IE	1430	1210	—	—	—
Alfa 75 1.8 T América	1920	1630	1480	1330	1060
Alfa 75 2.0	1340	1240	1150	980	840
Alfa 75 2.0 TS	1690	1430	1300	1170	—
Alfa 75 2.0 TD	1500	1270	1150	1020	880
Alfa 75 2.4 TD	1670	1420	—	—	—
Alfa 75 2.5 QV	1660	1580	1430	1220	980
Alfa 75 3.0 América	2380	2020	1830	1650	—
Alfa 90 2.0	1110	1010	920	730	560
Alfa 90 2.5	—	—	1150	920	730
Alfa 90 2.4 TD	1250	1150	1030	830	670
Surin 1.5	930	870	810	680	530
Surin 1.7 QV	1040	930	840	—	—
GTV 2.0	—	1060	880	700	—
GTV 2.5	—	1340	1100	890	—
Spider 2.0	—	1370	1100	890	—
Spider 2.0 QV	—	1530	1280	1150	—
164 Twin Spark	2360	2070	—	—	—
164 3.0 V6	2980	2680	—	—	—
164 2.5 TD	2400	2100	—	—	—

## AUDI

MODELO	90	89	88	87	86
80 CD	—	—	—	—	760
80 GTE	—	—	—	—	810
80 Quattro	—	—	—	—	1360
80 CD TD	—	—	—	—	710
80 Special	1660	1460	—	—	—
80 1.8 E	1750	1580	—	—	—
90 2.2 E	2120	1980	1790	1530	—
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1780	—
90 2.0 Front	2670	2400	—	—	—
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	—
100 CC	—	—	—	1030	790
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160
100CC Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1520	1420	1280	1090	840
100 CD Turbo Diesel	1730	1610	1450	1240	950

## MODELO 90 89 88 87 86

200 Turbo	3330	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	—	—
200 CD	—	—	1110	1640	1230
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860
200 V6	5860	5270	—	—	—
Coupe GT	2210	1790	1520	1220	930
Coupe Quattro	2760	2480	2120	1760	1290

## BMW

MODELO	90	89	88	87	86
316/316 i	1620	1420	1280	1120	1040
316 4p	1610	1520	1420	1220	1080
318 i	1710	1610	1470	1280	1120
318 i 4p	1800	1710	1570	1350	1220
320 i	1990	1850	1710	1530	1360
320 i 4p	2200	2050	1900	1710	1520
324 i	1950	1800	1710	1570	—
324 TD	2330	2090	1900	—	—
325 i	2690	2470	2280	2080	1850
325 i 4p	2750	2560	2370	2180	2040
325 X	5090	2850	2710	2560	—
M3	4940	4560	4180	3800	—
520 i	—	—	—	1210	1030
520 i (nuevo)	2900	2600	2400	—	—
525 i	—	—	—	1520	1340
525 i (nuevo)	3600	3300	3050	—	—
528 i	—	—	—	1800	1600
M 635 i	—	—	—	2750	2350
535 i (nuevo)	4420	4040	3600	—	—
524 TD	—	—	—	1750	1560
524 TD (nuevo)	3350	3000	2700	—	—
728 i	—	—	—	—	1680
730 i	4370	3980	3510	3130	—
735 i	—	—	—	—	2430
735 i (nuevo)	5410	5020	4660	4180	—
745 i	—	—	—	—	2560
750 i	7360	6650	6170	—	—
628 CS i	—	—	—	—	1890
635 CS i	4990	4420	3990	3610	3090
M 635	6650	5890	5410	4750	4080

## CITROËN

MODELO	90	89	88	87	86
2 CV 6 CT	—	—	—	280	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	—	—	—
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	—	—

## MODELO 90 89 88 87 86

AX 14 T2S	880	750	680	580	—
AX 14 T2S 5 p	920	790	670	—	—
AX GT	960	820	740	630	—
AX GT 5 p	960	830	—	—	—
AX 14 RD	700	600	—	—	—
AX 14 RD 5 p	730	620	—	—	—
AX TRD	740	630	—	—	—
AX TRD 5 p	770	650	—	—	—
Visa H Clav y ED	—	—	—	350	260
Visa II Super E y X	—	—	—	370	280
Visa GT	—	—	—	440	330
Visa 11 E	—	—	—	370	27
Visa 11 RE	—	—	—	380	280
Visa Challenger	—	—	—	—	430 310
Visa 14 TRS y Stylo	—	—	—	—	500 390
Visa GTI	—	—	—	850	730 580
Visa 17 D y Challenger	—	—	—	580	470 340
Visa 17 RD y Stylo	—	—	—	620	500 360
GSA 11	—	—	—	—	290
GSA 13	—	—	—	—	230
EX	—	—	—	720	610 430
EX 14 E, RE	960	810	740	630	450
EX Leader I	960	810	740	630	450
EX 14 TRS y TGE	1030	870	790	670	570
EX 16 RS	—	—	—	—	500
EX 16 TS	1060	900	—	—	—
EX 16 TGS	1140	970	—	—	—
EX 16 TRS y Athena	1270	1070	980	830	590
EX 16 TGS	1210	1030	—	—	—
EX 19 TRS GT y Athena	1330	1120	1020	870	740
EX 19 GT	1440	1230	1130	940	—
EX 19 GT 16 V	1920	1620	1380	—	—
EX 19 TRS Break	1490	1260	1140	970	820
EX D	1110	950	850	720	530
EX 19 D y RD	1190	1010	910	770	580
EX 19 TRD	1250	1060	960	800	580
EX 19 TRD Turbo	1450	1230	1040	—	—
EX 19 RD Break	1330	1130	1020	860	730
EX 22 TRS	1300	1100	920	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	1840	1630	1470	1170	870 630
CX TRD Turbo	2070	1750	1580	1190	800
CX 25 RD y Fender	2120	1810	1620	1280	760

## FERRARI

MODELO	90	89	88	87	86
308 GT5	—	—	—	4200	3190
400 GT	—	—	—	6700	5900 4800
Monza	—	—	—	6200	5500 4800
Mondial Cabrio	9650	8400	7500	6750	—
Mondial T.	9100	7700	7000	5900	5000
412	13600	11500	10350	—	—
Testarosa	15800	14000	12800	10700	9300

## FIAT

MODELO	90	89	88	87	86
Uno 45 Streg 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 SL 5p	980	840	750	650	540
Uno 70 SX 3p	950	820	730	620	—
Uno 70 SX 5p	990	850	770	—	—
Uno Turbo ie	1150	990	890	750	640
Uno Turbo ie ASKO	1260	1080	920	—	—
Uno DS 5p	850	720	650	550	470
Tipo 1.400	1120	990	820	—	—
Tipo 1.400 DGT	1210	1050	890	—	—
Tipo 1.600 DGT	1300	1130	960	—	—
Tipo TD DGT	1590	1380	1180	—	—
Regata 70 C	—	—	—	—	160 250
Regata Mare	—	—	—	640	570 480
Regata 70 S	—	—	—	720	640 520 400
Regata 70 ES	—	—	—	—	340
Regata 100 S	—	—	—	—	450
Regata 100 S ie	—	—	—	810	730 640 510
Regata Weekend SX	—	—	—	880	790 670 540
Regata Weekend DS	—	—	—		

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86. Includes models like Fiesta C 3p, Fiesta C 1.1 3p, etc.

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86. Includes models like Sierra GLD 5p, Sierra Fam CL y GL 2.0, etc.

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86. Includes models like 190 D 2.5, 190 D 2.5 T, etc.

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86. Includes models like Corsa Swing 1.5 TD 4p, Corsa Swing 1.5 D 5p, etc.

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86. Includes models like Omega Caravan GL 2.0i, Omega Caravan GL 2.3TD, etc.

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86. Includes models like 205 Juniper 3p, 205 XL, etc.

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86. Includes models like 924 Coupé, 924 S, etc.

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86. Includes models like R10 TSE, R9 TXE, etc.

Table with columns: MODELO, 90, 89, 88, 87, 86. Includes models like 216 Sprint, 216 SE EFI, etc.



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



Precios coches usados

MODELO	90	89	88	87	86
Izba Diesel y Jun Dsp	300	500	530	440	320
Izba GLD y XLD 3p	780	670	600	500	370
Izba Diesel y Jun Dsp	750	630	570	480	---
Izba GLD y XLD 5p	830	710	640	540	---
Malaga Touring	720	610	---	---	---
Malaga L y GL 1.2	---	---	530	450	---
Malaga GL 1.2	750	640	570	480	---
Malaga L 1.5	---	---	590	480	360
Malaga Touring 1.5	750	670	---	---	---
Malaga GL y Brisa 1.5	---	---	610	490	390
Malaga GLA 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470
Malaga Touring D	750	670	---	---	---
Malaga LD	---	---	570	430	330
Malaga GLD	---	---	630	470	370
Malaga GL XD	820	700	---	---	---

**TALBOT**

MODELO	90	89	88	87	86
Horizon LS	---	---	---	410	330
Horizon GL	---	---	---	440	360
Horizon GT	---	---	---	500	390
Horizon GLD	---	---	---	440	370
Horizon EAD	---	---	---	520	400
Horizon GTD Aut.	---	---	---	510	400
Solara Cabriolet Aut.	---	---	---	470	400
Solara Escorial D	---	---	---	580	480

**VOLKSWAGEN**

MODELO	90	89	88	87	86
Polo Berlina 1.0	080	580	530	400	300
Polo 40 C	---	---	---	---	270
Polo Cabrio	---	---	---	---	350
Polo 1.0 y 1.1	730	630	560	420	340
Polo 1.3 y 1.6	850	750	670	480	350
Polo Classic 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.5	850	750	640	480	370

MODELO	90	89	88	87	86
Polo Classic Berlina	770	650	---	---	---
Polo Fox Diesel	770	650	550	---	---
Polo Classic CL D	790	670	610	520	---
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	---	---
Polo Coupé CL	820	700	590	---	---
Polo Coupé GT 95 cv	870	750	640	---	---
Polo Coupé GT 75 cv	920	810	690	---	---
Golf Sprinter 2 p.	1120	950	---	---	---
Golf Sprinter 4 p.	1250	1070	---	---	---
Golf CL 75 cv 2 p.	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p.	1270	1080	990	---	---
Golf CL 90 cv 2 p.	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p.	1420	1220	1100	---	---
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	580
Golf GTD 2 p.	1260	1070	970	820	630
Golf GTD 4 p.	1330	1130	1020	850	660
Golf Cabriolet	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabriolet Quattro	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	---	---
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	---	---
Jetta GT	1490	1260	1090	930	700
Jetta CLD	1100	930	790	---	---
Jetta CLD	1100	930	790	---	---
Jetta GL 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
Golf 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	960	---	---
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	---	---
Passat Variant CL 112 cv	1680	1420	1210	---	---

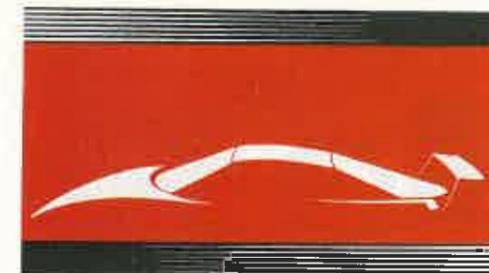
MODELO	90	89	88	87	86
Passat Variant TD	1480	1240	1050	---	---
Corrado 1.6 v	2300	1940	1650	---	---
Corrado G 16	2240	2240	1900	---	---
Santana LX 1.8	---	---	---	570	480
Santana GX 5	---	---	---	850	660
Santana GX GTD	---	---	---	630	480
Santana GT	1250	1070	900	810	660
Santana GTX	1450	1230	1100	940	750
Santana GT 16V	1430	1220	1040	---	---

MODELO	90	89	88	87	86
745 GLE	1890	1710	1450	1230	990
745 Turbo Intercooler	2300	2070	1710	1490	1190
780 GLE	2630	2310	2180	1890	1490
760 Turbo Diesel	3020	2700	2310	1960	1570
760 Turbo Intercooler	3150	2840	2390	2050	1620
780	4510	4050	3440	2920	---

**OTRAS MARCAS**

MODELO	90	89	88	87	86
JAGUAR	---	---	---	---	---
Sovereign 4.2	---	---	---	---	2560
Sovereign V12	5410	4750	4000	3450	2920
XJS 3.6 Cabriolet	---	---	---	---	4050
XJS V12 Cabriolet	6380	5890	5220	4510	3890
XJS 3.6	4940	4460	4180	3550	---
XJS V12	5220	4750	4460	3970	3500
XJ6 3.6	4560	3800	2940	2500	---
Sovereign 3.6 Aut.	5320	4840	4560	3560	---
Daimler 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	---
SAAB	---	---	---	---	---
900 18V	1540	1400	1240	970	690
900 Turbo 8V	1530	1710	1490	970	730
900 16V	1900	1690	1500	1280	1140
900 Turbo 16v	2510	2230	1980	1690	1300
900 1.8V Cabrio	3450	3060	---	---	---
900 Turbo 1.8V Cabrio	4050	3590	3150	2710	2420
9000 1.8V 2.0	2490	2220	1970	1670	1490
9000 Turbo 1.8V 2.3	3390	---	---	---	---
CD 1.8V 2.3	2650	---	---	---	---
CD Turbo 1.8V 2.3	3410	---	---	---	---
TOYOTA	---	---	---	---	---
Celica 1.6	2430	2050	1850	1570	---
Celica 2.0 GT	2750	2360	2100	1790	---
MR 2	2700	2300	2050	1740	---
Supra 3000	4200	3650	3260	2780	---
Supra Targa	4400	3700	3400	2890	---
Camry	1950	1680	1430	1270	---

**COMPRAR Y VENDER**



**Solo Ferrari**

**FERRARI IMPORT ESP. Madrid**  
T. 91-556 75 64/556 77 14

**348 tb**  
'91, 1.000 km, rojo/negro  
15.000.000 PTAS

**Mondial 8**  
'81, 80.000 km, plata/negro  
6.500.000 PTAS

**F.SERENA, Barcelona**  
T. 93 - 200 57 55 / 200 59 09

**Testarossa**  
'89 8000 km, rojo/negro  
24.000.000 PTAS

**348 ts**  
'90, 5000 km, rojo/negro  
15.000.000 PTAS

**348 tb**  
'89, 10.000 km, rojo/negro  
14.500.000 PTAS

**Mondial 3.2**  
'86, 60.000 km, rojo/negro  
9.000.000 PTAS

**ADRIAN CAMPOS, Valencia**  
T.96 - 367 85 09

**328 GTB**  
'89, 7.300 km, rojo/negro  
13.700.000 PTAS

La red oficial de Ferrari

**OPHEL CORSA 1.3 GT, M-GX IMPRECABLE.** 70.000 KMS. GRIS ANTRACITA. ELEVALUNAS ELECTRICAS, CERRADURA CENTRALIZADA, TECHO SOLAR, RADIO Y AMPLIFICADOR PIONER CAMUFLADOS, ESPEJO DERECHO ELECTRICO, LUCES ANTINEBLA, ALARMA, DUERME EN GARAJE. 485.000 PTAS. TEL 7 67 25 49 DEJAR RECADO EN EL CONTESTADOR

**ALFA 33**  
ROJO M-HC  
59.000 KM  
GARAJE - EXTRAS  
650.000 PTAS  
TEL 7 72 25 80

**JUVANTENY**  
VENDE  
**NISSAN PATROL 4TD**  
PREPARACION T.3.  
VENCEDOR COPA RAID 91  
TLF: (972) 26 95 61

**Y**

**YAMOVIL**

COMPRA AUTOMOVILES NACIONALES Y DE IMPORTACION CON MENOS DE 5 AÑOS ASOMBRESE DE LO QUE PAGAMOS POR SU COCHE

**¡AL CONTADO Y AL INSTANTE!**

**TELF: 5 65 20 00**

**YAMOVIL:**  
CAMINO VIEJO DE LEGANES, 68  
METRO OPORTO - MADRID 28019

**Motor 16**

Suscríbase a Motor 16

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

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

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

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

**MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD**

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

La forma de pago que elija es la siguiente:

Talón adjunto a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A

Giro Postal N° \_\_\_\_\_ a nombre de CAMBIO Y RUSCONI, S.A., Hermanos García Noblejas, 39, 28037 Madrid

D \_\_\_\_\_ Dirección \_\_\_\_\_

Localidad \_\_\_\_\_ CP \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_ Tínc \_\_\_\_\_

Precio suscripción Motor 16

España	13 520 ptas	América, África	30 680 ptas
Europa, Argelia, Marruecos y Túnez	23 400 ptas	Asia, Oceanía	41.600 ptas

**GOLF GTI 16V, V-CX,** 36.000 km, aire, alarma, llantas Momo Star, ruedas MXV. Doy ruedas originales, garaje, 2.000.000. Tel. (96) 241 25 92. Tardes. Jorge.

**OCASION Renault 5 BAC,** buen estado ITV pasada, sólo 50.000 ptas. Tel. 439 65 26. Noches.

**BENTLEY Mulsanne Turbo,** 1983, 10.000.000. Drive Rolls. Sr. Casero. Teléfonos 766 83 99 / 766 87 99.

**VENDO Supercinco GT-Copa Turbo BIF,** 54.000 km. Sostre, pintura metalizada, altavoces, alarma. Tel. (93) 793 88 40. Jordi.

**PORSCHE 911 SC,** 3.000.000. Drive Rolls. Sr. Casero. Teléfonos 766 86 99 / 766 87 99.

**ROLLS Corniche,** 15.000.000. Drive Rolls. Sr. Casero. Teléfonos 766 83 99 / 766 87 99.

**ALPINE V6 Renault,** 1986, precio a ofrecer. Tel. (977) 23 07 01.

**BMW M-5**  
A MATRICULAR CLIMA, CUERO, ASIENTOS ELECTRICOS, PINTURA TRICOLOR  
TEL: (98) 5 25 76 98

**PORSCHE 911 ANIVERSARIO M-IT 1988 NUEVO**  
POCOS KM. FULL EQUIP MUY EXCLUSIVO  
PRECIO 6.000.000 PTAS.  
TEL (971) 30 00 37  
PREGUNTAR POR F. VILAS

**LA BOUTIQUE DEL AUTOMOVIL JAPONES**

SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR

- MITSUBISHI 3000 VR4 300 CV TRACCION A LAS CUATRO RUEDAS
- MITSUBISHI ECLIPSE TURBO 16V TRACCION A LAS CUATRO RUEDAS
- MITSUBISHI 3000 GT SL 225 CV. FULL EQUIPE
- MITSUBISHI ECLIPSE TURBO 190 CV

**SERVICIO POST-VENTA**

**RECAMBIOS Y GARANTIA**

**MAZDA TOYOTA MITSUBISHI**

**NIPOMOTOR, S.A.**  
AVDA. DE LA LIBERTAD, 114  
ELCHE (ALICANTE)  
TELF: (96) 5 46 17 09  
FAX: (96) 5 46 17 09

**NIPOMOTOR U.S.A.**  
5800 SW 127 AVENUE  
MIAMI FLORIDA 33183  
TEL: 1-305 3825724  
FAX: 1-305-3859124

**Valderribas Motor S. A.**

TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS  
**VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS**

FINANCIACION VW CREDIT  
 AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

**AUTO PEREZ DEL SUR**

ALFA 164 3.0 V6, año 90, con todos los extras, matrícula M-3661-KY, 45.000 Km. 3.100.000 ptas

Tel: 6 90 60 21

**AUTOMASER**

BMW M3, full equip, 87..... 3.700.000  
 Mercedes 300 E, A.A., llantas, etc..... 3.300.000  
 Mercedes 190 2.3 16V, full equip, 87..... 3.500.000  
 Opel Vectra GT A.A. D.A., etc., 89..... 1.850.000  
 Ford Sierra 2.0 IS, ABS, 87..... 1.225.000  
 Saab 900i 16V A.A. D.A., etc., 86..... 1.700.000  
 Opel Omega 2.0i GLS A.A. D.A., etc., 87..... 1.650.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana  
 Cardenal Silíceo, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

**MERCEDES** 300 SL, último modelo y Porsche 928 S, completísimos, de particular aceptamos cambio por Mercedes o BMW grande seminuevo. Tel. (988) 72 03 50.

**MERCEDES** 199 E 2.3 16V, 1985, aire, techo, madera, alarma Pioneer, llantas Borbet, ABS, suspensión hidroneumática, impecable, 3.100.000 pesetas. Tel. (91) 501 44 18. Noches.

**MERCEDES** 300 CE Aut., año 90, M-KT, full equip, hifi, siempre garaje, impecable. 6.000.000. Tel. (91) 554 18 64. Oficina.

**VENDO PORSCHE** 928 S4, año 87, 47.000 km, full equip, C-3253-AG. También Mercedes 280 CE, extras, impecable. Paco. Teléfonos (982) 21 47 06/22 14 39.

**CLASICO** Alfa Romeo GTV, 1.750 coupé, año 1968, perfecto, 1.000.000, particular. Tel. (91) 759 41 06.

**MERCEDES** 2.3 16V, full equip, urgente vender, 2.800.000. Tel. (925) 36 06 60. Preguntar por Guillermo.

**ROVER** Sterling, M-C, particular, 24V, ABS, cuero, techo eléctrico, A.A., radiocasete, seis altavoces, teléfono, alarma con mando, 59.000 km, oportunidad, 2.000.000. Tel. (91) 319 21 85. Horario oficina.

**PORSCHE** 911-Turbo-look, MHD, aire, hifi, perfecto estado, 4.800.000. Tel. (91) 314 33 32. Srta. Chave.

**PORSCHE** 928-S, reestreno, 6.500.000. Tel. (974) 22 77 30/12. Noche.

**MERCEDES** 300 CE, negro azul metalizado, todos los extras, particular, 6.000.000. Tel. (942) 88 01 12. Mañanas.

**AUTOMOBILH** Ast. MBM Steindamm, 51.200, Hamburgo 1. Tel. 49-40-24 13 46. Fax 280 31 30. Comercializamos: Mercedes (incluida nueva serie SE/L), BMW, Porsche, exposición continua de 50 coches con seguro avería, ofrecemos servicio de importación listas a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importado desde Alemania.

**PARTICULAR** Porsche 911 Cabriolet, año 89, negro, spoiler. Tel. (91) 766 16 32.

**PORSCHE** 911 Turbo 3.3. Tel. (911) 43 78 13.

**SAAB** 900 Turbo Cabrio, gris metalizado, full equip, impecable. Tel. (91) 742 94 23.

**COUPE** Subaru 4WD Turbo Inyección, M-JY, 30.000 km, impecable estado, 1.950.000, garantía 12 meses. Tels. 255 86 21/22. Azcona, 62. C.A.N.S.A.

**F. TOME S.A.** Opel Corsa, año 1989, con garantía 2 años, por sólo 650.000. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15. Sr. Moreno.

**F. TOME S.A.** Polo Coupe GT, año 1989, garantía 2 años, 850.000. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15. Sr. Moreno.

**F. Tomé**  
 Concesionario



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

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

**F. TOME S.A.** Seat Marbella 5 vel., poquísimos kilómetros, oportunidad, garantía 2 años. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15. Sr. Moreno.

**F. TOME S.A.** Alfa 33 1.5 TI, con pocos kilómetros, año 1987, garantía 18 meses, por sólo 850.000. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15. Sr. Moreno.

**F. TOME S.A.** oportunidad Audi 100, garantía 6 meses piezas y mano de obra, asistencia en carretera, 1.400.000. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15. Sr. Moreno.

**F. TOME S.A.** Seat Ibiza Especial, año 91, 725.000. Tels. (91) 329 33 15/329 33 14.

329 33 14/329 33 15. Sr. Moreno.

**F. TOME S.A.** Renault 21 Nevada, impecable, año 1987, 18 meses garantía, 1.150.000. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15. Sr. Moreno.

**F. TOME S.A.** Renault Supercinco, año 1987, 18 meses garantía,

**FIAT** Tipo 16V, aire, asientos Recaro, impecable, un año. Tel. (91) 442 34 95.  
**SEAT** 124 Esp. 1.600, rojo, volante llantas, radio, estabilizador trasera, antinieblas, ITV, buen estado. Tel. (91) 439 15 92.  
**BMW** 736i, todos extras, original español, único propietario, perfecto estado, 1.400.000. Tel. 256 17 17.  
**PORSCHE** 944 Targa, cuero, más extras, impecable de todo, recién revisado, 2.100.000. Tel. 256 17 17.  
**VW** 1303 LS Cabrio, último modelo, última serie, como nuevo. Tel. 255 86 21/22.  
**LANCIA** Y10 Fire, 20 meses, impecable, 675.000, con un año de garantía. Tel: 255 86 21/22.  
**FIAT** Uno 70 SX, 5 puertas, M-JC, perfecto, 12 meses garantía. Tel. 255 86 21/22.  
**MERCEDES** 190 E 2.3, 1988, estrenado en España, aire, techo, ABS, más extras, antracita. 2.850.000. Azcona, 62.  
**VOLKSWAGEN** Escarabajo 1.300, motor 1 año, pintura perfecta, muy buen estado, garantizado, 600.000. Azcona, 62.  
**SUPEROCASION** Alfa 75 2.0, aire acondicionado, servodirección, buen estado, sólo 850.000. Azcona, 62. C.A.N.S.A.

**TREMA OSNUR, S.A.**  
 Lopez de Hoyos, 171. Tel. 519 00 29 / 413 68 94 MADRID  
**VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO**  
 EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA  
 ¡CONSULTENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION  
 CUIDAMOS LOS PRECIOS  
**ASESORA SR. LUJAN. TEL.: 413 68 94 - 519 00 29**

**AMPLIO STOCK** **¡GARANTIA SI!**

**NOUVEAU** **HONDA** **NOUVEAU**  
 EXPERIENCIA Y GARANTIA PROFESIONAL AL SERVICIO DE LA MOTO  
 HONDA T200 (TRIAL) 390.000 PTAS  
**TALLERES TARGA FLORIO** Mecánica de Competición  
 Ofrecemos una excepcional oferta:  
**HONDA XR80R**  
**HONDA QR 50**  
**GARANTIZADAS. VEN A VERLAS**  
 C/ PALACIOS, 4 (Zona Estrecho). Tel. 570 13 88. Fax 570 13 88 28039 MADRID

**NUEVOS** Suzuki, entrega inmediata. ¡Regalo seguro! Teléfono 256 17 17. C.A.N.S.A.  
**PORSCHE** 911 SC, techo, llantas, buen estado, precio interesantísimo, convenir. Azcona, 62.  
**HONDA** Civic, 1981, muy cuidado, 350.000. Tel. 255 86 21/22.

**COUPE** BMW 635 CSI, aire, ABS, M-HM, burdeos metalizado, 1987, garantía 1 año, admitimos cambio, precio excepcional. Tel. 256 17 17. Azcona, 62. C.A.N.S.A.  
**FIAT** Uno 70 SX 5 puertas, M-JC, perfecto, 12 meses garantía. Tel. 255 86 21 / 22.

**LANCIA** Y 10 Fire, 20 meses, impecable, 675.000 ptas., con un año de garantía. Tels. 255 86 21 / 22.  
**MERCEDES** 300 CE negro azul metalizado, todos los extras, particular. 6.000.000 ptas. Tel. (942) 88 01 12. Mañanas.

**PORSCHE** 911 Turbo 3.3. Tel. (911) 43 78 13.  
**PARTICULAR** vendo Jeep Cherokee limited. Extras. 3.900.000 ptas. Llamar noches. Tel. 571 30 58.  
**MERCEDES** Antiguo 180, gasolina, año 1954. Precio 475.000 ptas. Tel. (93) 843 91 53. Noches.

**SAAB** 900 Turbo Cabrio gris metalizado. Full Equip. Impecable. Tel. 742 94 23.  
**FIAT** Tipo 16V, aire, Recaro, impecable, un año. Tel. (91) 442 34 95. Noches.  
**PARTICULAR** BMW 525i, M-KL, Full Equip. Tel. (91) 766 24 10.

**TALLERES EMILIO ARENAS S.A.**  
 Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpdo.  
 Tel.: 575 18 38 - 575 12 17. 28801 MADRID.

**SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO**  
**PIONEER**  
 SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIOS ORIGINALES  
 INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

**MERCEDES** 190 E, superdeportivo, suspensión sport, llantas anchas, techo, etc., 1.850.000. Tel. 255 86 22. Azcona, 62.  
**CLASICO** deportivo Lancia Fulvia Coupé 1.35, 5 velocidades, año 70, perfecto estado. 800.000 ptas. Tel. (968) 21 75 91. 7-10.  
**PARTICULAR** vende BMW M6 5 vel. sin matricular comprando en España. Precio indiscutible 8.000.000 ptas. Full Equip. Garantía un año. Tel. (952) 43 50 36. Llamar mediodía 3 a 4 tarde.  
**AFLA** Spider rojo 1991, M-MH, nuevo. Tel. 314 25 26. 21 horas.

**CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS**  
 Vehículos de ocasión de todas las marcas y modelos  
 - Revisados  
 - Con garantía hasta 18 meses  
 - Financiados hasta 36 meses  
 Carhacos Sres. Mora Echavarría Corpas Martínez Peñacoba  
**UNA OCASION DE AMIGO.**  
 Estamos donde siempre.  
 P: de la Castellana, 278. Tels.: 315 31 40 - 315 33 40  
**Castellana Motor S. A.**  
 ABIERTO SÁBADOS Y DOMINGOS

**¡ANUNCIENSE HOY!**  
 ENVIENOS 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 telón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S.A.

**CADA SEMANA 5 12.000 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	Color	km	Precio	Marca y modelo	Año	Color	km	Precio
Opel Corsa City	88	Blanco	23.000	645.000	Alfa Romeo 33 1.5 TI A.A.	87	Rojo	37.000	1.075.000
Seat Ibiza 1.2	88	Rojo	31.000	675.000	Ford Escort 1.6 GT	90	Bianco	19.000	1.100.000
Renault 18 GTD	85	Rojo	83.000	675.000	Ford Sierra 2.0 I A.A.	86	Gris	56.000	1.100.000
Ford Fiesta 1.1 5 v.	89	Bianco	24.000	675.000	Ford Orion 1.6 Ghia A.A.	88	Gris	33.000	1.125.000
Seat Ibiza 1.5 GL	87	Negro	37.000	725.000	Renault 19 GT5	88	Rojo	29.000	1.150.000
Ford Fiesta 1.4 Ghia	87	Negro	40.000	725.000	Peugeot 309 SR A.A.	88	Bianco	30.000	1.175.000
Citroën AX S16	89	Bianco	23.000	765.000	Ford Escort 1.6 Ghia	90	Bianco	19.000	1.190.000
Citroën AX 14 TRS	89	Gris	29.000	790.000	Alfa Romeo 33 Red	90	Rojo	15.000	1.225.000
VW Polo Coupé 1.3	88	Rojo	32.000	790.000	Ford Escort 1.8 Diesel	90	Bianco	21.000	1.270.000
Citroën AX 11 TRE Set.	91	Rojo	12.000	825.000	Fiat Uno Turbo IE	90	Bianco	15.000	1.275.000
Opel Corsa 1.2 S Swing	90	Bianco	13.000	875.000	Renault 19 Diesel	89	Rojo	36.000	1.275.000
Peugeot 505 GR A.A.	86	Gris	53.000	875.000	Opel Kadett 1.6 S Top A.A.	88	Negro	37.000	1.275.000
Seat Ibiza 1.5 GLX A.A.	89	Bianco	23.000	890.000	Opel Kadett GSI Cabrio D.A.	90	Parduzco	13.000	1.275.000
Lancia Y10 Turbo	88	Beige	16.000	890.000	Citroën AX GT A.A.	91	Negro	10.000	1.275.000
Opel Corsa 1.2 Joy	89	Rojo	6.000	890.000	Peugeot 309 GLD	89	Bianco	31.000	1.275.000
Alfa Romeo 33 1.3	88	Gris	32.000	890.000	Renault 19 TSE A.A.	89	Rojo	33.000	1.325.000
Alfa Romeo 33 1.5 TL	87	Rojo	36.000	890.000	Renault 21 TXE A.A.	88	Gris	41.000	1.375.000
Fiat Uno 70 SX	90	Rojo	17.000	945.000	Peugeot 309 GTX A.A.	89	Bianco	24.000	1.375.000
VW Golf 1.6 GTI	84	Bianco	63.000	945.000	Renault 21 TXE Nev. A.A. 3 filas	87	Bianco	38.000	1.425.000
Opel Kadett 1.3 LS	88	Rojo	36.000	975.000	Ford Escort XR3i A.A.	89	Rojo	36.000	1.450.000
Ford Escort 1.8 D. Van	90	Bianco	30.000	990.000	Ford Orion 1.6i A.A.	90	Negro	16.000	1.450.000
Seat Ibiza 1.5 SXI	91	Gris	17.000	1.100.000	Citroën BX 16 TS A.A.	90	Gris	16.000	1.475.000
Seat Ibiza 1.5 SXI A.A. cuero	89	Negro	30.000	1.050.000	Peugeot 309 GTI A.A. D.A.	88	Gris	36.000	1.525.000
Renault 5 GT Turbo	88	Bianco	27.000	1.075.000	Ford Escort 1.8 D. Ghia (Moderno)	91	Bianco	8.000	1.525.000
Opel Corsa 1.4 S	90	Rojo	10.000	1.075.000	VW Golf 1.8 Sprinter A.A.	89	Bianco	26.000	1.525.000
Ford Orion 1.6 Ghia	89	Rojo	27.000	1.075.000	Fiat Tempra 1.8 IE	90	Champán	15.000	1.625.000

**PORSCHE** 911 Turbo-Look, MHD, aire, Hifi, perfecto estado. 4.800.000 ptas. Srta. Chave. Tel. 314 33 32.

**PARTICULAR** vende Nissan 300 ZX 2 años, 13.000 km., nuevo, 228 CV, deportivo de lujo precioso. 4.000.000 ptas. con seguro pagado (todo riesgo). Tel. (91) 747 47 42.

**DODGE** Stealth (Mitsubishi 3000 GT) a estrenar, V6 - 24V, 222 CV, Full Equipo, oportunidad. 6.250.000 ptas. Otros USA precio origen más gastos y 12% comisión. USA taste Cars. Tel. (91) 314 59 96.

**MERCEDES** 190E, muchos extras. 1.700.000 ptas. Tel. 256 17 17.

**SUBARU** Coupe Turbo 4WD, 30.000 km., 2 años, garantía oficial 12 meses. 2.000.000 ptas. Tels. 255 86 21 / 22.

**BMW** 635 CSI, muy cuidado, 1987, estrenado en España, 90.000 km. Garantía total, muy buen precio. Tel. 255 86 21 / 22.

**OPEL** Kadett GSI 2.0 negro, MHK, elevallunas, cierre, techo corredizo, anti-nieblas, siempre garaje. 1.500.000 ptas. Año 89. Tel. 858 26 56.

**BMW** 635 CSI 1987, original español, 218 CV. Excelente de todo. Garantía oficial 12 meses. Muy buen precio. Tels. 255 86 21 / 22.

**OPORTUNIDAD** BMW 735i, azul, año 88, Full Equipo. 2.000.000 ptas. Audi 90 2.3, año 88, cuero, aire. 1.200.000 ptas. BMW 535i, año 88, Full Equipo. 2.200.000 ptas. Precios Export. Tel. o Fax. (07) 49 71 35 - 12840.

**ALFA** 75 2.0, servodirección, aire acondicionado, 60.000 km., precio interesante. Tels. 255 86 21 / 22.

**JAGUAR** XJS 3.6, particular, verde, M-IV. 4.500.000. Completo. Tel. (947) 22 03 00.

**VENDO** BMW K 100 RT, matrícula M-IT nueva. 1.000.000 ptas. Tel. 767 05 28.

**ALFA** Romeo 75 TS. B-IJ, seminuevo, Koni. Tel. (93) 200 27 73.

**PEUGEOT** 405 Mi 16, M-JT, 29.000 km. Color blanco, equipo Pioneer, alarma Gemini, seguro todo riesgo hasta abril 1992. 2.300.000 ptas. Tels. (91) 523 43 91 / 523 08 61. Horario oficina.

**BENTLEY** Mulsanne Turbo, 1983. 10.000.000 ptas. Drive Holls. Sr. Casero. Tels. 766 83 99 / 766 87 99.

**ALFA** 75 Turbo B-MU, alarma, neumáticos nuevos C.D., impecable, 74.000 km. 1.100.000 ptas. Tel. (93) 872 17 98.

**ALFA** 33 1.7 1990. Garantía total. Tel. 255 86 21 / 22.

## TODA LA GAMA '92 - LOS TENEMOS EN STOCK DISPONIBLES TODOS LOS COLORES



MITSUBISHI 3000 GT VR4 '92  
300 CV. - 4X4 - Full Equip



MITSUBISHI ECLIPSE '92 GSX  
195 CV. - 4X4 - Full Equip



DODGE STEAR '92 R/T Turbo  
300 CV. - 4X4 - Full Equip



CADILLAC SEVILLE '92  
Full Equip



CRYSLER VOYAGUER LE - '92  
3,3 L. - 150 CV. - 4X4 Full Equip



CHEVROLET CORVETTE '92 LT-1  
300 CV. - ASR - Full Equip



GMC / CHEVROLET G-20 '92  
Full Equip - TV. Video - Compact Disk



PONTIAC TRANSPORT '92 SE - GT  
165 CV. - Full Equip

**Teo Martin**  
AUTOMOVILES

Polig. Ind. AIMAYR - C-3  
SAN MARTIN DE LA VEGA - 28330 (MADRID)  
Tifs. 691 30 47 - 691 34 47  
692 34 50 - 692 36 02  
FAX: 691 56 86  
Ctra. Andalucía Km.20 (Desvío S. Martín Km.5)



JEEP CHEROKEE LIMITED '92  
190 CV. ABS

TODOS LOS VEHICULOS SALDRAN EQUIPADOS CON TELEFONO  
**NEC** DE REGALO

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

**IMPORT-DIR S.A.**



**MITSUBISHI  
ECLIPSE**

**SERVICIO POST-VENTA  
RECAMBIOS  
GARANTIA**

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

### CLIMATIZADOR AUTOMATICO



Temperatura ideal todo el año. Aire acondicionado en verano, calefacción en invierno, desempañamiento rápido de lunas; temperatura exterior, aviso de hielo en la carretera, autochequeo, etc. Ud. sólo tiene que seleccionar la temperatura deseada y la centralita se encarga de todo lo demás.

PARA MERCEDES-BMW-AUDI-FIAT-PEUGEOT-LANCIA-RENAULT-Saab-VW-INSTALAUTO. C/ MIGUEL ARACIL 66, MADRID. TELS. 373 84 56 / 373 99 63.

**BMW 635 1987**, original español, 218 CV, excelente de todo, garantía oficial 12 meses, muy buen precio. Teléfono 255 86 21/22.

**PORSCHE 924-S**, M-GY, aire, alarma, telemando, pocos kilómetros Pionner. 2.400.000 ptas. Tel. (96) 546 16 26. Contestador.

**BMW K-75 Base**, negra, M-LH, 8.000 km, carenado TCP y maletas. 980.000 ptas. Javier. 352 17 41.

**PARTICULAR Porsche 926-S**, impecable, M-GK, 19.000 kilómetros, burdeos metalizado, asientos cuero, climatizado. Tel. (952) 34 66 50.

**FORD Sierra Cosworth** año 89, 23.000 km. A.A. Impecable. 2.450.000 ptas. Tel. (968) 21 14 36.

**VOLKSWAGEN Escarabajo**, cabriolet, particular vende. Tel. (91) 510 73 53 - 637 70 73.

**NISSAN 300 ZX Turbo**, B-JN, 50.000 km, rojo metal, A.A., full equip de serie, garantía vigenté de part. con TLF Ericson. 4.000.000 ptas. Tel. 345 36 48, Barcelona.

**OPORTUNIDAD Subaru Coupé 1.8 Boxer Turbo 4WD**, todos extras, 24 meses, 30.000 km, garantía oficial un año. 2.500.000. Fax 355 05 90.

**MERCEDES 300 CE** negro, azul metalizado, todos los extras, particular. 6.000.000 ptas. Tel. (942) 88 01 12. Mañanas.

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

**ALFA 33 4x4 familiar**, año 87. 733 44 38.

### Motor Retiro

Nuevo Audi 100 seis cilindros



SABADOS MAÑANA

Elevado a la perfección.

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

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

**OPEL Kadett GSI 2.0**, muy cuidado en garaje, aire, techo, alarma, hifi Pionner, full, extras. Tel. (91) 250 74 29, noches.

**VENDO Mercedes nuevo** descapotable 300 SL, 2 capotas. Todos extras. 3.900 km. Libro mantenimiento comprado casa Mercedes, estrenar, último fabricado carrocería anterior. 5.000.000 ptas. Tel. (971) 67 70 43.

**ALFA 33 1.7 1990**, garantía total. Tel. 255 86 21/22.

**MAZDA RX7 Turbo II**, rojo, 69.000 kilómetros, impecable, ABS, techo, programador de velocidad, particular, llamar noches. Joaquín. Tel. 858 40 30.

**PORSCHE 928-S**, Reestreno. 6.500.000 ptas. Tel. (97) 422 77 30. 12 noche.

**BMW 735i Full Equipé**. Unico propietario, estrenado España. 1.400.000 ptas. Tel. 255 86 21/22.

**PORSCHE 911 SC**. 3.000.000 ptas. Drive Rolls. Sr. Casero. Tels. 766 83 99 / 766 87 99.

**ROLLS Corniche**. 15.000.000. Drive Rolls. Sr. Casero. Tels. 766 83 99 / 766 87 99.

**PORSCHE 928-S**, reestreno. 6.500.000 ptas. Tel. (974) 22 77 30. 12 noche.

**PARTICULAR Porsche 911 Carrera Cabriolet**, año 89, negro, Spoiler. Tel. (91) 766 16 22.

**LANCIA Delta Integrale**, año 88, blanco, techo, alarma, 45.000 km. Tel. (93) 217 01 43.

### LANCIA DEDRA 2000 TURBO

Dominando el Paisaje

A bordo del Lancia Dedra 2000 Turbo se domina el paisaje en toda su plenitud. Desde su interior, equipado de serie con dirección asistida y climatizador automático, envuelto en el tacto de la tapicería Alcantara® y los detalles en madera de Rosa Africana.

Sintiendo una potencia controlada electrónicamente por su nuevo dispositi-



DEDRA	1.6i	1.8i	2.0i	2.0 Turbo	Integrale	Turbo D
cc	1.581	1.756	1.995	1.995	1.995	1.929
CV	90	110	130	165	180	92



LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA

vo BOOST-DRIVE. Protegido por la seguridad del sistema antideslizante VIS-CODRIVE en su tren delantero.

En el dominio del paisaje está la sensación de conquista. Es el nuevo Lancia Dedra 2000 Turbo.

#### Lancia-Concesionario

Vagma, s. a.

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

Exposición y Ventas:  
López de Hoyos, 82  
Teléfonos: 411 67 44-411 68 44

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

# DITECNICA



CHRYSLER LE BARON CABRIO



CHEVROLET ASTRO



CORVETTE ZR-1 COUPE



JEEP WRANGLER

GARANTIA HASTA 3 Y 7 AÑOS



CHRYSLER VOYAGUER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V

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

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

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

**638.400** PTAS IVA INCLUIDO  
KIT DE TRANSFORMACION F100 PARA SEAT IBIZA COMPUESTO POR:

- CARROGERIA, MONTAJE Y PINTURA INCLUIDOS
- FAROS ESCAMOTEABLES
- SUSPENSION REFORZADA
- LLANTAS ALEACION
- BARRA ANTIVUELCO
- HOMOLOGACION INTA



**ANIBAL AUTO S.L.**  
POLIGONO INDUSTRIAL ALBORAN  
18600 MOTRIL GRANADA  
TF: (958) 60 22 00 FAX: (958) 60 27 23

**TERRANO** 3 y 5 puertas, Patrol GR, disponibles en Tecnipauto, S.L C/ Rioja, 4, Pamplona. Tel. (948) 26 27 62.  
**CADILLAC** Seville 4.8, año 90, automático, cuero, todos extras, bicolor, nuevo, 30.000 km, ocasión. Tel. (923) 58 00 00.

**GOLF** GTI G-60, 27.000 kilómetros, A.A., ABS. Recaro, alarma Blaupunkt, perfecto estado. (93) 751 33 71 y (93) 209 27 69.  
**FORD** Capri vengo con golpe delantero, o compro 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.  
**MERCEDES** 260 E full, mod. 88, 2.690.000. Tel. (91) 541 89 81.

**PARTICULAR** Triumph Spitfire 1.5 rojo año 81. Impecable. 1.500.000 pesetas. José Vidal (981) 24 87 44.  
**OPEL** Omega Diamond, M-LK. Particular, siempre garaje, nuevo, extras, negro metalizado. Precio 2.900.000 ptas. Sr. Prieto, tel. 576 63 71.

**AUDI** 90, blanco, 1988, magnífico, a.a., ABS, proconten, alarma, Pioneer Sport Rebajada, siempre en garaje. 2.400.000 pesetas. Particular tel. 739 21 00.  
**KARTS** lo tenemos todo, nuevos y usados. Tel.: (93) 692 18 24. Sr. Masalles.

## Konsul Auto la nueva concesión Volvo en Valencia



Desde Junio de este año está funcionando en Valencia una nueva embajada VOLVO, con el nombre de KONSUL AUTO. Los más de quinientos metros cuadrados de exposición y venta lo ocupan una docena de modelos de la recién estrenada gama 92 de VOLVO. En KONSUL AUTO se ha cuidado hasta el último detalle tanto en decoración, como en información al cliente. Este nuevo concesionario VOLVO ofrece servicio de chapa, pintura,

mecánica, venta de accesorios y repuestos, en sus más de mil metros cuadrados dedicados a taller y administración.

Para el gerente de KONSUL AUTO, José María Casas, el futuro de VOLVO es totalmente optimista, sobre todo ahora con la nueva y atractiva gama 92. José María Casas tiene 45 años, de los que 22 ha dedicado al mundo del motor. Sr. Casas ¿Qué le ha motivado a montar un concesionario de la marca VOLVO?

El absoluto prestigio que goza esta marca en todos los frentes y ante todo el estar convencido de ofrecer un producto fiable de altísima calidad. ¿Es VOLVO sinónimo de calidad y seguridad?

Así es. VOLVO ha dedicado especial atención al apartado de seguridad de todos sus ocupantes, con la incorporación de un asiento específico para niños, con el nuevo sistema de absorción de energía en los choques laterales

que ha sido patentado por VOLVO y que ha bautizado con el nombre de S.I.P.S.

¿Que opinión la merece el interés de la marca por las versiones Station Wagon?

Estos modelos son líderes en muchos mercados. En España se empiezan a conocer las muchas ventajas que tiene el coche familiar sobre la berlina.

**KONSUL AUTO su embajada VOLVO en Valencia**  
Tres Forques 34 Tel. 384 35 32



José María Casas  
Gerente de KONSUL AUTO



**GEMINI ELETTRONICA**

**ALARMAS PARA AUTOMOVILES**

Industria, 201 08026 BARCELONA TEL: 4 56 43 90  
Cerro Blanco, 1 28026 MADRID TEL: 5 56 05 92  
Pepita, 40 46009 VALENCIA TEL: 3 47 77 50

Homologadas por: ALFA ROMEO, AUDI- VOLKSWAGEN, FIAT, FORD, LANCIA, LOTUS, MERCEDES OPEL, PEUGEOT, RENAULT Y ROLLS ROYCE

### CONCESIONARIO OFICIAL Vehículos procedentes de cambio

MERCEDES 500 SE, Todos extras	año 87	4.750.000.-
MERCEDES 260 E, Aire, techo, etc	año 86	2.700.000.-
BMW 730i, Climatizador,	año 87	3.200.000.-
BMW 745i	año 85	1.300.000.-
PORSCHE 911 SC, aire	año 82	2.850.000.-
MASERATI BITURBO,	año 88	2.200.000.-
JEEP CHEROKEE LIMITED,	año 90	2.900.000.-

C/ CLAUDIO CORLLO, 17 - 28001 MADRID TEL: 4 31 15 15 FAX: 5 75 57 71

**VOLKSWAGEN** Sirocco GTX 16V, carrocería y llantas Zender, sólo 22.000 kilómetros, muchos extras, mejor que nuevo, precio interesantísimo. Teléfono (96) 578 76 90.  
**ALFA** 33 1.7 1990. Garantía total. Tels. 255 86 21 / 22.

**ANTIGUO** Fiat 508, modelo Spider, descapotable, año 1931, documentación moderna, sin restaurar. Precio 950.000 ptas. Tel. (93) 843 91 55.  
**SATURN** SL1, full, nuevo, 4 puertas, 90 CV, 3.100.000 ptas. Tel.: (91) 314 59 96.

**CONCESIONARIO** Suzuki, náutica oficial, Vítora, Swift Tri. Entrega inmediata, regalo seguro a elegir. Azcona, 62.  
**BMW** 728-I, automático, B-EU, muy cuidado. Tel. (93) 217 01 43.  
**VOLKSWAGEN** Escarabajo Cabrio 1303, estado impecable, cuero, llantas, M-MM, 1.850.000, admito como parte vehículo pequeño. Tel.: (987) 54 05 20. Carlos.  
**BMW** 735i, todos extras, original español, único propietario, perfecto estado. 1.400.000 ptas. Tel. 256 17 17.  
**COMPRO** Morgan, no importa estado. Tel. (983) 35 78 85.

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

Turisport

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

**AUDI** Coupe 2.2 blanco, octubre 89. Proconten compact disc pioneer. 2.700.000 ptas. Particular. Tel.: (91) 594 49 99 y (96) 587 84 42.  
**FORD** Sierra Cosworth año 89, 23.000 km. A.A. Impecable. 2.450.000 ptas. Tel.: (968) 21 14 36.

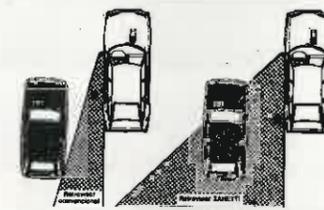
RETROVISOR **Zanetti**

¡Elimina el ángulo muerto!

Visión total en su AUTOMOVIL, FURGONETA, AUTOCAR, CAMION, Etc.

comercial CHAS

Avda. Alfonso Molina, 56  
Tlf. 150173- 15008 LA CORUÑA



Necesitamos distribuidores en todas las provincias.

**NISSAN** Patrol seis cilindros, aire acondicionado, 14.000 km., metalizado, taloneras, 11 meses. 2.270.000 ptas. Llamar tardes. Tel.: (91) 609 59 24.  
**PARTICULAR** BMW 750i, 4 años, Full Equip. 7.500.000 ptas. Tel. (96) 553 02 25 / 553 00 82.

**MERCEDES** 190 E 1985, extras, suspensión Sport, techo corredizo. 1.700.000 ptas. total. Tels. 255 86 21 / 22.  
**FIAT** Uno 70 SX 1300, 3 puertas, impecable. 780.000 ptas.  
**VW** Escarabajo, como nuevo, 1984. Azcona, 62. Garantía.

**OPEL** Kadett 1.6 GL 5P M-JU. Aire acondicionado. Facilidades. Garantía 12 meses. Precio interesante. Teléfonos 255 86 21/22.  
**PORSCHE** 924-S, M-GY, aire, alarma, telemando, pocos kilómetros Pioneer. 2.400.000 ptas. Tel.: (96) 546 16 26. Contestador.

**KAWASAKI** GPZ-600-R MHD. Blanca entera. Única. 19.000 km. 590.000 pesetas. Alfonso 319 57 34.

**ALPINE** Renault A 110 mod. Berlineta, año 1970, ITV pasada, en buenas condiciones de uso, 950.000. Tel. (951) 22 26 19, en horas de oficina.

TODOS LOS MODELOS HASTA 15% DE DESCUENTOS

**MERCEDES NUEVOS**

OFERTA DEL MES:

**190 E 2.6 «SPORTLINE»**

EQUIPADO DEPORTIVO CON ABS, AIRE, PIEL, PINTURA METALIZADA Y VARIOS EXTRAS MAS

NUESTRA OFERTA: 5.295.000 PTAS (IVA INCLUIDO)

INTERAUTOMOVILES S.A. (972) 56 02 38  
Precios especiales compra/venta



**SAIER IBERICA, S.L.**

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA  
OLDTIMER, REPLICAS, DEPORTIVOS, BUGGY'S

AVDA. CONSTITUCION, 179, ENTLO. 1.  
08860 - CASTELLDEFELS (BARCELONA)

Tels. (93) 636 00 88 y 636 15 16  
Fax (93) 636 15 16 y 665 34 47

Buscamos concesionarios para automóviles réplica (más de 25 modelos) y buggies en toda España. Por favor contactar teléfonos y fax arriba indicados y hablar con Sr. A. Ehlert. Modelos actuales: Fiero, Countach, Porsche Speedster, AC-Cobra, M1, MG, Ford Streetrot, Mercedes SSK, Lotus-7, GT-40, Buggati.

**BASSEL INTERNACIONAL**

**P**ARA esta Navidad del 91, la firma de relojes Basel pondrá en marcha una ambiciosa campaña publicitaria en las principales cadenas de televisión. En esta campaña será presentada la nueva gama de la marca, denominada Cónsul. Son modelos que se distinguen por una gran funcionalidad, con



un diseño a la vez clásico y actual que aunan la efectividad y la elegancia.

**PREMIO BMW DE PINTURA**

**E**L IV Premio BMW de Pintura fue entregado por el príncipe Don Felipe de Borbón en el curso de un acto que tuvo lugar en el Auditorio Nacional de música. Don Felipe entregó el premio al pintor sevillano Manuel Sánchez Arcenegui por su obra «Paisaje de Venecia». A continuación tuvo lugar el Concierto Inaugural, patrocinado por BMW, del homenaje internacional que se dispensará al Maestro Joaquín Rodrigo.



**MODA PANAMA JACK**



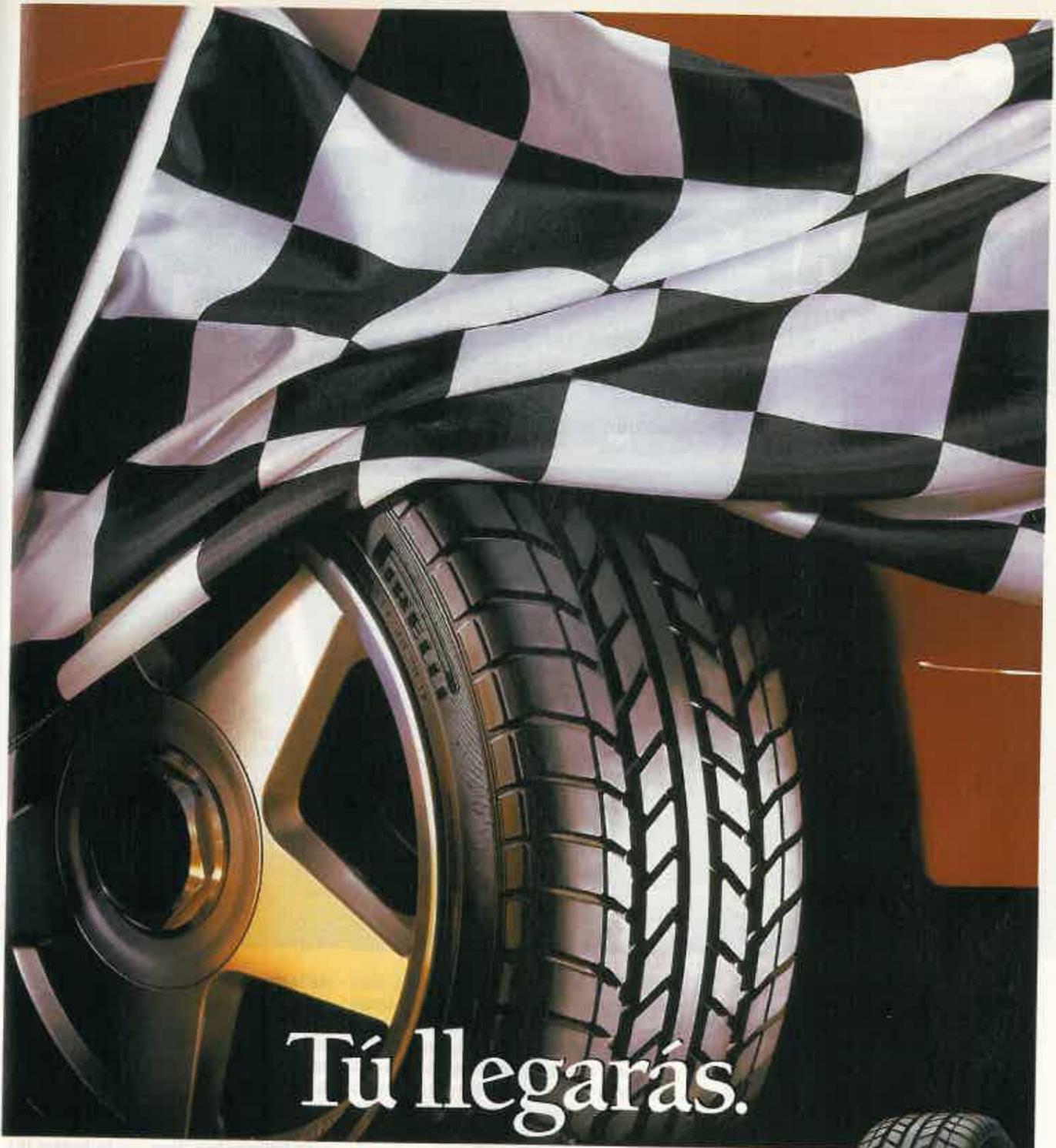
**L**A marca Panamá Jack se ha convertido, en muy poco tiempo, en una de las más solicitadas y prestigiosas para un amplio sector de la juventud. En la última feria del sector, Expo-cazado 91, se presentó la nueva línea de la marca. Por lo que se pudo ver en el vistoso stand de Panamá Jack, debemos destacar interesantes novedades como la nueva línea infantil, pensada en función de las especiales características de uso de los más pequeños y lista para soportar las más duras pruebas. Además de los tradicionales zapatos y botas se presentó como gran novedad una gama de complementos, bolsos, maletines y cinturones, que abre un nuevo e interesante concepto.



**PEPSI VELOCIDAD**

**P**EPSI-Cola se introduce en el motociclismo de competición con un equipo que participa en el Campeonato de España de velocidad, en el que milita una de las más firmes

promesas de la actualidad. Lars De Jorge Wiesener es un joven piloto de 20 años que en la actualidad se encuentra en una de las posiciones destacadas de la clasificación en la Copa Suzuki, que se disputa con motos de esta marca de la cilindrada de 250 centímetros cúbicos.



Para llegar con ventaja, para llegar a olvidarse de las inclemencias del tiempo y las dificultades de la carretera, es imprescindible rodar con Pirelli. Porque Pirelli somete sus neumáticos a las pruebas deportivas más duras, demostrando victoria tras victoria el éxito de sus investigaciones y la calidad de sus productos. Para que disfrute la sensación que sólo el mejor neumático puede ofrecerle, para que descubra que llegar a Pirelli es llegar con ventaja.





KAWASAKI ZEPHYR 750

# EN BUSCA DEL TIEMPO PERDIDO

En la mitología griega se conocía por «zefuros» al viento del Oeste. Era suave y agradable y esa es precisamente la sensación que transmite la Kawasaki que responde a ese mismo nombre. Es ésta una moto tranquila y apacible, una trotona, que con una cuidada estética «retro» satisfará a muchos motociclistas que buscan el placer de montar en moto sin tener que estar pendientes del cuentavueeltas.



**CONTINUA BRILLANDO**  
Los brillos del motor de la Zephyr, inspirados en otras creaciones de la marca, tienen su complemento en la brillante estabilidad que demuestra en todas las situaciones.

**H**ASTA hace bien poco, los fabricantes nos tenían acostumbrados a motos cada vez más potentes, más veloces, más estables, más «excitantes». Eran las «R», que sucesivamente iban haciendo su aparición y matando a sus predecesoras que no vivían más que una corta primavera. Sin embargo, las fábricas se han dado cuenta de que hay motoristas tranquilos, motoristas «tragamillas» pero que piden comodidad y sosiego, motoristas urbanos que no se conforman con un ciclomotor o un scooter, pero tampoco quieren unos semimanillares y que cada semáforo se convierta en el que da la salida de un Gran Premio. Y también se han dado cuenta de que esos motoristas son silenciosos pero constituyen mayoría. Es pues, para ellos, para esa mayoría motorista silenciosa, para los que se ha creado la Zephyr.

Esta motocicleta recrea la estética de los años 70 y recuerda a sus gloriosas predecesoras, unas motos como es el caso de la célebre KZ 900 que en aquellos años era el «nec plus ultra» de la velocidad y la sofisticación. Hoy este recuerdo estético y mecánico a las antecesoras es lo que llamamos *clasicismo*. El colín, que en aquellos años parecía un atrevimiento, hoy no llama la atención. Esa es la filosofía de la Zephyr, volver a los orígenes, es prácticamente eso que en automovilismo está tan en boga: una réplica. Aunque una réplica a la que se han aplicado también las justas actualizaciones para que los motoristas de hoy en día la encuentren atractiva.

El alma de esta moto es un cuatro cilindros en línea que cubica, exactamente, 738 centímetros cúbicos y está refrigerado por aire como «en los buenos viejos tiempos», aunque se le ha añadido un ra-

diador de aceite. Con sus dos válvulas por cilindro, sus cuatro carburadores de 32 milímetros de difusor, su doble árbol de levas en cabeza, rinde 68 caballos a un régimen de 9.500 revoluciones, cuando su «hermana», la ZXR R, con similar cilindrada, prácticamente dobla esas cifras pues su potencia es de 121 caballos a 11.000 vueltas. Pero ya lo hemos dicho, estamos hablando del céfiro, no de un huracán. Este cuatro cilindros, que no nos machaca con las vibraciones de antaño, ni tampoco se muestra excesivamente glotón en carburante, se distingue por su excelente par, que permite casi olvidarse del cambio de marchas, puesto que pones primera, arrancas, segunda, tercera y luego, casi casi da lo mismo una velocidad que otra, la moto siempre «tira». En quinta, gas a fondo, y sufriendo entonces la falta de carenado y la posición de conducción turística, la moto



## VIRTUDES

- Estética
- Acabados
- Comportamiento ciudadano
- Freno delantero

KAWASAKI ZEPHYR 750  
825.000 PTAS.

- Suspensión delantera
- Freno trasero
- Carencia de protección aerodinámica

## DEFECTOS

es capaz de rozar los doscientos por hora, aunque ese no es ni mucho menos su objetivo. Es en la ciudad donde su par hace maravillas, pues es ahí donde cobra todo su sentido, eso que decimos más arriba de «olvidarse del cambio». La moto siempre empuja, siempre sale, aunque, eso sí, sin alardes de potencia ni exageraciones, pero cumpliendo siempre. No hay duda, es en las calles de las urbes donde la Zephyr se encuentra más a gusto y donde su carácter la hace sobresalir.

En carretera el motor proporciona buenas prestaciones. Si ésta es virada, el par vuelve a ser un as ganador. Si es rápida será cuestión de tirar de quinta, mientras que en la autopista es donde menos apreciaremos la Zephyr, pero no porque no sea capaz de correr sino por lo incómoda que con ella resulta la velocidad para la que no ha sido diseñada.

El chasis, un doble cuna de tubos de acero, abraza el motor y se sostiene sobre unas clásicas suspensiones. Atrás, encontramos un basculante de aluminio con dos clásicos amortiguadores, pero eso sí, de gas y regulables en precarga de muelle, extensión y compresión, mientras que la horquilla delantera no admite reglajes y peca de blanda. Está bien que se quiera un cierto grado de confort, pero ni nuestras ciudades, ni nuestras carreteras son autopistas, así que si te tragas un bache inadvertidamente la horquilla no lo absorbe en absoluto. Tampoco en caso de frenada energética colabora, puesto que se hunde a tope irremisiblemente. Posiblemente con un aceite más denso y poniéndole topes a los muelles... En las demás circunstancias estas suspensiones cumplen si no olvidamos la filosofía de la motocicleta. El chasis hace gala de una buena agilidad,

aunque sin llegar a la viveza de motos más deportivas, y es la suspensión delantera la que queda más en entredicho por su pesadez cuando se le piden cambios de dirección muy rápidos. En cambio, en apoyos largos la moto vira segura aunque se mueva un tanto, algo que también sucede en la autopista aunque sin llegar a extremos alarmantes.

Los frenos, dos discos delanteros con pinzas de cuatro bombines, y uno trasero, están a la hora del tiempo que vivimos y muy especialmente los delanteros, pese a que al principio tengan un tacto blando. Las llantas también son signo del momento actual pues son de aleación con tres radios, ambas de 17 pulgadas y calzadas con neumáticos de generosas, pero no excesivas, dimensiones. Su estética es muy bonita y su actualidad no desdice con el resto de la moto. Y aquí llegamos a uno de los puntos sobresa-



**INSPIRACION CLASICA**  
Los relojes de la Zephyr tienen un diseño similar al de las antiguas «Z», pero la velocidad de sus agujas es, todavía, más rápida.

**DOS MEJOR QUE UNO**  
En Kawasaki han preferido optar por las suspensiones más tradicionales. Los dos amortiguadores hidroneumáticos cumplen correctamente su función.



lientes: La Zephyr es bonita, muy bonita. Es una moto elegante, clásica, a la que sus modernidades -las aludidas llantas por ejemplo- no la afean en absoluto. Intermitentes y relojes en esbeltas formas cónicas redondeadas y cromados, como también lo están los retrovisores, forman un conjunto vistoso pero no barroco. El depósito, en forma de gota de agua, es otro acierto estético, mientras que el sillín, sencillo y amplio, termina en un colín con asidero. Un pequeño guardabarros delantero y unas escuetas tapas laterales son todo lo que resta de carrocería y así el motor, con sus aleteados cilindros y sus cuatro escapes cromados terminados en un silencioso a cada lado en forma de megáfono, es quién capta todo el protagonismo. Sólo falta citar el gran faro delantero para redondear todo un cuadro estético que rezuma años setenta por todos sus poros. También es clásica la posición de conducción: cuerpo erguido, manos separadas, y, como el sillín es bajito, se llega bien al suelo. Realmente la Zephyr se «siente» mucho más pequeña de lo que es en realidad y si en parado es pesada, una vez en marcha, adquiere una inusitada ligereza, inimaginable para su tamaño y peso, que hace que uno se sienta comodísimo en ella, salvo, ya lo hemos apuntado, si se la lleva a la autopista...

Y para terminar, sólo queda hacer números. Resulta que la Zephyr cuesta 825.000 pesetas, un precio lógico y ajustado, sobre todo si se tiene en cuenta a qué público va dirigida: mínimo treinta años de edad, porque es la moto con la que soñaban a los dieciocho, urbanitas, especialmente, pero que de tanto en tanto harán una «salidita», y que quieren que su moto esté en consonancia con su imagen, conductores que montarán en ella más a menudo con traje que con mono de cuero. Si seguimos con el ejemplo de antes, la ZXR y toda su tecnología punta se venden por un millón y medio de pesetas, con lo que se mantiene la proporción anterior de «casi el doble». Y lo que es seguro, es que la Zephyr no da la mitad, sino que tiene todo un caché, una elegancia, un sabor, de los que las RR carecen, y es capaz de proporcionar al motorista todo un cúmulo de satisfacciones, que no por haber sido dejadas de lado últimamente carezcan de importancia: sobriedad, comodidad, tranquilidad, eficacia. Con la Zephyr el motorista reencuentra el tiempo y también las sensaciones perdidas, pero no olvidadas. ○

José Luis Aznar  
Fotos: José Antonio Díaz

#### FICHA TECNICA

**MOTOR.** Tetracilíndrico, cuatro tiempos, refrigerado por aire. Doble árbol de levas en culata. Dos válvulas por cilindro. Diámetro por carrera: 66 x 54 mm. Cilindrada total: 738 cc. Relación de compresión: 9,5:1. Potencia máxima: 68 CV a 9500 rpm. Par máximo: 5,5 kgm a 5500 rpm.

**ALIMENTACION.** 4 carburadores Keihin de 32 mm de difusor.

**ENCENDIDO.** Cárter húmedo.

**TRANSMISION.** Primaria por engranajes, secundaria por cadena. Cambio de cinco velocidades. Embrague multidisco en aceite.

**BASTIDOR.** Tubular de doble cuna. Basculante de sección rectangular en

aluminio. Horquilla telescópica con barras de 41 mm de diámetro y 140 mm de recorrido. Dos amortiguadores de gas, regulables y 115 mm de recorrido. Frenos: doble disco delantero de 300 mm y pinzas de cuatro pistones, simple disco trasero de 202 mm con pinza de doble pistón. LLantas de aleación de tres radios. Neumáticos: delantero 120/70-17, trasero 150/70-17.

**DIMENSIONES.** Longitud total: 2105 mm. Ancho total: 770 mm. Alto total: 1095 mm. Altura asiento: 780 mm. Distancia entre ejes: 1455 mm. Distancia al suelo 150 mm. Peso en vacío: 201 kg. capacidad del depósito: 17 litros y 4 de reserva.

#### CONSUMOS

CIUDAD	7,4l
CARRETERA	
Conducción deportiva	8,5l
AUTOPISTA	
Conducción turística	5,5l

#### PRESTACIONES

VELOCIDAD	
Velocidad máxima	199
Máxima con dos personas	173
Aceleración de 0 a 400 m(seg)	12,2

#### DATOS DE COMPRA

**IMPORTADOR:** Derbi Nacional Motor.  
c/ Barcelona, 13. Mollet (Barcelona).  
Telf. (93) 593 09 00. Fax: (93) 593 48 54.

# NO LE DES MAS VUELTAS.

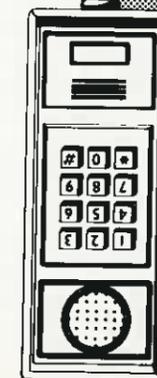
**PRESENTAMOS  
SEGUROS FENIX AUTOS.  
PARA QUE PAGUES LO JUSTO.**

Si el precio de tu seguro es un obstáculo...  
no le des más vueltas.

En la nueva compañía Fénix Autos pagarás lo justo. Porque es una compañía dedicada exclusivamente al seguro del automóvil. Porque el servicio es rápido y eficaz, sin burocracia y en un solo contacto. Porque el peritaje es inmediato.

INFORMATE EN EL  
**900.111.222**

Fénix  Autos  
TE COSTARA MENOS, SEGURO.





# CUESTION DE ACTITUD

**E**l cuarto lugar que logré ocupar en la línea de salida, tal vez sea el mejor recuerdo de este Grand Premio de Japón. Fue una buena vuelta, a pesar del tráfico, pero más importante aún es la satisfacción del deber cumplido. El resto será mejor olvidarlo, ya que desde el viernes por la mañana hasta el domingo por la tarde la situación no hizo más que empeorar.

Pude escoger entre el muleto, equipado con los nuevos escapes, que finalizan por encima del fondo plano, y el coche de carrera, con la configuración habitual. Durante los entrenamientos, me decidí por la segunda solución y para las últimas sesiones de clasificación, ya conocía los defectos que padecía. Por desgracia, el *warm-up*, antes de la carrera, fue simplemente catastrófico. Me resultó imposible encontrar un ajuste adecuado. Me preguntaba si tendría, otra vez, los mismos problemas que tuve en Bélgica: los puntos rígidos o incluso la dirección bloqueada.

En Spa-Francorchamps, resolvimos rápidamente la situación. Se trataba de una conformación defectuosa de la barra estabilizadora. En Japón, buscamos y rebuscamos ese defecto, sin encontrarlo. Me quedaba solamente una solución: utilizar el segundo coche, decisión que tomé en el momento de situarme en la parrilla de salida. Me pareció la elección correcta ya que además noté que el motor del coche de carrera fallaba. Pero estaba escrito que nada me salvaría. El monoplaza de reserva, excepto por el motor, era totalmente indomable.

SI que partí en carrera con un vehículo

**A** apropiado para un chófer, o para un camionero si así lo prefieren, a la espera de que la bandera tuviera a bien bajarse. ¡Pero no crean que me abandoné a mi suerte! El coche resultaba pesado y difícil de conducir, todo a causa de lo que yo considero una deformación parasitaria o bien una falta de rigidez del eje delantero. Si no fuera porque esta situación no resulta divertida, diría que cuando giraba el volante para la derecha, el Ferrari torcía hacia la izquierda.

Desafortunadamente, no tenía deseos de reír. Hasta creo que se trata de una pérdida de tiempo finalizar una temporada de esta forma, sin ninguna esperanza



### OIDOS SORDOS

*«He estado durante toda la temporada intentando explicar a los hombres de Ferrari los problemas que el coche presentaba, pero nadie ha querido escucharme».*

de conseguir una victoria. Además, según mi opinión, la diferencia fundamental entre un equipo inglés y un equipo italiano, aunque se trate de la escudería Ferrari, consiste básicamente en la confianza que los equipos ingleses depositan en sus pilotos.

He estado durante toda la temporada repitiendo los defectos que iban apareciendo en nuestro monoplaza, pero nadie me quiso creer. Cuando estuve en McLaren, todos, desde Ron Dennis hasta el último de los mecánicos, escuchaban lo que yo decía. Recuerden el inicio de la temporada de Senna, cuando a pesar de sus victorias él daba señales de alarma. Su equipo pasó por un mal momento pero luego se recuperó. Hoy es el Campeón del Mundo. Es el resultado de una actitud positiva, la actitud habitual de un equipo británico. El nuestro, es el resultado del comportamiento de un equipo italiano: negativo.

A propósito de Senna, después del Grand Premio escuché que había declarado haberme sacado a propósito de la pista el año pasado y que había explicado las razones por las que lo hizo. ¿Para qué sirven tales declaraciones? Lo pregunto

porque no es bueno remover las cosas del pasado.

Sabía que él me había golpeado a propósito. Yo estaba en la mejor posición para decirlo, pero ahora es demasiado tarde, sobre todo después de que nos reconciliáramos. Su franqueza es honorable, pero me entristeció un poco y me desengañó algo más. Por otro lado, declararé públicamente que no conduciré para Ligier el año próximo. Este es un asunto arreglado. Pero tampoco pilotaré monoplazas como el que conduje en Japón. Espero que todo el mundo haya comprendido esto muy bien. ○

Alain Prost

Marlboro



## TRAZA EL FUTURO



Ha nacido la «COFA 311», una moto de gran belleza capaz de

dar plena satisfacción al piloto más exigente. Su chasis de

doble viga y su

motor de 258

cc. refrigerado

por agua,

la configuran

como una moto

preparada para la alta competición. Sigue el

plaza de pilotar la «COFA 311», una moto

resistente, fiable y superliger (84 kg.),

considerada como una de

las motocicletas con la

tecnología más avan-

zada del mundo.

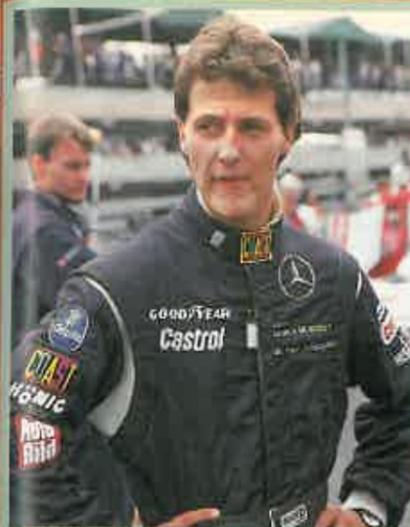
\*COFA 311 versión competición



MOTUL con montesa

MERCEDES GANO EN JAPON

RENACE LA ESPERANZA



**PRIMERA VICTORIA**  
Mercedes venció por primera vez esta temporada, en la última carrera, gracias a sus pilotos más jóvenes, Schumacher (en la foto pequeña) y Wendlinger.

Tras una temporada en la que el equipo Mercedes no lograba nada importante, el circuito japonés de Autopolis ha supuesto para ellos algo más que una victoria, ha significado la constatación de las posibilidades de su coche y de su motor atmosférico. Ha sido un colofón importante para un Campeonato muy competido.

Enviado Especial  
Manuel Doménech

COMO si de una película de James Bond se tratara, Autopolis es un modernísimo circuito, a decir de muchos el mejor del mundo en la actualidad, que aparece entre las montañas tras llegar mediante unas carreteras que parecen más propias de un rallye

que las de cumplir la función de acceso a un lugar como habíamos visto pocos. Sus instalaciones son de ensueño, su trazado magnífico en opinión de todos los pilotos y sus medios, insospechados para los que tenemos como oficio trabajar en los circuitos de todo el mundo. Pues bien, en ese fantástico lugar, Jaguar y Peugeot debían dirimir el título mundial de pilotos. En su lucha no se contaba

con el Mercedes de Schumacher y Wendlinger, que al final ofició de juez de paz al ganar la prueba. Los de Peugeot lo intentaron, pero al final el título fue a parar al pequeño y rapidísimo piloto italiano Teo Fabi.

Tras dos carreras, Magny Cours y México, de total dominio del equipo francés Peugeot Talbot Sport, la última prueba del Campeonato, disputada en el circuito japonés de Autopolis, no empezó con muy buen pie para ellos, por cuanto los Jaguar, ávidos de venganza por las derrotas infligidas por los 905, les presentaron una terrible batalla en los entrenamientos, y así, si los Peugeot se impusieron en las primeras sesiones libres, ya desde las primeras oficiales el Jaguar de Teo Fabi podía con ellos y les

sacaba algo más de medio segundo. La tónica de la primera sesión oficial, con Fabi por delante de los Peugeot de Rosberg/Dalmás y Baldi/Alliot y de sus compañeros Warwick y Brabham, se mantenía en la segunda, aunque un segundo más rápido todos ellos debido a las condiciones de la pista. En quinta posición se clasificaba el Toyota TS 010 de Lees y Wallace, que debutaba en Autopolis y se imponía a los Mercedes en la segunda sesión oficial. En el equipo alemán, los jóvenes Schumacher y Wendlinger se imponían de nuevo a sus viejos maestros Schlesser y Mass, y en conjunto eran casi tres segundos más lentos que los Jaguar y los Peugeot.

Nuevamente era Jesús Pareja el único piloto español en Autopolis, con el Pors-

che 962 Brun que, una vez más, ha demostrado estar totalmente sobrepasado, por culpa de un motor que cuanto más presión de turbo tenía menos andaba, y le situaba en la última posición de la parrilla de salida con un tiempo bastante discreto.

Autopolis amanecía el domingo absolutamente cubierto por una densa capa de niebla, lo que impedía la celebración del warm-up a la hora prevista (ocho y media de la mañana) y ponía en entredicho la celebración misma de la prueba.

Mercedes de Schumacher. Más atrás se situaban el Jaguar de Warwick, el Peugeot de Baldi y el Mercedes de Schlesser; que iniciaba una fuerte lucha por la sexta posición con el Toyota de Lees. Octavo era un rapidísimo Larrauri, que no tuvo suerte en Japón. Si en entrenamientos tenía graves problemas de suspensión, en carrera desaparecía muy pronto con el cambio fuera de uso.

Parecida suerte le acontecía al piloto español Jesús Pareja, que rompía el motor en las primeras vueltas sin haber



**TEO FABI CAMPEON**  
El circuito Autopolis de Japón, resultó propicio para los intereses del piloto italiano Teo Fabi. Encabezó la carrera durante unas vueltas tras el abandono del Peugeot de Rosberg y Dalmás, finalizó la carrera en tercera posición y se adjudicó el título de Campeón del Mundo por delante de su compañero de equipo Derek Warwick.

Al final, la niebla remitía y dicho warm-up daba comienzo a las once y media. La salida de la prueba, prevista para la una, comenzó a las dos y media; aún con bastante niebla.

El Peugeot de Rosberg y Dalmás se impuso en esos últimos entrenamientos libres por delante de un sorprendente Mercedes que, conducido por Schumacher, se acercaba mucho a su mejor tiempo en entrenamientos oficiales. Los Jaguar les seguían con el segundo Peugeot intercalado entre ellos. Esa situación hacía prever una bonita lucha en carrera, repitiéndose así la situación vivida en el Campeonato desde la carrera de Nurburgring en el mes de agosto.

Precisamente era Dalmás el que se imponía en la salida al Jaguar de Fabi y al

conseguido salir de las últimas posiciones.

El trío formado por el Peugeot, el Jaguar y el Mercedes de cabeza no sólo imponía una fuerte marcha, sino que reducía distancia entre ellos, lo que permitía ver una lucha en pista muy interesante. Pero dicha lucha iba a durar poco, pues a la media hora de carrera el Peugeot de cabeza abandonaba con problemas de presión de aceite, lo que ponía el título de pilotos en manos de Teo Fabi y acababa con las esperanzas francesas al respecto. Era el momento esperado por el Jaguar de Fabi para ponerse en cabeza, pero tampoco duró mucho en esa posición, pues se la arrebató el Mercedes de Schumacher que, rapidísimo sobre su C 291, le ponía en situación, por primera



**VUELTA RAPIDA DE DALMAS**  
Peugeot, que situó a Dalmás en primera posición desde la salida hasta su abandono, obtuvo la vuelta rápida en carrera y el cuarto puesto con Baldi y Alliot.

y única vez en la temporada, de lograr una esperada victoria.

Tras el primer repostaje la situación se clarificaba, con el Mercedes de Schumacher, entonces conducido por Wendlinger, por delante de Warwick con el primer Jaguar, de Fabi con el segundo, del Peugeot de Alliot (con problemas de cambio) y de sus compañeros Schlessler y Mass; que seguían luchando con el Toyota. Las vueltas seguían transcurriendo sin que la situación cambiase, lo que hacía que la carrera se convirtiese en una procesión en la que tan sólo los tres primeros estaban en la misma vuelta, pero muy distanciados entre sí. Tan sólo a última hora volvía a hacer su «imperial»

aparición la niebla (esta vez salpicada de fina lluvia), pero ni siquiera eso cambiaba las cosas.

En definitiva, el campeonato no podía tener mejor final. Victoria de la marca alemana Mercedes en un espectacular escenario propio de una película de James Bond, con la consecución del título para el italiano Teo Fabi (redondeando así el resultado de conjunto de Jaguar) y decepción para un equipo Peugeot que, realmente, merecía algo más; al menos no se puede decir que no lo ha intentado en todo momento. Ahora sólo queda esperar que la temporada que viene sea mejor, con más participación y un calendario estable. ○

**AUTOPOLIS EN BREVE**

- Muchos rumores al respecto de la retirada del Campeonato del equipo **Mercedes**. La falta de resultados, el enorme presupuesto y su futuro desembarco en la Fórmula 1 son algunas de las razones aducidas. Sin embargo, el propio equipo **Sauber-Mercedes** desmentía dichos rumores nada más llegar a Japón. De todas maneras, el próximo día 15 de noviembre se tomará la decisión oportuna, sobre la continuidad, sin que eso tenga nada que ver con los comentarios vertidos por muchos periódicos europeos en las últimas fechas. A buen seguro, la victoria conseguida por **Schumacher y Wendlinger** en Autópolis pesará mucho sobre la decisión final.

- **Jesús Pareja** nos ha asegurado que ésta ha sido su última carrera con **Brun**.

Desde que llegó a **Japón** no le ha salido nada bien. Su coche era lento, el que más, y su motor acusaba «cierta» vejez. El ambiente en el equipo no es bueno y la organización deja mucho que desear. Han sido seis años seguidos de colaboración mutua y, si se confirman sus palabras, habrá sido una triste temporada. A buen seguro que Jesús encontrará el coche que necesita en **Euro Racing** si finalmente firma con ellos. El **Lola** parece competitivo. Si no corriera con él, seguro que no le faltaría volante.

- **BRM** aprovechó las magníficas instalaciones de **Autópolis** para presentar la maqueta de su coche para la temporada que viene, así como el motor **V12 atmosférico**. El equipo será dirigido por **Ian Dawson**.

**CLASIFICACIONES**

**PARRILLA DE SALIDA**

- |   |  |
|---|--|
| <b>6. Rosberg/Dalmas</b><br>(Peugeot 905)<br>1 27 585           | <b>4. Fabi/Brabham</b><br>(Jaguar XJR 14)<br>1 27 188            |
| <b>3. Brabham/Warwick</b><br>(Jaguar XJR 14)<br>1 28 019        | <b>5. Alliot/Baldi</b><br>(Peugeot 905)<br>1 27 708              |
| <b>2. Wendlinger/Schumacher</b><br>(Mercedes C 291)<br>1 30 261 | <b>36. Lees/Wallace</b><br>(Toyota TS 010)<br>1 29 560           |
| <b>16. Larrauri</b><br>(Brun C91 Judd)<br>1 32 985              | <b>1. Schlessler/Mass</b><br>(Mercedes C 291)<br>1 30 811        |
| <b>21. Johansson/Konrad</b><br>(Konrad Lamborghini)<br>1 35 700 | <b>8. Euser/Zwoisman</b><br>(Spice Ford)<br>1 34 722             |
| <b>11. Reuter/Toivonen</b><br>(Porsche 962 Kremer)<br>1 35 908  | <b>18. Terada/Sala</b><br>(Mazda 787 B)<br>1 35 516              |
| <b>58. Kennedy/Yorino</b><br>(Mazda 787 B)<br>1 36 339          | <b>61. Taylor/Masuda</b><br>(Spice Ford)<br>1 36 115             |
| <b>12. Fouche/Andskar</b><br>(Porsche 962 Courage)<br>1 36 838  | <b>14. Ratzemberg/Elgh</b><br>(Porsche 962 Primagez)<br>1 36 411 |
|   | <b>16. Pareja/Santal</b><br>(Porsche 962 Brun)                   |

**CLASIFICACION FINAL**

**1º Schumacher-Wendlinger** (Mercedes C 291), 93 vueltas en 2 h. 26'36"699, a un promedio de 177,891 km/h. **2º Warwick-Brabham** (Jaguar XJR 14), a 30 488. **3º Fabi-Brabham** (Jaguar XJR 14), a 1 39 161. **4º Baldi-Alliot** (Peugeot 905), a 1 vuelta. **5º Schlessler-Mass** (Mercedes C 291), a 1 vuelta. **6º Lees-Wallace** (Toyota TS 010), a 3 vueltas. **7º Euser-Zwoisman** (Spice Ford), a 6 vueltas. **8º Fouche-Andskar** (Porsche 962 Courage), a 8 vueltas. **9º Sala-Terada** (Mazda 787 B), a 8 vueltas. **10º Kennedy-Yorino** (Mazda 787 B), a 6 vueltas.

La vuelta más rápida la consiguió **Y. Dams** (Peugeot 905) en 1 30 615, a un promedio de 185,691 km/h.

**CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS**

**1º T. Fabi**, 86 puntos. **2º D. Warwick**, 79 puntos. **3º P. Alliot y M. Baldi**, 69. **5º C. Euser**, 54. **6º Ch. Zwoisman**, 46. **7º J.L. Schlessler y J. Mass**, 45. **9º M. Schumacher y M. Wendlinger**, 43. **11º S. Reuter**, 43. **12º H. Toivonen**, 41. **13º Y. Dalmás y K. Rosberg**, 40. **15º M. Sala**, 31. **16º Weidler y J. Herbst**, 20.

**CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS**

**1º Silk Cut Jaguar**, 108 puntos. **2º Peugeot Talbot Sport**, 79. **3º Sauber Mercedes**, 70. **4º Euro Racing (Spice)**, 54. **5º Mazdaspeed**, 47. **6º Porsche Kremer**, 43. **7º Courage Competition**, 28. **8º Porsche Primagez**, 25. **9º Repsol Brun**, 22.

**RALLYE DE TIERRA DE BALAGUER**

**DOBLETE CITROËN**

La prueba leridana se vio empañada por la ausencia de algunas figuras y por una tremenda tromba de agua que cayó sobre Cataluña.

Enviado Especial  
**Esteban Delgado**

**C**ON la destacada ausencia de los principales protagonistas del Campeonato de España de Rallyes sobre Tierra (Gustavo Trelles debido a la retirada de la competición de Lancia España y José María Bardolet, el recién coronado Campeón de la especialidad, por encontrarse entrenando en el Rallye de Catalunya, al igual que todos los demás integrantes del equipo oficial Opel) tuvo lugar en la localidad leridana de Balaguer la penúltima prueba del campeonato.

El vencedor del pasado Rallye de Córdoba, Antonio Rufus, era el vencedor del primer tramo, cuatro segundos por delante de Guillermo Barreras y trece segundos por delante de Enric Burrull y Claudio Aldecoa, que para esta ocasión había alquilado el Ford Sierra Cosworth 4x4 de Mía Bardolet. Sin embargo, en el siguiente tramo el motor de su Volkswagen Golf Rallye G60 se rompía, logrando el mejor tiempo Enric Burrull, al perder un minuto Barreras por equivocarse en el recorrido. De esta forma, el piloto de Citroën se convertía en líder durante dos tramos, antes de verse superado, primero por Aldecoa que estaba realizando un excelente debú y finalmente por su compañero de equipo, plenamente convencido de poder recuperar el tiempo que había perdido durante el principio de la prueba.

La cuarta posición era para «Patxi» que penalizaba siete minutos, 1m 10s, reales, lo que le hubiera valido, de haber podido evitar la sanción, la segunda posición del rallye.

Quinto era el veterano Antonio Zanini con su Porsche particular, a pesar de contar con una suspensión demasiado



**A PESAR DE TODO**  
Guillermo Barreras conseguía imponerse en Lérida tras realizar una espectacular remontada.



**DE ALQUILER**  
Buen trabajo de Claudio Aldecoa que consiguió la tercera plaza con el Ford Sierra alquilado.

dura y de tener graves problemas de empañamiento del parabrisas. Estos problemas eran compartidos por la mayoría de los participantes y era inevitable, debido al diluvio que estaba cayendo, de forma espectacular y continuada, sobre Cataluña.

La primera posición en el grupo de los dos ruedas motrices era para Puigdemalliv (Volkswagen Golf), mientras que Alonso se proclamaba prácticamente campeón de la prueba Challenge Citroën, debido al abandono de Labaka en el penúltimo tramo y al no poder «Chema» arrancar su vehículo del parque cerrado. ○

Texto y fotos: **Esteban Delgado**

**CLASIFICACIONES**

**1º Barreras-Mínguez** (Citroën AX 4x4), 50 minutos, 12 segundos. **2º Burrull-Martín** (Citroën AX 4x4), a 51s; **3º Aldecoa-Vázquez** (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 52s; **4º «Patxi»-Juvanteny** (Austin Metro 6R4), a 1m 54s; **5º Zanini-Autet** (Porsche 911 4x4), a 2m 18s; **6º Puigdemalliv-Falcó** (Volkswagen Golf GTI 16V), a 3m 26s; **7º Solé-XX** (Suzuki Vitara T3), a 3m 39s; **8º Solans-Ibáñez** (Volkswagen Golf GTI 16V), a 4m 11s; **9º Luzuriaga-Bastida** (Lancia Delta Integrale), a 7m 05s; **10º Estévez-del Cid** (Citroën Visa 1000 Pistas), a 7m 11s.

RALLYE VALEO

# TODO PARA PONCE



**EL TÍTULO SOBRE RUEDAS**  
Con su victoria en el Valeo, José Mari Ponce tiene el título nacional prácticamente en el bolsillo. Aunque tuvo muchos problemas con la elección de las ruedas más adecuadas para las cambiantes condiciones climatológicas.

La penúltima prueba del Campeonato de España de Rallyes ha tenido lugar en los alrededores de Madrid y ha visto como el canario José María Ponce se alzaba con el triunfo y deja el torneo poco menos que sentenciado. Sólo un milagro en el próximo Rallye de Cataluña permitiría a Trelles alcanzarle.



**C**ON la ausencia de los dos Lancia, no parecía probable que José Mari Ponce tuviese demasiados problemas para ganar en el Valeo. Una prueba montada con demasiadas prisas y que ha acusado importantes lagunas de organización. Pese a ello, y a un tiempo desapacible, la afluencia de público fue impresionante, como es habitual en las pruebas madrileñas, cuya afición pide a gritos la presencia de figuras.

Ponce (BMW M-3) no tenía, a priori, más rivales que Moratal (Opel Kadett) y Josep Arqué (Peugeot 309), porque los

británicos Morton (Lancia Integrale) y Coupe (Sierra Cosworth) no pasan de ser pilotos de segunda división, poco habituados a los tramos rápidos y selectivos sobre asfalto. En esta ocasión, el Valeo no contaba con los habituales tramos de tierra.

Pese a esta pequeña oposición, los adversarios de Ponce no iban a venir de los grupo A, sino de los más modestos grupo N (coches de serie) y más concretamente de los dos Ford Sierra Cosworth del peruano Ramón Ferreyros y del avilesino Daniel Alonso, recientemente proclamado

vencedor de la Copa de España de Rallyes.

El tramo más característico del Valeo, La Parrilla, era anulado una semana antes del inicio. Lo cierto es que la organización nunca tuvo permiso para celebrarlo (es propiedad del Canal de Isabel II, que ha abandonado su habitual simpatía por los rallyes). Por ello, el Rallye comenzaba por una prueba en el Jarama, con 15 kilómetros de longitud, en la que Ponce hacía el mejor tiempo pese a un trompo en la primera curva. Los buenos tiempos de los dos Sierra, de Ferreyros y Alonso, se in-

terpretaban lógicos para un trazado tan poco habitual a los rallyes. Pero en los siguientes tramos, con mucha humedad (pero aún sin llover intensamente), los dos Ford siguen estando más arriba de lo esperado, superando a Arqué y Moratal (empatados) y a los dos extranjeros, que ni siquiera podían con el ímpetu de Luis Climent y su modesto Opel Corsa.

El cuarto tramo, Puebla de la Sierra, es nuevo. Tiene 14 kilómetros estrechísimos y cubiertos de gravilla. Iba a ser el tramo clave del rallye, aunque se creía que el siguiente, El Cardoso, también nuevo y con 17,5 kilómetros iba a ser más trascendente. Allí se produce la revelación de Ferreyros. En este selectivo tramo, el peruano hace un tiempo excepcional que en un principio nadie se creía y pensaba que en cronometraje se había cometido un error de un minuto. Nada de esto. Ferreyros supera a Ponce en 31 segundos (el canario hizo dos trompos) y se instala en cabeza, por delante de Alonso, también muy brillante, Ponce, Moratal y Arqué, separados de los tracción delantera por un único segundo, Climent y un retornado José Piñón, con un Peugeot 205 GTi que no ha olvidado su nivel de conducción.

A partir de este momento, el rallye atravesó su fase más interesante. La lluvia hizo acto de presencia de forma muy intensa y los neumáticos Camac de Ferreyros se mostraron especialmente adecuados a estas circunstancias. Daniel Alonso, que podía disponer de las mismas ruedas que el peruano, prefirió montar Michelin, pensando que eran superiores a las hispano-portuguesas y se equivocó de pleno. Ponce, sin la tradicional ayuda de su hermano Antonio, se equivocaba también en algunas montas y Arqué se salía de la carretera. Ferreyros era el único que rodaba con tranquilidad, aprovechándose de la lluvia y su hábito de conducir en terreno resbaladizo para ir paulatinamente aumentando su ventaja. Por entonces a nadie hubiese sorprendido que el Valeo se lo llevase un coche de serie, lo que hubiera significado todo un acontecimiento.

La lluvia duró prácticamente toda la tarde, mientras los pilotos hacían por tres veces el bucle de los dos tramos de la Sierra Norte de Madrid, donde se agrupaban todos los seguidores, formando unos atascos que a punto estuvieron de dar al traste con el rallye. Finalizaba esta parte del rallye con Ferreyros en cabeza, con 1.10 de ventaja sobre Ponce, 1.32 sobre Moratal y más de 5 sobre Alonso, que había perdido 4 por una salida de carretera al romper un amortiguador. Climent seguía manteniendo a raya a Morton (Lancia) y al canario «Carlos» (Mercedes 190), que



**LUIS CLIMENT EN EL PODIO**  
Por vez primera en su carrera, Luis Climent logró un tercer puesto absoluto, merecidísimo por su actuación al volante del Corsa.

**FERREYROS EN OTRO NIVEL**  
Con un Ford Sierra de serie (grupo N), Ramón Ferreyros mandó en el rallye durante dos tercios del recorrido.



había conocido la rotura de una conducción de agua y su motor acusaba el calentón.

El segundo Corsa (con Lilly al volante), con problemas eléctricos en el motor, no podía seguir el ritmo de Climent, pero sí mantenía a raya al británico Coupe (Sierra grupo A) y al Sierra grupo N del gallego Garrido, cuyo compañero de equipo, Otamendi, se había retirado por problemas con la caja de cambios.

La segunda y última pasada por el Circuito del Jarama (la tercera se suspendió para no molestar a los vecinos de la urbanización cercana) iba a servir de test para Ponce. El suelo ya se había secado y el canario atacó a fondo para ver cuanto tiempo podría arrebatar a Ferreyros. Ponce quería ganar en Madrid para despejar el título y además, no le hacía ninguna gracia verse superado por un coche de serie. En el circuito arrebata nada menos

que 36 segundos al peruano, lo que hace renacer las esperanzas en el equipo canario. El Jarama resultó nefasto para Moratal, cuyo motor explota a 400 metros de la llegada, iniciándose un incendio que Borja y Arturo sofocan con prontitud. La tercera posición la hereda Climent, al que Alonso no puede dar alcance en lo que queda de rallye. Entre ambos se firmó un pacto de no agresión para no asumir errores peligrosos.

Ponce, animado por los tiempos de los tramos, lleva a cabo lo mejor del rallye, conduciendo como es habitual en él y arrebatando la primera posición a Ferreyros a tres tramos del final, antes de que el peruano penalizase 2 minutos por la rotura de un espárrago.

Impresionante la carrera de Oriol Gómez entre los participantes en el Desafío Peugeot. El joven piloto catalán se ha alzado hasta el séptimo puesto final, con



**LOS TITULOS DE ALONSO**  
Daniel Alonso (a la derecha) ya tiene tres títulos en su haber, entre otros, el Campeonato de España de grupo N. En el Valeo pudo haber sido tercero. Ramón Ros (arriba) venció entre los Clio supervivientes.

**MODESTOS EXTRANJEROS**  
Una vez más la presencia extranjera fue modesta. Pese a su Lancia Integrale y debido a la lluvia, Morton sólo pudo ser quinto.



**CLASIFICACIONES**

1º Ponce-Deniz (BMW M-3), en 1.51'13" 2º Ferreyros-Ynzenga (Ford Sierra Cosworth), 1º grupo N, a 20" 3º Climent-Muñoz (Opel Corsa GSi), a 5'08" 4º Alonso-Belzunces (Ford Sierra Cosworth), 2º grupo N, a 5'57" 5º Morton-Wittaker (Lancia Delta Integrale), a 8'09" 6º Lilly-Echevarría (Opel Corsa GSi), a 8'14" 7º «Carlos»-Rodríguez (Mercedes 190), a 8'37" 8º Oriol Gómez-Martí (Peugeot 309 GTi), 3º grupo N, a 9'31" 9º Coupe-Causey (Ford Sierra Cosworth), a 10'13" 10º Garrido-González (Ford Sierra Cosworth), 4º grupo N a 11'33"

**PRINCIPALES ABANDONOS**

Moratal (Opel Kadett), por rotura del motor Arqué (Peugeot 309), por accidente. Otamendi (Ford Sierra grupo N), por avería en el motor Piñón (Peugeot 205 GTi), por avería en motor

**CAMPEONATO DE ESPAÑA**

1º José María Ponce (BMW), 1.482 puntos. 2º Gustavo Trelles (Lancia), 1.172 puntos. 3º Borja Moratal (Opel), 1.145 puntos. 4º Iñigo Lilly (Opel), 881 puntos. 5º Luis Climent (Opel), 827 puntos. 6º Daniel Alonso (Ford), 735 puntos. 7º Capi Saiz (Peugeot), 719 puntos. 8º Tomás Minguella (Peugeot), 609 puntos. 9º Oriol Gómez (Peugeot), 567 puntos. 10º Luis Monzón (Ford), 516 puntos.

una ventaja aplastante para sus rivales. Sin embargo, su demostración apenas le va a servir de mucho porque Capi Saiz también logró vencer en su clase y obtiene muchos puntos para el Desafío, que parece inclinarse a su favor. Saiz fue superado continuamente por el gallego Arturo Rial (Citroën AX), pero 7 minutos de penalización le hicieron retroceder mucho en la clasificación.

Entre los Renault Clio, auténtico descalabro. En los primeros compases abandonaron los tres principales protagonistas: Arche (soporte de cambio), Cima (válvula) y Azcona (cambio), heredando durante un breve tiempo la cabeza el tinerfeño Ciprés, que también abandonó por rotura de motor en el Jarama, dejando el triunfo al catalán Ramón Ros.

Con su victoria, Ponce puede dormir tranquilo. Aunque abandonase en el Rallye de Cataluña, Trelles tendría que hacer tercero absoluto, empresa que parece bastante complicada. Trelles podría incluso perder la segunda posición si Moratal obtiene un buen resultado en la próxima cita del campeonato y del Mundial.

José María Cernuda  
Fotos: Ramón Rodríguez



MAS DISPUTADO QUE NUNCA Bassas y Villacieros (en la foto de arriba) junto a Pérez Sala (abajo) son los pilotos con posibilidades para alzarse con el título en la última carrera. Eduardo de Aysa, con un Renault 21 Turbo, logró una magnífica victoria en Alcañiz.



## CIRCUITO DE ALCAÑIZ

# AL ROJO VIVO

Tras una carrera muy emocionante en Alcañiz, el Campeonato sigue estando muy disputado. A falta de una sola carrera, que se celebrará en el circuito catalán de Montmeló, tres pilotos siguen optando al título: Luis Pérez Sala, Juan Ignacio Villacieros y Josep Bassas, con un margen de puntos muy justo entre ellos.

Enviado Especial  
Manuel Madrid

**E**N Alcañiz tras una carrera muy emocionante, se pudo comprobar, una vez más, que el Campeonato de Turismos goza de una buena salud. En el difícil circuito de la ciudad turolense, el piloto más rápido a lo largo del fin de semana, fue Eduardo de Aysa al volante de su habitual Renault 21 Turbo. Consiguió la *pole position* por delante de Luis Pérez Sala (Alfa Romeo 75 3.0) y de los pilotos de BMW, Josep Bassas y Juan Ignacio Villacieros. Además de esto, fal-

taban los pilotos de Ford, Sasiambarrena y Palau, que tuvieron un buen número de problemas de puesta a punto y neumáticos en sus coches. Los aspirantes al título estaban bien situados. Esta era una carrera decisiva, de quedarse alguno descolgado, ya no tendría ocasión de poder conseguirlo en Montmeló.

Durante los entrenamientos, Javier Mora, cuando tenía en su mano el tiempo más rápido, sufrió un fuerte accidente al descontrolarse en una zona muy rápida el Citroën AX y chocar contra un muro. Fue evacuado al hospital y en un principio parecía que no tenía lesiones graves. Más

tarde, por la noche, debido a una hemorragia interna que no se le detectó en los primeros momentos, fue necesario intervenirle quirúrgicamente.

El pronóstico para la carrera se presentaba abierto, desde los primeros instantes, los hombres más rápidos de los entrenamientos se situaron en las primeras posiciones, con posibilidad de alzarse con la victoria cualquiera de ellos. En los giros que precedieron a la salida ya se pudo vislumbrar que los aspirantes al triunfo eran Eduardo de Aysa y Josep Bassas, que tomaron una cierta distancia sobre sus perseguidores, hasta la vuelta seis. Mo-

mento en el sufrió un espectacular accidente Juan Ridruejo, al pasarse de frenada en el temible «Embudo» y chocar a gran velocidad contra el guardarrail. Fue necesario parar la carrera para poder evacuar al piloto del Ford Sierra Cosworth al hospital, afortunadamente sin lesiones graves.

En los instantes posteriores al accidente de Ridruejo hubo unos momentos peligrosos. La organización, en los sitios más delicados del circuito, instaló junto a los guardarrailes unos contenedores de plástico flexibles, rellenos de agua, que absorben los impactos. Lo cierto es que funcio-

naron a la perfección y de haber chocado Ridruejo contra el guardarrail, el accidente habría sido más grave. Con el impacto, dos de estos contenedores se reventaron y soltaron todo el agua. Los hombres que luchaban por la victoria, llegaron poco después y se encontraron con que esa parte del circuito estaba totalmente anegada. Con neumáticos de seco tuvieron que hacer auténticos malabarismos para pasar sin tocarse entre ellos. Tan sólo se quedó Sasiambarrena que al descontrolarse el Alfa Romeo 3.0 a Villamil se tocaron y el piloto del Sierra Cosworth 4x4 no pudo continuar.

Mientras, estuvo parada la carrera y las asistencias del circuito tuvieron que trabajar de firme para dejar de nuevo el trazado a punto. Con todo listo para seguir, se volvió a dar una nueva salida, que fue una repetición de la primera; una vez más Bassas y De Aysa se distanciaron de sus rivales y lucharon por la victoria. Se mantuvo Bassas en cabeza, hasta que en las vueltas finales, con los neumáticos traseros al límite, no pudo aguantar el acoso del piloto del Renault 21 Turbo, que lo superó y se anotó una magnífica victoria. La tercera posición fue para Villaceros, mientras que Pérez Sala, que iba quinto gracias a la labor de equipo que realizó Villamil, le cedió su puesto para que acabase cuarto y poder sumar más puntos.

Alfonso García Vinuesa, al volante de un Fiat Tipo 1.8 16V, realizó una sensacional actuación en Alcañiz. Ya desde los entrenamientos cronometrados en los que marcó un buen crono, demostró que podría estar con el grupo de cabeza. En la carrera, aguantó durante un buen número de vueltas en cuarta posición el acoso de los Alfa Romeo, hasta que el cambio se le quedó bloqueado en tercera y perdió posiciones, finalizando la carrera en el puesto siete. Luis López de la Cámara, por su parte, se mostraba contento; al parecer, el



**BUENA ACTUACION**  
Vinuesa, con el Fiat Tipo, saldó su presencia en Alcañiz con una buena actuación y demostró que su coche está evolucionando muy bien. Arriba, las asistencias del circuito tuvieron que trabajar a fondo para dejar el trazado limpio tras el accidente de Ridruejo.



### ALCAÑIZ EN BREVE

En la carrera de Clásicos Deportivos 65 venció con una gran ventaja Joaquín Folch, con un Aston Martin DB4. Segundo fue Roger Sangenis con un Porsche 911, mientras que Jordi Fornell, con un Alfa Romeo Giulia fue tercero.

En Clásicos 71, de nuevo Balba González Camino llevó el Lotus Seven a la victoria. En segunda posición se clasificó Carlos Omedes, con un Porsche 911 y en tercera Mart Millanes con un BMW 3000 CSL.

En la madrugada del domingo, Josep Bassas fue padre por primera vez, al dar a luz su mujer una niña a la que han puesto de nombre María. Desde aquí toda la redacción de Motor 16 les da la enhorabuena.

TVE, por orden de Presidencia de Gobierno, desmontó todas las cámaras desplazadas hasta Alcañiz y mandó volver urgentemente a las unidades móviles a Madrid. El motivo fue que, debido a la Conferencia de Paz que se celebra en Madrid, era necesario re-

visar todas las cámaras. De esta forma, mientras otras retransmisiones que estaban previstas sí se realizaron el automovilismo fue el más perjudicado y marginado.

En esta edición, el Circuito de Alcañiz cumplía su 25 aniversario. Además, tras una fuerte inversión en medidas de seguridad, la organización ha llegado a un acuerdo con la Federación Española de Automovilismo para poder seguir celebrando carreras durante los tres próximos años.



**FUERTES EMOCIONES**  
La melé de final de recta en la primera manga marcó el resultado de la carrera. A la derecha, en el podio, los triunfadores de esta manga. Abajo, Luis María Santos logró una rotunda victoria en la segunda manga de los AX.



permitted cruzar la línea de meta en solitario. La segunda posición fue para Gregorio Díez, mientras que José María Santos fue tercero.

En la segunda final, Luis María Santos logró una cómoda victoria, siendo lo más interesante de la carrera la lucha por la segunda posición entre Fernando Medina y Juan Cano, cruzando la línea de meta en este orden con una escasa diferencia entre ellos.

### CLASIFICACIONES

1º E. de Aysa (Renault 21 Turbo), 27.26.21; 2º J. Bassas (BMW M-3), 27.29.90; 3º J. I. Villaceros (BMW M-3), 27.35.85; 4º L. Pérez Sala (Alfa Romeo 75 3.0), 27.49.28; 5º L. Villamil (Alfa Romeo 75 3.0), 27.54.13; 6º L. López de la Cámara (Ford Sierra Cosworth), 28.00.24; 7º A. García Vinuesa (Fiat Tipo 1.8 16V), 28.44.24; 8º C. Palau (Ford Sierra Cosworth 4x4), 28.48.49; 9º S. Martín Cantero (BMW M-3), 29.20.29; 10º F. Medina (Citroën AX Sport), 29.41.78

### ASI VA EL CAMPEONATO

1º L. Pérez Sala, 90 puntos; 2º J. I. Villaceros, 84; 3º J. Bassas, 75; 4º J. A. Sasiambarrena, 68; 5º C. Palau, 60; 6º E. de Aysa, 59; 7º L. Villamil, 44; 8º J. Mora, 34; 9º A. Albacete, 33; 10º L. López de la Cámara, 26

### COPA CITROËN AX

#### FINAL A

1º M. Egaña, 30.33.86; 2º G. Díez, 30.47.00; 3º J. M. Santos, 30.56.39; 4º X. Arzamendi, 30.58.46; 5º F. Gómez, 31.07.19; 6º F. Martín, 31.20.48; 7º J. Conchado, 31.24.40; 8º J. A. García, 31.24.60; 9º M. Cardiel, 31.27.30; 10º A. J. Santos, 31.27.52

#### FINAL B

1º L. M. Santos, 30.19.10; 2º F. Medina, 30.21.16; 3º J. Cano, 30.22.08; 4º A. González, 30.31.21; 5º M. Ruiz, 30.31.58; 6º J. Barrachina, 30.35.00; 7º F. Rastrollo, 30.38.08; 8º L. J. Recuenco, 30.42.66; 9º J. Garagorri, 30.57.73; 10º J. Martínez, 31.07.12

Ford Sierra Cosworth funcionó mejor que en otras carreras y cruzó la línea de meta en sexta posición. Dos de los hombres que suelen estar entre los primeros animando cada carrera, Carlos Palau (Ford Sierra Cosworth 4x4) y Antonio Albacete (Toyota Corolla 1.6 16V), finalizaron en posiciones retrasadas. Palau hizo un trompo en la curva de entrada a recta y perdió muchos puestos y Albacete, que se vio acosado durante todo el fin de semana por un buen número de problemas mecánicos que obligaron a sus mecánicos a trabajar de firme. Durante la carrera se soltó un soporte de la transmisión y perdió mucho tiempo en boxes. En Alcañiz reapareció Santiago Martín Cantero, con profundas

remodelaciones en el BMW M-3, pero problemas de rendimiento del motor le impidieron obtener un buen resultado.

Tras la carrera de Alcañiz el certamen sigue muy abierto, con tres pilotos con posibilidades de alzarse con el título en Montmeló: Luis Pérez Sala, Juan Ignacio Villaceros y Josep Bassas. Sasiambarrena con su abandono se queda ya totalmente descolgado y sin posibilidades de optar al campeonato.

Las mangas de los Citroën AX calentaron el ambiente previo a la carrera de Turismos. En la primera final ganó Martín Egaña, que se pudo escapar de una melé que se formó al final de recta de meta y pudo conseguir una buena ventaja que le



● **Wilco Zeleberg** tras firmar el contrato que le une a **Lucky Strike**, pilotará en el 92 una de las **Suzuki** oficiales en la categoría de **250 centímetros cúbicos**.

● **Jesús Puras** ha tomado la decisión de dejar el **Mazda Rallye Team Europe**, después de largas y poco satisfactorias conversaciones con **Achim Warmbold**, patrón del equipo. La actuación de Warmbold con el piloto español, a lo largo del año, ha sido impresentable y no ha cumplido nada de lo que en su día se pactó.



● **Jordi Gené** está inscrito en el **Gran premio de Macao de F-3**, que se disputará el **23 y 24 de noviembre**. Carrera en la que participan los mejores pilotos del mundo de la especialidad, además de otros de una valía ya reconocida y pertenecientes a categorías superiores. Este es el caso de **Christian Fittipaldi**, vencedor esta temporada del **Campeonato Internacional de F-3000**,

104 / **Motor 16**

**ORIGINAL VEHICULO**  
Un Pick-up Nissan es el nuevo coche para Prieto en el París-El Cabo.



RALLYE PARIS-EL CABO

## PRIETO CON NISSAN

**U**NO de los pilotos que no podía faltar a la convocatoria del París-El Cabo es Miguel Prieto. Un piloto con una gran experiencia en las carreras africanas, en las que ha conseguido importantes triunfos. En esta ocasión, ha elegido un coche muy original: un Nissan Pick-up con chasis tubular, semejante a los que corren en la Baja California. Este coche, impulsado por un motor V-6 de 3,4 litros, tiene una potencia de 350 caballos. Pero lo más importante de este vehículo, y según Miguel Prieto lo que le hace muy competitivo, es su sistema de suspensiones, la robustez general del conjunto y su peso de 1.400 kilos. Las suspensiones son de tipo camión, con cuatro amortiguadores en el eje delantero, además de equipar también un émbolo de nitrógeno, que evita que las suspensiones puedan hacer tope, y un patín de resbalamiento, que hace las funciones de barra estabilizadora. En el eje trasero también lleva un sistema similar. Lo bueno de las suspensiones es que tienen unos recorridos muy largos. Tras las pruebas que ha realizado Prieto en California, afirma que ésta es una de sus mejores bazas, ya que en terrenos embarrados y muy bacheados pasa perfectamente a elevada velocidad.

Según Prieto, otra de sus ventajas es su robustez, prueba de ello es que el motor está sujeto al chasis por unos soportes de aluminio en vez de con tacos de goma. Otra característica de este impresionante



**NUEVA AVENTURA**  
Miguel Prieto disputará este raid en su nueva configuración hasta El Cabo.

coche, es que equipa una caja de cambios automática de tres velocidades, que al parecer se muestra muy eficaz en terrenos arenosos y difíciles.

Miguel Prieto acude a esta primera edición del Rallye París-El Cabo con muchas ilusiones. Cuenta con el apoyo de Coca Cola, Barclays Bank y de Nissan Motor Ibérica. Para asegurarse que el vehículo de asistencia que carga los repuestos, esté puntualmente al final de cada etapa, cuenta con los servicios de un camión de George Groine, uno de los hombres con más experiencia en este sentido.

JULIO DIEGUEZ

## NO ACABARA CON RENAULT

**E**N un comunicado firmado por Julio Dieguez, piloto de Fórmula Renault con el equipo de la red Renault de Madrid, aclara las circunstancias que le llevaron a tomar la drástica decisión de no acabar el año con este equipo. Esto ha sido debido a los graves problemas de coordinación que ha sufrido el equipo, por la falta de una persona definida y capaz de rentabilizar la infraestructura, encauzando las relaciones con el fabricante del chasis.



## LA TRAMA HISPANA

**Q**UÉ gran verdad es la mentira de la historia, aquel cúmulo de imprecisiones que con el paso del tiempo se convierte en un hecho inamovible, respaldado por verdades dichas antaño por quien ya no está. Sin embargo, en algunos casos como en las últimas elecciones presidenciales de la FISA, el paso del tiempo, aunque corto, esclarece ciertas incógnitas que están más cerca de la curiosidad que del misterio.

Por lo visto y por lo que se ha oído murmurar, fue el voto hispano el que hizo inclinar el plato de la balanza hacia la elección de Max Mosley.

El derrocamiento de Jean Marie Balestre se fragó en el seno de las Federaciones sajonas, pero no hubiese sido posible sin el apoyo del ala hispana, y en ello, jugó un papel definitivo la decisión del Licenciado señor José Abed, Presidente de la OMDA - Organización Mexicana del Deporte del Automóvil. Al respecto, todos, menos Balestre, sabían que su voto estaba supeditado a la voluntad norteamericana, a raíz de lo cual la mayoría de los países sudamericanos seguirían el ejemplo del señor Abed.

Curiosamente, la noche anterior a la votación, Balestre organizó, con cierto sigilo, una cena íntima en el comedor para «super vip» que la FISA tiene ubicado en la primera planta de su sede, a la que fueron invitados Bernie Ecclestone y José Abed, con el único fin de asegurarse que los países hispanos, afines a México, le otorgaran su voto. Y de ahí, Balestre salió convencido por las buenas palabras escuchadas, aunque se incubaba una realidad sinónimo de castigo. El sabía que Don Raúl Sierra -Presidente del Automóvil Club de Argentina- y Saúl Caviglia -Presidente del Automóvil Club de Uruguay- eran sus acólitos incondicio-

nales por las condescendencias recibidas; sin embargo, la clave de la «trama hispana» era el Letrado Don José Abed, que además es el propietario del circuito Hermanos Rodríguez y organizador del Gran Premio de México.

Quien conocía la verdad de lo que se tramaba era Ecclestone, que no salía de su asombro al escuchar los comentarios de Balestre sobre las intenciones de los votantes, y su vaticinio de victoria.

Sin embargo, quien quedó al margen de todo contubernio, y logró con éxito actuar con diplomacia, fue don Carlos Gracia -Presidente de la Federación Española de Automovilismo-, al contrario de lo que se comentó en un primer tiempo, y fiel a sus palabras pronunciadas con ocasión del Gran Premio de España de Fórmula 1, votó al mejor sin que se llegara a deducir su elección, ya que adoptó la postura de mantenerse alejado de todo politiquero.

En parte por eso, y en parte por pertenecer a una Federación libre del acoso de los grandes fabricantes del automóvil comprometidos con la F-1, don Carlos Gracia encabeza la lista de los posibles vicepresidentes de la FISA. De hecho, desde el regreso a España de la F-1, tanto la FISA como la FOCA se han visto complacidas en todos sus deseos, que se han visto coronados con el circuito de Montmeló, que Balestre calificó de poético. Además, Ecclestone se encuentra en la situación de poder disputar dos Grandes Premios en España para 1992. Sólo queda asegurar que el Rallye de Cataluña esté incluido entre los diez rallyes que formarán el próximo Campeonato del Mundo. Para eso, hace falta mucha diplomacia y, a ser posible, ocupar un buen sillón en la FISA. ¡Suerte!

Gigi Corbetta

A TODO GAS

**Paul Stewart** o **Julian Bailey**, ex-piloto de Fórmula 1 con **Lotus**. El piloto español acudirá con su equipo, el **West Surrey Racing**, y tendrá el apoyo de la empresa japonesa **Casio**.



● Tras tres temporadas utilizando el mismo chasis, para el 92 los **Fórmula Opel** contarán con uno nuevo. Tras su relación con **Lotus**, los nuevos monoplasas los construirá **Reynard**. Mecánicamente no habrá muchas modificaciones, pero, a simple vista, se tratará de un coche totalmente nuevo, con un aspecto muy parecido a un **Fórmula 3**.

● **Paul Warwick** ha conseguido el galardón de **Campeón de la F-3000 Británica a título póstumo**. El piloto británico, que falleció tras el accidente que sufrió en el **Circuito de Oulton Park**, al haberse adjudicado las primeras cinco carreras del certamen logró una renta de puntos suficiente como para lograr el título. Esta es la segunda vez que sucede

UN TIGRE EN SU MOTOR



Motor Oils



**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

**AMANTES DE LOS CLASICOS**

EL Palacio de Exposiciones de Perpignan será el magnífico escenario en el que durante los días 9, 10 y 11 de noviembre tendrá lugar la ya tradicional lonja de coches antiguos y clásicos. En ella los visitantes verán una exposición de coches y motocicletas, pero sobre todo un activo mercado en el que se podrán adquirir desde vehículos completos hasta la más insignificante pieza, así como libros, posters, miniaturas y un largo etcétera.

**SOBRE RUEDAS**

CON este evidente título, Telemadrid ha puesto en antena un programa dedicado al mundo de la automoción. Un equipo formado por grandes profesionales del motor, bajo la dirección de José Luis Triguero y Elena Hernández, afrontan cada semana diversos temas relacionados con la circulación y seguridad vial, además de recoger los principales acontecimientos deportivos. Se emite cada viernes, a las 19:45 aproximadamente.

**MICHELIN CON DISNEY**

EL parque Euro Disney Resort, que abrirá sus puertas el próximo año 1992, está destinado a conver-

tirse en una de las principales atracciones de Francia y del resto de Europa. Para responder a la curiosidad que este nuevo parque ha suscitado, Michelin ha editado un mapa-guía de la primera fase



del parque que, entre otras informaciones, incluye el plano general del complejo Euro Disney Resort, así como una serie de planos ampliados de las 55 hectáreas de Euro Disneylandia y sus cinco países imaginarios. Se ha editado ya en francés, inglés, alemán e italiano. La versión española, que se está concluyendo, estará a la venta en librerías a primeros del próximo año.

**PUNTO FINAL**

EL fin de semana del 1 al 3 de noviembre, la temporada '91 de Fórmula 1 celebra su última cita en el circuito australiano de Adelaide, y, como siempre, será el equipo de Domingo Depoite, de TVE-2, el encargado de hacernos llegar las imágenes de la carrera, aunque en diferido.

**Motor 16**



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

**Editor ejecutivo:**  
Félix Lázaro.  
**Director:**  
Alberto Mallo.

**Director adjunto:** Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Carnuda. **Director de Artes:** Olegario Turralba. **Redactor jefe de producto:** Víctor Ficcione (Producto). **Jefes de área:** Raúl Rodríguez (Economía). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño), Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Lourdes Bravo, Simóneta 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 Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Porini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). **Documentación:** Mary Mas. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicenta. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (Producto); José María Casanova (Deportes); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorea (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maita de Ondarsa (Documentación); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

**Antoedición:** José M<sup>o</sup> Gómez-Morán (jefe) y Yolanda Corrochano.

**Publicidad:**  
**Director Comercial:** Juan Antonio Suanes. **Jefa de publicidad:** Elvira Aricha. **Automercado:** M<sup>o</sup> Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguero. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Ros. **Automercado:** Loles Peyra. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de publicidad internacional:** M. Angel Durá.

**Directores Gerentes:** Enrique López Nieto y J. Luis González Martín.  
**Directora de Marketing:** María Lisárraga.  
**Directora de Nuevos Proyectos:** Charo Oñate.  
**Director de Planificación:** Simón Molero.  
**Director Administrativo-Financiero:** Eduardo de Toledo.  
**Director de Producción:** Antonio Toribio Triviño.  
**Director de Distribución:** 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<sup>o</sup> de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 5<sup>o</sup> Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 7<sup>o</sup> A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 06.

**Fotomecánica:** Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.  
**Imprime:** INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.  
**Distribuye:** INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 63 y 327 15 25.

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

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

**Bienvenidos a BP.**



Cada día, BP da la bienvenida a más de 30 millones de vehículos que se mueven en todo el mundo con combustibles y lubricantes BP. Desde automóviles, motos y camiones, hasta barcos, aviones y máquinas agrícolas.

Ahora, cualquier vehículo que se mueva en España puede acercarse a una Estación de Servicio BP y disfrutar de la calidad que ha hecho de BP una marca líder en más de setenta países. Bienvenidos.

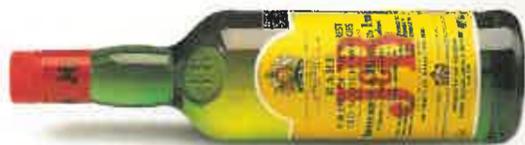


EN MOVIMIENTO

SCOTCH WHISKY  
 BLENDED AND BOTTLED IN SCOTLAND  
 JAMES WATSON & BROTHERS  
 15, Waterloo Street, London, E.C. 4  
 APPOINTMENT TO THEIR LATE MAJESTY  
 KING GEORGE III



*¿Y si me invitas a entrar  
 y tomamos un whisky?*



Y&R

SEMANAL  
**Motor 16**  
 GRUPO

2 de noviembre de 1991

Núm. 419 • 325 ptas.

**OPEL ASTRA**  
**QUE OFRECEN**



PRUEBAS: 1.4 i GLS ♦ 2.0i GT ♦ 2.0 GSi ♦ 2.0 GSi 16V ♦ 1.7 TD

*The 29th* **TOKYO MOTOR SHOW**  
**NUEVO AUDI AVUS**

