

Exclusiva PROST: ASI ME CESARON EN FERRARI

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

9 de noviembre de 1991

TODO NUEVO

Núm. 420 • 325 ptas.

FORD SIERRA '92



PRUEBA

BMW 325 TD
EL MEJOR DIESEL



Motor 16

DOSSIER



LA MODA DEL 4x4
DATOS DE COMPRA DE 33 MODELOS

CORRECAMINOS

HONDA



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 correcaminos capaz de llevarte a aquellos lugares que jamás imaginaste.



MOTUL con HONDA

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

SUMARIO

6 PUNTO DE MIRA

12 LO ULTIMO
Ford ya ha definido el que será el sustituto del Sierra, además de ser un coche completamente nuevo, sorprende la adopción de la tracción delantera. Estará listo a finales del próximo año.

26 A FONDO
El nuevo BMW 325 TD impresiona por su comportamiento. Su mecánica de 6 cilindros sobrealimentada proporciona una potencia inusitada en un coche de gasóleo.

28 ECONOMIA
Las financieras, que hasta ahora eran el método empleado por la mayoría de los compradores de coches, han entrado en una época de depresión.

29 MERCADO
Las mejores ofertas de cada marca.

44 PRECIOS
Coches nuevos.

64 A FONDO
Un completo y profundo reportaje sobre los coches de todo terreno disponibles en el mercado español.

72 MOTOS
Tokio Motor Show.

77 TECNICA
Los últimos adelantos electrónicos de Bosch.

90 PRECIOS
Coches usados.

96 DEPORTE
Previo Rallye Cataluña-Costa Brava.

100 Entrevista con Ove Andersson. El piloto sueco es ahora el director del Toyota Team Europa.

104 Las notas que Luis Moya, toma para el Rallye de Cataluña.

108 Campeonato del Mundo de Fórmula 1, Australia.

Alain Prost el ocaso de un mito.



EDITORIAL

NO AL ALCOHOL

AL vez porque España es un país machista donde los haya, el problema del alcohol y el automóvil no salta a las primeras páginas de la Prensa con la suficiente contundencia. Los editorialistas de los diarios se afanan con el tema velocidad-carreteras, alimentando un fuego a veces propiciado desde instancias administrativas, pero rara vez entran en materia con el alcohol como telón de fondo. En Francia, por el contrario, la sociedad está mucho más sensibilizada, hasta el punto que el

diario «France Soir» ha realizado una encuesta entre sus lectores. El resultado ha sido contundente: más de la mitad, el 56 por ciento, son favorables a la implantación del índice cero de alcohol en la sangre como norma cuando se conduce un vehículo. La primera página del diario francés tenía en este tema su principal noticia. Ni una cerveza, ni un vino, ni un whisky... Según los encuestados, el índice cero es necesario para evitar los numerosos accidentes que tienen su origen en el alcohol. ¿Hay un término medio? Sinceramente, la

respuesta es no. El actual índice legal en España es de hasta 0,8 gramos de alcohol por litro de sangre. Sin embargo, el director general de Tráfico aseguraba, en una reciente entrevista a Diario 16, que lo ideal sería no beber nada, pues con 0,8 aparecen ya los primeros síntomas de pérdidas de reflejos, hay errores de apreciación y, en determinados casos, la actitud de las personas cambia a mal por lo que respecta a euforia, agresividad, etc. El problema del alcohol al volante es suficientemente grave como para empezar a tomar medidas drásticas y a todos los niveles. Es un hábito que se debe combatir de raíz. Hay que olvidarse de la virilidad mal entendida y prohibir la venta del alcohol a los conductores, siguiendo algunos ejemplos recientes. Pero también hay que pararse a analizar nuevamente si la tasa de 0,8 gramos, que hoy consideramos legal, es válida. Tal vez sea el punto de partida para encarar la cuestión con realismo.

Alberto Mallo.

France-Soir

TRIOS • TIERCÉ-QUARTÉ+, QUINTÉ+

Mercado 23 octubre 1991 DEU 51

RÉSULTAT DE NOTRE RÉFÉRENDUM SUR LE TAUX ZÉRO AU VOLANT

56% de «oui» à la conduite sans alcool

43,26% de «non». Favorables ou opposés à cette mesure, nos lecteurs expliquent leur choix. Bernard Kouchner: «Je suis content que les

DEPORTE



ALAIN PROST

El mítico piloto francés que ha conseguido tres títulos mundiales de F-1 y que por su estilo se ganó el apodo de «Profesor», se encuentra en horas bajas. (Pág. 108)

DEPORTE

RALLYE CATALUÑA

Toda la información previa del rallye Cataluña-Costa Brava, los equipos y sus pilotos, los tramos, los horarios y las fechas para seguirlo sin problemas. (Pág. 90)



MOTOS

SALON DE TOKIO

El Tokio Motor Show es la mayor concentración de novedades presentadas por las marcas japonesas, esta edición marca una época con revolucionarios modelos como la NR. (Pág. 64)



MOTOR 16

EN TELETXTO DE TVE

LOS COCHES QUE BATEN RECORDOS

LOS MAS RAPIDOS:

Volvo 740 G	320
Volvo 740 G	322
Volvo 740 G	324
Volvo 740 G	326
Volvo 740 G	328
Volvo 740 G	330

LOS MAS CAROS:

Volvo 740 G	28.000.000
Volvo 740 G	29.000.000
Volvo 740 G	30.000.000
Volvo 740 G	31.000.000
Volvo 740 G	32.000.000
Volvo 740 G	33.000.000

Motor 16

INDICE EN LA PAG. 650

Adivine a cuál de estos coches difícilmente le robarán el equipo de Car Audio.



A ninguno de ellos, porque ahora la seguridad de su Radio-Cassette no depende del coche que tenga. Gracias a los nuevos equipos Car-Audio de Pioneer.

Siete modelos de Radio-Cassette equipados con carátula frontal extraíble, para su mayor seguridad y comodidad.

Ahora el diseño, la potencia, el sonido y todas las prestaciones que usted desee, se las ofrece el nuevo equipo de Pioneer KEH-M8300RDS. Compatible con la última tecnología del sonido

digital del Compact Disc Múltiple CDX-M40, cuya instalación es totalmente invisible. Ahora, sea cual sea su coche, difícilmente le robarán su equipo de Car-Audio.

RADIO CASSETTE KEH-M8300RDS

- Potencia de salida: 4x25 W.
- Mayor calidad de recepción en radio con el nuevo ARC-VI.
- RDS (Radio Data System).
- Mecánica de cassette full-logic.

- ITP. Posibilidad de programar el orden de 36 canciones en CD múltiple.
- Carátula del Radio Cassette extraíble con avisador acústico.
- Gran display con multiinformación.

REPRODUCTOR DE CD MULTIPLE CDX-M40

- Filtro digital de óctuple sobremuestreo.
- Cartucho de 6 discos compatible entre el CDX-M40 y los reproductores de CD Múltiple Pioneer domésticos.
- AMPS, que permite reproducir hasta 16 cartuchos programados anteriormente.
- Convertidor 1 bit DAC de alta linealidad.



PIONEER
The Art of Entertainment





DESDE PARIS
EDOUARD SEIDLER

- LA agencia oficial INSEE asegura que este año la economía francesa no crecerá más del 1,5 por ciento, mientras que el paro puede llegar a afectar al 10 por ciento de la población y la inflación puede reducirse del 3,4 por ciento al 3,2 por ciento.
- MICHELIN, el mayor fabricante mundial de neumáticos, va a despedir a 4.900 trabajadores en Francia.
- LA producción de vehículos franceses aumentó en el mes de septiembre 13,5 puntos. Durante este mes, Renault fabricó un 30 por ciento más de vehículos y Citroën casi un 40 por ciento, gracias al lanzamiento de la nueva versión diésel del ZX. La producción de Peugeot se redujo en casi un 11 por ciento.
- EL Gobierno argelino ha dado luz verde a Peugeot para la venta de vehículos en su país, que a su vez contará con una ayuda económica del gobierno galo de 18.500 millones de pesetas.
- A falta de tan sólo cinco meses para su lanzamiento, existen numerosas hipótesis sobre la denominación del sustituto del Renault 25, entre los que destacan la de Savena o la de Plutón como favoritos.
- A lo largo de los próximos cinco años, Francia invertirá cerca de trece mil millones de pesetas en investigaciones, destinadas a aumentar la seguridad en la automoción.
- RENAULT será patrocinador de los Juegos Olímpicos de invierno en Albertville. Además, mil trabajadores de Renault participarán en la organización.

VERDE Y ROJO



- Cuando todo el mundo preveía un caos de tráfico monumental en Madrid, con motivo de la Conferencia por la Paz, lo cierto es que hemos asistido, estupefactos, al mejor periodo de circulación en la capital. A lo mejor resulta que en el Ayuntamiento hay gente capaz de pensar con la cabeza. Si es así, ¿por qué no lo hacen el resto del año? O puede ser también que los ciudadanos de la capital hayan decidido usar más el transporte colectivo, que no deja de ser una excelente solución.
- Se cierra una publicación del motor. Desde esta semana no aparece ya Solo Auto Actual. Esto siempre es triste para la profesión y para los compañeros que durante muchos meses han ejercido con indudable maestría su trabajo. Desde estas líneas, nuestra solidaridad.
- La firma americana Chrysler, que acaba de abrir en España una representación, se suma al Quinto Centenario, patrocinando una aventura apasionante: cruzar el Atlántico en globo. Si Cristóbal Colón hubiese nacido en este siglo, se habría apuntado a este viaje y en este caso, Isabel la Católica cambiaría sus joyas por un flamante Chrysler.
- Las compañías petroleras siguen sin querer sacar al mercado un gasóleo de menor contaminación. España, Francia e Italia tienen unos gasóleos de calidad tan mala que no pueden ser utilizados por vehículos catalizados. Se da la paradoja de que un ciudadano austriaco o alemán no podrá traer su coche a España de vacaciones porque quemaría el catalizador y pasaría a contaminar más que un coche convencional, por lo que sería multado al regreso a su país.



AUTOCAR DEL AÑO

TAMBIEN MERCEDES

LOS premios anuales comienzan a otorgarse. Uno de los primeros ha sido el de «Camión del Año», otorgado por 84 periodistas de 12 países europeos. El premiado ha sido el Mercedes-Benz 404. Este autobús incorpora una serie de soluciones de seguridad y confort, tales como el ABS y ASR (antibloqueo de frenos y antipatinamiento de las transmisiones), frenos accionados por aire comprimido y asientos especiales, con respaldo plano y zona

de absorción de impactos. Otros aspectos, no menos desdeñables, son la calefacción del suelo y paredes, con lo que la temperatura interior es mucho más uniforme; así como un sistema de ventilación sin corrientes de aire. Finalmente, otro de los aspectos destacados por el jurado es el factor medioambiental, tanto del propio vehículo en sí mismo (emisiones muy reducidas), como del proceso de producción y empleo de materiales que sean reciclables.



NAZCA C2: EVOLUCION A LA COMPETICION

TALDESIGN presentó, en el pasado Salón de Ginebra, su prototipo Nazca M12, con motor BMW de doce cilindros y 300 caballos. Ahora ha aprovechado el Salón de Tokio para mostrar una evolución de vocación claramente deportiva, tal y como indican las siglas C2. El motor sigue siendo el BMW de

doce cilindros, pero con una potencia de 350 caballos en virtud de unas ligeras transformaciones realizadas por Alpina. El chasis es íntegramente de fibra de carbono, igual que en el M12. Este prototipo ha servido a Italdesign como estudio de materiales para su futura aplicación en series reducidas.



RENAULT

ANAGRAMA NUEVO

TRAS 20 años de vigencia del anagrama de Renault que diseñase Vasarely, la firma francesa cambiará su anagrama en el futuro R-25, que aparecerá en febrero. Sigue fiel a la silueta del rombo (cada día menos rombo), pero ahora totalmente liso, muy en el estilo del que han puesto de moda los diseñadores japoneses. En este gráfico recogemos la evolución del anagrama, desde los inicios de la compañía, en del lejano 1900. En los casi 100 años de historia (sólo faltan 8 para el centenario), Renault ha pasado por siete distintivos. El rombo se creó en 1925, en los felices años de la entreguerra. El color amarillo sigue siendo el distintivo cromático de la compañía.



DESDE TOKIO
DANIEL MONTEVERDE

- El Instituto de Tecnología de Aichi, ha desarrollado un sistema que reduce en un cincuenta por ciento el hollín de los gases de escape en los camiones diésel. Este sistema ha tenido muy buena acogida de cara al cumplimiento de una nueva normativa, que reduce en un 20 por ciento los límites de hollín en este tipo de camiones para 1993.
- Siguiendo la iniciativa de Nissan, que desde octubre está vendiendo en el mercado japonés el Primera de producción británica, Toyota planea importar a Japón, a partir de 1993, turismos de 1.800 centímetros cúbicos desde su nueva planta británica de Burnaston, que empezará a producir coches a finales de 1992, a un ritmo de 100.000 unidades anuales.
- A finales de siglo -según declaraciones de Jürgen Hubbert, director de Mercedes- la penetración ideal de Japón en el mercado europeo debería oscilar entre un 16 y un 18 por ciento, incluyendo los vehículos japoneses fabricados en Europa.
- El primer premio del concurso de ideas convocado por Daihatsu entre sus empleados, ha recaído en un original sistema de aparcamiento vertical, que estaciona el vehículo apoyándolo en el suelo sobre su parte delantera mediante unos soportes metálicos. Este sistema requiere un tercio menos de espacio que un estacionamiento normal.
- Desde julio, la nueva «Ley de Posesión de Garajes», obliga a colocar en el vehículo una pegatina de licencia de aparcamiento. De lo contrario, la policía inmoviliza el automóvil durante tres meses.



DESDE LONDRES
IAN ADCKOCK

Muchos de los distribuidores de automóviles europeos han anunciado la posibilidad de cerrar sus negocios por falta de rentabilidad. En la actualidad existen 108.000 concesionarios en Europa, frente a los 25.000 de los Estados Unidos, para mercados de una amplitud similar. La media de vehículos vendidos en Europa es de 122 coches anuales por distribuidor, la tercera parte de lo que venden sus homólogos estadounidenses.

ROVER ha alcanzado un acuerdo con Bird Group, uno de los mayores grupos europeos especializado en reciclaje de vehículos, con el fin de desarrollar un vehículo reciclable al cien por cien.

EL Mini Cooper utilizará un sistema de inyección monopunto con el objeto de acogerse a las duras normativas existentes en materia de emisión de gases. Esta medida no afectará al comportamiento del vehículo gracias a la introducción de otras mejoras.

MICHAEL Kimberley, el director general del Grupo Lotus, ha abandonado su puesto ejecutivo en la compañía para hacerse cargo de los nuevos negocios de la organización General Motors.

EN el futuro, los vehículos todo terreno de Isuzu, tales como la nueva generación Trooper, se registrarán bajo la marca Opel.

TOYOTA ha abandonado la idea de fabricar un motor V12 de cinco litros ante la pobre acogida de Mercedes, mientras que por el momento se desconoce la situación real del tan rumoreado motor V12 de 3,5 litros de Nissan.

CALVET INSISTE

¿QUE ES UN COCHE JAPONES?

EL presidente del grupo PSA, Jacques Calvet, ha vuelto a denunciar las «ambigüedades» del acuerdo suscrito en julio entre la Comunidad Europea y Japón. La mayor deficiencia del acuerdo, según Calvet, es que nadie ha definido todavía qué se entiende por coche japonés, pues la discusión es si se incluyen en las cuotas de mercado los fabricados en Japón, en Estados Unidos, en la Europa del Este o en la propia Comunidad Europea.



CONTANTE Y SONANTE

Mercedes Benz España va a duplicar las inversiones en su centro de Vitoria hasta alcanzar los 40.000 millones de pesetas en los próximos cuatro años.

El fabricante Santa-na Motor se ha integrado en la estructura comercial para Europa del

grupo japonés Suzuki Motor.

El ayuntamiento gaditano de Puerto Real ha decidido cerrar unas instalaciones de la General Motors por superar el límite en sus vertidos tóxicos al colector municipal.

Mercedes Benz ha ini-

ciado conversaciones con las autoridades soviéticas para el ensamble de turismos en aquel país.

La dirección del Grupo Fiat ha anunciado a los sindicatos su intención de cerrar la planta de Desio, en las cercanías de Milán.

LANCIA

NUEVOS Y-10 MIA Y DELTA

DESDE esta misma semana, Lancia España iniciará la comercialización de la nueva gama Delta. El LX utiliza el motor 1,5 litros, con 82 caballos de potencia, carburador doble y encendido electrónico (7 caballos más que el predecesor). Cuesta 1.550.000 Ptas.

El segundo escalón lo constituye el GT i.e., con el motor 1,6 litros y 111 caballos de potencia, alimentado por inyección electrónica. Incorpora un nuevo

frontal y una nueva instrumentación en color azul. Su precio es de 1.795.000 pesetas. Finalmente, el Delta HF Turbo, con el motor de 143 caballos gracias al turbo y al overboost (sistema de sobrepresión momentánea). Su precio es de 2.197.000 pesetas.

Por otra parte la gama Y-10 aumenta con el «Mia», que aporta tres nuevos colores exclusivos, neumáticos de mayores dimensiones y tapicería en Alcantara. También cuenta con elevalunas eléctricos y cierre centralizado. Su motor de 46 caballos lo mueve con soltura por ciudad. Su precio, 1.095.000 pesetas.



FORD-MAZDA

APUESTA POR ALEMANIA

LAS multinacionales Ford y Mazda tienen prácticamente resuelto que en el acuerdo europeo para fabricar conjuntamente un turismo, con un volumen de 200.000 unidades anuales, la planta que utilizarán será una de las que Ford posee en Alemania. Esta decisión, que ha adelantado la pasada semana la prensa japonesa, descarta la opción de España, que contaba con muchas y excelentes bazas.

CINTURONES TRASEROS

REACCIONES DE FABRICA

HACE unos días comentábamos el esfuerzo de Renault por proporcionar cinturones de seguridad trasero en sus modelos. Pero Renault no es la única marca, ya que la mayoría de ellas incorporan este elemento. Entre los fabricantes más importantes, lo incorporan en todos sus modelos Renault, Ford, Lancia, Volkswagen, Alfa, BMW, Audi y Mercedes. Opel, en todos menos Corsa y Astra; Citroën, en todos menos BX y AX; Fiat, en todos menos Uno y Tipo y Seat en todos menos en el Marbella.



AUTOPISTA DE GARRAF

PROSTIBULOS EXPROPIADOS

LOS técnicos encargados de la construcción de la autopista de Garraf, que unirá Castelldefels y Sitges, no daban crédito a sus ojos: en el trazado se encontraban dos prostibulos, que han tenido que entrar en las expropiaciones. Todas las noticias señalan que el acuerdo ha sido rápido y «amigable» y las obras han seguido con tanta celeridad que se inaugurarán en enero, con cinco meses de antelación. La autopista tiene 15,7 kilómetros de longitud, y en ella se han cuidado aspectos como el impacto ecológico, la tecnología de los peajes con máquinas automatizadas y pago dinámico, etc.



DESDE TURIN
GIANCARLO PERINI

ES muy probable que la mayoría de los grandes fabricantes europeos no estén presentes en el Salón de Turin, que se celebrará el próximo mes de abril. Ford, Renault, Jaguar y Volvo ya han hecho pública su decisión de no acudir, mientras que BMW, Seat y Peugeot aún se lo están planteando.

Si Sir Leon Brittan -el máximo responsable de la comisión de la CE, encargada de garantizar la competencia entre los países miembros- continúa con su política actual, Fiat tendría que renunciar a algunas de las ayudas económicas que supuestamente recibiría del Gobierno Italiano, a lo largo de los próximos años.



ITALIA



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 cm³.



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 cm³**, 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.



PILLADO IN FRAGANTI
 Descubrimos al nuevo Ford Sierra durante sus pruebas de desarrollo en carreteras inglesas. El camuflaje que lo cubre, foto de la derecha, no nos impide desvelar sus secretos. Tres tipos diferentes de carrocerías completamente nuevas, morro más afilado que en las versiones actuales, tracción delantera y una gama de motores de nuevo cuño son sus características.



NUEVO FORD SIERRA PARA EL 92

PASO ADELANTE

Diez años después de la aparición del primer Ford Sierra, otro modelo de idéntico nombre, pero totalmente diferente en cuanto a su estructura, estará listo para sustituirle. Será de tracción delantera y se presentará a fines de 1992 o inicios de 1993, años de múltiples avatares también en el escenario automovilístico.

CUANDO en 1982 aparecieron los primeros Ford Sierra, sus líneas redondeadas causaron cierta impresión en gran parte del público, aficionado o no a los automóviles. Ahora, en el momento en que su sustitución está cercana, los responsables de Ford han optado por mantener una línea de aspecto semejante a la anterior. Así, por lo menos, se

ha podido captar en las carreteras inglesas durante las sesiones de pruebas de la marca. El coche fotografiado llevaba un aparatoso camuflaje en el frontal y en la parte posterior que escondía su línea definitiva. En las instantáneas que no se aprecia camuflaje, hemos retocado las fotografías dejando el coche aproximadamente con su forma real. Pero que su aspecto recuerde

al modelo anterior no debe llevar a engaño: el Ford Sierra que aparecerá el próximo año poco tiene que ver con el modelo al que sustituye.

La variación de más entidad consiste en el cambio de posicionamiento del eje propulsor: los nuevos Ford Sierra serán de tracción delantera, modificación que supone claudicar ante la tendencia imperan-



PORTÓN TRASERO
 La carrocería con portón trasero es característica del Ford Sierra. En la nueva versión, el portón enrasa con el paragolpes dividiendo el bloque de pilotos traseros.



ESTILO UNIVERSAL
Visto desde atrás, el Ford Sierra podría confundirse con algún otro modelo. Respecto a la versión anterior, destaca su nuevo grupo óptico trasero redondeado.

te. Ford tiene una larga tradición de coches propulsados por el eje posterior, pero también ha renunciado a la utilización de esta técnica en su próximo modelo. Con la tracción delantera y el motor situado en posición transversal, aunque desde el exterior no se aprecien grandes cambios, el interior debe resultar de mayor amplitud ya que, por supuesto, la carrocería y la plataforma se han tenido que diseñar y fabricar de nuevo para admitir el nuevo tipo de tracción, que le situará en franca competencia con el Peugeot 405, Opel Vectra, Nissan Primera y Renault 21.

Por tanto, a partir de finales del próximo año estarán disponibles tres carrocerías completamente nuevas del Ford Sierra: una de tres volúmenes y cuatro puertas, otra de dos volúmenes y cinco puertas y por último, con algunos meses de retraso con respecto a las otras dos, la versión familiar del Sierra. No parece probable que se llegue a fabricar una versión coupé para competir directamente con el Opel Calibra. Ford importa actualmente el Probe, producto de una *joint-venture* con Mazda, por cuyas características entraría en clara competencia con un Sierra Coupé.

También las suspensiones contarán con modificaciones en su estructura, especial-

mente en el eje delantero, para adaptarse al nuevo tipo de tracción. Con todo, las mayores novedades en el apartado mecánico corresponden al capítulo de motores.

Los nuevos motores Z, en sus dos cilindradas, de 1,6 y 1,8 litros, serán los propulsores para los modelos menos potentes de la gama. Sus modernas culatas de cua-



tro válvulas por cilindro, con dos árboles de levas en cabeza y la avanzada gestión electrónica, les permiten alcanzar altos rendimientos y versatilidad. Por ejemplo, el motor de 1,8 litros, obtiene 130 ó 105 caballos de potencia en función de variaciones de las órdenes dictadas por el sistema de gestión electrónica y por un ajuste de la distribución. Todavía no está claro si el motor de dos litros del Sierra será el

cientemente presentado DOHC de 150 caballos que incorpora el Ford Escort RS 2000, que también lleva culata de dieciséis válvulas o el motor Z, que será de similar cilindrada y potencia según ha afirmado la marca. Por debajo, el motor 1,6 litros de la misma serie Z (serie fácilmente reconocible con los datos en la mano porque todos sus motores tienen una cámara de pistón de 88 milímetros), aún no

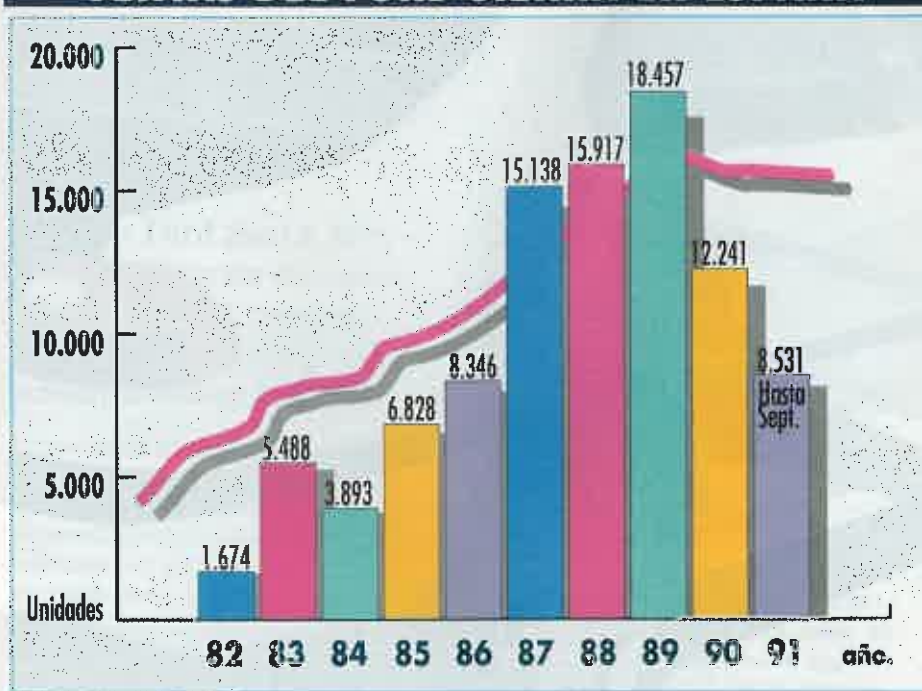
está ultimado, pero previsiblemente alcanzará una potencia de 90 caballos.

El motor de seis cilindros en V que en España se vende sólo con el Scorpio (ofrece 145 caballos de potencia con la culata de dos válvulas por cilindro y 195 caballos con la de cuatro válvulas) y que en algunos países se monta en el Sierra, en su modalidad menos potente, no se utilizará para el próximo modelo de esta denominación. En su lugar está previsto colocar un motor completamente nuevo, también de seis cilindros en V, que se está desarrollando en Estados Unidos y que no estará listo para la fecha del lanzamiento del Sierra sino para algunos meses después.

Pero el esfuerzo de Ford por renovar toda su oferta no se detiene aquí. Nuevas cajas de cambio, que introducirán en la gama mejoras en cuanto a funcionamiento, también aportan ventajas por su menor tamaño. Ello ha permitido afilar más el frontal del Sierra y reducir el coeficiente de penetración aerodinámica, por lo que el equilibrio final del coche parece que será una de sus mejores bazas.

Javier Moltó

VENTAS DEL FORD SIERRA EN ESPAÑA



SUPERCREDITO COCHE



* CUOTA MENSUAL POR CADA MILLON DE PTAS. AL 16% NOMINAL (T.A.E. 17,90% 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

BMW 325 TD

APUESTA SEGURA

En la decisión a la hora de comprar un coche contribuyen muchas circunstancias subjetivas. Pero cuando se hace con la fría lógica de la inversión, hay algunos modelos que ofrecen de antemano todas las cartas para acertar plenamente. El BMW 325 td es, en todos sus aspectos, un verdadero as al descubierto.



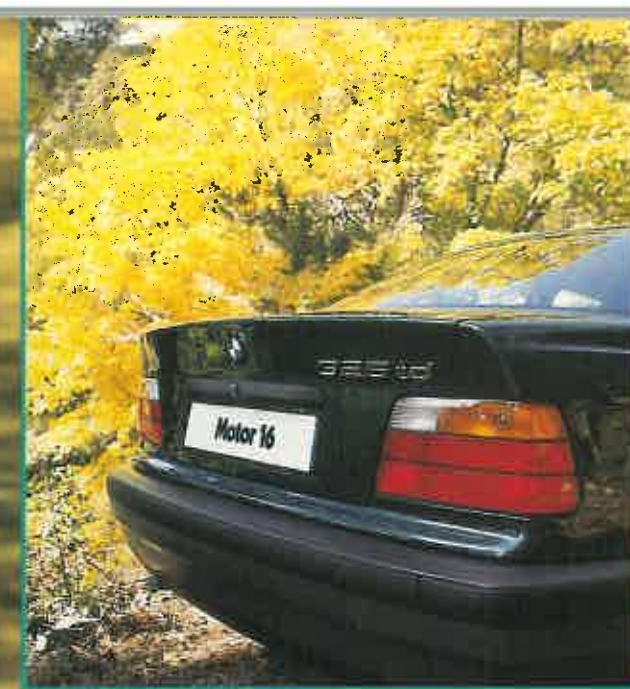
VIRTUDES

- Motor ejemplar
- Consumos
- Comportamiento

BMW 325 td
PRECIO: 3.773.107 PTAS.

- Equipo
- Ralenti alto
- Aireación

DEFECTOS



EQUILIBRIO
El Serie 3 se lleva muy bien con el nuevo motor turbodiesel. Al haber aumentado ligeramente de cilindrada, ha ganado la denominación de 325.

BMW no se ha andado con indecisiones a la hora de inclinar parte de su potencial hacia el sector de los diésel. Más de una década de investigación, al más alto nivel, han dado como fruto una situación privilegiada para la marca frente a la competencia. Los propulsores bávaros de gasóleo han sido motivo de atención y admiración dentro y fuera de la clientela, recurriendo algún fabricante como Bertone a montar uno de

ellos en el equilibrado Freeclimber de todo terreno, lo que da una idea de su gran fiabilidad y óptimo rendimiento. Ahora, con el nuevo seis cilindros 2.5, BMW ha conseguido la referencia a seguir en cuanto a este tipo de mecánicas. El «25», nombre codificado que recibe atendiendo a su cilindrada, poco tiene que ver con el anterior seis cilindros y, sin ser más potente, ofrece un rendimiento mucho más aprovechable y agradable. Mejor equilibrado,

responde desde muy abajo a cualquier necesidad de potencia, subiendo de régimen muy suavemente hasta sus valores máximos que hacen que el 325 td viaje imperturbable y silencioso a 200 kilómetros por hora. La característica pereza de los diésel para coger vueltas desaparece como por arte de magia en el BMW, respondiendo con una alegría digna de un motor de gasolina. De adecuados se pueden calificar los desarrollos cortos de la caja, bien es-



AGIL
El mayor peso delantero no supone un problema para la estabilidad. Rigidez y nobleza hacen agradable la conducción.

¿318i O 325 TD?

DIFÍCIL ELECCIÓN

SIEMPRE surge un dilema a la hora de decidirse por un tipo de motorización u otra a igualdad de potencias y carrocería. En el caso del 325 td, su hermano de gama el 318i de gasolina plantea la alternativa de una forma más que tentadora. El 318i abre el fuego con una potencia de 113 caballos, 11,3 segundos de cero a cien kilómetros por hora y una velocidad máxima de 195,8 kilómetros por hora; el 325 td responde tajantemente con 115 caballos, 10,7 segundos en aceleración y 205,8 kilómetros por hora de punta.

Es decir, el «tranquilo» diésel gana en todo a la versión de gasolina. Por el contrario, el valor de adquisición inclina claramente la balanza en favor del 1.8 de gasolina, con un precio exacto de 3.244.919 pesetas. Pero a la larga, quien vaya a realizar muchos kilómetros al año, puede encontrar en el diésel otro argumento de decisión; el periodo necesario para amortizar la



compra del diésel es de unos 150.000 kilómetros. Esto es mucho para un conductor medio y económicamente se beneficiará con la compra del 318i, pero no tanto para un profesional que se desplace asiduamente en automóvil.

calonados y que nunca son motivo de pérdida de revoluciones durante los cambios. En cuarta y quinta, serían más apropiadas unas relaciones menos desmultiplicadas para circular por la mayoría de las carreteras «rápidas» de nuestro país. Resulta curioso el alto ralentí que posee el 325 td para tratarse de un diésel y que «embala» muchas veces el turbo sin que pisemos el acelerador, algo incómodo en ciudad, pero que tiene su explicación en evitar vibraciones. El seis cilindros longitudinal trabaja a muy pocas vueltas y manteniendo cruceros a unas 3.000 r.p.m. la aguja del gasóleo permanece casi inmóvil durante mucho tiempo. En un uso viajero es donde el 325 td se encuentra más a gusto. Cómodo, ágil y muy eficaz a la hora de mantener medias en cualquier tipo de carreteras, el 325 encuentra en este motor un aliciente más. BMW no ha podido sustraerse a la tentación de dotar al nuevo diésel de cierto carácter deportivo, tan considerado en la marca a lo largo de su evolución. Parece raro hablar de una personalidad de este tipo en un coche de gasóleo, pero las nuevas tecnologías hacen posible resultados como el de este motor, con una viveza y una firmeza de respuestas que llegan a hacerlo divertido en cuanto a conducción. No se trata de manifiesta-

Esta furgoneta ha triunfado en toda Europa.

Esta es aún mejor. Nueva MB 100 D.



Descubra las 7 diferencias

Cuando 100.000 usuarios en toda Europa piensan que una furgoneta es perfecta, parece difícil superarse. En Mercedes-Benz nos lo hemos propuesto. Y este es el resultado. Las nuevas Mercedes. Descubra las diferencias.

1.- Nuevo aspecto exterior de las MB 100 D, 140 D y 180 D. Con nuevo frontal aerodinámico, 13,5 cm. más largo. Faros e intermitentes de nuevo diseño con mayor superficie reflectante. Parachoques de nueva estructura. Y ángulo de apertura de la puerta trasera de hasta 270° (opcional).

2.- Nuevo equipamiento interior. Salpicadero de un sólo cuerpo, instrumentación complementaria, superficie antireflectante, mandos más accesibles y acabado estilo turismo.

3.- Mayor confort. Nuevos asientos anatómicos-envolventes. Sistema de cinturón de seguridad más cómodo. Servodirección de serie. Y mayor insonorización en cabina.

4.- Nuevo concepto Diesel. Motores de una alta rentabilidad y reducción drástica de la contaminación ambiental, con nuevos sistemas de precámara e inyección indirecta.

Nuevo embrague de accionamiento hidráulico.

5.- Mayor seguridad activa y pasiva. Nuevo volante en forma de copa para amortiguación de impactos. Suelo de cabina reforzado. Frontal más largo y resistente. Bastidor con sistema de absorción de la energía de choque. ABS opcional.

6.- Nueva gama para los 90. MB 100 D, MB 140 D y MB 180 D, con todas las variantes entre 1000 y 1800 kilos de carga y entre 6,5 y 9,5 m³ de volumen.

7.- Menor mantenimiento y máxima garantía. Intervalos de 10.000 km. para los cambios de aceite y de 30.000 km. para el mantenimiento general. Garantías de 2 años ó 200.000 km. para motor y cadena cinemática y 1 año sin límite de km. para todo el vehículo, piezas y mano de obra incluidas.

Furgonetas MB 100 D - 140 D - 180 D

Las nuevas Mercedes

Trabajamos para su éxito



Mercedes-Benz
Vehículos industriales.

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero, longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.498 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80 mm. Carrera: 83 mm. Compresión: 22 a 1. Potencia máxima: 115 CV (85 Kw) a 4 800 rpm. Par máximo: 22,6 mkg (222 Nm) a 1.900 rpm. Alimentación: Inyección indirecta electrónica y turbo. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISION: Tracción trasera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad a 1.000 rpm en 1ª: 7,7 km/h. Velocidad a 1.000 rpm en 2ª: 13,0 km/h. Velocidad a 1.000 rpm en 3ª: 19,7 km/h. Velocidad a

1.000 rpm en 4ª: 27,0 km/h. Velocidad a 1.000 rpm en 5ª: 32,9.

DIRECCION: Sistema: De cremallera, asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: 4,7 vueltas. Diámetro de giro: 10,4 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados con pinzas flotantes. Traseros: Discos con pinzas flotantes. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION: Delantera: Independiente de brazos telescópicos con barra transversal triangular. Trasera: Independiente de brazo central con barra longitudinal y doble transversal, muelles y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 185/65 R 15. Llantas de chapa de 6 J x 15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.335 kg. Capacidad del depósito de combustible: 65 litros.

ciones explosivas de potencia ni de alar-des momentáneos del turbo, los caballos fluyen de forma lógica y continua hasta sus valores máximos. Siempre habrá que tener en cuenta que sólo son 115 caballos para un peso que se sitúa en orden de marcha en la tonelada y media; pero conformándose con ello y sin buscar la espectacularidad, el BMW da mucho



CALIDAD MANTENIDA
La Serie 3 no desmerece la calidad BMW. El asiento del conductor es regulable también en altura.



juego hasta que el sistema de inyección de combustible corta por lo sano cuando se está en camino de dañar la mecánica, cosa que ocurre a las 5.000 revoluciones por minuto. Teniendo en cuenta que a tan sólo a 1.900 se dispone de la máxima fuerza de propulsión, la gama de utilización es tan amplia como adecuada para todo tipo de conducción. Huelga añadir

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 28,7 km/h de promedio.....	8,4
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero.....	5,8
En conducción rápida.....	12,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero.....	8,0
A 140 km/h de crucero.....	9,1
A 180 km/h de crucero.....	10,5
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	9,1
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	714

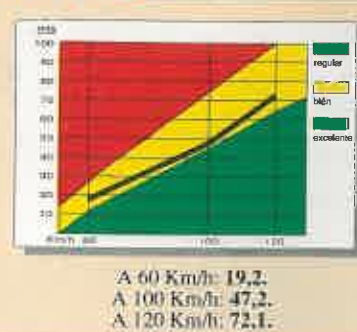
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	205,8
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	17,5
1.000 m salida parada.....	32,0
De 0 a 100 km/h.....	10,7
Recorrido (metros).....	180,1
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	19,2
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	22,0
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	34,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	39,8
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	11,0
recorrido (metros).....	176,8
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	17,1
recorrido (metros).....	275,2

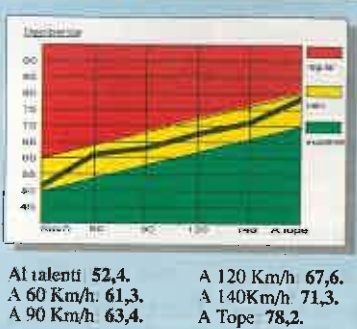
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



Nadie llega tan lejos



Rusia, Finlandia, Turquía... No encontrará otra que llegue tan lejos. Sólo la Garantía SEAT de Vehículos de Ocasión puede ofrecerle tanto y en toda Europa.

COBERTURA EN TODA EUROPA.

Porque la garantía SEAT es la única que tiene validez en todo el territorio europeo y no sólo en la C.E.E.

GARANTIA HASTA 2 AÑOS.

Gracias a su exhaustiva puesta a punto, revisión SEAT en 71 puntos, nuestros vehículos le ofrecen máxima seguridad y máxima garantía. Desde 6 meses hasta 2 años.

AMPLIA RED DE ASISTENCIA POST-VENTA.

Usted contará con una amplia red de asistencia Post-Venta, para reparar o sustituir piezas de su vehículo, en todo el territorio nacional. A través de la Red SEAT y con la misma dedicación que si se tratara de un vehículo nuevo.

ASISTENCIA PERSONAL 24 HORAS.

Usted disfrutará de un excepcional servicio, idéntico al de los vehículos nuevos, con: Teléfono 24 horas, asesoramiento, derecho a grúa, y en caso necesario, hotel ó vehículo sustitutivo ó billetes de avión o tren.

TODOS LOS MODELOS. TODAS LAS MARCAS.

SEAT se lo pone así de fácil. Para que usted escoja el modelo y la marca que mejor se ajuste a sus necesidades. El que más le guste. Porque tenemos una amplia gama de vehículos de todos los modelos y todas las marcas. Usted decide. Además, con la financiación especial que FISEAT tiene para usted, podrá elegir la forma de financiación que mejor le vaya. La que usted prefiera. A su medida y sin salir del Concesionario. Nadie llega tan lejos como la Garantía SEAT de Vehículos de Ocasión. Y para que no le quede la más mínima duda le damos el carnet de Garantía por escrito. Con todos los detalles sobre contenido y funcionamiento que incluye la misma.



NUEVOS MOTORES DIESEL

MECÁNICA VANGUARDISTA

PARA muchos siempre resulta farragoso hablar de la técnica en el automóvil. Pero hay ocasiones, como ésta, en las que hay que detenerse un poco más en este aspecto. El nuevo motor de seis cilindros turbodiésel desarrollado por BMW, marcará una época en la historia de este tipo de propulsores, no sólo dentro de la marca, ya volcada desde hace tiempo en la investigación de los motores de gasóleo, también será, muy seguramente, un ejemplo tecnológico donde se apoyarán otras mecánicas.

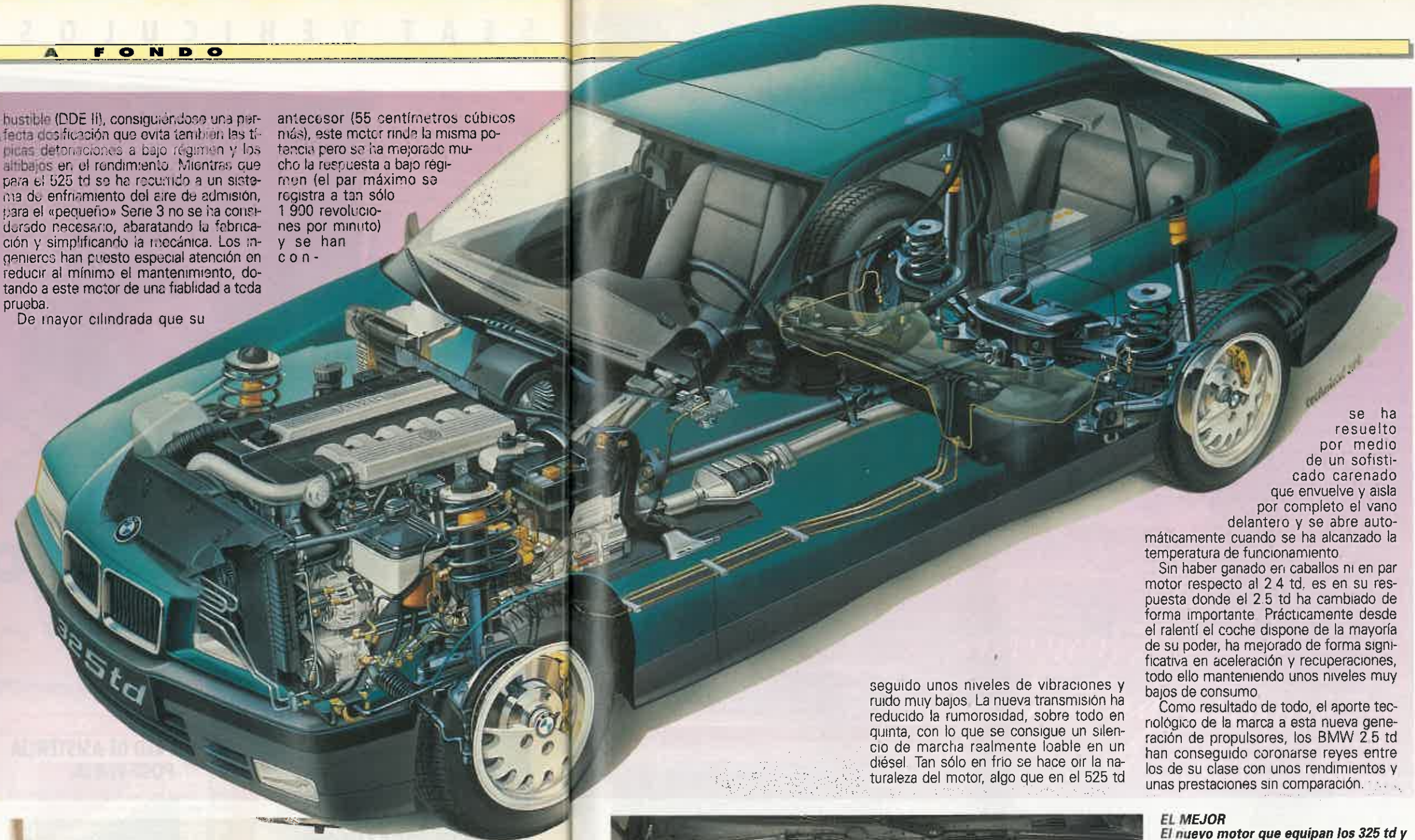
El programa desarrollado por BMW en torno a los motores diésel se inició en 1980 en la fábrica austriaca de Steyr, donde se montan anualmente unos 300 000 motores, tanto de gasóleo como de gasolina. Desde entonces, los *d* y *td* de la marca, de cuatro y de seis cilindros, han ocupado un importantísimo papel en las ventas de BMW (por ejemplo, en un país muy impulsado de este tipo de carburante como es Francia donde desgrava, la cuarta parte de los anteriores Serie 3 y Serie 5 que circulan son diésel).

En el nuevo motor seis cilindros turbalimentado puede decirse que los «sambenitos» achacados al motor diésel quedan definitivamente proscritos del mundo del automóvil. No humea, por el contrario cumple holgadamente las severísimas normas ecológicas alemanas, resultando un coche «limpio» en todos los factores contaminantes. Mucho tiene que ver en esto la adopción de la última generación electrónica para la inyección indirecta del com-

busible (DDE II), consiguiéndose una perfecta dosificación que evita también las típicas detonaciones a bajo régimen y los altibajos en el rendimiento. Mientras que para el 525 td se ha recurrido a un sistema de enfriamiento del aire de admisión, para el «pequeño» Serie 3 no se ha considerado necesario, abaratando la fabricación y simplificando la mecánica. Los ingenieros han puesto especial atención en reducir al mínimo el mantenimiento, dotando a este motor de una fiabilidad a toda prueba.

De mayor cilindrada que su

antecesor (55 centímetros cúbicos más), este motor rinde la misma potencia pero se ha mejorado mucho la respuesta a bajo régimen (el par máximo se registra a tan sólo 1 900 revoluciones por minuto) y se han



se ha resuelto por medio de un sofisticado carenado que envuelve y aísla por completo el vano delantero y se abre automáticamente cuando se ha alcanzado la temperatura de funcionamiento.

Sin haber ganado en caballos ni en par motor respecto al 2 4 td, es en su respuesta donde el 2 5 td ha cambiado de forma importante. Prácticamente desde el ralentí el coche dispone de la mayoría de su poder, ha mejorado de forma significativa en aceleración y recuperaciones, todo ello manteniendo unos niveles muy bajos de consumo.

Como resultado de todo, el aporte tecnológico de la marca a esta nueva generación de propulsores, los BMW 2 5 td han conseguido coronarse reyes entre los de su clase con unos rendimientos y unas prestaciones sin comparación.

seguido unos niveles de vibraciones y ruido muy bajos. La nueva transmisión ha reducido la rumorosidad, sobre todo en quinta, con lo que se consigue un silencio de marcha realmente loable en un diésel. Tan sólo en frío se hace oír la naturaleza del motor, algo que en el 525 td

ESPIRITU DEPORTIVO

A pesar de su naturaleza diésel, el 325 td posee un cierto carácter deportivo en cuanto a sus respuestas y su estética.

la precisión de manejo de los mandos, ya conocidos en anteriores versiones del serie 3, que hacen todavía más aprovechables las cualidades mecánicas de este BMW en cuestión (especialmente el cambio y la dirección asistida).

Si el nuevo motor de BMW ha sorprendido por su excelente comportamiento, el resto del coche no desmerece en absoluto y el flamante Serie 3 está muy a la altura de las circunstancias. Muy mejorado en cuanto a reacciones respecto a los anteriores 3, ha ganado en docilidad y seguridad. Estudiado para aguantar potencias muy superiores a las de este motor diésel, re-



EL MEJOR

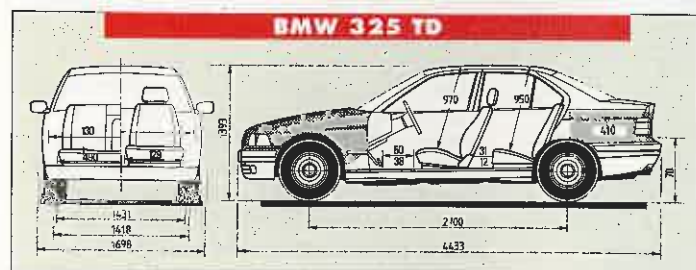
El nuevo motor que equipan los 325 td y 525 tds supone lo mejor, hasta ahora, realizado dentro de su categoría.

sulta difícil poner en apuros al chasis y a las suspensiones. La tracción trasera no resulta en ningún momento indómita; muy al contrario, la suavidad del motor hace perfectamente controlables las derivas posteriores, sobre todo en asfaltos resbaladizos. Proporciona la motricidad adecuada de forma muy dosificable y el coche no se «queda» en ningún momento por falta de potencia, algo que en un tracción trasera puede ser especialmente delicado. Las suspensiones, por su parte, muestran el comportamiento más bien blando de las berlinas cómodas de turismo, pero en terrenos muy bacheados o en

apoyos fuertes no suponen un inconveniente para que la nobleza del chasis salga a relucir.

Un mayor peso del seis cilindros en línea respecto a los motores de gasolina, hacen un poco más acusada la tendencia a irse hacia el exterior de las curvas. Pero esto sólo ocurre en trazados muy sinuosos y a cierta velocidad.

Dentro de esta valoración global del coche, no se puede pasar por alto una de sus más sobresalientes cualidades: la seguridad. Durante las pruebas que realiza el TÜV, organismo oficial alemán que se encarga de las homologaciones, el BMW Serie 3 consiguió unos resultados muy por encima de la media. Concretamente en el *crash-test* o prueba de choque, en la que el vehículo es estrellado contra un muro de hormigón, el «pequeño» BMW consiguió mejores resultados que, incluso, su hermano mayor, el Serie 5. Tanto las deformaciones de la estructura, como los daños teóricos sufridos por el maniquí experimental utilizado, el Hybrid II, fueron



mucho menores que en la generalidad de los estudios realizados.

El sistema ABS de serie termina por completar el aspecto de la seguridad en este BMW 325 td, un modelo que ofrece mucho coche por muy poco dinero más (alrededor de 200.000 pesetas) que su antecesor el BMW 324 td que, sin embargo, se mantendrá en venta en su versión *touring*.

Juan Luis Soto

Fotos: Ramón Rodríguez

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana 149. 28046 Madrid. **Teléfono:** (91) 572 02 22. **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 70 puntos de asistencia en toda España.

OPCIONES: Aire acondicionado: 175 000 pesetas. Pintura metalizada: 93 314 pesetas. Elevalunas eléctricos: 108 801 pesetas. Techo corredizo: 142 023 pesetas. Lantanas de aleación: 154 328 pesetas.

MECANICA		
MOTOR	Excelente	Inspirado en el motor diésel del 524 td ha sido muy mejorado y sirve de ejemplo a seguir.
CAJA DE CAMBIOS	Bien	Nada que objetar a su funcionamiento, pero las dos relaciones finales resultan algo largas.
TRANSMISION	Muy bien	De nuevo diseño, se han disminuido rumorosidades a gran velocidad.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Excelente	De mucha precisión y suavidad en su asistencia, hace del Serie 3 una berlina muy ágil.
FRENOS	Bien	Incorporan el ABS de serie. Si se les exige mucho acaban por ir perdiendo su eficacia.
SUSPENSION	Bien	De tarados más bien blandos, se comporta muy eficazmente en toda circunstancia.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Muy bien	Todo queda a mano (excepto el mando de las luces) y la regulación permite un buen confort.
CLIMATIZACION	Normal	La aireación es algo escasa para ventilar el habitáculo y el aire acondicionado es opcional.
SONORIDAD	Excelente	BMW consigue unos niveles acústicos insólitos para un diésel.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Muy bien	Más que suficiente y se consigue con bastante facilidad.
ACELERACION	Muy bien	La respuesta del motor y la rapidez del cambio proporcionan muy buenas aceleraciones.
RECUPERACION	Bien	En cuarta y quinta velocidad los desarrollos finales quedan algo largos.

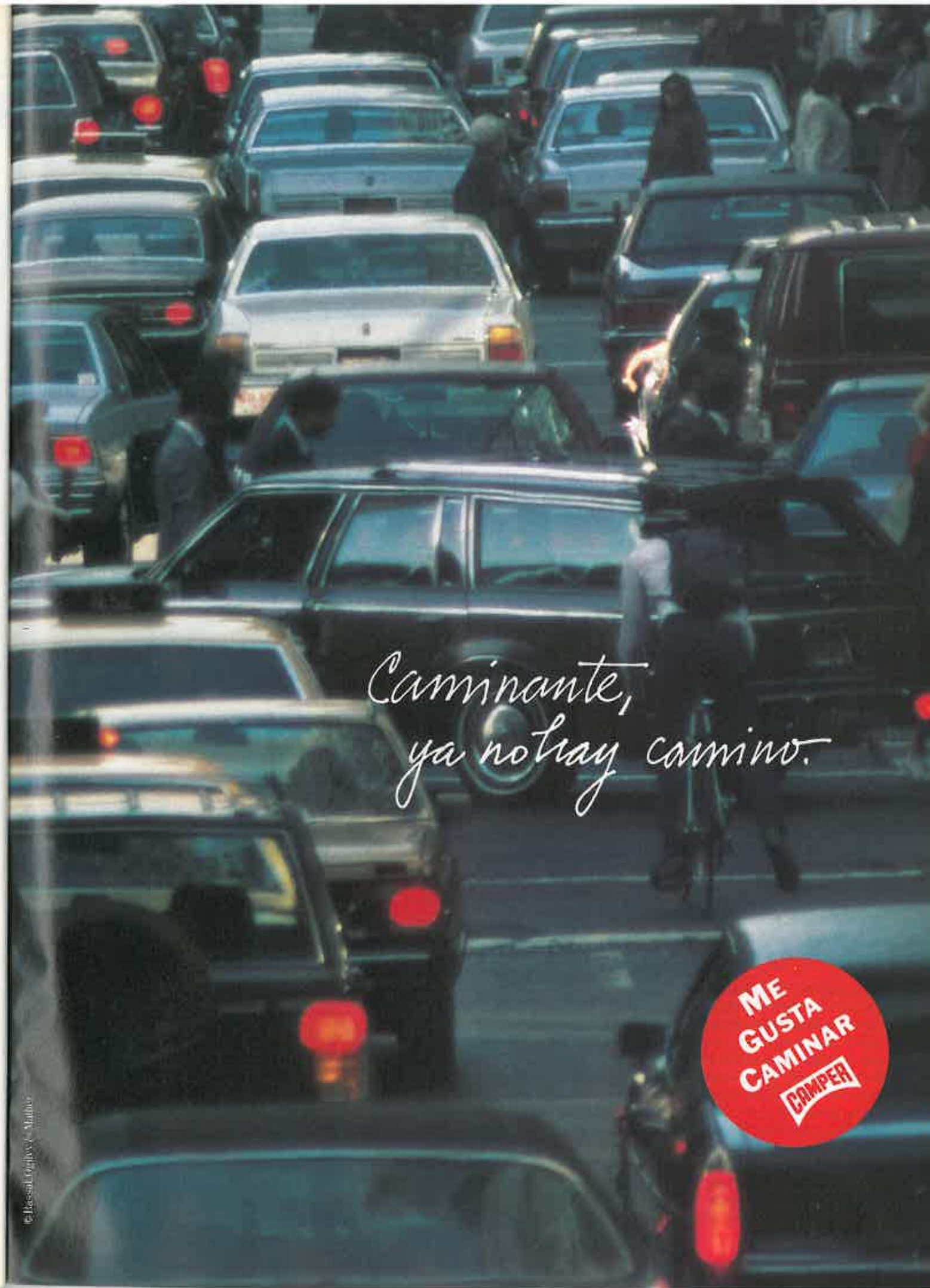
CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Bien	Las cuatro plazas son perfectamente holgadas para viajar cómodamente.
MALETERO	Bien	Mejorado respecto a los anteriores Serie 3, es suficiente para el equipaje de cuatro personas.
CALIDAD	Excelente	Esta serie no desmerece a las superiores dentro de la marca manteniendo su nivel.

ECONOMIA		
CONSUMO	Excelente	La tecnología aplicada en este motor le hace muy parco y limpio en su combustión.
EQUIPAMIENTO	Regular	A pesar del ABS de serie se echan en falta dotaciones como el aire acondicionado.
PRECIO	Muy bien	Las innegables mejoras incorporadas no han incrementado apenas el precio respecto al 324.

FRENTE A SUS RIVALES

El sorprendente motor turbodiésel pone al 325 td en un nivel de rendimiento y prestaciones que lo desmarcan de los otros diésel de su segmento. Sólo el Lancia Dedra Turbodiésel, también un coche sobresaliente en este tipo de motorizaciones, puede hacerle algo de sombra. Sobre todo por el precio (2 628 760 pesetas), aunque el italiano al igual que el alemán no se muestran especialmente generosos en su equipo de serie y disponen de opciones bastante caras.

Otro coche que podría emparejarse por segmento al BMW sería su compatriota, el Mercedes 190 D 2.5 Turbo. Es más potente pero menos brillante y se sale de la comparación por su elevado precio (4 475 514 pesetas), sobre todo, al ser un coche pendiente de inminentes remodelaciones. El BMW 325 td se encuentra pues prácticamente solo en un campo donde la marca ha volcado todo su potencial tecnológico.



*Caminante,
ya no hay camino.*



FINANCIERAS DE AUTOMOVILES

TOCADAS DEL ALA

La financiación, el recurso de tres de cada cuatro compradores de coches, está siguiendo una marcha paralela a la del mercado, es decir, depresiva. Sólo las financieras ligadas a las marcas, y no todas, están manteniendo el tipo.

TRES de cada cuatro turismos que se venden en España son adquiridos mediante créditos de Bancos, Cajas de Ahorro o por las entidades financieras, tanto las ligadas a las marcas como las independientes. El resto de las ventas, un 25 por ciento, se cubren con recursos propios o se adquieren al contado.

Pero, al igual que el mercado, la actividad financiera está sufriendo en sus propias carnes la recesión en las ventas, a la espera de la tan anunciada, pero no culminada, rebaja del precio del dinero de la que habló, a poco de terminar el verano, el ministro de Economía y Hacienda, Carlos Solchaga.

Esa rebaja no se ha producido y la retracción de la demanda de financiación se nota en los resultados presentados por ASNEF (Asociación Nacional de Entidades de Financiación), según los cuales en el pasado año el monto total concedido al sector del automóvil ascendió a 535.192 millones de pesetas, cifra que supone una caída del 12 por ciento respecto a los más de 600.000 millones de pesetas facilitados en el ejercicio precedente. Se rompía así una clara tendencia ascendente desde 1985, tal y como se puede comprobar en el gráfico adjunto.

De acuerdo con los datos facilitados por la citada Asociación, el comprador de un automóvil, a la hora de optar por una modalidad de crédito, se inclina en el 61 por ciento de los casos por la entidad bancaria, que ofrece dinero bien por la vía del préstamo personal o por la de líneas especiales de crédito al consumo, frente a un 39 por ciento que prefiere el pago mediante la financiera de la propia marca, cuyo dinero suele ser algo más caro que el de la entidad crediticia, pero que ofrece mayores

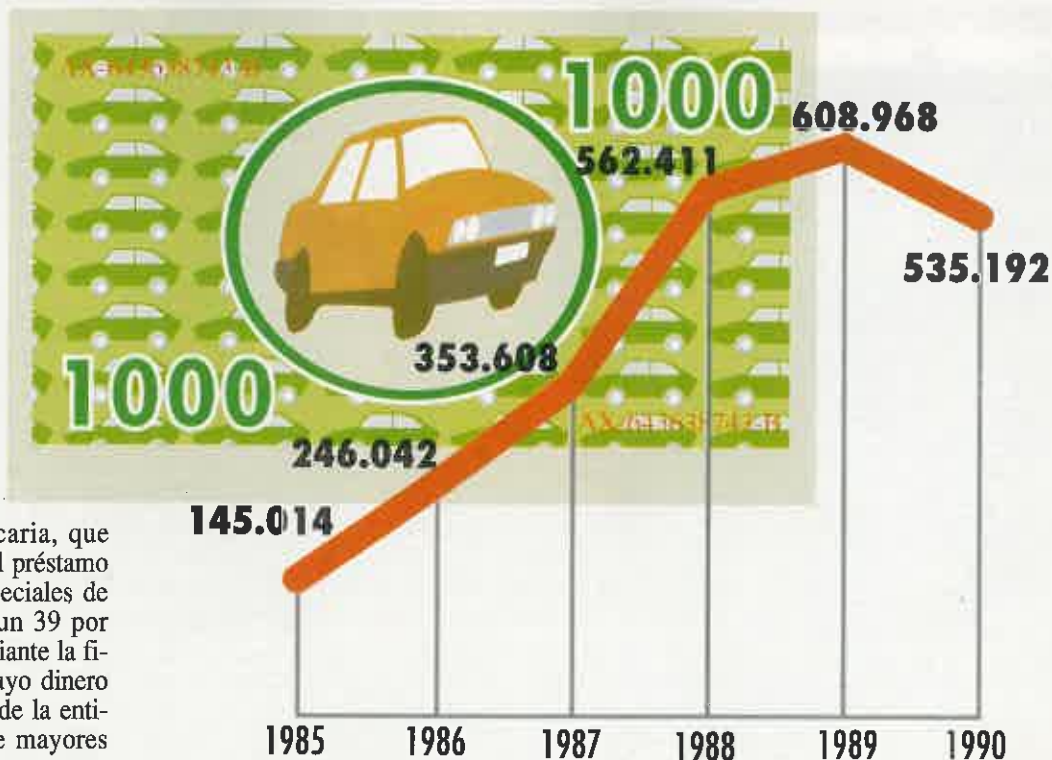
posibilidades de reintegro, sobre todo si existe una campaña de promoción sobre un determinado modelo de automóvil.

Así ocurre que las financieras de marca concedieron mayor volumen de ayudas en el periodo 1989-1990 que las propias financieras de las entidades bancarias. Sin ir más lejos, la financiera de marca que ocupa el primer lugar del «ranking», Renault Financiaciones, concedió en el pasado año un total de 97.362 millones de pesetas en créditos, mientras que una entidad del calibre como es Financiera Bancobao, por poner un ejemplo, sólo llegó a los 6.784 millones de pesetas.

Pese a todo, los resultados en el pasado año han sido malos, salvo alguna que otra



LA FINANCIACION, COMO EL MERCADO
(Volumen en millones de pesetas)



LAS MARCAS COPAN (en millones de pesetas)			
EMPRESA	VOLUMEN EN 1990	% VARIACION 1990/89	% S/TOTAL
RENAULT FINANC.	97.362	-6,39	18,19
FINANCIERA SEAT	83.827	0,60	15,66
PSA CREDIT	70.447	15,72	13,16
FINAMERSA	62.946	-25,37	11,76
FORD CREDIT	46.002	-23,73	8,60
GDS CUSA	24.313	-6,50	4,54
FIAT FINANCIERA	23.637	27,91	4,42
CTIFIN ESPAÑA	15.783	0,93	2,95
MAPFRE FINANZAS	10.349	-30,82	1,93
GMAC ESPAÑA	6.832	-81,68	1,28
RESTO EMPRESAS	93.700	-10,60	17,51
TOTAL	535.192	-12,11	100,00

EL 85 por ciento de los coches de pequeña cilindrada se adquiere mediante financiación, especialmente en las entidades relacionadas con la marca.

entidad. De acuerdo con los datos que recogemos en estas mismas páginas, Renault Financiaciones registró una caída del 6,39 por ciento, pese a lo cual continúa siendo la financiera de marca de mayor volumen. Le siguió también en el pasado ejercicio la Financiera Seat, con 83.827 millones de pesetas, resultado prácticamente estable respecto al año anterior.

La tendencia positiva afectó a sólo dos de las grandes, PSA Credit, la financiera del grupo Peugeot-Citroën, con un aumento de más del 15 por ciento, y Fiat Financiera, con casi un 28 por ciento. Por el contrario, entidades como Finamersa, Ford Credit, GDS Cusa y, especialmente, GMAC España (del grupo General Motors España) sufrieron serios correctivos.

Hay que destacar en este capítulo el enorme peso de las financieras de marca dentro del sector ya que Renault Financiaciones, por sí sola, alcanza una cuota de mercado (18,19 por ciento) superior a la del resto de las empresas, descontadas las diez primeras, que representan un 17,51 por ciento.

Por segmentos, hay que señalar que el mayor volumen de créditos se concentra en la compra de coches de pequeña cilindrada, fundamentalmente de producción nacional, donde el 85 por ciento se adquiere mediante financiación, con un crédito medio del 63 por ciento sobre el precio final de venta al público.

A partir de aquí, la financiación por modelos evoluciona de manera inversamente proporcional, de forma que el recurso al crédito oscila entre el 75 por ciento de las compras para el segmento de turismos medio-bajo, hasta el 33 por ciento en los coches de lujo.

Por otra parte, y según los datos comentados, la actitud del comprador ante el crédito puede considerarse pasiva, ya que entre el 60 y el 65 por ciento de los potenciales clientes no ha hecho ninguna gestión para su concesión en el momento mismo de decidirse por tal o cual modelo de automóvil.

Asimismo, más del 60 por ciento de los clientes piensa que el concesionario de automóviles prefiere un pago al contado o bien en el plazo más breve posible; el 80 por ciento cree que los intereses son mayores cuanto más largo es el plazo de amortización del préstamo, aspecto en el que no andan desencaminados, y el 40 por ciento sólo se fija si puede llegar a pagar el importe de las cuotas mensuales, sin darle importancia a los intereses u otras condiciones que pueda tener el préstamo con el que va a financiar su compra. ○

Raúl R. Sáez

OFERTAS DEL MES

LOS fabricantes firmaron, hace ya algunos meses, una especie de pacto entre caballeros, por el que se comprometían a poner fin a la devastadora guerra comercial que venían manteniendo últimamente.

Pero cuando las ventas siguen cayendo irremediablemente, es muy difícil mantener este armisticio, ante el temor de que el más beneficiado sea el competidor. De hecho, la práctica totalidad de las marcas siguen manteniendo el tipo

de oferta, bien directamente, subvencionando la financiación, o a través de los concesionarios, que siguen con el mismo sistema de descuentos y sobretasaciones anteriores, aunque ahora menos encubiertos.

CITROËN	AX BX	Financiación específica: entrada de 331.906 pesetas y cuotas desde 15.900 Ptas. (TAE 9,9 %). Financiación específica: entrada de 690.939 pesetas y cuotas desde 26.000 Ptas. (TAE 9,9 %).
FORD	Fiesta Escort Orion	Financiación de TAE variable entre un 6,2 por ciento y un 16,3 por ciento, según entrada y plazos. Idem. Idem.
OPEL	Corsa Kadett	100.000 pesetas de bonificación. Desde 150.000 a 200.000 pesetas de bonificación en coche usado.
PEUGEOT	205 309 405	100.000 pesetas de descuento. 125.000 pesetas de descuento. Aire acondicionado gratis o 150.000 pesetas de descuento.
SEAT	Terra Marbella Ibiza Ibiza Diésel Malaga	100.000 pesetas de descuento. Desde 72.000 pesetas de bonificación. Aire acondicionado gratis o hasta 165.000 pesetas de descuento, según versiones. Hasta 80.000 pesetas de bonificación. Hasta 170.000 pesetas de bonificación.
VW-AUDI	Polo Jetta Golf Audi 80 Audi Coupe	Hasta 80.000 pesetas de bonificación. 100.000 pesetas de sobrevaloración en coche usado. 100.000 pesetas de sobrevaloración en coche usado (para compradores de la versión Sprinter). 150.000 pesetas de sobrevaloración en coche usado. 150.000 pesetas de sobrevaloración en coche usado.
ALFA	33	Aire acondicionado gratis



KITS PARA LOS ASTRA

DESPUÉS de la presentación del Astra, en General Motors España no se han dormido en los laureles. La amplia oferta de motores y versiones implica una gran variedad de posibles usuarios, lo que naturalmente obliga a una infinita variedad de necesidades. Para poder dar satisfacción a las pretensiones de cada usuario, en Opel han optado por crear una amplia gama de accesorios y kits, con los cuales cada usuario puede conseguir un coche a su medida. Entre estos productos diseñados especialmente para el Astra se encuentran volantes y llantas deportivas, soportes para tablas de surf, bicicletas, esquís o piraguas y una variada gama complementaria.

PRECIOS Guía

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

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

Precios coches nuevos

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALEKO															
Aleko 2141	1.028.068	1.569	74	155	14	8,3	12,34	435,0	-	-	-	-	-	-	Serie
ALFA ROMEO															
33 1.3	1.584.044	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.3 Veloce	1.550.383	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.5 ie	1.731.034	1.490	98	181	10,7	8,6	13,54	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.7 ie	1.926.372	1.712	110	190	9,5	8,9	13,80	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	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	2.077.467	1.712	110	187	9,8	8,9	13,68	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	84.056	-	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	84.056	-	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	84.056	-	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	84.056	-	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	1.995	95	175	12,4	8,5	10,12	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	84.056	-	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	84.056	-	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	4.808.260	2.959	192	230	7,9	12,3	17,69	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	3.972.165	2.500	117	204	10,8	7,6	9,61	455,5	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
ARO															
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	1.677.138	3.120	65	110	28,6	10,1	11,08	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.720.480	3.120	65	110	28,6	10,1	11,08	403,0	-	-	-	-	-	-	-
AUDI															
80 Special	2.654.918	1.781	112	192	10,9	9,1	14,80	439,3	262.613	42.095	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 E	2.809.919	1.781	112	192	10,9	9,1	14,80	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 TD Special	2.718.107	1.588	80	165	14,6	6,8	9,80	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 TD	2.883.109	1.588	80	165	14,6	6,8	9,80	439,3	262.613	42.095	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.0 E	2.996.011	1.994	115	196	10,2	9,4	15,24	439,3	280.000	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V	4.226.014	1.994	160	215	8,9	10,0	15,67	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Front Sport	4.611.203	1.994	160	215	8,9	11,0	16,77	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Quattro	4.784.203	1.994	160	215	8,9	11,0	16,77	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Quattro Sport	5.166.203	1.996	160	216	8,9	11,2	16,95	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Cat.	4.386.014	2.309	170	217	8,6	11,3	16,81	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Quattro Cat.	4.941.015	2.309	170	217	8,4	11,3	16,81	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.3 E Cat.	3.241.014	2.309	133	211	9,2	10,0	15,67	439,3	275.000	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.3 E Sport Cat.	3.898.014	2.309	133	211	9,2	10,0	15,67	439,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
100 2.3 E	3.696.014	2.309	133	202	10,2	10,5	15,90	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
100 2.3 E Quattro	4.496.014	2.309	133	202	10,4	10,7	16,07	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
100 2.3 E Aut.	3.966.014	2.309	133	202	11,9	10,5	15,90	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
100 2.8 E	4.586.014	2.771	172	218	8,0	10,4	15,81	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
100 2.8 E Quattro	5.196.014	2.771	172	218	8,0	11,8	17,02	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	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	Serie
Coupe 20V Track Front	4.495.202	1.994	160	215	9,0	11,0	16,77	433,6	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 20V Quattro	5.052.203	1.994	160	215	8,9	11,0	16,77	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 20V Cat.	4.692.015	2.309	170	217	8,6	11,3	16,81	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 20V Quattro Cat.	5.252.014	2.309	170	217	8,4	11,3	16,81	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.309.203	2.226	220	248	6,1	11,8	18,24	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8	9.454.529	3.562	250	244	7,6	13,2	19,45	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 Aut.	9.814.529	3.562	250	235	9,0	14,0	20,13	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BERTONE

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 2.7 T. Duro	3.714.758	2.693	129	160	13,4	12,2	17,11	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 Cabrio	3.714.758	2.693	129	160	13,4	12,2	17,11	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BMW

316i 2p	2.290.921	1.596	103	176	12,1	9,6	14,24	432,5	175.000	93.314	108.867	56.570	Serie	175.000	190.560
316i 4p	2.672.184	1.596	100	189	12,8	9,0	14,80	443,5	259.153	93.314	108.867	56.570	Serie	168.000	154.328
316i 4p Aut.	2.897.183	1.596	100	184	16,1	10,9	16,49	443,5	259.153	93.314	108.867	56.570	Serie	168.000	154.328
318i 2p	2.553.655	1.795	115	189	10,8	10,1	15,68	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	175.000	154.328
318i 4p (gama 91)	2.999.920	1.776	113	199	11,3	10,1	15,68	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	154.328
318i 4p Aut. (gama 91)	3.244.919	1.776	113	198	12,3	10,3	15,85	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	154.328
318i S	2.778.656	1.796	136	202	9,9	8,5	14,27	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	151.632
320i 2p	3.161.014	1.991	129	191	10,6	9,3	15,05	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	154.328
320i 4p (gama 91)	3.464.413	1.991	150	214	9,3	10,6	16,20	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i 4p Aut. (gama 91)	3.734.414	1.991	150	214	10,8	11,0	16,55	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i Cabrio	4.459.751	1.990	129	191	11,5	9,3	15,05	432,5	175.000	70.755	Serie	Serie	Serie	Serie	154.328
320i Touring	3.864.413	1.990	129	191	11,5	9,3	15,05	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	138.263	175.000	Serie
325i 2p	3.902.016	2.494	171	221	8,3	11,5	18,11	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	154.328
325i 4p (gama 91)	4.321.014	2.494	192	234	7,9	11,8	18,37	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p Aut. (gama 91)	4.559.413	2.494	192	231	8,9	12,0	18,55	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X 2p	4.789.750	2.494	171	210	9,0	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	240.227
325i X 4p	4.954.751	2.494	171	210	9,0	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	240.227
325i Cabrio	5.219.751	2.494	171	214	9,0	11,5	18,11	432,5	175.000	70.755	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring	4.984.413	2.494	171	221	8,8	11,5	18,11	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring	5.944.414	2.494	171	210	9,7	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	54.098
M3	6.997.602	2.302	200	234	6,7	10,6	17,54	434,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Cabrio	9.847.603	2.302	200	234	7,3	10,6	17,54	434,5	-	93.314	-	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Sport Evolution	8.447.602	2.467	238	248	6,5	10,1	15,98	434,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Z-1	8.544.413	2.494	171	239	7,9	10,4	17,14	392,7	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
324 D	3.021.844	2.443	86	162	16,1	8,0	10,61	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	-
324 TD	3.586.844	2.443	115	193	11,9	7,0	9,94	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	-
324 TD Touring	4.462.507	2.443	115	187	12,3	7,0	9,94	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
520i	4.144.413	1.990	150	211	10,6	9,8	15,49	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	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	Serie	169.780
535i	6.156.413	3.430	211	235	7,7	14,5	19,63	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M-5	9.847.929	3.535	315	250	6,3	16,8	23,01	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
524 TD	4.521.507	2.443	115	196	12,9	9,0	11,29	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	258.238	-
730i	6.277.602	2.986	197	225	9,3	15,0	20,53	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	212.094	-
735i	7.942.603	3.420	220	236	8,3	15,0	20,97	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i L	8.347.602	3.420	220	236	8,3	15,0	20,97	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i A	10.537.929	4.988	300	240	7,4	15,0	21,43	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i AL	12.397.929	4.988	300	254	7,4	15,0	21,43	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i	12.547.929	4.988	300	250	6,8	15,5	21,87	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

CITROËN

AX 3p 11 TE 4V	1.109.937	1.124	55	156	13,2	6,2	10,76	352,5	-	18.953	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TE 5V	1.140.357	1.124	55	158	12,9	6,3	10,76	352,5	162.224	18.953	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TRE 5V	1.201.196	1.124	55	158	12,9	6,3	10,76	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 3p 14 TGS	1.282.317	1.360	75	175	10,8	6,8	11,20	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 3p 14 TZX	1.343.158	1.360	75	175	10,8	6,8	11,37	352,5	162.224	18.953	Serie	Serie	-	-	47.380
AX 3p GT	1.467.557	1.360	85	177	9,3	7,3	11,82	351,7	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 3p GTI	1.710.915	1.360	100	190	8,7	7,5	12,00	351,7	162.224	Serie	Serie	Serie	-	-	162.240
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	12,3	6,3	10,58	352,5	162.224	18.953	-	-	-	-	-
AX 5p 11 TRE 5V	1.267.107	1.124	55	158	12,9	6,3	10,76	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 5p 14 TGS	1.348.228	1.360	75	175	10,8	6,8	11,20	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 5p 14 TZX	1.409.067	1.360	75	175	10,8	6,8	11,37	352,5	162.224	18.953	Serie	Serie	-	-	47.380
AX 5p GT	1.533.465	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	Direc.	ABS	Llantas
Fiesta CLX 1.1 5p.	1.306.689	1.118	54	143	16,3	6,1	10,23	374,3	-	27.000	25.500	25.000	-	105.000	-
Fiesta Pacha Plus 1.3 5p.	1.410.688	1.297	60	153	14,8	6,0	10,20	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Fiesta CLX 1.1 Cat. 5p.	1.510.688	1.118	50	143	18,1	6,1	10,05	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta CLX 1.4 5p.	1.490.069	1.392	75	166	12,0	9,4	13,22	374,3	-	27.000	25.500	25.000	-	105.000	-
Fiesta Ghia 1.4 5p.	1.576.068	1.392	75	166	12,0	9,4	13,13	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Fiesta CLX 1.8 D 5p.	1.617.068	1.753	60	152	16,0	6,7	8,17	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta Ghia 1.8 D 5p.	1.684.068	1.753	60	152	16,0	6,7	8,17	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Fiesta Turbo Diesel 1.8 5p.	1.842.068	1.753	77	170	12,9	5,5	7,35	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Escort CLX 1.6 3p.	1.700.787	1.598	90	177	11,6	8,0	12,50	402,0	147.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Equipe 1.6 3p.	1.816.919	1.598	90	177	11,6	8,6	13,46	402,0	147.000	27.000	Serie	Serie	72.000	-	-
Escort S 1.6i 3p.	1.944.788	1.598	108	186	10,4	8,6	13,14	402,0	-	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Escort CLX 1.3 5p.	1.630.068	1.299	63	156	15,9	9,4	13,59	402,0	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Escort CLX 1.6 5p.	1.764.918	1.598	90	177	11,6	8,6	12,44	402,0	147.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort CLX 1.6 i Cata	1.966.919	1.598	105	185	10,6	8,6	13,12	402,0	-	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Equipe 1.6 5p.	1.873.919	1.598	90	177	11,6	8,6	13,46	402,0	147.000	27.000	Serie	Serie	72.000	-	-
Escort Ghia 1.6 5p.	1.950.919	1.598	90	177	11,6	8,0	12,44	402,0	147.000	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Escort CLX 1.8 D 5p.	1.756.068	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	147.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Ghia 1.8 D 5p.	1.944.788	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	75.000	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Escort Nomad 1.6 Fam.	1.844.788	1.597	90	171	12,3	8,3	13,10	402,0	147.000	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Escort Nomad 1.8D Fam.	1.944.788	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	75.000	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Escort Cabrio 1.6i	2.519.788	1.598	108	180	11,0	8,6	13,37	402,0	-	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	68.000
Orion CLX 1.6	1.794.788	1.598	90	177	12,1	7,8	12,66	421,0	147.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion CLX 1.6i Cat.	2.003.918	1.598	105	185	11,0	8,0	12,78	421,0	-	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion Class 1.6	1.918.788	1.598	90	177	12,1	7,8	12,66	421,0	147.000	27.000	Serie	Serie	72.000	-	-
Orion Ghia 1.6	2.001.788	1.598	90	177	12,1	7,8	12,66	421,0	147.000	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Orion Ghia 1.6i	2.134.788	1.598	108	185	10,4	7,9	12,75	421,0	-	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Orion CLX 1.8 D	1.794.788	1.753	60	155	18,9	6,7	8,62	421,0	147.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion Ghia 1.8 D	2.001.788	1.753	60	155	18,9	6,8	8,43	421,0	75.000	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Sierra XR4 2.0i 3p.	2.523.108	1.998	125	195	9,7	9,2	14,53	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CLX 2.0 4p.	2.179.919	1.998	109	178	11,3	8,0	13,42	446,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CLX 2.0i 4p.	2.439.918	1.998	125	195	9,7	7,9	13,16	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CLX 2.0i 4x4 4p.	3.029.918	1.998	125	190	10,2	9,1	14,31	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i 4p.	2.739.918	1.998	125	195	9,7	7,9	13,16	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Ghia 2.0i Cat. 4p.	2.822.918	1.998	118	190	10,0	8,2	13,18	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Cosworth 4x4 4p.	4.582.203	1.998	220	240	6,9	12,7	19,39	449,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra CLX 1.8 TD 4p.	2.280.389	1.753	75	160	16,4	6,5	9,30	446,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra CLX 2.0 5p.	2.179.919	1.998	109	178	11,3	8,0	13,42	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CLX 2.0i 5p.	2.439.918	1.998	125	195	9,7	7,9	13,16	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Ghia 2.0i 5p.	2.739.918	1.998	125	195	9,7	7,9	13,16	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i 5p. Cat.	2.822.918	1.998	118	190	10,0	8,2	13,18	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 5p.	2.823.108	1.998	125	195	9,7	9,2	14,53	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra XR4 2.0i 4x4 5p.	3.291.202	1.998	125	195	10,4	9,2	15,02	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra CLX 1.8 TD 5p.	2.280.389	1.753	75	160	16,4	6,5	9,30	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CLX 2.0i Fam.	2.439.918	1.998	125	195	9,7	8,0	13,25	451,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CLX 1.8 TD Fam.	2.280.389	1.753	75	160	16,5	6,8	9,28	451,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Scorpio 2.0i GL 4p.	3.237.919	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 4p.	3.652.919	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i GL 4p.	3.657.203	2.935	145	208	9,2	12,6	18,92	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i Ghia 4p.	4.072.203	2.935	145	208	9,2	12,6	18,92	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i Ghia 4x4 4p.	4.862.203	2.935	145	208	9,2	12,6	18,92	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Cosworth 24V	5.819.203	2.935	195	225	8,8	12,7	19,01	474,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i GL 5p.	3.237.919	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	466,9	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 5p.	3.652.919	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	466,9	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Ghia 2.9i 5p.	4.072.203	2.935	145	204	9,2	12,6	18,92	466,9	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.5 TD GL 4p.	3.440.918	2.498	92	173	14,2	8,1	10,36	474,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Opción 1: Paquete eléctrico CLX: 102.000 ptas.

HONDA

Honda Civic	2.671.788	1.590	130	191	7,5	8,1	13,51	396,5	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
CRX	3.001.788	1.590	130	212	7,5	7,2	12,72	375,0	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
Concerto 1.6i 16V 4p	2.812.014	1.590	130	196	9,5	8,4	14,26	441,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Concerto 1.6i 16V 5p	2.727.014	1.590	130	196	9,5	8,4	14,26	426,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Accord 2.0i 16V	3.321.787	1.997	135	202	9,2	9,1	14,39	445,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	1	Serie
Prelude 2.0i 16V 4WS	4.020.817	1.998	150	204	8,0	8,5	15,07	446,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
NSX 3.0 i VTEC	11.554.528	2.977	274	270	5,9	11,0	17,58	440,5	Serie	-	Serie	Serie	-	Serie	Serie

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

INNOCENTI

990 SE	1.356.350	993	53	143	16,2	7,3	11,41	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-
990 SL	1.236.651	993	53	145	16,2	7,3	11,75	316,0	-	-	-	-	-	-	-
990 MSE Aut.	1.436.989	993	53	145	16,2	7,4	12,04	316,0	-	-	-	-	-	-	-
Turbo de Tomaso	1.535.706	993	72	162	10,8	8,9	13,39	313,8	-	-	-	-	-	-	Serie
990 DSE	1.525.906	993	37	124	-	5,7	8,71	316,0	-	-	-	-	-	-	-

ISUZU

Trooper LS 2.8 TD 3p	3.390.219	2.771	106	156	19,7	10,4	13,14	407,5	Serie	-	-	Serie	Serie	-	-
Trooper LS 2.8 TD 5p	3.682.919	2.771	106	156	19,7	10,4	13,14	447,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-

JAGUAR

XJ6 3.2	6.634.329	3.239	200	211	9,1	12,7	19,03	499,0	Serie	131.330	Serie	Serie	Serie	Serie	173.350
XJ6 4.0	7.746.329	3.980	223	225	7,6	13,3	19,54	499,0	Serie	131.330	Serie	Serie	Serie	Serie	173.350
Sovereign 3.2	7.533.329	3.239	200	211	9,1	12,7	19,03	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign 4.0	8.560.329	3.980	223	220	8,6	14,4	20,47	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign V12	8.832.328	5.343	295	230	7,7	17,5	23,11	496,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler 4.0	9.883.329	3.980	223	220	8,6	14,4	20,47	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler DD6	10.056.329	5.345	260	223	8,9	16,9	22,60	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS 4.0 Coupé	8.746.329	3.980	223	228	7,9	13,4	19,62	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Coupé	10.516.329	5.345	280	237	8,2	16,6	22,34	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Cabrio	11.611.320	5.345	280	230	8,5	16,8	22,51	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJR-S 6.0 L	11.741.814	5.993	308	250	6,9	17,3	22,70	476,4	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.</
--------	-----	----	----	----	-------	-------	-----	---------

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
230 E	4.748.866	2.298	136	202	11,2	9,8	15,43	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
260 E	5.547.054	2.597	160	209	9,8	11,9	17,56	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
260 E 4 Matic.	7.133.054	2.597	160	218	10,7	10,1	15,98	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
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	182.609
230 CE	6.053.865	2.298	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	11,2	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	1.997	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	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
500 SEC	11.694.290	4.973	252	225	7,5	11,4	18,26	493,5	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
560 SEC	15.200.645	5.547	279	250	7,2	15,1	21,26	493,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SL	9.874.553	2.960	190	228	9,3	12,1	17,74	447,0	330.000	164.388	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SL 24V	10.925.954	2.960	231	240	8,4	13,1	18,62	447,0	330.000	164.388	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 SL	13.760.680	4.973	326	250	6,2	14,2	20,73	447,0	330.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Corto	5.584.018	2.298	93	145	17,7	15,2	21,51	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD ST Corto	5.969.668	2.497	69	125	28,1	12,7	14,72	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GE ST Corto	6.309.384	2.960	125	165	13,5	20,5	28,03	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GD ST Corto	6.233.008	2.996	83	138	22,2	13,6	15,33	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Largo	6.145.226	2.298	93	145	17,1	15,2	21,10	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD ST Largo	6.550.878	2.497	69	125	28,1	12,7	14,72	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MITSUBISHI

Galant GTI 16V	3.276.994	1.997	145	204	8,8	9,8	15,32	454,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant 2.0 GLS i 5p	2.476.334	1.997	111	190	10,6	8,5	14,16	454,0	159.600	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant Dynamic 4 5p	4.277.154	1.997	150	207	9,2	9,9	15,1	457	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GL T. L.	3.181.508	2.477	105	140	17,6	14,5	16,32	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GL Corto	3.069.508	2.477	105	140	17,6	14,5	16,32	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLS Corto	3.683.268	2.477	105	140	17,6	14,5	16,32	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Corto	3.683.268	2.972	150	160	12,5	16,5	22,16	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLX Largo	3.683.268	2.477	105	140	21,5	14,5	16,32	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Largo	5.066.608	2.972	150	160	14,0	16,5	22,16	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
L-300 2.5 TD	3.373.788	2.477	84	133	19,0	11,7	12,63	437,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MORGAN

4/4-1600 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	6.624.638	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	5,8	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	-	-	-	-	Serie
Primera 1.6 SLX 16V 4p.	2.174.919	1.597	95	185	10,4	7,8	13,07	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0i SLX 16V 4p.	2.418.919	1.998	122	200	9,9	8,5	14,10	440,0	183.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0i SLX Aut. 4p.	2.805.918	1.998	122	200	10,3	9,0	14,63	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0 GT 16V 4p.	3.504.013	1.998	150	220	8,4	8,9	14,70	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 SLX 16V 5p.	2.362.918	1.597	95	185	10,4	7,8	12,99	450,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0i SLX 16V 5p.	2.689.013	1.998	122	200	9,9	8,5	13,74	450,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0 D LX 4p.	2.393.919	1.974	75	160	17,5	6,1	8,62	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Maxima 3.0 Aut.	4.686.924	2.960	170	210	8,7	11,0	16,93	476,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 SX	3.336.923	1.998	143	210	8,2	9,5	15,23	413,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 SX Turbo	4.290.914	1.808	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	15,41	436,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Corto 4 Cil. D	2.457.519	2.820	84	133	29,7	11,1	12,11	410,5	-	35.000	-	-	-	-	Serie
Patrol Corto 4 Cil. TD	2.642.519	2.820	95	135	27,5	11,1	12,11	410,5	-	35.000	-	-	-	-	Serie
Patrol Wagon 6 Cil. D	3.271.708	3.249	95	138	27,5	12,7	14,53	469,0	296.000	35.000	-	-	-	-	Serie
Patrol Top Line Corto TD	3.639.708	2.826	115	145	21,9	12,7	14,53	410,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Top Line Largo TD	3.715.708	2.826	115	145	21,9	12,7									

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
205 GR 5p	1.393.269	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 SR 5p	1.503.469	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	25.000	Serie	Serie	-	-	-
205 GT 5p	1.631.119	1.360	85	178	10,9	8,9	14,21	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	-	-	50.000
205 XAD 3p	1.275.199	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	-	-	-	-	-	-
205 Winner D 3p	1.451.100	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 XLD 3p	1.457.199	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	-	-	-	-	-	-
205 XSD 3p	1.537.999	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 XTD 3p	1.664.000	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	76.600	-	-
205 TD 3p	1.809.399	1.769	78	175	12,2	6,0	8,30	370,5	-	25.000	Serie	Serie	76.600	-	Serie
205 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	-	-	-	-	-
309 Aut	2.074.218	1.580	80	165	17,1	9,1	14,63	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
309 GR	1.698.387	1.442	83	173	12,3	8,3	12,43	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 Slam	1.758.788	1.442	83	173	12,3	8,3	12,43	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 Best Line	1.728.988	1.580	92	180	10,5	7,5	12,25	405,0	-	30.400	-	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	-	-	-
309 SRD	2.044.900	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	60.000
309 Look D	1.847.000	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	-	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
309 SRDT	2.263.269	1.769	78	175	13,0	6,4	9,62	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
405 GL	2.015.519	1.580	92	176	11,6	9,0	14,30	441,0	-	44.000	-	-	-	-	-
405 GR	2.349.619	1.905	110	185	10,2	8,9	14,21	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 GR x 4	2.981.619	1.905	110	185	10,2	8,9	14,21	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	-
405 GR Break	2.437.519	1.905	110	185	10,7	8,9	14,21	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 SRI Aut.	2.953.213	1.905	125	198	11,9	10,2	15,85	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	(1)
405 GTX	2.909.314	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
405 SRI	2.781.114	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	(1)
405 STI	3.202.083	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
405 Mi 16	3.528.214	1.905	160	219	8,6	9,8	15,49	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
405 Mi 16 x 4	4.028.714	1.905	160	215	8,6	9,0	14,79	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
405 CLD	2.337.400	1.905	70	165	16,4	6,8	8,52	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 GRDT	2.644.218	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 GRDT Break	2.733.819	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 SRDT	2.977.218	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	-	(1)
605 SRI	3.260.083	1.998	130	203	10,3	8,6	13,62	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	242.400	-
605 SVI	3.775.083	1.998	130	203	10,3	8,6	13,62	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SVI Aut.	4.022.282	1.998	130	197	13,0	9,4	14,32	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0	4.811.214	2.975	170	222	8,9	10,8	16,37	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0 Aut.	5.103.782	2.975	170	217	9,9	11,7	18,35	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 24	5.755.103	2.975	200	235	8,0	11,0	17,89	472,1	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SRDT	3.792.919	2.088	110	193	11,8	7,9	10,33	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
605 SVDT	4.301.788	2.088	110	193	11,6	7,9	9,92	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Opcion 1: incluye llantas de aleación ligera y elevallantas eléctricos: 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	8,5	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	8,5	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	5,6	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 Turboolor 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	Serie
911 Turbo Coupé	16.998.528	3.299	320	270	5,0	16,2	22,16	425,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928 GTS	14.431.529	5.395	350	275	5,7	16,5	22,42	444,5	Serie	207.480	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928 GTS Automático	14.431.529	5.395	350	275	5,7	15,4	21,47	444,5	Serie	207.480	Serie	Serie	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	370,9	-	26.000	23.250	23.250	-	-	-
Clio RT 1.4 3p	1.484.918	1.390	80	175	11,2	8,7	13,47	370,9	145.000	26.000	Serie	Serie	71.000	-	-
Clio RT 1.4 5p Cat.	1.634.918	1.390	80	175	11,2	6,6	11,42	370,9	145.000	26.000	Serie	Serie	71.000	-	55.000
Clio Baccara 1.4 3p	2.044.919	1.390	80	175	11,2	8,7	13,55	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Clio 1.7 S 3p	1.399.918	1.721	92	185	9,9	8,7	13,55	370,9	145.000	26.000	-	-	71.000	-	-
Clio RT 1.7 3p	1.579.919	1.721	92	185	9,9	8,7	13,47	370,9	145.000	26.000	Serie	S			

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ROVER															
Mini After Eight	1.106.574	996	41	129	17,0	5,7	9,67	305,0	-	-	-	-	-	-	-
Rover 111 L 3p	1.171.069	1.120	60	155	13,7	5,8	10,72	352,1	-	-	19.000	-	-	-	-
Rover 111 L 5p	1.240.068	1.120	60	155	13,7	5,8	10,72	352,1	-	19.000	-	-	-	-	-
Rover 114 S 3p	1.281.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	-	-	-	-	-
Rover 114 S 5p	1.350.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	-	-	-	-	-
Rover 114 SL 5p	1.421.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	-	-	-	-	-
Rover 114 GTI 16V	1.598.787	1.396	95	180	9,8	6,5	11,52	352,1	-	19.000	-	-	-	-	-
MG 2.0i	2.092.789	1.994	117	176	9,2	9,8	15,00	405,0	240.000	17.256	-	-	-	-	-
Montego 1.6 SL	1.738.788	1.589	83	165	11,2	6,9	12,04	446,6	240.000	17.750	-	-	-	-	-
Montego 1.6 Clubman	1.793.787	1.589	83	165	11,2	6,9	12,04	446,6	240.000	17.750	-	-	-	-	-
Montego 2.0 GSi	2.223.788	1.994	112	185	9,2	8,7	14,04	446,6	240.000	17.750	-	-	-	-	-
Montego Estate GTI	2.403.788	1.994	112	171	9,5	9,8	15,00	446,6	240.000	17.750	-	-	-	-	-
Montego 2.0 GTI	2.310.538	1.994	112	171	9,2	9,4	14,65	446,6	240.000	17.750	-	-	-	-	-
Montego 2.0 DSL	2.285.389	1.994	81	163	12,5	5,1	8,08	446,6	240.000	17.750	-	-	-	-	-
Montego 2.0 DSL Clubman	2.350.389	1.994	81	163	12,5	5,1	8,08	446,6	240.000	17.750	-	-	-	-	-
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	-	-	-	-	-
Rover 216 GSi	2.248.918	1.590	116	192	9,8	8,6	14,19	422,0	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 216 GSi 5p Aut.	2.387.918	1.590	116	190	11,5	8,7	14,28	422,0	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 216 GTI 3p	2.411.014	1.590	130	200	8,6	8,7	14,36	422,0	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 216 GTI 5p	2.491.013	1.590	130	200	8,6	8,7	14,36	422,0	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 414 GSi	2.121.288	1.396	95	180	11,9	6,5	11,52	436,5	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 416 GSi	2.344.918	1.590	116	192	9,8	8,6	14,19	436,5	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 416 GSi Aut.	2.483.919	1.590	114	190	11,5	8,7	14,28	436,5	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 416 GTI	2.616.013	1.590	130	196	9,2	8,4	14,19	436,5	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 418 GSD Turbo	2.544.919	1.769	88	170	12,0	6,1	8,81	436,5	30.000	-	-	-	-	-	-
Rover 820 Si 3p y 5p	3.549.204	1.994	140	203	10,4	9,3	15,37	469,4	-	-	-	-	-	-	-
Rover 825 SD Turbo	4.124.918	2.499	118	190	11,3	7,0	9,35	469,4	-	-	-	-	-	-	-
Rover 827 Sterling	4.986.014	2.675	177	219	8,6	10,4	16,02	469,4	-	-	-	-	-	-	-
Rover 827 Sterling Aut.	5.251.015	2.675	177	215	9,4	11,4	16,90	469,4	-	-	-	-	-	-	-
Rover 827 Vitese	4.816.014	2.675	177	215	8,6	10,4	16,02	469,4	-	-	-	-	-	-	-

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
SAAB															
900i 16V 3p	2.974.319	1.985	128	180	11,5	10,2	15,56	469,0	165.000	63.000	-	-	-	-	-
900i 16V 5p	3.173.819	1.985	128	180	11,5	10,2	15,56	469,0	165.000	63.000	-	-	-	-	-
900 S 16V 3p	3.268.014	1.985	145	190	11,0	10,4	16,93	469,0	-	-	-	-	-	-	-
900 S 16V 5p	3.494.114	1.985	145	190	11,0	10,4	16,93	469,0	-	-	-	-	-	-	-
900 S 16V Cabrio	5.529.014	1.985	145	190	11,0	10,4	16,93	469,0	-	-	-	-	-	-	-
900 T Sport 16V 3p	4.824.614	1.985	160	205	9,6	10,7	17,19	469,0	-	-	-	-	-	-	-
900 T Sport 16V Cabrio	6.526.514	1.985	160	200	9,6	10,7	17,19	469,0	-	-	-	-	-	-	-
9000 CDi 2.3 16V 4p	4.127.464	2.290	150	205	10,5	8,9	15,64	478,0	165.000	85.000	-	-	-	-	-
9000 CDT 2.0 16V 4p	4.938.514	1.985	165	215	8,9	10,3	16,85	478,0	-	-	-	-	-	-	-
9000 CDT 2.3 16V 4p	5.207.703	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	478,0	-	-	-	-	-	-	-
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	-	-	-	-	-
9000 CSI 2.3 16V 5p	4.273.514	2.290	150	201	10,5	8,9	15,84	462,0	165.000	85.000	-	-	-	-	-
9000 CST 2.0 16V 5p	5.071.514	1.985	165	215	8,9	10,3	16,85	462,0	-	-	-	-	-	-	-
9000 CST 2.3 16V 5p	5.350.814	2.290	200	230	8,0	10,7	17,19	462,0	-	-	-	-	-	-	-
9000 CST Sport 2.3 16V 5p	6.454.717	2.290	200	230	8,0	10,7	17,19	462,0	-	-	-	-	-	-	-

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

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

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
SEA															
Marbella Jeans	909.664	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	-	-	-	-	-	-
Marbella Special	895.664	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	-	-	-	-	-	-
Marbella Black, Green, Blue	861.664	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	-	-	-	-	-	-
Marbella CLX	956.663	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	-	-	-	-	-	-
Marbella XL	1.022.665	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	-	-	-	-	-	-
Marbella GLX	1.065.664	903	40	130	20,3	7,0	10,60	347,5	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza Special 0.9 3p	1.074.688	903	44	131	22,0	7,3	11,28	363,7	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza Olimpico 1.2 3p	1.206.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,45	363,7	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.2 3p	1.177.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,45	363,7	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza CLX Plus 1.2 3p	1.259.068	1.193	63	151	16,0	8,4	12,34	363,7	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza SX 1.2 3p	1.468.200	1.193	63	151	16,0	8,4	13,02	363,7	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.2 3p	1.384.054	1.193	63	151	16,0	8,4	12,45	363,7	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.2 Plus 3p	1.496.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,45	363,7	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza Olimpico 1.5 3p	1.425.788	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.5 3p	1.394.787	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza CLX Plus 1.5 3p	1.476.789	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.5 3p	1.577.787	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza GLX Plus 1.5 3p	1.689.788	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza SX 1.5 3p	1.654.788	1.461	90	166	12,3	9,2	13,36	363,7	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza SXI 3p	1.746.788	1.461	100	180	10,8	8,4	13,36	363,7	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza SXI Plus 3p	1.796.788	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza Special 1.7 D 3p	1.265.199	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.7 D 3p	1.347.201	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18								

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Golf Sprinter GT 75 3p.	1.757.069	1.595	75	167	14,1	7,5	11,29	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter 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 3 p. Aut.	2.050.918	1.781	90	174	13,7	9,2	14,45	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf GTI 3p.	2.018.919	1.781	112	189	10,3	8,6	14,19	399,0	277.000	32.538	24.500	24.500	117.000	191.000	-
Golf GTI 3p. 16V	2.499.015	1.781	139	209	9,0	9,6	15,15	399,0	356.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTI 3p. G-60	2.626.014	1.781	160	216	8,3	10,2	15,85	399,0	204.000	32.538	Serie	Serie	Serie	204.000	Serie
Golf CL D 3p	1.846.069	1.588	54	148	18,7	6,7	8,63	399,0	259.398	32.538	27.500	27.500	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 3p	2.047.069	1.588	70	170	14,5	6,7	8,80	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	Serie	139.850	-
Golf GTD 3p	2.312.919	1.588	80	173	13,2	6,9	9,36	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf 5p. Stream	1.663.129	1.272	55	155	16,5	7,4	11,73	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 75 5p.	1.839.069	1.595	75	167	14,1	7,5	12,80	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 90 5p.	1.959.919	1.781	90	174	11,7	8,8	14,09	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf CL 90 5p. Aut.	2.162.919	1.781	90	174	13,7	9,2	14,45	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf GTI 5p.	2.100.918	1.781	90	189	10,3	8,6	14,19	399,0	326.000	32.538	42.500	42.500	166.000	276.000	-
Golf GTI 16V 5p.	2.611.015	1.781	139	209	9,0	9,6	15,15	399,0	326.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTI G-60 5p.	2.734.014	1.781	160	216	8,3	10,2	15,85	399,0	204.000	32.538	Serie	Serie	Serie	204.000	Serie
Golf CLD 5p.	1.928.069	1.588	54	148	18,7	6,7	8,55	399,0	259.398	32.538	43.500	43.500	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 5p.	2.130.069	1.588	70	170	14,5	6,7	8,72	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	Serie	139.850	-
Golf GTD 5p.	2.424.920	1.588	80	173	13,2	6,9	9,28	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf GL Cabrio	2.280.469	1.595	75	167	14,0	8,0	13,24	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf GLI Cabrio	2.679.319	1.781	112	189	10,3	8,8	14,36	399,0	259.398	32.538	Serie	18.525	108.104	139.850	Serie
Jetta CL 1.3	1.584.470	1.272	55	149	17,0	7,8	11,77	438,5	-	-	-	-	-	-	-
Jetta CL 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	9,6	15,32	405,0	Serie	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
Passat CL 1.8	2.335.515	1.781	90	171	16,1	8,7	14,04	457,0	262.000	42.000	41.088	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	Serie
Passat CL Turbo Diesel	2.675.984	1.588	80	175	15,0	8,5	10,38	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat Variant CL 1.8	2.562.515	1.781	90	171	14,2	8,0	13,66	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat Variant CL 2.0	3.117.514	1.984	115	191	11,5	9,2	14,94	457,0	262.000	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat Variant GL 2.0	3.339.702	1.984	115	191	11,5	9,2	14,94	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Variant GT 16V	3.626.609	1.781	136	206	10,4	9,9	16,60	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Variant GT Syncro G-60	4.392.610	1.781	160	210	9,8	10,3	15,93	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Variant CL TD	2.902.514	1.588	80	171	16,2	7,1	9,41	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Caravelle GL	2.831.919	1.968	84	146	15,5	11,7	16,74	465,0	-	-	-	-	-	-	-
Caravelle California	3.720.919	1.968	84	146	15,5	11,7	16,74	465,0	-	-	-	-	-	-	-
Caravelle GLD	3.048.919	2.370	78	139	18,0	7,8	10,18	465,0	-	-	-	-	-	-	-
Caravelle California	3.937.919	2.370	78	139	18,0	7,8	10,18	465,0	-	-	-	-	-	-	-

VOLVO

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	-	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 GLT	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	2.481.169	1.721	90	175	11,5	9,1	13,88	440,5	205.000	65.000	-	-	-	-	-
460 GLE	2.888.169	1.721	109	185	10,8	10,5	16,03	440,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
460 GLE Aut.	3.088.169	1.721	109	185	10,8	10,5	16,14	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	3.205.169	1.721	106	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	Serie	250.000
940 Royal 2.3i	3.601.264	2.316	130	185	11,2	10,5	15,90	484,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Opción
940 Royal 2.3i Aut.	3.801.264	2.316	130	179	11,7	10,9	16,24	484,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	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	Serie	Opción
940 2.3i Aut. S. Wagon	3.826.264	2.316	130	179	11,7	10,9	16,24	484,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	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	16,56	484,0	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	484,0	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	9,9	14,24	422,0	-	-	-	-	-	-	-
Familiar	764.589	992	50	130	23,0	7,4	12,04	438,0	-	-	-	-	-	-	-

YUGO

45 A	834.513	903	45	135	20,1	8,0	11,49	349,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	73.920
45 A Star	880.825	903	45	135	20,1	8,0	11,49	349,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	73.920
55 A	914.154	1.116	55	145	17,0	8,5	12,20	349,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	73.920
55 A GL	1.064.977	1.116	55	145	17,0	8,5	12,20	349,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	Serie
65 A	1.028.968	1.299	65	155	13,5	9,0	13,31	353,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	Serie
65 A GLS	1.169.093	1.299	65	155	13,5	9,0	13,3								

CODIGO ALFA.

CUESTION DE CONFIANZA.



AHORA 2 AÑOS DE SUPERPROTECCION GRATIS.*

Cuando se compra un ALFA ROMEO, no sólo se adquiere un automóvil, también se adquiere un servicio. Porque, de la misma forma que cada ALFA ROMEO incorpora soluciones y tecnología de vanguardia, también cuenta con un amplio abanico de servicios, diseñados para satisfacer cualquier necesidad de su propietario. ALFA ROMEO investiga continuamente nuevas formas de atención al cliente. Más modernas y sofisticadas. Y, ahora, ha englobado todas ellas bajo la denominación CODIGO ALFA. Todos los derechos de quien elige ALFA ROMEO.

SUPERPROTECCION.

Servicio que se ofrece en las mismas condiciones que la garantía contractual, gratis por el segundo año o 70.000 km.

ALFA CONTACT.

Dos años gratis de servicio de asistencia en carretera durante 24 horas, en España y en Europa. Asistencia desde el km 0 y coche sustitutivo durante 7 días, si el tiempo de reparación es superior a 4 horas.

GARANTIA CONTRACTUAL.

Todos los vehículos están cubiertos contra cualquier anomalía de funcionamiento, incluyendo materiales y mano de obra, durante 12 meses sin límite de km. desde la fecha de matriculación.

GARANTIA ANTICORROSION.

La carrocería está garantizada por 6 años contra la corrosión.

GARANTIA DE RECAMBIOS.

Los recambios y accesorios originales instalados en la Red General de ALFA ROMEO están garantizados por 12 meses.

COCHE DE CORTESIA.

En período de Garantía Contractual (1º año) se puede disponer gratuitamente, en toda la Red de Concesionarios ALFA ROMEO, de un coche de cortesía si el vehículo tiene que permanecer más de 4 días inmovilizado por intervención mecánica.

Todos estos servicios, y otros más, conforman el CODIGO ALFA. Un compromiso con nosotros mismos y con el cliente. Una forma de ser de la que ya disfrutaban miles de clientes ALFA ROMEO en toda Europa. Algo, en definitiva, de lo que todo nuestro personal y nuestros más de 200 puntos de asistencia se sienten orgullosos de ofrecer.

CODIGO ALFA POR UNA CUESTION DE PRINCIPIOS.

INFORMESE EN SU CONCESIONARIO.

* Oferta Concesionarios hasta el 31-12-91.



RECURRIR A LOS DETECTORES DE RADAR

La progresiva mejora de las carreteras españolas y el aumento de seguridad y potencia en los nuevos coches, hace que respetar los límites de velocidad sea una difícil tarea. Pero el acecho y la cuantía de las multas nos incita a recurrir a los detectores de radar: ¿Son fiables estos aparatos? ¿Existen varios sistemas? ¿Cuáles son los más recomendables? Sería interesante que dierais a conocer algunos modelos, al igual que haceis con los aparatos de audio. Os agradezco vuestra atención y os animo a continuar con vuestra excelente publicación que sigo semanalmente.

José Manuel Torres
Madrid

Me dirijo a ustedes en primer lugar para expresarles mi más sincera felicitación por la labor que están realizando a través de sus publicaciones relacionadas con el mundo del motor.

En segundo lugar les agradecería, si no ven inconveniente en ello, me facilitasen toda la información posible sobre los «Detectores de Radar», ya que en varias ocasiones ha aparecido un anuncio sobre ellos en su revista. Fundamentalmente querría saber sobre la eficacia de estos aparatos, el precio, su consejo sobre ellos y los puntos donde se encuentra a la venta.

Juan Carlos Requejo
Valladolid

R.-Actualmente existe un vacío legal sobre la utilización, venta y publicidad de los «Detectores de Radar». Sin embargo, en el plazo de seis meses las cosas cambiarán sustancialmente. Para entonces, en uno de los reglamentos que desarrolla la ley de Seguridad Vial, aprobada el 4 de abril de 1990, se prohibirá taxativamente la publicidad y el uso de estos aparatos, si bien la venta como receptor de ondas y su posterior utilización fuera de la ley queda a su vez en el aire. En Estados Unidos la oferta supera los diez modelos mientras que el precio medio ronda las 20.000 pesetas. En España existen establecimientos del sector que los comercializan, aunque un buen detector puede superar tranquilamente las 40.000 pesetas.



No hace mucho tiempo, la denominación de vehículo todo terreno se limitaba a un coche incómodo, que andaba poco por carretera y, normalmente, muy caro. Ahora, sin embargo, la oferta ha crecido de forma insospechada, con dieciséis marcas diferentes, amén de diversos importadores paralelos y treinta y tres modelos diferentes.

A raíz de la apertura de las fronteras comerciales, el mercado del todo terreno ha evolucionado impresionantemente en estos últimos años. Los fabricantes nacionales, Nissan y Santana, han sido los impulsores de este fenómeno y han conseguido hacer que el comprador se plantee la adquisición de un todo terreno como coche de uso cotidiano. En primer lugar, fue Nissan quien, con su Patrol, ofreció un coche con un nivel de confort y acabado al que no estaba acostumbrado el usuario de un todo terreno. A continuación, Santana lanzó el pequeño Suzuki SJ, gracias al cual, el todo terreno se ponía al alcance de las economías más modestas. A continuación llegaron los japoneses y hoy en día se puede comprar prácticamente cualquier modelo.

Esta proliferación de modelos ha ido paralela a un crecimiento del segmento. Igualmente han aumentado las actividades en torno a estos vehículos. Los clubes 4x4, los viajes organizados y todo tipo de entidades, más o menos ligadas a este mundillo, han ido abriendo al gran público las enormes posibilidades de esta nueva forma de ocio.

Esta fiebre por los coches de campo no se produce exclusivamente en medios rurales o en personas con fuertes inclinaciones por la naturaleza, sino que, muy frecuentemente, se pueden ver coches immaculados rodando por las arterias principales de nuestras ciudades. La imagen de coche robusto y juvenil que derraman los todo terreno, ha calado hondo entre la población más joven, que utiliza estos coches como medio de transporte urbano, sin pisar para nada un camino sin asfaltar. Pero, sin duda, la faceta más atractiva es la posibilidad de acercamiento a la naturaleza que ofrecen.

Por otra parte, este rápido crecimiento ha causado también algunos problemas, ya que el uso desmedido de este tipo de coches puede alterar algunos espacios naturales que antes quedaban fuera de alcance.

En estas páginas damos un repaso a todo lo que ofrece el mercado a la vez que probamos algunos modelos de reciente aparición, como son las versiones de gasolina del

Bertone Freeclimber y el Mitsubishi Montero. Así mismo, probamos una versión personalizada del Daihatsu Feroza que, a pesar de ser un coche bastante desconocido, encaja perfecta-

UNA NUEVA FORMA DE OCIO

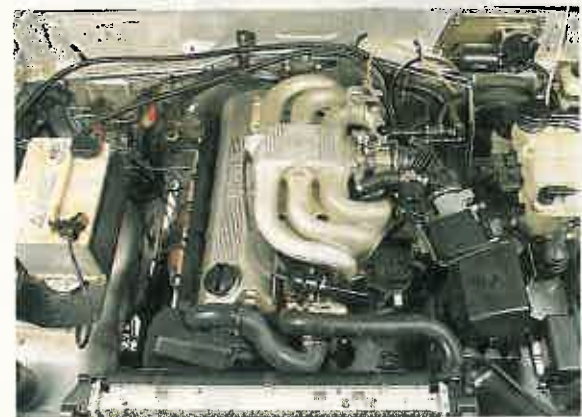


**BERTONE
 FREECLIMBER 2.7i**

**Señor
 octano**

DESPUÉS de la buena acogida del Bertone Freeclimber, sus promotores se han lanzado a un segundo experimento. La segunda parte del curioso híbrido japonés, alemán e italiano, consiste en alojar, donde se encontraba el motor seis cilindros turbodiésel de BMW, un seis cilindros de gasolina del mismo fabricante. La introducción de esta mecánica ha supuesto una nueva alegría en el coche,

**GASOLINA O
 GASOIL**
 Este motor de seis cilindros de gasolina, de origen BMW, está bien adaptado al coche.



46 / **Motor 16**

puesto que este seis cilindros consigue mover los más de 1.600 kilos con mucha agilidad. En este motor, que ronda los 2,7 litros de capacidad, no se ha buscado la potencia bruta, sino que se ha querido obtener un buen par a bajo régimen, para hacer más fácil la conducción y evitar que los consumos se disparen. Así pues, parece que los 129 caballos que ofrece esta mecánica saben a poco, pero no. De hecho, llegan a poner en apuros a un conjunto que, sin duda, no había sido pensado para estas solicitudes. En una utilización cotidiana, en trayectos urbanos o fuera de carretera, se agradece la progresividad del motor y la suavidad con la que gira. Pero si en carretera o autopista apuramos sus enormes posibilidades, nos podemos encontrar rodando en torno a los 160 kilómetros por hora con mucha facilidad. A este ritmo la dirección se vuelve muy imprecisa. La arquitectura del Freeclimber, con ejes rígidos y ballestas, tiene un rendimiento óptimo con la versión turbodiésel, pero en ésta se ve superada por el motor. El incremento de consumo que ha supuesto el motor de gasolina, unido al, ya de por sí, escaso depósito de combustible, hace que la autonomía en carretera supere por los pelos

los 400 kilómetros, siempre y cuando nos mantengamos en velocidades crucero en torno a los 100-120 kilómetros por hora. En campo, hay que empezar a pensar en repostar cada 200 kilómetros. Esta cuestión de la autonomía se agrava por la necesidad de utilizar gasolina sin plomo por disponer de catalizador. Sin embargo, la llegada del motor de gasolina aporta otras muchas ventajas, como un nivel sonoro inferior al de las versiones alimentadas por gasóleo. En términos generales, el Freeclimber de gasolina aporta un excelente nivel de confort para tratarse de un todo terreno. Al ya mencionado bajo nivel sonoro se le puede incorporar una suspensión regulable en dureza, que filtra las vibraciones del terreno con bastante eficacia. Los asientos son cómodos y la posición al volante es buena. En general, este modelo cumple bien como coche de uso diario, siempre y cuando tengamos bien claras sus virtudes y sus limitaciones.



FICHA TÉCNICA

Motor: Delantero longitudinal. **Cilindros:** 2.693 c.c. **Potencia:** 129 CV (95 Kw) a 4.800 rpm. **Par máximo:** 23,5 mkg (230 Nm) a 3.200 rpm. **Transmisión:** Traseña o engranable a las 4 ruedas. **Dirección:** Recirculación de bolas asistida. **Frenos:** Discos ventilados delante y tambores detrás. **Neumáticos:** 235/75 R 15. **Capacidad del depósito de combustible:** 60 l. **Peso:** 1.615 kg. **Precio:** 3.714.758 pts. **Consumo medio:** 12,2 l/100 km. **Autonomía:** 440 km. **Velocidad máxima:** 160 Km/h. **Aceleración de 0 a 100 km/h:** 13,2 s. **Aceleración 1.000 m salida parada:** 35,4 s. **Sonoridad a 90 km/h:** 73,4 dB.
Lo mejor: Elasticidad del motor.
Lo peor: Comportamiento a alta velocidad.

Nuevo Renault 19 Turbo DX.



**El Diesel que te hará olvidar
 la gasolina.**

FLINTAS

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.



**DAIHATSU
 FEROZA EL II**

**Juguete
 muy serio**

AUNQUE lleva algunos años en el mercado español, el Daihatsu Feroza es un ilustre desconocido para una gran parte de los aficionados al todo terreno. Sin duda, los cupos a la importación de coches japoneses, tienen mucho que ver. Sin embargo se trata de uno de los modelos más atractivos de la amplia oferta actual. Por sus dimensiones externas, el Feroza se puede encuadrar dentro de los todo terreno pequeños pero, por la tec-

nología que se ha volcado en su interior, no tiene nada que envidiar de los modelos más sofisticados. Su estructura es de tipo convencional en un todo terreno, es decir, un chasis de largueros soldados con la carrocería y los elementos mecánicos atornillados al mismo. Lo compacto del conjunto hace que el peso esté bastante contenido, por lo que la mecánica no tiene que ser excesivamente pujante. Para este modelo, los ingenieros nipones han optado por un cuatro cilindros de 1.600 centímetros cúbicos con culata de cuatro válvulas por cilindro. Este motor tiene un buen rendimiento a alto régimen, pero se queda corto a la hora de recuperar el ritmo en desarrollos más o menos largos.

La suspensión independiente delantera confiere a este pequeño todo terreno una buena precisión en la dirección y por lo tanto, su conducción no plantea problemas. Sin embargo, no parecen muy apropiados los tarados de la suspensión. Este Daihatsu, al igual que su hermano mayor, el Rocky, dispone de un sistema de regulación de la dureza de la suspensión. Desgraciadamente, si en el Rocky este mecanismo tiene un funcionamiento óptimo, en el Feroza lo único que consigue es atenuar en muy poco la dureza, puesto que en la posición blanda, sigue siendo excesivamente dura.

Por lo demás, el coche dispone de todo lo necesario para ser utilizado como medio de transporte cotidiano. El motor no se puede decir que sea parco en consumo, pero tampoco es de los más gastones y su interior está bien resuelto y dispone de un equipamiento adecuado. Como casi todos los vehículos de esta categoría, la habitabilidad resulta algo limitada. Delante, el espacio es más que suficiente para dos ocupantes, pero las plazas traseras resultan un tanto angostas, más apropiadas para un par de niños que para dos adultos. El acceso a las mismas tampoco es especialmente bueno.

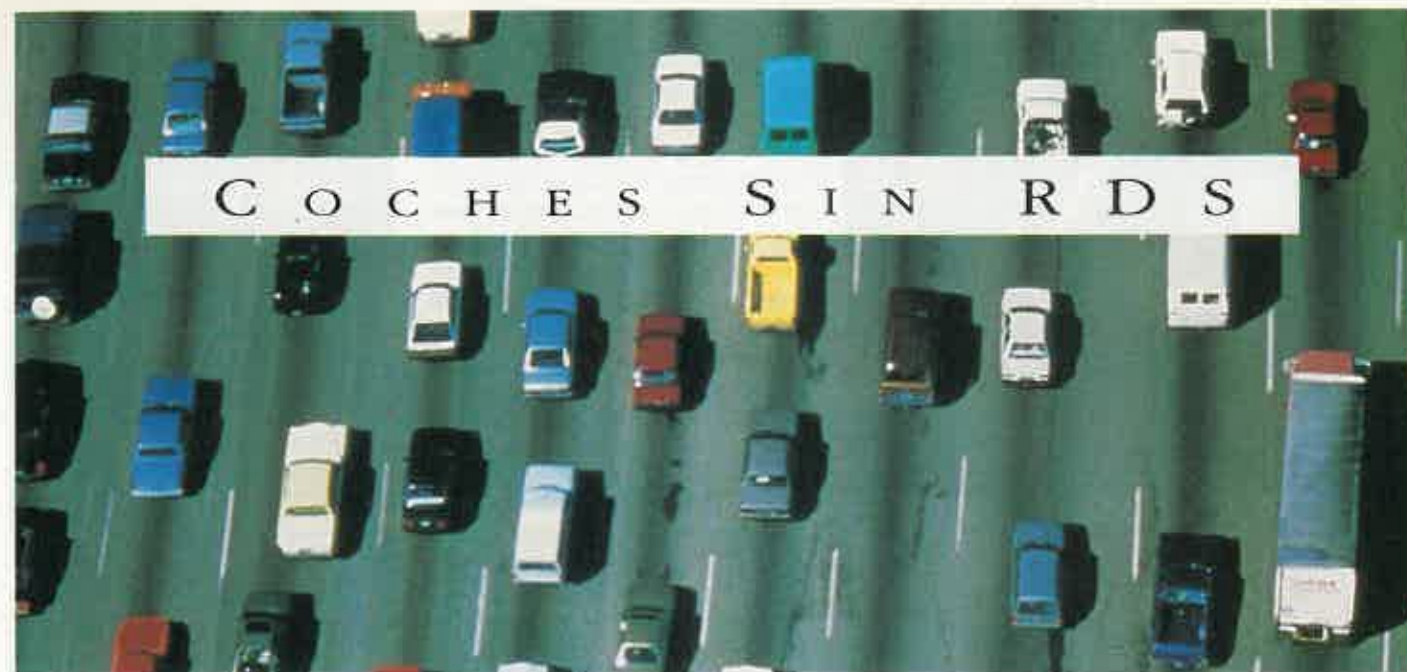
En definitiva, el Feroza se revela como un coche deportivo, con todas las ventajas e inconvenientes que conlleva esta denominación.

FICHA TÉCNICA

Motor: Delantero longitudinal. Cilindrada: 1.598 c.c. **Potencia:** 85 CV (63 Kw) a 6.000 rpm **Par máximo:** 12,9 mkg (126 Nm) a 3.500 rpm. **Transmisión:** Trasera o engranable a las 4 ruedas. **Dirección:** De tornillo asistida. **Frenos:** Discos delante y tambores detrás. **Neumáticos:** 195 SR 15. **Capacidad del depósito de combustible:** 60 l. **Peso:** 1.140 kg. **Precio:** 2.462.374 ptas. **Consumo medio:** 11,5 l/100 km. **Autonomía:** 470 km **Velocidad máxima:** 150 Km/h. **Aceleración de 0 a 100 km/h:** 15,6 s. **Aceleración 1.000 m salida parada:** 37,3 s. **Sonoridad a 90 km/h:** 65,0 db.

Lo mejor: Acabado y calidad.
 Lo peor: Dureza de suspensión.

ACABADO DE LUJO
 Este pequeño todo terreno destaca por su cuidada terminación y completo equipamiento.



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

PRUEBAS



MITSUBISHI MONTERO V6

Por todo lo alto

CADA día son más los usuarios de coches todo terreno que se decantan por los motores de gasolina y, finalmente, Mitsubishi se ha decidido a ofrecer en España una versión con este tipo de motorización. El motor elegido ha sido un seis cilindros en V de 3.000 centímetros cúbicos que desarrolla 150 caballos. La entrada en escena de este motor, junto con las numerosas mejoras que ha sufrido el modelo respecto a sus anteriores versiones, han revalorizado de forma notable este producto que ahora está en condiciones de luchar con los todo terreno denominados de lujo. Las principales virtudes de

este motor residen en su suavidad y silencio de marcha. Al tratarse de un V6 de gran cilindrada, la respuesta a bajo régimen es excelente, pero el motor se muestra un tanto reacio a seguir subiendo de vueltas en cuanto se alcanzan las 4.000. Esto ha permitido que el comportamiento rutero del Montero se haya visto muy mejorado respecto a las versiones de gasoil. Con los nuevos Montero de gasolina se puede rodar por autopistas a velocidades cruce-ro, superiores a los 140 ó 150, con mucha soltura. Las aceleraciones son buenas y la gran capacidad del motor para recuperarse desde bajo régimen permite moverse en el más denso de los tráficos urbanos o en zonas trialeras de montaña, sin tener que andar manoteando continuamente en el cambio. Las novedades técnicas no se limitan al motor, puesto que el sistema de tracción total es completamente nuevo, y permite varias posibilidades de uso. Este sistema permite utilizar el coche como un tracción posterior o como un tracción total permanente, con diferencial central.

Esta facilidad de conducción se ve acompañada de un confort de marcha verdaderamente sorprendente. La buena precisión de la dirección, los frenos y el nuevo sistema de tracción total, lo convierten en un modelo muy polivalente y técnicamente avanzado. La llegada de los nuevos Montero ha venido acompañada de unos precios muy competitivos, a lo que hay que unir



un diseño muy cuidado con una calidad de acabado digna de una berlina de alto nivel. Es una lástima que la opción de antibloqueo de frenos todavía no esté disponible en el mercado español.

FICHA TÉCNICA

Motor: Delantero longitudinal Cilindrada 2.972 c.c. **Potencia:** 150 CV (110 Kw) a 5.000 rpm. **Par máximo:** 24,1 mkg (236 Nm) a 4.000 rpm. **Transmisión:** Trasera o engranable a las 4 ruedas. **Dirección:** Recirculación de bolas asistida. **Frenos:** Discos ventilados delante y detrás. **Neumáticos:** 265/75 R 15. **Capacidad del depósito de combustible:** 75 l. **Peso:** 1.740 kg. **Precio:** 3.683.268 ptas. (versión corta) 5.066.608 ptas. (versión larga). **Consumo medio:** 12,8 l/100 km. **Autonomía:** 535 km. **Velocidad máxima:** 169 Km/h. **Aceleración de 0 a 100 km/h:** 12,9 s. **Aceleración 1.000 m salida parada:** 34,7 s. **Sonoridad a 90 km/h:** 64,3 db.

Lo mejor: Comportamiento general.
Lo peor: Recorridos de suspensión cortos.

LARGO Y CORTO
Los nuevos Mitsubishi con motor V6 se ofrecen en versiones de tres y cinco puertas.



PASIÓN POR LOS CLÁSICOS

TABAC ORIGINAL

Su imagen y su esencia perduran a través del tiempo.



Obsequio

Por la compra de productos TABAC, te llevarás este estuche "CLASSIC NOUVEAU" con unas gafas de regalo (*).



(*). Hasta agotar existencias.

A R O

ANTE TODO, ROBUSTEZ
Los Aro se distinguen por tener una gran robustez mecánica. Por contra, su acabado es espartano.



ESTA marca, de origen rumano, comercializa actualmente en nuestro país cuatro versiones de vehículos todo terreno. El **Aro 10**, que está disponible con techo de lona y techo duro. Este modelo cuenta con una mecánica de origen Renault de gasolina de 1,4 litros con una potencia de 64 caballos. Completa la gama de este constructor el **Aro 243 D** y el **244 D**, de un tamaño superior al del Aro 10 y que entre ellos se distinguen por contar con techo de lona el 243 y techo duro el 244. Estos modelos disponen de una mecánica diésel de 3,1 litros con una potencia de 65 caballos. El importador de Aro en España, Remark, también comercializa el **ACM**, que básicamente es un Aro 10 pero con mecánica Volkswagen. Los modelos de Aro se distinguen por tener una mecánica muy robusta, a la vez que un acabado espartano y un escaso equipo de serie.

B E R T O N E

EL prestigioso carrocerero italiano, se propuso realizar un vehículo todo terreno lujoso y dotado de una mecánica de reconocido prestigio. Para ello eligió la carrocería del Daihatsu Rocky, de un tamaño medio, a la que, con unos toques personales, dotó de una imagen propia. Para impulsarlo se decidió por mecánicas de origen BMW. De este cóctel surgió el **Bertone Freeclimber**, modelo del que actualmente se comercializan tres versiones. El **Bertone Freeclimber TD**, con un motor turbo diésel de 2,4 litros y 116 caballos de potencia. Recientemente la gama se incrementó con dos versiones: el **Freeclimber 2.7i de Techo Duro** y el **Freeclimber TD Cabrio**, adoptando también un motor de gasolina de origen BMW y un rendimiento de 129 caballos. Los Bertone Freeclimber se distinguen por contar con una mecánica potente y un acabado sensacional.



ACABADOS AL DETALLE
Entre otras cosas, los Freeclimber cuentan con un magnífico acabado y una mecánica potente y eficaz.

D A I H A T S U

EQUIPO DE PRIMERA
Entre las muchas virtudes de los Rocky y Feroza, sobresale su completo equipamiento.



LOS constructores japoneses de vehículos todo terreno, se distinguen principalmente por dotar a sus modelos de una tecnología muy avanzada, un completo equipamiento de serie y un buen acabado. Este es el caso de Daihatsu, que en España comercializa dos modelos: el **Rocky** y el **Feroza**. El primero de ellos está disponible en dos versiones, el **Rocky TD Intercooler EX** y el **Rocky TD Intercooler EL**, los dos comparten el mismo motor turbodiésel de 2,7 litros de 102 caballos, distinguiéndose entre ellos por un distinto nivel de equipamiento, más completo en el modelo **EL**. El **Feroza EL II**, con una carrocería ligeramente más pequeña, dispone de un motor de gasolina de 1,6 litros y 85 caballos de potencia. Además, cuenta con el mismo nivel de equipamiento que el **Rocky EL**, que se distingue por ser muy completo.

I S U Z U

DE la mano de la red comercial de General Motors en España, se puede adquirir en nuestro país un modelo que está disponible en dos versiones, el **Trooper LS 2.8 TD 3p** y el **Trooper LS 2.8 TD 5p**, que cuentan con una mecánica similar turbodiésel de 2,8 litros y 106 caballos de potencia. Se diferencian entre sí por sus carrocerías, el de 3 puertas es más corto, mientras que la del 5 puertas es de tipo *wagon*, mucho mayor. Los Trooper se distinguen por tener muchas virtudes, entre ellas la de contar con una mecánica muy sofisticada, que en este sentido los pone entre los primeros de su clase, más la adopción de un *intercooler*, que les confiere un rendimiento magnífico. Por otro lado, como buenos y dignos representantes de la industria japonesa, el acabado es propio de un turismo de buen nivel y el equipamiento está a gran altura. A diferencia de otros modelos japoneses, se beneficia de una amplia red comercial. La misma que para cualquier Opel.



SOFISTICADA MECÁNICA
Los Trooper se distinguen por tener una mecánica sofisticada que les confiere un magnífico rendimiento.

J E E P

GENUINOS AMERICANOS
El Cherokee y el Wrangler son dos claros exponentes de los coches americanos de todo terreno.



EN España, también los amantes de los coches todo terreno de tipo americano pueden disponer de dos modelos. Esto es gracias a Renault, que importa el **Cherokee** y el **Wrangler**. El Cherokee es un vehículo perfectamente utilizable tanto en campo a través, como en carretera. En España se comercializan dos versiones, el **Cherokee Chief** y el **Cherokee Limited**, que entre ellos se diferencian sólo en el equipamiento con el que están dotados de serie, mucho más completo el Limited. En cualquier caso, tienen un acabado muy lujoso. Sus motores, aunque con pequeños matices que los diferencian, son muy similares con una cilindrada en torno a cuatro litros. El Wrangler, por su parte, es el Jeep por excelencia, no conoce obstáculos en campo a través. Está disponible con techo duro y techo de lona.

L A D A

OTRA marca del Este, que tiene una larga tradición en España entre los amantes de los coches de este tipo, es Lada, que lleva años comercializando el **Niva**. Un modelo que cuenta con soluciones técnicas ya muy veteranas, pero que a cambio ofrece una gran robustez. Por otro lado, su mecánica de origen Fiat no presenta problemas a la hora de necesitar un repuesto. Otra de sus virtudes es su ligereza, debida principalmente a que su chasis es similar al de un turismo, sin largueros, como sucede con otros todo terreno. Por contra, tal y como sucede con los vehículos procedentes de los países del Este de Europa, su acabado deja mucho que desear y su equipamiento es mínimo. También es muy criticable su dirección, muy pesada. Recientemente, al Niva conocido, se ha unido la oferta de esta marca de una versión con techo de lona.



UNA LARGA ANDADURA
El Lada Niva lleva ya un buen número de años en el mercado. Su robustez mecánica y la ligereza del conjunto le permiten seguir actual.

TODO TERRENO POR EXCELENCIA
Land Rover es una de las marcas con más tradición entre los amantes de la conducción campo a través.



UNA de las marcas con más tradición en el mundo del todo terreno es Land Rover, que cuenta con una buena oferta de modelos. Comenzando por su escalón más bajo encontramos el **Defender**, el todo terreno por excelencia. Un modelo que se desenvuelve perfectamente en las condiciones más difíciles en campo. Está disponible en dos versiones, el **Defender 90** y el **Defender 110**, que se distinguen entre sí por su carrocería, la del 90 es más corta. Una de sus virtudes más importantes es su mecánica; para tratarse de un coche muy espartano, es sofisticada y eficaz. Buena prueba de ello es su motor turbodiésel de inyección directa, que tiene un rendimiento sensacional, con 107 caballos de potencia. También está a gran altura su sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas, común a los modelos más altos de la marca. Sus defectos son su mal acabado, escaso equipamiento y puesto de conducción, que obliga a adoptar una postura muy

forzada. Otro punto a su favor es su buena capacidad de carga. En el escalón intermedio, la marca inglesa ofrece el **Discovery**, al ya conocido con motor turbodiésel de inyección directa, se ha sumado recientemente una nueva variante con motor de gasolina de ocho cilindros en V. Las principales virtudes del Discovery son que es un coche perfectamente válido para usarlo tanto en campo como en asfalto y que cuenta con un buen acabado y equipamiento, con un precio razonable. Está disponible con carrocería de tres y de cinco puertas. Por último, en lo más alto de la gama encontramos al **Range Rover**, un modelo de lujo del que están disponibles varias versiones. Básicamente hay dos motorizaciones, una turbodiésel y otra V-8 de gasolina de cuatro litros. Este modelo, que en su día marcó la pauta entre los coches de este tipo de lujo, se puede elegir con diferentes niveles de equipamiento y carrocería de tres o cinco puertas.

CALIDAD ALEMANA
La serie G de Mercedes tiene un magnífico acabado y cuenta con una mecánica sofisticada, a cambio hay que pagar un precio elevado.



LA nueva serie G de Mercedes comenzó su andadura en el 90. Estos modelos, que presentan unas soluciones técnicas muy avanzadas, vieron como a las versiones con las motorizaciones más potentes, caso del **300 GE**, se les equipaba con un sistema de tracción permanente a las cuatro ruedas. También, la gama se ha visto beneficiada con la adopción de ABS, otra novedad es la aparición de un nuevo motor diésel, el que impulsa al **250 GD**. Básicamente, los modelos que componen la gama son el **230 GE**, el **250 GD**, el **300 GE** y el **300 GD**. Para aclarar esto, hay que decir que los GE tienen motor de gasolina, mientras que los GD son diésel. Estos modelos se pueden elegir con carrocería corta de tres puertas y larga de cinco. Sus virtudes son su avanzada mecánica y acabado, por contra, su defecto es su precio, muy elevado.



Invertir en un auténtico Primera Clase es el primer paso. El segundo es ganar.

INVIERTA EN PRIMERA CLASE

Para miles de personas en todo el mundo, una de sus mejores inversiones ha sido elegir un banco como Barclays Bank. Barclays Bank pertenece al Grupo Barclays, uno de los mayores grupos financieros internacionales, pionero en la creación de importantes productos y servicios financieros. En Europa, por ejemplo, fue el primer banco que introdujo las tarjetas de crédito, convirtiéndose hasta el día de hoy en su principal emisor. En España, Barclays Bank fue el primero en lanzar al mercado un producto tan innovador

como las supercuentas.

Actualmente, su oferta de productos incluye desde sus Depósitos con alto tipo de interés hasta los más sofisticados Fondos de Inversión nacionales e internacionales, sus Seguros de vida, Créditos para vivienda o automóvil... Miles de clientes conocen ya las indudables ventajas de todos estos productos y de muchos más.

Siga usted también la corriente del Banco Azul. Invierta en Primera Clase.



EL BANCO AZUL

M I T S U B I S H I

EFICACIA AL MAXIMO
 Los **Montero**, con una magnífica mecánica, se desenvuelven perfectamente en cualquier tipo de terreno. A su favor tienen también un magnífico precio.



UNO de los modelos que ha gozado siempre de la simpatía de los practicantes del todo terreno es el **Mitsubishi Montero**. Un vehículo que dispone de una mecánica moderna, un acabado sensacional y un equipamiento muy completo, todo esto con unos precios muy razonables, que lo hace sumamente competitivo. La gama está compuesta básicamente por dos tipos de motorizaciones, una turbodíesel de inyección directa y otra de gasolina V-6. En el caso de las turbodíesel, gracias a la adopción de un *intercooler*, su ya magnífico rendimiento aumentó de forma importante. En el caso de la motorización V-6, con 150 caballos de potencia, sus prestaciones son de primera. Este modelo está disponible con carrocería corta y larga y con distintos niveles de equipamiento. Otra de sus virtudes mecánicas es su eficaz sistema de suspensiones.

N I S S A N

HA sido, sin duda, la marca que ha relanzado el todo terreno en España. La marca japonesa que fabrica los **Patrol** en Barcelona, se hizo popular porque ofreció en su momento un producto a un precio razonable, que nada tenía que ver con el concepto de vehículo todo terreno que había en España, donde primaba el uso de coches espartanos, pensados para realizar labores en el campo. La gama Nissan Patrol, que ha ido evolucionando con el paso del tiempo, es muy amplia; dispone de cinco tipos de motorizaciones, cuatro diésel y una de gasolina de seis cilindros en línea. Los propulsores diésel son de cuatro cilindros, atmosférico y turbo, con una cilindrada de 2.820 centímetros cúbicos y una potencia de 84 y 95 caballos. De seis cilindros, atmosférico de 3.249 centímetros cúbicos y 95 caballos de potencia y por último, una de seis cilindros turbodíesel, con un rendimiento de 115 caballos. La versión de gasolina tiene una cilindrada

de tres litros y una potencia de 136 caballos. La gama Nissan Patrol está disponible con carrocería de tres y de cinco puertas, con distintos niveles de equipamiento, situándose en lo más alto de la gama los **Nissan Patrol Top Line**, que disponen, de serie, de aire acondicionado, entre otros elementos. Una de las ventajas de los modelos de esta marca, es que cuentan con unas mecánicas muy eficaces, con una fiabilidad sobradamente demostrada y con un precio muy razonable, que les permite ser de los modelos más competitivos del segmento. Otra de las ventajas de este modelo es que cuenta con una amplia red comercial, extendida a lo largo de nuestra geografía. Recientemente, para ampliar su oferta, la marca japonesa ha comenzado la comercialización de un nuevo modelo, el **Terrano 2.7**. Un vehículo que se distingue por tener un diseño moderno, un coche que se asegurará un buen puesto en el mercado.

LA CLAVE DEL EXITO
 Nissan, con unos modelos bien realizados y a un buen precio, se ha asegurado un sitio entre los amantes del todo terreno.



¿Quién mantiene en forma las mejores máquinas?

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



MAHLE® Filter.
 Pasión Mecánica.

MAHLE®
 Filter

Algorita, 21 - Teléfono 471 40 00 - Telex 225988 Puib-E - Telefax 471 73 39 - 28019 Madrid

M A H I N D R A

DESDE LA INDIA
El Mahindra, de origen hindú, equipa un motor Peugeot muy robusto.



DE entre los modelos exóticos que se comercializan en España encontramos el **Mahindra**. Un coche con una configuración típica de Jeep. Para impulsarlo han recurrido a un motor diésel de origen Peugeot de 2,1 litros, que se distingue por su ya probada fiabilidad y robustez. Sin embargo, muy criticable es su acabado, que deja mucho que desear, al igual que su equipamiento. Con respecto a los apartados mecánicos, la dirección es dura y pesada y las suspensiones muy duras, típicas de los vehículos todo terreno de hace unos cuantos años. Otro aspecto criticable son los desarrollos de la caja de cambios, muy cortos, lo que le hace alcanzar muy poca velocidad, resultando incómodo en carretera. De este modelo se comercializan dos versiones, el **CJ 340** y el **CJ 540**, que se distinguen entre sí porque el primero de ellos tiene techo de lona y el otro duro.

S U Z U K I / S A N T A N A

TODO TERRENO POPULAR
Suzuki, con los pequeños Samurai, ha popularizado el todo terreno, permitiendo que llegue a los bolsillos menos fuertes.

SANTANA ha sido la marca española que ha difundido el todo terreno en nuestro país, ello se debió a la fabricación y comercialización con licencia de Land Rover de los modelos de la marca inglesa. Los Santana siempre se distinguieron por tener una robustez a toda prueba, y se hicieron imprescindibles para realizar labores en las condiciones más difíciles en el campo. Actualmente, como Santana sólo fabrica el **2.5 Diésel**, un modelo que sigue manteniendo la configuración que ha tenido a lo largo de su historia. Cuenta con una realización muy espartana y un equipamiento mínimo. Este modelo se puede adquirir con techo duro y techo de lona y con carrocería larga y corta. Santana también fabrica y comercializa los Suzuki todo terreno, vehículos que han contribuido notablemente a la expansión del todo terreno, ya que han permitido acceder a esta modalidad a usuarios con un nivel económico más bajo, pues hasta ahora había que hacer un fuerte desembolso para poder disfrutar de la conducción campo a través. En el escalón más bajo de la gama de Suzuki nos encontramos el **Samurai Mil**

impulsado por un pequeño motor de un litro. Esta variante se puede elegir con carrocería de techo de lona, de techo duro y metálico. Un poco más arriba tenemos el **Samurai 1.300**. También está disponible en las mismas opciones de carrocería que el Samurai Mil. Hay también una variante del Samurai denominada **Long Body**, que se distingue por tener una carrocería más larga con una mayor capacidad de carga. Por último queda hablar del **Vitara**, un coche con un tamaño superior a los anteriores, con una carrocería muy atractiva y moderna y que gracias a sus soluciones mecánicas permite una perfecta utilización, tanto en asfalto como en campo. Aquí influye mucho su sistema de suspensiones muy bien logrado que mejora el confort y el comportamiento. Del Vitara hay disponibles cinco versiones, todas comparten el mismo motor de 1,6 litros de 75 caballos de potencia. Se distinguen por su carrocería, que puede ser de techo duro y de lona y por su nivel de equipamiento. El Vitara, además de los atractivos que tiene, cuenta con un precio muy competitivo.



58 / Motor 16



T O Y O T A

LA marca japonesa comercializa uno de los modelos más veteranos entre los vehículos de todo terreno, el **Land Cruiser 250 TD**. Un coche que ha conocido, a lo largo de su historia, importantes modificaciones, pero que siempre se ha caracterizado por tener una gran robustez. En España de este modelo se comercializan dos versiones, que comparten el mismo motor de cuatro cilindros turbodiésel de origen VM, al que han dotado de un *intercooler*. Este motor ha venido a sustituir al anterior que equipaba también VM, pero de cinco cilindros. Este Toyota se fabrica en Portugal, por lo que es considerado como producto europeo y por lo tanto tiene un precio muy competitivo. Entre los importados de Japón se encuentran algunas unidades del **Toyota Land Cruiser SW** que entra de lleno en el segmento del todo terreno de lujo.



UNA LARGA TRAYECTORIA
El Toyota Land Cruiser es de los modelos más veteranos de los coches todo terreno que se comercializan.

U A Z

MILITAR Y CIVIL
El UAZ
Martorelli fue construido en su día para el ejército soviético. En Italia se encargan de transformarlo para su uso civil.



EL **UAZ Martorelli** es un claro exponente de la adaptación de los coches militares para el uso civil. El UAZ, que es de origen soviético, es el modelo que utiliza el ejército de aquel país, pero que en Italia lo han adaptado para una utilización normal. Para este vehículo han recurrido a un motor de origen Peugeot diésel, que tiene una gran robustez y una fiabilidad de sobra probada. Este vehículo se puede elegir con techo de lona o techo duro metálico, se distingue por tener un buen tamaño, que permite una elevada capacidad de carga. Sus defectos más importantes son similares a los de todos los modelos provenientes de los países del Este. Su acabado es malo y su equipamiento mínimo. A su favor tiene su dureza mecánica, que le permite realizar trabajos duros en las condiciones más adversas. Por contra es muy poco utilizable en carretera.

U M M

DE Portugal llegan los **UMM**, un modelo derivado de un diseño militar. Para impulsarlo utilizan un motor Peugeot de 2,5 litros diésel, del que existen variantes atmosféricas y turbo. Hay dos versiones: los **UMM 100** y los **UMM 121**. Las diferencias se centran en las distancias entre ejes. En ambos, se pueden montar las dos motorizaciones disponibles que desarrollan 76 y 110 caballos respectivamente. El UMM que cuenta con una mecánica muy sencilla, tiene a su favor una gran robustez, que le permite desenvolverse a la perfección en las condiciones más adversas. En su contra tiene un acabado muy mejorable y un equipamiento mínimo. A pesar de los condicionamientos de su sencillo diseño, los UMM tienen un comportamiento honesto en carretera, particularmente en la versión turbodiésel y muy eficaz en campo.



UNA GRAN ROBUSTEZ
El UMM que tiene una mecánica sencilla y está pensado para realizar los trabajos más duros en el campo.

Motor 16 / 59



COCHE NATURAL
 El todo terreno es un útil para acercarnos a la naturaleza, no para destruirla.

Para todos los gustos

Al plantearse la compra de un todo terreno, un ciudadano de a pie se encuentra un tanto confuso ante la tremenda variedad de productos que se le ofrecen y el desconocimiento general que hay sobre las características de los

mismos. Así pues, el profano suele creer que por tratarse de coches muy duros, su mantenimiento es más económico que el de un turismo, cuando en realidad es justo lo contrario. También hay una cierta creencia de que un todo terreno es

un coche más seguro que un turismo, por aquello de ir encaramado a metro y medio de altura sobre el asfalto, lo cual es también erróneo. Por eso, hay que tener claro que un todo terreno es un coche que ofrece unas posibilidades de disfrute

VENTAS

MARCA	1990	1991
NISSAN	13.662	10.227
SUZUKI	7.900	7.234
L. ROVER	3.994	3.852
LADA	3.696	4.447
SANTANA	2.328	1.295
JEEP	1.109	1.295
MITSUBISHI	1.099	1.997
TOYOTA	1.085	2.025
ISUZU	406	787
DAIHATSU	389	790
ARO/DACIA	352	146
BERTONE	182	214
MERCEDES	162	53
MAHINDRA	145	113
UMM	132	95
UAZ	63	40
OTROS	3	18
TOTAL	36.707	33.908

AJENOS A LA CRISIS

El mercado del todo terreno sigue evolucionando sin sufrir tan duramente como los turismos los altibajos de la crisis. En seis años el mercado se ha doblado, puesto que de los 15.823 vehículos que se vendieron en 1.985, se ha pasado a las 36.707 unidades que se vendieron en 1.990. Este año, los datos obtenidos hasta agosto permiten augurar un buen año para el segmento que, a pesar de la crisis económica, va a crecer respecto al año anterior estableciendo un nuevo récord de ventas de todo terreno.

Los dos fabricantes nacionales, Nissan y Santana, ocupan las dos primeras plazas del ranking, a bastante distancia del resto. Entre los importadores la lucha no es menos cerrada, puesto que Land Rover y Lada se disputan la tercera plaza de los superventas. Por detrás de estos

se encuentran todos los importadores de coches japoneses que al estar sometidos a una fuerte restricción de importación luchan con las manos atadas.

Los próximos años se prometen esperanzadores, ya que la entrada en juego de nuevos modelos, a precios muy competitivos, puede animar todavía más la cosa. Por lo pronto, en abril se inicia la comercialización del Opel Frontera. En el 93 llegará el nuevo Nissan comercializado conjuntamente por Ford y por la propia Nissan, mientras que es inminente la llegada de otros modelos de origen americano y japonés. Evidentemente, este mercado responde a unos impulsos de moda, por lo que la velocidad de crecimiento será menor en los próximos años. La saturación del mercado se puede estimar, si todo sigue a este ritmo, en torno a las 80.000 unidades al año.

POKER DE ASEES



CUATRO. ASEES. Rainey, Cadalora, Tarrés y Jaguar
POKER DE ASEES. En 500, 250, Trial y Sport Prototipos
CASTROL. La baza de CASTROL en el '91
 El lubricante de los campeones



AVENTURA EN CASA
 El todo terreno ofrece múltiples posibilidades de aventura, sin tenernos que alejar de casa.



muy superiores a las de un turismo, pero no puede competir con estos en aspectos tales como confort, economía o seguridad.

Una vez decididos a comprarlo, hay que tener claro el tipo de uso que queremos dar a nuestro futuro coche. Si lo que buscamos es un vehículo familiar con posibilidades para el todo terreno, la oferta se centra en las versiones largas con capacidad para cinco o siete ocupantes. Las motorizaciones suelen ser diésel, aunque en los últimos tiempos se han introducido muchos modelos con motor de gasolina que ofrecen unas prestaciones superiores en carretera, aunque hay que pagar unas buenas facturas ante el surtidor. Dentro de este marco se encuentran muchos modelos, empezando por el Nissan Patrol, el Toyota Land Cruiser, el Land Rover Discovery o el Isuzu Trooper, por mencionar algunos.

Si, por contra, lo que se busca es un segundo coche para las escapadas de fin de semana, el objetivo se centrará en los coches más pequeños, cuya oferta oscila desde algo más de un millón que cuesta

un Suzuki Samurai, hasta los tres y pico, o más, que cuestan las versiones más lujosas de los modelos importados. Dentro de este grupo podremos elegir entre los más trones con buenas aptitudes para el campo, o los más ruteros. Para los más apasionados del todo terreno la solución ideal puede ser un Land Rover Defender o un Suzuki Samurai, sin olvidar el polifacético Lada Niva.

Para un uso más mixto las opciones pueden ser el Suzuki Vitara, el Mitsubishi Montero o el Daihatsu Feroza.

Curiosamente hay un tercer grupo que busca un todo terreno como coche con buena imagen social. En este aspecto, el líder indiscutible es el Range Rover. También en esta línea se encuentra el Jeep Cherokee, sin olvidarnos de los Mercedes GE y GD, que aúnan, en un solo vehículo, la imagen y las buenas dotes para el campo.

Con la decisión tomada, prepárese a disfrutar del coche y del entorno, pero respete la naturaleza para que otros también disfruten. ○

Manuel Madrid y Víctor Piccione



DATOS DE COMPRA

ARO/DACIA Importador: REMARK, S.A. Avda de Barcelona, 137. 08750. Molinas de Rei. Barcelona. Teléfono: (93) 668 37 12. **Garantía:** Seis meses. **Red de postventa:** 26 puntos de asistencia en toda España.

BERTONE Importador: Alpina Motor S.A. Ctra. de Barcelona Km 16.500. San Fernando de Henares. 28830 Madrid. Teléfono: (91) 672 56 11. **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 50 puntos de asistencia en toda España.

DAIHATSU Importador: Daihatsu Española, S.A. Pº de la Castellana, 240. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 733 94 94. **Garantía:** Un año o 20.000 kilómetros. **Red de postventa:** 30 puntos en toda España.

LADA Importador: Lada Ibérica, S.A. Avenida de la Industria s/n. 28760 Tres Cantos (Madrid). Teléfono: (91) 803 42 44. **Red de postventa:** 44 puntos en toda España. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros.

ISUZU 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.

JEEP Importador: Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 1.350 puntos en España.

MAHINDRA Importador: Diasa Mariano Ribera 29. 46018 Valencia. Teléfono: (96) 325 73 42. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 10 puntos de asistencia en toda España.

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

MITSUBISHI Importador: ICA, S.A. María Tubau, 7- Torre A. Ctra Fuencarral-Alcobendas, km. 12,2. 28049 Madrid. Teléfono (91) 372 15 68. **Garantía:** Tres años y seis de anticorrosión. **Red de postventa:** 17 puntos en toda España.

NISSAN Fabricante/Importador: Nissan Motor Ibérica, S.A. Panamá 7. 08034 Barcelona. **Red de postventa:** 640 puntos. **Garantía:** Tres años sin límite de kilómetros.

LAND ROVER Importador: Land Rover España, S.A. Mar Mediterráneo 2. 28033 Madrid. Teléfono: (91) 676 82 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 92 puntos de asistencia en toda España.

SUZUKI/SANTANA Fabricante: Suzuki Santana, S.A. Ctra de Vadollano s/n. 23700 Linares (Jaen). Teléfono: (953) 69 00 58. **Red de postventa:** 250 puntos de asistencia técnica en toda España. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros.

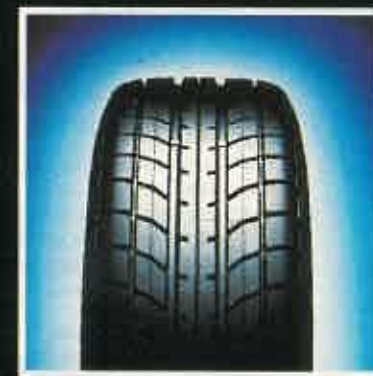
TOYOTA Importador: Nipauto, S.A. Plaza de Cánovas del Castillo 4. 28014 Madrid. Teléfono: (91) 429 97 84. **Garantía:** Tres años o 100.000 kilómetros. **Red de postventa:** 96 puntos de asistencia en toda España.

UAZ Importador: Diamsa. Avda Mare de Deu del Vinet s/n. Pol Indus Sant Pere Molanta. 08734. Oñedola (Barcelona). Teléfono: (93) 818 07 90. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 26 puntos de asistencia en toda España.

TOYOTA Import: Motor 7 4x4. Lago Constanza, 93. 20017 Madrid. Teléfono: (91) 407 06 16. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de Postventa:** En preparación.

Neumáticos RE 71 desarrollados por Bridgestone exclusivamente para el Porsche 959.

Son los únicos de esta categoría disponible en las medidas adecuadas a los modelos deportivos de todas las marcas.



Bridgestone RE 71
 Estructura sin empalmes
 Altas prestaciones
 Diseño unidireccional
 Disponible de 175/60 HR 13
 hasta 335/35 ZR 17



BRIDGESTONE

Distribuido por Firestone Hispania, S.A.

YAMAHA FROG
A pesar de su aspecto retro, el nuevo scooter encierra en su motor toda la tecnología electrónica adquirida en el desarrollo del FA monorail y los robots de la marca. Tiene unas prestaciones semejantes a las de cualquier scooter con motor de dos tiempos.



HONDA CUV-ES CANOPY
Un sorprendente scooter con parabrisas envolvente y su correspondiente limpiaparabrisas. El propulsor es eléctrico, la velocidad máxima es de 50 km/h.



SUZUKI SW-1 250
Una moto fuera de todos los cánones. Con un motor monocilíndrico de 4 tiempos, refrigeración líquida, 20 CV a 8.000 rpm, 5 marchas y freno de disco delantero.

El Salón de Tokio marca la nueva era de la moto, a partir de ahora innovadores conceptos y tecnologías, soluciones que parecían de ciencia ficción hace sólo unos años, son las coordenadas de los fabricantes nipones. Tanto en las motos de gran cilindrada como en las inferiores al cuarto de litro, las soluciones de vanguardia se imponen. El futuro ha llegado.

NUEVAS MOTOS JAPONESAS ENTRE EL PASADO Y EL FUTURO

ALLÁ por los años sesenta, los fabricantes japoneses propiciaron el regreso al placer de conducir una moto. Aquel vehículo de dos ruedas y motor, comenzó a convertirse en un objeto de diversión, lejos de ser un símbolo de modestas posibilidades económicas. Treinta años después, en la más reciente edición del Salón de Tokio del Motor, se ha podido comprobar que no sólo el

SUZUKI XF-4
Su sorprendente diseño esconde una moto pensada para desplazarse por los terrenos más difíciles. La tracción a las dos ruedas y el motor de 125 centímetros cúbicos, además de su equipamiento, son sus argumentos.



HONDA MANTIS
Una moto de revolucionario diseño. Tracción a las dos ruedas y transmisión hidráulica son sus dos características más innovadoras. Además destaca por su contenido consumo.





SUZUKI XF 425

Una impactante «fun bike» que recoge todas las innovaciones de la XF-4, como son la tracción 2X2 y el motor de 125 centímetros cúbicos refrigerado por aire forzado. Además incluye un moderno sistema de reparto de la potencia entre las dos ruedas y freno de disco delantero.



YAMAHA SRV 250

Impulsada por un motor en V a 60 grados de 248 centímetros cúbicos y cuatro tiempos, esta moto recuerda a las deportivas de los años 70, con chasis tubular y suspensión trasera con doble amortiguador.

HONDA EZ SNOW 90

Con un chasis y un motor semejantes a los que utiliza la divertida CUB, es ésta una preparación especial para moverse sobre la nieve.

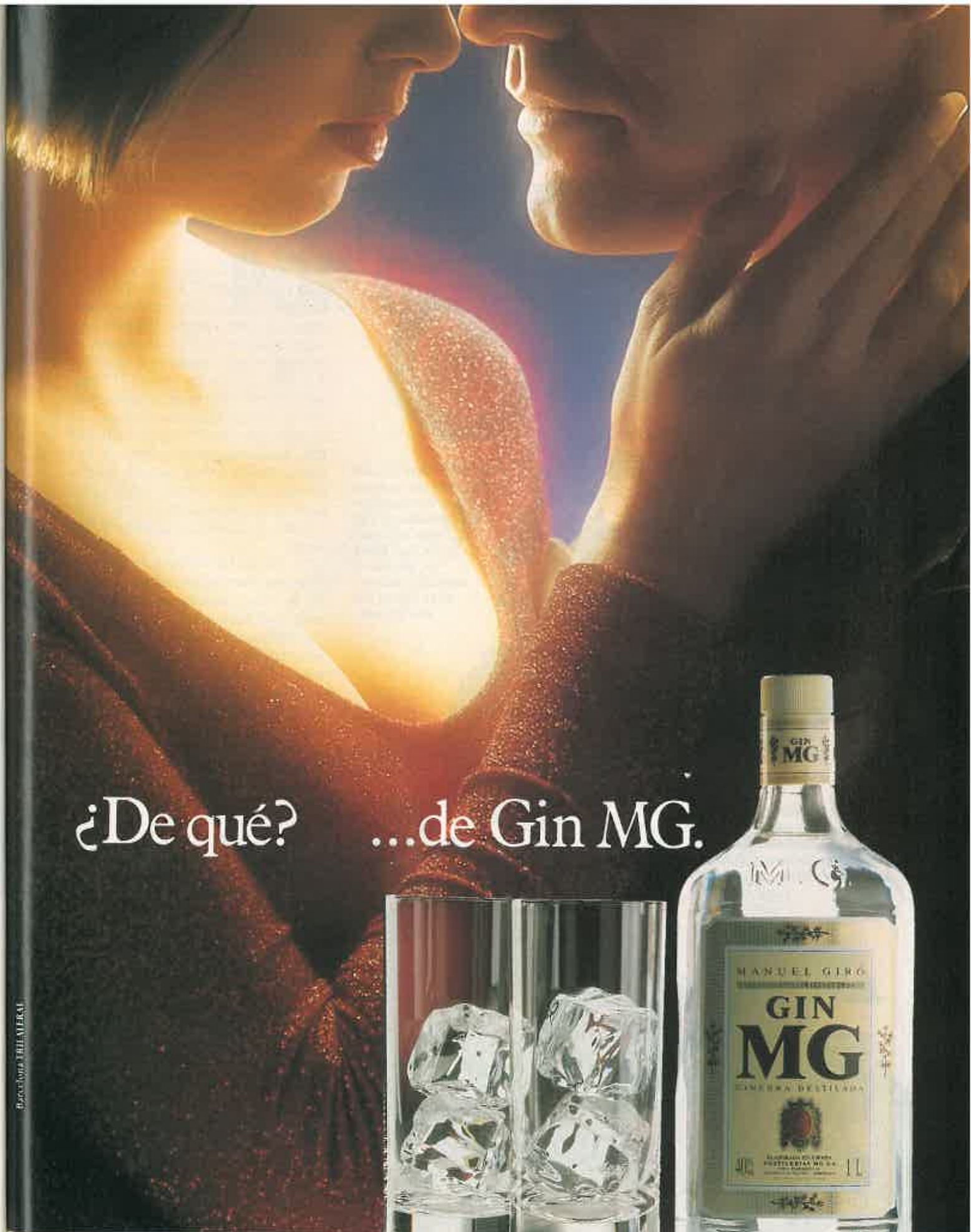


usuario ha alcanzado un aceptable grado de cultura motorista, sino que en las mesas de los ingenieros y diseñadores de los cuatro colosos nipones de la moto, ya se respira y se piensa en el futuro más extremo. Como era de esperar, la moda, o el deseo de romper la rutina ha llegado de pleno al entrañable mundo de la moto. Por fin, hay modelos para todos los gustos, de todos los colores, y sobre todo cargados de futuro. No por eso, se ha descuidado el aspecto «retro» o «camp», que se ve representado por unos scooter del más puro estilo de los años cincuenta.

En esta ocasión, han sido Honda y Suzuki los fabricantes que han cautivado el principal interés con dos peculiares prototipos de tracción integral. En el primer caso, se ha presentado la Mantis, que por su aspecto recuerda la figura del insecto, aunque la verdaderamente interesante es su sistema de tracción 2x2 que funciona por medio de presión hidráulica. Se trata de una moto de todo terreno, especialmente suave de manejar y destinada al todo terreno.

En la vertiente ecologista, Honda ha vuelto a demostrar su interés por los vehículos «limpios», con la propuesta del Cuv-Canopy, un peculiar scooter dotado de limpiaparabrisas, techo y un motor eléctrico capaz de alcanzar los cincuenta kilómetros por hora. Todo ello, sin contaminar la atmósfera. También en el campo del motocross, Honda ha llamado la atención con la RC 250 MA, al anunciar la comercialización de este modelo con cambio automático de control electrónico.

En la gama alta, el coloso nipón



¿De qué? ...de Gin MG.

Entendidos.

Gin MG elaborado con fidelidad rigurosa a su fórmula originaria exclusiva y con la garantía y prestigio de DESTILERIAS MG, S.A



HONDA ST 1100 PAN EUROPEAN
Será la primera moto que equipe los sistemas de seguridad ABS y TCS. Las grandes cualidades ruterías de este modelo se ven ahora incrementadas con ayuda de los sistemas de control electrónico



HONDA CBR 900 RR
Una moto de carácter ultradeportivo con 120 caballos y 185 kilos en seco. La Fire Black retoma el espíritu «racing» de la marca del Ala Dorada.

YAMAHA MORPHO II
En su segunda versión este modelo de dos ruedas direccionales llama aún más la atención del espectador. Es un prodigio de diseño que incorpora los más avanzados sistemas de control electrónico.



ha dado el do de pecho con la nueva Pan European ST 1100 ABS/TCS, que sin lugar a dudas representa la más completa gran turismo del mercado. Además de su confort de marcha ya experimentado, ahora está equipada con ABS y el nuevo sistema TCS que evita el patinamiento de la rueda posterior en las aceleraciones extremas. En el segmento deportivo, la CBR 900 RR, bautizada con el nombre de Fire Black, entra a formar parte de las motos más rabiosas del mercado. Su peso es de sólo ciento ochenta y cinco kilos y posee ciento veinte caballos de potencia.

Al presentar la versión II de la Morpho, Yamaha ha cautivado el interés de todos. Aunque se trata de una moto experimental, no cabe duda de que representa un ejemplo de lo que serán las motos del mañana. Por el momento ostenta un importante conjunto tecnológico, como son las dos ruedas direccionales, las suspensiones mono-brazo con regulación electrónica y el panel de mandos digital. En sentido totalmente contrario, el scooter Frog - que significa rana- hace honor a su nombre en cuanto al aspecto se refiere; sin embargo, su motor DC de funcionamiento eléctrico puede competir con el de cualquier otro scooter de dos tiempos. Y por si fuera poco, sus baterías se pueden cargar en casa.

Suzuki, no sólo estuvo presente con la nueva GSX-R 750 con refrigeración líquida, sino también con dos modelos destinados a la diversión y dotados de tracción integral. Se trata del Lander XF4, pensado para rodar en el campo, y del XF425 destinado al uso cotidiano. Para no ser menos, Suzuki está presente en el segmento de los «retro» con la SW-1, que de al-

NO PAGUES POR OTROS.



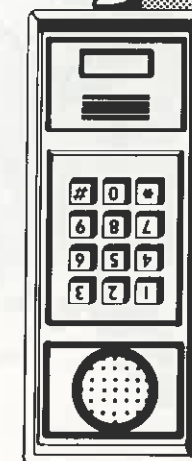
PRESENTAMOS LA COMPAÑIA DE SEGUROS FENIX AUTOS. DONDE LOS BUENOS CONDUCTORES PAGAN MENOS

Muchas veces pagan justos por pecadores. En la nueva compañía de Seguros Fénix Autos, los buenos conductores no pagan por otros, sino que pagan menos.

INFORMATE EN EL
900.111.222

Fénix  Autos

TE COSTARA MENOS, SEGURO.





KAWASAKI ZEPHIR 1100
Esta marca no ha presentado novedades espectaculares. Sin embargo, esta 1100 completa la gama Zephyr que ya cuenta con dos hermanas menores. una moto de aspecto clásico y mecánica moderna.

gún modo recuerda al famoso Galletto de Moto Guzzi, que hizo furor en los años cincuenta.

Como contestación al modelo de cross de Honda, Suzuki ha logrado en la XF5 una moto de características técnicas de verdadero relieve. En primer lugar, el chasis es de estructura en U de sección rectangular y de aluminio; sin embargo, es el sistema de tracción integral lo que realmente llama la atención. Si se rueda normalmente, ambas ruedas entran en tracción, pero en el momento en que la rueda delantera gira a más velocidad que la posterior, entra en acción una especie de embrague centrífugo que desconecta la tracción en la rueda delantera y, por lo tanto, la XF5 se convierte momentáneamente en una moto convencional. Al contrario que en la XF4, la potencia llega a la rueda delantera por medio de un cardan. A la vista de esto, sólo cabe comprobar además de la fiabilidad mecánica, las desventajas acarreadas por el aumento del peso suspendido en la horquilla.

SUZUKI XF 5
Completamente revolucionaria esta «off-road» con tracción 2X2 y un novedoso sistema de tracción delantera adosado a una de las botellas de la horquilla. Chasis de aluminio y motor de 195 cc.



SUZUKI RG 125 GAMMA
Una moto de carreras con todas las sofisticaciones técnicas. Motor de 2 tiempos con refrigeración líquida, suspensión delantera con horquilla invertida y basculante «swigarm».



En esta ocasión, Kawasaki fue el fabricante con menos novedades revolucionarias, si cabe el término. En consecuencia al éxito logrado con la Zephyr 750, en Tokio se presentó la versión 1100, cuyo aspecto recuerda en parte a la gloriosa Kawasaki 900 Z de los años sesenta. Evidentemente, se trata de una estupenda moto de turismo, capaz de ofrecer prestaciones respetables y un confort de marcha al mismo nivel.

Como es de suponer, sólo una pequeña parte de todas las novedades vistas en el Salón de Tokio llegarán al mercado en un plazo relativamente corto. Sin embargo, lo más significativo, es que la industria japonesa ha dado nuevamente un estirón, no solamente en el aspecto técnico sino también en lo que a la estética se refiere. En realidad, a partir de ahora se han convertido definitivamente en los creadores de lo que es la historia futura de la moto. La adaptación de las ruedas a la época de la tecnología sideral, es un monopolio que lleva la bandera del Sol Naciente. Y no tendrá que pasar mucho tiempo para que lo nuestro sea antiguo. O

CAMEL TROPHY

GUAYANA '92

Llama a la Aventura.



Este año, el Camel Trophy se celebra en la Guayana. En el corazón de la jungla amazónica.

Si sientes la llamada de la aventura, tienes camé de conducir, y quieres vivir el espíritu del Camel Trophy, llámanos.

Camel Trophy Watch te invita.

Llama al 900.100.007



BOSCH AVANZA

VELOCIDAD DE LA LUZ

La aplicación masiva de la gestión electrónica en los vehículos, está trayendo consigo problemas de insuficiente velocidad en la transmisión de órdenes. Pero la evolución continúa sin pausa.

PARA hacerse una idea de la velocidad a la que circulan los datos en un vehículo, basta tener en cuenta la diferencia de tiempo entre el salto de dos chispas consecutivas en un mismo cilindro cuando un motor gira, por ejemplo, a 4.000 revoluciones por minuto. Cada 3 centésimas de segundo salta una chispa, y si el sensor de antidetonación ad-

ABS EN EL BUS
Los nuevos equipos de antibloqueo de frenos y antideslizamiento, denominados ABS5 y ASR5, pueden comunicarse a través del nuevo bus de datos.



ARRANQUE EN FRIO

EL DIESEL MAS RAPIDO

BOSCH ha dado a conocer las bujías de incandescencia de espiga, que requieren tan sólo cinco segundos de precalentamiento, gracias a la utilización de nuevos materiales. Para que no adquiera excesiva temperatura, el filamento caliente va conectado a otro cuya resistencia aumenta con la temperatura, disminuye el paso de corriente en el filamento caliente y se enfría. Con este sistema, se llega a la temperatura de funcionamiento en menos tiempo y pueden quedar conectadas durante tres minutos, con lo que se reduce el ruido en frío y los gases contaminantes.

vierte tendencia al picado, en un intervalo de tiempo menor deberá enviar las órdenes a la centralita electrónica, calcular el momento exacto de encendido y devolver la orden para evitar la detonación, lo que significa enviar ingentes cantidades de datos en apenas dos centésimas de segundo. Pero ésta es sólo una mínima parte de la cantidad de informaciones que circulan por el interior de un coche dotado de antibloqueo de frenos, sistema de antipatinamiento, inyección electrónica, catalizador con sonda lambda, suspensión inteligente y sistemas de seguridad como *airbag*, tensor de cinturones y arco de protección antivuelco.

DOS SENSORES
Los últimos dispositivos de *Airbag* y tensor de cinturones llevan dos sensores de accidente, que deben coincidir en sus apreciaciones antes de activar la puesta en marcha del sistema.

Dispositivos activadores de sistemas de retención en el asiento



Para garantizar la calidad de transmisión sin errores, Bosch ha desarrollado un nuevo sistema (que elimina los gruesos mazos de cables, propensos a averiarse), denominado CAN (*Controller Area Network*) en el que los diferentes módulos de control se pueden comunicar entre sí. Basta con una línea -bus de datos- que discurre entre los diferentes módulos de control de cada mecanismo. Lo único imprescindible es que cada unidad de control, (no

resulta necesario que sea Bosch) disponga de un componente CAN, para comunicarse en el idioma universal del vehículo. Emite en el formato uniforme previamente determinado y reconoce, de entre todas las informaciones que recorren el bus de datos, cuáles van dirigidas a él.

Pues bien, un nuevo sistema de antibloqueo de frenos, que puede conectarse a un bus de datos CAN, ha sido desarrollado

por Bosch. Las válvulas electromagnéticas son diferentes, pero fundamentalmente destaca por su unidad de control independiente que le permitirá, en un futuro próximo, unirse a un bus de datos CAN.

También los sistemas de seguridad, como *airbag* y tensor del cinturón, se beneficiarán de la mayor rapidez del bus de datos, que les permitirán actuar con mayor precisión y eficacia.

NUEVA BATERIA TUDOR MAGNUM PLUS FUERZA SIN LIMITES



La nueva batería Tudor Magnum Plus es un plus en todos los sentidos:

- Plus en potencia. Con una mayor fuerza de arranque.
- Plus en durabilidad. Con más duración y menor autodescarga.
- Plus en comodidad. Posee asas para su manipulación y cuatro terminales de fácil conexión en todo tipo de coches.
- Plus en información. Porque cuenta

con un visor que indica el estado de carga, junto con todos los datos de interés para usted.

- Plus en ecología. Porque es un producto reciclable.
- Plus en garantía. Con una auténtica garantía total por un año.

La nueva batería Tudor Magnum Plus es todo un plus. Descúbrala con toda su fuerza. Verá que no tiene límites.



Finance
BMW
Leasing

Esta es una selección de lo mejor. La Selección Automóviles de Ocasión BMW. Un programa abierto también a lo mejor de otras marcas y en las mejores condiciones. Venga a nuestra Red de Concesionarios y comprobará que, cuando BMW da su garantía, la garantía es total. Y que, de nuevo, en automóviles de ocasión, lo mejor es BMW.



SELECCION AUTOMOVILES DE OCASION

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	320i/2	1991	Aire Acondicionado/Llantas	2.850.000	Auto Ampuria
BMW	318i/2	1991	Full Equip.	2.900.000	Auto Ampuria
BMW	745i/A	1986	Full Equip.	2.500.000	Autogal
Ford	Scorpio GL 2.4	1989	Aire Acondicionado/Radio-Cassette	1.600.000	Autogal
BMW	325i Cabrio	1987	De Serie	2.500.000	Auto París
Mercedes	300 E	1985	Air. Aco./ABS/Cuero/Radio-Cassette/Llantas	3.300.000	Auto París
BMW	528i	1983	Llantas/Aire Acondicionado	1.250.000	A. S. Busquets
Renault	21 GTS	1986	Aire Acondicionado/Alarma	1.050.000	A. S. Busquets
BMW	735i AL	1988	Full Equip.	5.700.000	Autolago
BMW	M6	1987	Full Equip.	4.600.000	Autolago
BMW	320i/2	1990	Air. Aco./Llantas/Computadora/Alarma	2.850.000	A. Albelda
Renault	21 Turbo	1988	Aire Acondicionado/ABS/Llantas/Elevalunas	1.900.000	A. Albelda
BMW	635csi	1986	Air. Aco./ABS/Llantas/Hi-Fi/Eleval./Comput.	2.900.000	Autosa (Oviedo)
BMW	320i	1985	C. Central./Eleval./Antiniebla/Techo/Hi-Fi	1.500.000	Autosa (Oviedo)
Mercedes	190 2.3 16V	1985	Full Equip.	2.800.000	Bertolín
Mercedes	560 SEC	1988	Full Equip.	10.000.000	Bertolín
Mercedes	250 D	1989	ABS	3.300.000	Carmelo
BMW	316/4	1986	De Serie	1.200.000	Carmelo
Opel	Omega 2.0 CD	1987	Pintura Metalizada/Aire Acondicionado	1.500.000	Elitemotor
Opel	Kadett GSI 2.0	1988	Aire Acondicionado	1.150.000	Elitemotor
BMW	735i	1987	Full Equip.	3.900.000	Engasa
Mercedes	300 E 4 Matic	1988	Full Equip.	3.900.000	Engasa
Mercedes	500 SE	1987	Full Equip.	3.300.000	G. Guarnieri
BMW	750i A	1990	Full Equip.	8.000.000	G. Guarnieri
BMW	325i/4	1988	Air. Aco./ABS/Eleval./C. Central./Chek Cont.	2.500.000	Hispanóvil
Mercedes	190 E 2.3	1989	Air. Aco./Cuero/Llantas/ABS/C. Central./Elev.	2.500.000	Hispanóvil
BMW	M5	1988	Full Equip.	4.700.000	Keldenich
BMW	325i	1986	ABS/Air. Aco./Alarma/Llantas	2.000.000	Keldenich
BMW	735i AL	1989	Pintura Metalizada/Radio-Cassette	5.850.000	Motor Central

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	M3	1987	Cuero/Techo/Air. Aco./Radio-Cassette	3.400.000	Motor Central
BMW	535i	1991	Cuero	5.900.000	Movilnorte
BMW	325ix	1987	Aire Acondicionado	2.900.000	Movilnorte
BMW	750i	1988	Cuero/Teléfono móvil	7.000.000	Muntaña
BMW	535i	1988	Climatizador/Llantas	4.300.000	Muntaña
BMW	530i	1988	Full Equip.	3.500.000	Noguera Piñol
BMW	530i	1988	Climatizador/Pintura Metal./Radio-Cassette	2.975.000	Noguera Piñol
Porsche	944	1985	De Serie	2.500.000	Pirineo Motor
Fiat	Croma 2.0 IE	1988	Full Equip.	1.700.000	Pirineo Motor
BMW	730i	1991	Servotronic/Radio-Cassette	5.700.000	Rex Motors
BMW	318i/2	1989	Elevalunas	1.900.000	Rex Motors
BMW	535i	1986	Equipamiento Deportivo	2.850.000	Río Verde Motor
BMW	325i/4	1988	Equipamiento Deportivo	2.600.000	Río Verde Motor
BMW	535i	1989	Climatizador/Autoblocante/Radio-Cassette	4.700.000	Ruera Sport
Audi	200 Turbo	1987	Full Equip.	2.400.000	Ruera Sport
Audi	100 C.D.	1988	Full Equip.	2.000.000	Saran
Alfa Romeo	75 3.0 V6 America	1988	Full Equip.	2.000.000	Saran
BMW	325i/2	1990	Full Equip.	3.100.000	Stinus
Citroën	19 BX GTI 16V	1988	Radio-Cassette/Aire Acondicionado	1.400.000	Stinus
BMW	735i	1987	Pintura Metal./Climatizador/Autoblocante	3.500.000	T. Cayma
BMW	M6	1991	Full Equip.	7.700.000	T. Cayma
Alfa Romeo	164 V6 3.0	1989	Climat./Llantas/Pintura Metal./Asientos Eléc.	3.300.000	Turalsa
BMW	524td	1986	Air. Aco./Pintura Metal./Llantas/Techo	1.975.000	Turalsa
BMW	324d	1986	Cierre Centralizado/Elevalunas	1.700.000	Vasmotor
BMW	320i/2	1987	Cierre Centralizado/Elevalunas	1.600.000	Vasmotor
Mercedes	300D	1986	Aire Acondicionado/Llantas	3.300.000	Veimsa
Mercedes	230 E	1989	Full Equip.	3.600.000	Veimsa
BMW	323	1988	Aire Acondicionado	1.475.000	Velomóvil
BMW	320i	1989	Aire Acondicionado	2.200.000	Velomóvil

RUTZ NICOLI

AUTO AMPURIA. Ctra. Olot, Km. 24.400. Tel. 50 85 61. **FIGUERAS**
AUTOGAL. Ctra. de Vigo, Km. 542.1. Tel. 21 44 72. **QUINTELA**
AUTO LAGO. Avda. de Zaragoza, 93. Tel. 24 14 00. **PAMPLONA**
AUTO PARIS. Rda. General Mitre, 29-35. Tel. 203 83 00. **BARCELONA**
AUTO SPORT BUSQUETS Ramón y Cajal, 24-26. Tel. 23 79 77. **TARRAGONA**
A. ALBELDA. Avda. de Valencia, 68. Tel. 287 42 50. **GANDIA**
AUTOSA Cerdedo, 31. Tel. 28 49 55. **OVIEDO**
BERTOLIN. Rafael Cisternes, 2. Tel. 360 32 95. **VALENCIA**

CARMELO. Cisneros, 89. Tel. 23 46 78. **SANTANDER**
ELITEMOTOR. Roger de Flor, 69. Tel. 870 33 54. **GRANOLLERS**
ENGASA. Ctra. N-III, Km. 336. Tel. 152 18 62. **QUART DE POBLET. VALENCIA**
G. GUARNIERI. Ctra. de Cádiz, Km. 228.1. Tel. 37 30 68. **MÁLAGA**
HISPAMOVIL. Ctra. Alicante, esquina c/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**
KELDENICH. San Gervasio de Cassolas, 104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**
MOTOR CENTRAL. Guillermo de Osma, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**

MOVILNORTE. Ctra. El Plató-Majad., Km. 1.100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**
MUNTAÑA. Numancia, 22. Tel. 322 91 62. **BARCELONA**
NOGUERA PIÑOL. Doctor Fleming, 51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**
PIRINEO MOTOR C/ Comercio, s/n. Tel. 24 12 45. **HUESCA**
REX MOTORS. Gran Vía Asima, 4. P. I. San Castelló. Tel. 75 88 22. **MALLORCA**
RIO VERDE MOTOR Ctra. N-340, Km. 175.3. Tel. 81 53 53. **PUERTO BANUS**
RUERA SPORT. Ctra. de Logroño, Km. 109. Polígono Villayuda. Tel. 22 42 50. **BURGOS**

SARAN. Travesía Miguel Ibáñez, 1. Tel. 60 66 00. **TERUEL**
STINUS. Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**
T. CAYMA. Ronda Barceló, 72. Tel. 798 28 00. **MATARO**
TURALSA. Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**
VASMOTOR. Avda. Gasteiz, 48-51. Tels. 24 21 66/24 56 58. **VITORIA**
VEIMSA. Avda. de Madrid, 131. Tel. 37 38 88. **VIGO**
VELOMOVIL. Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA**

BEL-RAY CON YAMAHA

La estrecha relación que Bel-Ray España S.A. mantiene con Yamaha Motor España S.A. ha culminado con la firma de un acuerdo mediante el cual Yamaha incluye a los lubricantes Bel-Ray en su catálogo de recambios originales. Yamaha comercializará los productos Bel-Ray a través de sus concesionarios oficiales, asegurando la disponibilidad de los lubricantes Bel-Ray más adecuados para cada vehículo en cualquiera de los servicios oficiales Yamaha.



Dallara, cuyos pilotos, el finlandés Letho y el italiano Pirro, terminaron la prueba en octava y decimoquinta posición respectivamente.

ne dedicando sus máximos esfuerzos a los vehículos de altas prestaciones, está representada en España por Cial. Valvoline S.A., que acaba de abrir sus nuevas oficinas en Madrid en la calle Cardenal Herrera Oria 171. Al frente de esta delegación y como representante de zona se encuentra J. Gonzalo González.

NOVOENT FORMULA 1

NOVOENT, sistemas de ventilación, estuvo presente en la inauguración del circuito de Montmeló en la Fórmula 1 como patrocinador del equipo

VALVOLINE EN MADRID

La prestigiosa firma de lubricantes Valvoline Oil Company, que desde 1.886 vie-

FUNBOARD RUNNER



El windsurfista Eduardo Bellini, del equipo Runner, se ha proclamado Campeón de España absoluto de la categoría de Funboard. La prueba celebrada en la costa de Tegueste (Lanzarote), consistió, por primera vez, en la disputa de las tres disciplinas (olas, course race y slalom), por lo que cabe considerar el triunfo de Bellini como un auténtico éxito.



BRIDGESTONE OLIMPICO

BRIDGESTONE Corporation, líder mundial entre los fabricantes de neumáticos, fabrica una amplia gama de productos diversos, artículos deportivos y otros. Entre estos productos están las tablas de windsurfing Lechner A-390, que han sido elegidas por el COOB para su utilización exclusiva en las pruebas de esta especialidad en los Juegos Olímpicos de Barcelona.



Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.

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



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

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

Esta lista de coches usados se actualiza trimestralmente.

Precios coches usados

ALFA ROMEO

MODELO	90	89	88	87	86
Alfa 33 SL	—	—	—	—	590
Alfa 33 QD	—	—	—	—	630
Alfa 33 QV	—	—	—	—	620
Alfa 33 1.3 S.	1000	850	770	700	—
Alfa 33 1.5 4x4	1200	1000	920	830	—
Alfa 33 1.5 TI.	1070	900	820	660	560
Alfa 33 1.7 QV	1220	1030	940	840	—
Alfa 33 1.7 IE	1190	1000	900	—	—
Alfa 33 1.7 SW	1320	1110	1000	—	—
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 Ti Nuevo	1190	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Boxer 1.6V	1630	—	—	—	—
Alfa 75 1.6	1200	1000	—	—	—
Alfa 75 1.8	1280	1080	970	—	—
Alfa 75 1.8 IE	1430	1210	—	—	—
Alfa 75 1.8 T América	1920	1830	1480	1330	1080
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	700
Alfa 90 2.4 TD	1250	1150	1030	830	670
Sprint 1.5	930	870	810	660	530
Sprint 1.7 QV	1040	930	840	—	—
GTV 2.0	—	—	1060	880	700
GTV 2.5	—	—	1340	1100	890
Spider 2.0	—	—	1370	1100	860
Spider 2.0 QV	—	—	1530	1280	1150
164 Twin Spark	2300	2070	—	—	—
164 3.0 V6	2980	2680	—	—	—
164 2.5 TD	2400	2160	—	—	—

AUDI

MODELO	90	89	88	87	86
80 CD	—	—	—	—	760
80 GTE	—	—	—	—	810
80 Quattro	—	—	—	—	1360
80 CD TD	—	—	—	—	710
80 Special	1660	1490	—	—	—
90 1.8 E	1750	1580	—	—	—
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	—
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	—
90 2.0 Front.	2670	2400	—	—	—
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	—
100 CC	—	—	—	1030	790
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160
100 CD Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1520	1420	1280	1090	840
100 CD Turbo Diesel	1790	1616	1450	1240	950

MODELO 90 89 88 87 86

200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	—	—
200 CD	—	—	2110	1640	1290
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860
200 V8	5850	5270	—	—	—
Coupé GT	2210	1790	1520	1220	930
Coupé Quattro	2760	2480	2120	1700	1290

BMW

MODELO	90	89	88	87	86
316/316 i	1520	1420	1280	1120	1040
316 4p	1610	1520	1420	1220	1080
318 i	1710	1610	1470	1260	1120
318 i 4p	1800	1710	1570	1360	1220
320 i	1990	1850	1710	1530	1360
320 i 4p	2200	2050	1900	1710	1520
324 D	1950	1800	1710	1570	—
324 TD	2330	2090	1900	—	—
325 i	2660	2470	2280	2090	1950
325 i 4p	2750	2560	2370	2180	2040
325i X	3090	2850	2710	2560	—
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 535 i	—	—	—	2750	2350
535 i (nuevo)	4420	4040	3800	—	—
524 TD	—	—	—	1750	1550
524 TD (nuevo)	3350	3000	2700	—	—
728 i	—	—	—	—	1660
730 i	4370	3890	3610	3130	—
735 i	—	—	—	—	2430
735 i (nuevo)	5410	5030	4580	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	—	—	—	260	200
Mehari 4 p.	—	—	—	290	230
LNA	—	—	—	—	160
LNA 1.1 E y RE	—	—	—	—	200
AX 11 RE	710	610	520	—	—
AX 11 RE 5 p	750	640	—	—	—
AX TRE	760	650	580	490	—
AX TRE 5 p	800	680	580	—	—
AX 14 TRS	820	700	630	540	—
AX 14 TRS 5 p	860	740	630	—	—

MODELO 90 89 88 87 86

AX 14 T2S	860	750	680	580	—
AX 14 T2S 5 p	920	790	670	—	—
AX GT	960	820	740	630	—
AX GT 5 p	980	830	—	—	—
AX 14 RD	700	600	—	—	—
AX 14 RD 5 p	730	620	—	—	—
AX TRD	740	630	—	—	—
AX TRD 5 p	770	650	—	—	—
Visa R Club y ES	—	—	—	350	280
Visa R Super E y X	—	—	—	370	280
Visa GT	—	—	—	440	330
Visa 11 E	—	—	—	370	27
Visa 11 RE	—	—	—	390	300
Visa Challenger	—	—	—	430	310
Visa 14 TRS y Stylo	—	—	—	500	380
Visa GT	—	—	—	850	730
Visa 17 D y Challenger	—	—	—	580	470
Visa 17 RD y Stylo	—	—	—	620	500
GSA X1	—	—	—	—	290
GSA X3	—	—	—	—	230
BX	—	—	—	720	610
BX 14 E, RE	960	810	740	630	450
BX Leader T	960	810	740	630	450
BX 14 TRE y TGE	1030	870	790	670	570
BX 16 RS	—	—	—	—	500
BX 16 TS	1060	900	—	—	—
BX 16 TGS	1140	970	—	—	—
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	980	830	590
BX 19 TGS	1210	1030	—	—	—
BX 19 TRSGT y Athena	1330	1120	1020	870	740
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	—
BX 19 GTI 16 V	1920	1620	1380	—	—
BX 19 TRS Break	1490	1260	1140	970	820
BX D	1110	950	850	720	530
BX 19 D y RD	1180	1010	910	770	560
BX 19 TRD	1250	1060	960	800	580
BX 19 TRD Turbo	1450	1230	1040	—	—
BX 19 RD Break	1330	1130	1020	860	730
CX 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	1640	1390	1170	870	630
CX TRD Turbo	2070	1750	1580	1190	800
CX 25 RDT Familiar	2120	1810	1620	1280	760

FERRARI

MODELO	90	89	88	87	86
308 GTS	—	—	—	4200	3100
400 GT	—	—	—	6700	5900
Mondial B	—	—	—	6200	5500
Mondial Cabrio	9850	8400	7500	6750	—
Mondial T	9100	7700	7000	5900	5000
412	13800	11500	10350	—	—
Testarossa	16600	14000	12800	10700	9300

FIAT

MODELO	90	89	88	87	86
Uno 45 Sting 3p	—	—	—	590	500
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 3p	960	840	760	640	540
Uno 70 SX 3p	950	820	730	620	—
Uno 70 SX 5p	990	850	770	—	—
Uno Turbo ie	1150	990	890	750	640
Uno Turbo ie ASKD	1260	1080	920	—	—
Uno DS 5p	850	720	650	550	470
Tipo 1.400	1120	960	820	—	—
Tipo 1.400 DGT	1210	1050	890	—	—
Tipo 1.600 DGT	1300	1130	960	—	—
Tipo TD DGT	1590	1360	1160	—	—
Regata 70 C	—	—	—	—	460
Regata Mare	—	—	—	640	480
Regata 70 S	—	—	—	700	520
Regata 70 ES	—	—	—	—	340
Regata 100 S	—	—	—	—	410
Regata 100 S ie	—	—	—	810	730
Regata Weekend S ie	—	—	—	860	790
Regata Weekend DS	—	—	—	930	850
Regata DS	—	—	—	850	760
Regata DS Turbo	—	—	—	—	570
Ritmo Abarth 130 TC	—	—	—	—	450
Argentina 2.0 ie	—	—	—	—	

MODELO	90	89	88	87	86
Fiesta C 3p	750	650	—	—	—
Fiesta C 1.1 3p	800	690	—	—	—
Fiesta C 5p	810	690	—	—	—
Fiesta C 1.1 5p	850	730	—	—	—
Fiesta CL 1.1 Cat	990	850	—	—	—
Fiesta CL 1.4 3p	840	720	—	—	—
Fiesta CL 1.4 5p	890	760	—	—	—
Fiesta S 1.6 3p	980	830	—	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	—	—	—
Fiesta XR2i	1180	1000	—	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	800	690	—	—	—
Fiesta CL 1.8 D 3p	810	690	—	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	850	730	—	—	—
Escort Laser CL y GL 1.1	—	—	—	410	—
Escort CL y GL 1.3	—	—	690	600	440
Escort Ghia 1.3	—	—	—	—	470
Escort CL y GL 1.4	—	—	720	640	510
Escort Xtra 1.4	—	—	—	—	640 510
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	—
Escort GT y Max	900	810	730	—	—
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	—	—	—
Escort XR3i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
CLD, GLD y Xtra 1.6 D	—	840	530	370	300
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	—	—
Escort Ghia 1.6 D	1000	900	810	730	—
Escort GTD 1.6	930	840	—	—	—
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	—	—
Escort Country 1.8 D	1030	930	—	—	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR 3i	1750	1500	1350	1150	850
Orion GT y Millioner 1.6	1050	900	800	—	—
Orion Ghia 1.6	1050	950	870	780	600
Orion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	—
Orion Ghia 1.6 Cat	1200	1020	—	—	—
Orion CLD y GLD 1.6	—	—	700	680	580
Orion Ghia 1.6 D	1050	950	870	780	600
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	930	800	—
Sierra GL 1.8 5p	—	—	980	850	—
Sierra Laser 2.0	—	—	—	—	820
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	—
Sierra GL 2.0 4p	—	—	1040	900	—
Sierra GL 2.0 i 4p	1440	1220	1080	940	—
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	1270	—	—	—
Sierra CL 2.0 5p	1320	1150	1020	940	840
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	—
Sierra GL 2.0 i 5p	1490	1260	1120	990	—
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	—
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1120	990	—
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	—
Sierra Xtra y Ghia 4x4 2.8 i	—	—	1500	1270	—
Sierra Xtra 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	—	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2610	2290	2140	1820	—
Sierra Laser Diesel	—	—	—	—	570
Sierra GLD 4p	1290	1070	940	800	—
Sierra GLD 4p	1410	1200	1020	870	—
Sierra CLD 5p	1320	1110	960	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Sierra GLD 5p	1440	1240	1050	900	660
Sierra Fam CL y GL 2.0	—	—	1050	900	600
Sierra Fam GL 2.0 i	1610	1380	1240	1050	—
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	—	—
Scorpio GL 2.0 i	1910	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	—
Scorpio GL 4x4 2.8 i	—	—	—	1420	—
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	1620	—
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1880	1710	1450	—
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	—
Scorpio Ghia 2.8 i	—	—	—	1500	1210
Scorpio Ghia 2.9 i	2610	2210	2000	1700	—
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	—
Scorpio CL TurboD	1740	1480	—	—	—
Scorpio GL TurboD	1910	1620	—	—	—
Scorpio Ghia Turbo D	2300	1950	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9 Cat	2690	2290	—	—	—

LANCIA					
MODELO	90	89	88	87	86
A 112 Junior TC	—	—	—	—	260
A 112 LX	—	—	—	—	300
A 112 Abarth	—	—	—	—	340
Y 10 Flia	650	550	470	—	—
Y 10 Fire LX IE	750	630	570	480	390
Y 10 Turbo	860	730	660	570	480
Y 10 1500	870	740	—	—	—
Delta 1300	970	820	750	640	—
Delta 1600 IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4x4	—	—	1690	1350	1150
Delta Integrale	2550	2170	—	—	—
Delta Integrale 16 V	2750	2340	—	—	—
Prisma 1.5 LX	1090	930	790	—	—
Prisma 1600 IE	—	—	950	800	680
Prisma Symbol	1200	1020	930	790	—
Prisma TD	1250	1070	970	820	—
Thema 2.0 IE	1950	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	2120	1830	1710	1480	1250
Thema 6v	—	—	1760	1500	1210
Thema Turbo IE SW	2620	2530	2280	1940	—
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	—	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1980	—	—
Thema 8.32	5100	4330	3700	—	—
Thema TD	1980	1750	1570	1340	1140
Thema TD Nuevo	2140	1900	—	—	—
Thema Turbo DS SW	2470	2230	2000	—	—
Debra 1.600 ie	1460	—	—	—	—
Debra 1.800 ie	1640	—	—	—	—
Debra 2.0 ie	1880	—	—	—	—
Debra Turbo Diesel	1650	—	—	—	—

MERCEDES BENZ					
MODELO	90	89	88	87	86
190 D	2500	2170	1900	1670	1500

MODELO	90	89	88	87	86
190 D 2.5	2940	2550	2240	1950	—
190 D 2.5 T	3300	2860	—	—	—
200 D	3220	2970	2450	2150	1930
250 D	3520	3050	2680	2350	2110
300 D	3820	3310	2910	2550	2290
300 TD	4300	3730	3270	2870	2580
300 TD Turbo	5100	4420	3870	3400	3060
190 E	2890	2510	2200	1930	1730
190 E 2.3	3090	2670	2350	2080	1850
190 E 2.3 16V	—	—	4000	3500	3100
190 E 2.6	3580	3100	2720	2390	2150
190 E 2.6 16V	5260	4560	—	—	—
200	3000	2600	2280	2000	1800
230 E	3510	3040	2660	2340	2100
230 CE	4480	3850	3400	2960	—
230 TE	3960	3430	3010	2640	2370
260 E	4090	3550	3110	2730	2460
300 E	4420	3830	3360	2950	2650
300 E 4 Matic	5530	4840	4250	3720	3350
300 CE	5290	4580	4020	3520	—
300 TE	4870	4220	3700	3240	2920
260 SE	4400	3770	3140	2830	2510
300 SE	4720	4040	3370	3030	2700
300 SEL	5080	4350	3630	3280	2900
420 SE	5730	4910	4090	3680	3280
420 SEL	6140	5260	4380	3940	3510
500 SE	6380	5510	4420	3980	3540
500 SEL	6780	5810	4840	4360	3880
580 SEL	9550	8150	6820	6140	5460
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	—	—	6400	5500	4680
420 SEC	7660	6570	5470	4930	4380
500 SL	—	—	7050	6060	4800
500 SEC	8120	6960	5800	5220	4640
580 SE	9140	7830	—	—	—
580 SEC	10580	9070	—	—	—

OPEL					
MODELO	90	89	88	87	86
Corsa City 1.0 3p	670	570	510	430	340
Corsa Swing 1.0 3p	720	620	560	480	—
Corsa Base, Luxus LS 1.0 3p	—	—	—	310	—
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520	—
Corsa B, Luxus LS 1.2 3p	—	—	—	350	—
Corsa Swing 1.2 4p	850	720	650	550	—
Corsa Swing 1.2 5p	920	790	730	640	—
Corsa GL 1.2 3p	840	720	650	550	—
Corsa GL 1.2 4p	890	750	680	580	—
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	—
Corsa B, Luxus LS 1.3 3p	—	—	—	390	—
Corsa GL 1.3 3p	870	750	670	570	—
Corsa GL 1.3 4p	920	790	710	600	—
Corsa GL 1.3 5p	900	770	690	590	—
Corsa SR y GT 1.3	880	780	680	570	430
Corsa Swing 1.5 D 3p	750	640	580	490	—
Corsa Swing 1.5 TD 3p	820	700	600	—	—
Corsa Swing 1.5 D 4p	800	680	620	530	—

MODELO	90	89	88	87	86
Corsa Swing 1.5 TD 4p	870	740	630	—	—
Corsa Swing 1.5 D 5p	780	660	600	510	—
Corsa Swing 1.5 TD 5p	850	720	610	—	—
Corsa GSI 1.6 SE	1070	920	780	—	—
Madett Top 1.6 3p	—	—	830	—	—
Madett 1.6 GT 3p	1170	1010	—	—	—
Madett 1.8 GSI 3p	—	—	—	650	—
Madett 1.8 GT 3p	1240	1060	—	—	—
Madett 2.0 GSI 3p	1460	1250	1130	1000	—
Madett 2.0 GSI 16v 3p	1720	1470	1320	1180	—
Madett LS 1.3 S 4p	970	820	740	630	500
Madett City 1.3 S 5p	910	770	—	—	—
Madett LS 1.6 S 4p y 5p	1120	960	880	770	600
Madett GL 1.6 S 4p	1190	1020	920	820	660
Madett GL 1.6 S 5p	1170	1000	900	800	650
Madett GT 1.8 1.4p	1320	1130	1020	910	740
Madett GSI 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840
Madett LS 1.5 TD 4p	1100	930	840	710	—
Madett LS 1.7 D 4p	990	840	—	—	—
Madett LS 1.5 TD 5p	1090	920	830	740	—
Madett City 1.7 D 5p	940	800	—	—	—
Madett LS 1.7 D 5p	960	820	—	—	—
Madett LS 1.6 D	—	—	840	720	580
Madett Caravan LS 1.6S	1200	1030	920	820	—
Madett Caravan LS 1.5TD	1180	1000	910	810	—
Madett Caravan LS 1.7 D	1180	1000	910	810	—
Ascona 1.6 30 S	—	—	650	480	420
Ascona 1.800 E	—	—	—	520	—
Ascona GT 1.8 2p	—	—	—	590	—
Ascona GLS 2.0 i 4p	—	—	880	750	—
Ascona GLS 2.0 i 5p	—	—	910	770	—
Ascona GT 2.0 i 2p	—	—	830	700	—
Ascona GT 2.0 i 5p	—	—	880	750	—
Ascona D Berlina	—	—	—	440	—
Ascona LS 1.6 D	—	—	810	690	—
Manta Coupé 200	—	—	1050	860	670
Rekord 2.2i	—	—	—	660	—
Rekord Berlina D	—	—	—	440	—
Rekord 2.0 3.0 D Turbo	—	—	—	650	—
Vectra GL 1.6 S 4p	1270	1070	—	—	—
Vectra GL 1.7 D 4p	1260	1070	—	—	—
Vectra GL 4x4 2.0 i 4p	1980	16			

MODELO	90	89	88	87	86
Ibiza Dlx, Spc y Jun Dlx	700	580	530	440	320
Ibiza GLD y XLD 3p	780	670	600	500	370
Ibiza Dlx, Spc y Jun Dlx	750	630	570	480	—
Ibiza GLD y XLD 5p	830	710	640	540	—
Malaga Touring	720	610	—	—	—
Malaga L y GL 1.2	—	—	530	450	—
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	—
Malaga L 1.5	—	—	590	480	360
Malaga Touring 1.5	790	670	—	—	—
Malaga GL y Brisa 1.5	—	—	610	490	390
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470
Malaga Touring D	790	670	—	—	—
Malaga LD	—	—	570	430	330
Malaga GLD	—	—	600	470	370
Malaga GL XD	820	700	—	—	—

TALBOT

MODELO	90	89	88	87	86
Horizon 1.5	—	—	—	410	330
Horizon GL	—	—	—	440	360
Horizon GT	—	—	—	500	390
Horizon GLD	—	—	—	440	370
Horizon EBD	—	—	—	510	400
Horizon GTD Aut	—	—	—	510	400
Solara Escorial Aut.	—	—	—	490	400
Solara Escorial D	—	—	—	580	480

VOLKSWAGEN

MODELO	90	89	88	87	86
Polo 45 C	980	860	530	400	300
Polo 45 C	—	—	—	—	270
Polo 45 Cabrio	—	—	—	—	280
Polo 45 Cabrio L0	730	630	560	420	340
Polo 45 Cabrio L1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic 1.3	830	710	640	480	350

MODELO	90	89	88	87	86
Polo Classic Bel Air	770	650	—	—	—
Polo Fox Diesel	770	650	550	—	—
Polo Classic CLD	790	670	610	520	—
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	—	—
Polo Coupé CL	820	700	590	—	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	—	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	—	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	—	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	—	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	—	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	—	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1660	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	680
Golf Cabrio GLJ	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattro	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	—	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	—	—
Jetta GT	1490	1280	1090	930	700
Jetta CLD	1100	930	790	—	—
Jetta CLD	1100	930	790	—	—
Jetta CL TD	1100	940	800	—	—
Passat 1.8 C L	—	—	650	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	610	490	—
Passat 1.6 GLD	—	—	—	500	420
Passat 1.6 CL 5 Turbo	—	—	670	570	—
Passat Variant 1.6 GL TD	—	—	—	—	500
Passat CL 90 cv	1270	1080	920	—	—
Passat GL 90 cv	1500	1270	1080	—	—
Passat GL 112 cv	1550	1310	1110	—	—
Passat GT 16 v	1800	1530	1300	—	—
Passat CL TD	1350	1150	980	—	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	—	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Passat Variant TD	1460	1240	1050	—	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	—	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	—	—
Santana LX 1.8	—	—	—	570	480
Santana GX 5	—	—	—	850	690
Santana GX GTD	—	—	—	630	480
Sirocco GT	1250	1070	960	810	660
Sirocco GTX	1450	1230	1100	940	750
Sirocco GT 16V	1430	1220	1040	—	—

VOLVO

MODELO	90	89	88	87	86
244 GL	1540	1320	1150	970	770
244 GT	1950	1650	1500	1350	—
244 GLD	1370	1200	1070	810	650
245 GL	1400	1230	1110	850	680
245 GLD	1490	1280	1150	890	720
340 DL	—	—	900	770	640
340 GL	1280	1090	930	840	760
340 Plus	1370	1190	—	—	—
340 GLD	—	—	1040	890	770
360 GLT	1560	1420	1230	1080	850
360 GT	1520	1370	1180	1030	850
440 GL	1470	—	—	—	—
440 GT/GL	1750	1470	—	—	—
440 Turbo	1940	1660	—	—	—
440 CL	1800	—	—	—	—
460 GL	1950	1770	—	—	—
460 Turbo	2150	1970	—	—	—
480 ES	2180	1850	1670	1510	—
480 ES Turbo	2470	2100	1970	—	—
740 GL	1570	1440	1230	1020	820
740 Master y 2.0	2100	—	—	—	—
740 GLE	1890	1710	1490	1230	960
740 GLS	—	—	1570	1320	—
740 GLD	1620	1440	1230	1060	850
740 Turbo Diesel	1980	1890	1490	1280	1020
740 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
740 Master	2050	—	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
745 GLE	1890	1710	1450	1230	980
745 Turbo Intercooler	2300	2070	1710	1490	1190
760 GLE	2690	2610	2180	1880	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	3900	3430	2920
XJS 3.6 Cabriolet	—	—	—	—	4050 3440
XJS V12 Cabriolet	6360	5690	5220	4510	3830
XJS 3.6	4940	4480	4180	3550	—
XJS V12	5220	4750	4460	3970	3500
XJS 3.6	4560	3800	2940	2500	—
Sovereign 3.6 Aut.	5320	4840	4560	3980	—
Daimler 3.6 Aut.	6380	5600	5130	4460	—
SAAB					
900 18V	1540	1400	1240	970	690
900 Turbo 8V	1930	1710	1490	970	730
900 1.6V	1900	1680	1500	1280	1140
900 Turbo 16V	2510	2230	1980	1690	1500
900 1.6V Cabrio	3450	3080	—	—	—
900 Turbo 16V Cabrio	4060	3590	3190	2710	2420
9000 1.6V 2.0	2490	2220	1970	1670	1490
9000 1.6V 2.3	2570	—	—	—	—
9000 Turbo 16V 2.0	3190	2840	2530	2150	1920
9000 Turbo 16V 2.3	3330	—	—	—	—
CD 1.6V 2.3	2650	—	—	—	—
CD Turbo 16V 2.3	3410	—	—	—	—
TOYOTA					
Celica 1.6	2430	2050	1880	1570	—
Celica 2.0 GT	2750	2350	2100	1790	—
MR 2	2700	2300	2050	1740	—
Supra 3000	4200	3550	3250	2760	—
Supra Targa	4400	3700	3400	2890	—
Camry	1950	1660	1490	1270	—

SI QUIERE SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO
A. ARGÜELLES
SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES.

- Alfa 33 1.5 Q.V. 50.000 km.
- Audi 90 2.2, año 89.
- BMW 735i, full, 23.000 km.
- BMW 316, año 87.
- BMW 628-CSI, año 82.
- BMW M5, full, año 90.
- BMW M3, full, 43.000 km.
- Citroën XM V6, año 90.
- Citroën AX Diesel, año 90.
- Opel Kadett GSI 16 V, año 89.
- Lancia Thema Turbo 16 V, año 90.
- Ford Sierra 2.3 diesel, año 90.
- Ford Scorpio 2.9i, año 90.
- Ford Sierra 1.8, año 88.
- Mercedes 300-CE, full equipo.
- Mercedes 190-CE 2.3, año 89.
- Mercedes 300-CE 24V, año 90.
- Mercedes 300-E, año 87, extras.
- Mercedes 500 SEC, año 86.
- Volvo 340 GL, año 90.
- Saab 900 1.6V, 47.000 km.
- Opel Senator 3.0-4CD, aut., año 88.
- Peugeot 205 Open AACD, 47.000 km.
- Peugeot 309 GTI AACD, año 89.
- Porsche 944 Turbo, año 85, 50.000 km.
- Rover 216 EFI, 50.000 km.
- Maserati 228, año 89.
- Renault 19 GTS, año 90.
- Renault 21 GTS, año 87, AACD.
- Renault 11 TXE AACD, año 88.
- Renault 25 TX, año 89, extras.
- Porsche 944 Turbo, cuero, AACD, 42.000 km.
- Mercedes 300-CE, año 89, todos extras.
- Mercedes 300-CE 24V, full equipo.
- Mercedes 190-E 2.3, año 89, extras.
- Citroën XM V6, año 90.
- Opel Senator 3.0i CD, año 88 aut.

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

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.-
PORSCHÉ 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 CORRELO, 17 - 28001 MADRID TEL: 4 91 15 15 FAX: 5 75 57 71

¡OPORTUNIDAD!
TOYOTA SUPRA
3.0 i TURBO.
TARGA. NEGRO
1990, FULL EQUIPE.
INCLUIDA ALARMA CON
MANDO E INSTALACION
DE TELEFONO
(91) 4 69 27 25

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
Suscribase a Motor 16

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

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

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

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

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

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

La forma de pago que elija es la siguiente:

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

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

D _____ Dirección _____

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

Precio suscripción Motor 16

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

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

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

VENDO A ORILLA DEL MAR
CAFETERIA EN PEÑISCOLA
(CASTELLON) 24.000.000 +
14.000.000 HIPOTECA
COMO PARTE DE PAGO
ACEPTARIA FERRARI,
PORSCHE O SIMILARES.
POCOS KM. TODA OFERTA
SERA ESTUDIADA
TEL: (964) 47 03 87
DE 15 A 20 H

CLASICO Porsche 911-E, año 1969, perfecto. 2.500.000 ptas., particular. Tel. (91) 759 41 06.
PORSCHE 911 SC. 3.000.000. Drive Rolls. Sr. Casero. Teléfonos 766 83 99 - 766 87 99.
ROLLS Corniche. 15.000.000. Drive Rolls. Sr. Casero. Tels. 766 83 99 - 766 87 99.
BENTLEY Mulsanne Turbo, 1983, 10.000.000. Drive Rolls. Sr. Casero. Tels. 766 83 99 - 766 87 99.
MERCEDES 280 S, vendido, extras, aire acondicionado, 1.100.000. Tel. 352 61 01.

VAROSA motors
MITSUBISHI
MAZDA
TOYOTA
HONDA

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

SERVICIO POST-VENTA RECAMBIOS GARANTIA

MITSUBISHI 3000 GTVR-4

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

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

Mercedes 190 16 V, full equip, cuero, etc., 86 3.600.000
Mercedes 300-E autom., full equip, 87 3.300.000
BMW M-3, full equip-cuero, 87 3.500.000
Opel Vectra GT. A.A., D.A., etc., 89 1.850.000
Opel Kadett GSI 2.0I, 88 1.325.000
Peugeot 405 SRI, full equip, 88 1.650.000
Renault 21 turbo inyecc., ABS, 90 1.925.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

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

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

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.

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

VENDO Golf GTI 16V, transformado como el Rally Super Ancho, muchos extras. Tel. (964) 53 19 81.

VW Golf G-60, part. 10 meses, techo, aire, ABS, Blaupunkt, BBS, 14.000 km. 2.500.000. Tel. (93) 280 45 80.

JAGUAR XJ 5.3, SE-AU, todos los extras, en perfecto estado, color verde, preequipo, teléfono, etc. Teléfonos (90) 815 52 36 y (95) 423 41 40.

PORSCHE 928, accidentado, M-EG, motor, caja, llantas, neumáticos, interiores, 4 cristales, etc., bien, cuero, aire. Teléfono (96) 528 21 22 / 528 31 53.

LOTUS Elan particular, descapotable, 165 CV, alarma con mando y radiocasete, con panel extraíble, en garantía, sólo 2.000 km. 5.000.000. Tel. 319 21 85.

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

AUTOMOBILH Ast. MBM Steindamm, 51, 2000, 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 listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importa desde Alemania.

F. TOME S.A. Opel Corsa, año 1989, con garantía 2 años, por sólo 625.000. Sr. Moreno. Teléfono (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Seat Ibiza Especial, año 91, 725.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Renault 11 Broadway, año 88, con 18 meses garantía, 790.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Polo Coupé, GT, año 89, garantía 2 años, por 850.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Seat Marbella 5 velocidades, riquísimos kilómetros. Oportunidad, garantía 2 años. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

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

PORSCHE 911 Turbo 3.3. Tel. (911) 43 78 13.
SAAB 900 Turbo Cabrio, gris metalizado, full equip, impecable. Tel. (91) 742 94 23.

FIAT Tipo 16V, aire, asientos Recaro, impecable, un año. Tel. (91) 442 34 95. Noches.

CLASICO Alfa Romeo GTV 1.750 Coupé, año 1968, perfecto.

1.000.000 ptas., particular. Tel. (91) 759 41 06.

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.



VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO
GARANTIA TOTAL ESCRITA

Ctra. Barcelona, km. 12,500

Tel.: 747 82 00

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

F. TOME S.A. Renault 21 TXE con todos los extras, año 88, con garantía 18 meses, por 1.350.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Renault 21 diesel turbo con A.A., año 88, garantía 18 meses (piezas, mano de obra, etcétera), por 1.290.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Alfa 33 1.5 TI, con pocos kilómetros, año 87, garantía 18 meses, por sólo 850.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Opel Kadett GL 1.6 S, año 88, con aire acondicionado, alarma, elevalunas, etc., con garantía 18 meses, por 975.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

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.

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
Contactos Sres. Mora Echavarría Corpas
Martínez Peñacoba



UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

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

Castellana Motor S. A.

ABRIMOS SÁBADOS Y DOMINGOS

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

MAZDA
TOYOTA
MITSUBISHI



SERVICIO POST-VENTA

RECAMBIOS Y GARANTIA

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



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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIOS ORIGINALES
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

¡ANUNCIENSE HOY!

ENVÍENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 60 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 8.500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 268 00 69.

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma



Motor Retiro

Nuevo Audi 100
seis cilindros



Elevado a la perfección.

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

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

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	89	Blanco	17.000	645.000	Ford Escort 1.6 GT	90	Blanco	19.000	1.100.000
Renault 18 GTD	85	Rojo	63.000	675.000	Ford Sierra 2.0 I.A.A.	86	Gris	56.000	1.100.000
Citroen AX 11 RE	89	Gris	25.000	875.000	Opel Corsa 1.4 S	90	Rojo	12.000	1.125.000
Opel Corsa 1.3 Cup	86	Blanco	57.000	690.000	Ford Orion 1.6 Ghia A.A.	88	Gris	33.000	1.125.000
Ford Fiesta 1.1	88	Blanco	35.000	695.000	Ford Orion 1.6 Auto.	90	Blanco	17.000	1.125.000
Ford Fiesta 1.6 Ghia	87	Blanco	40.000	695.000	Renault 19 GTS	90	Rojo	29.000	1.150.000
Seat Ibiza 1.6 GLX	87	Negro	37.000	725.000	Citroen AX 14 TRD	89	Negro	19.000	1.150.000
Citroen AX S160	89	Blanco	23.000	765.000	Alfa Romeo 33 Red	90	Rojo	15.000	1.150.000
Citroen AX 14 TRS	89	Gris	29.000	790.000	Peugeot 309 SR A.A.	88	Blanco	30.000	1.175.000
Ford Escort 1.6 Ghia	86	Rojo	40.000	790.000	Ford Escort 1.6 Cabriolet	88	Blanco	31.000	1.175.000
Volkswagen Polo Coupe 1.3	88	Rojo	38.000	790.000	Renault 21 GTS A.A.	88	Blanco	31.000	1.250.000
Citroen AX 11 New York	90	Blanco	17.000	845.000	Ford Escort 1.8 Diesel	90	Blanco	21.000	1.270.000
Opel Corsa 1.2 S Swing Sp	90	Blanco	13.000	875.000	Fiat Uno Turbo IE	90	Blanco	15.000	1.275.000
Peugeot 505 GR A.A.	86	Gris	53.000	875.000	Renault 19 Diesel	89	Rojo	36.000	1.275.000
Seat Ibiza 1.6 GLX A.A.	89	Blanco	23.000	890.000	Opel Kadett 1.8 S Top A.A.	88	Negro	37.000	1.275.000
Ford Escort 1.2 Joy Techo	90	Rojo	6.000	890.000	Opel Kadett GSI A.A.	86	Blanco	45.000	1.275.000
Alfa Romeo 33 1.3	88	Gris	32.000	890.000	Peugeot 309 GLD	89	Blanco	31.000	1.275.000
Alfa Romeo 33 1.5 TI	87	Rojo	39.000	890.000	Citroen AX GT A.A.	91	Negro	10.000	1.275.000
Ford Escort 1.6 XTRA	88	Blanco	30.000	925.000	Ford Escort 1.8 GT RS	89	Rojo	30.000	1.275.000
VW Golf 1.6 GTI	84	Blanco	63.000	945.000	Fiat Tipo 1.6 DGT	90	Rojo/M.	23.000	1.325.000
Ford Escort 1.8 D Van	90	Blanco	20.000	950.000	Renault 19 TXE Chamade	89	Rojo	33.000	1.325.000
Opel Kadett 1.3 LS 4p	86	Rojo	36.000	975.000	Ford Orion 1.6 I.A.A.	90	Negro	18.000	1.350.000
Seat Ibiza 1.5 SXI A.A.	89	Rojo	19.000	990.000	Renault 21 TXE Nav. A.A. 3F	87	Blanco	38.000	1.425.000
Citroen AX Sport	90	Blanco	9.000	1.075.000	Ford Orion 1.6 I.A.A. Ghia	90	Blanco	14.000	1.425.000
Alfa Romeo 33 1.5 TI A.A.	87	Rojo	37.000	1.075.000	Fiat Tipo 1.6 DGT A.A.	89	Gris	19.000	1.450.000
Seat Ibiza 1.5 SXI	91	Gris	15.000	1.100.000	Peugeot 308 GTX A.A.	89	Rojo	23.000	1.450.000

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

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 SL, último modelo y Porsche 928 S, completísimos, de particular aceptamos cambio por Mercedes o BMW grande seminuevo. Tel. (988) 72 03 50.
PORSCHE 928-S, reestreno, 6.500.000. Tel. (974) 22 77 30/12. Noche.

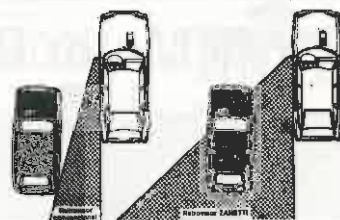
RETROVISOR Zanetti

¡Elimina el ángulo muerto!

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

comercial CHAS

Avda. Alfonso Molina, 56
Tlf. 1501 73 - 15008 LA CORUÑA



Necesitamos distribuidores en todas las provincias.

AUTO RADIO

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

15% Descuento

VISA, ETC.

UNION

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

ALARMAS

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

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-IC, 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, M-HD, aire, hifi, perfecto estado, 4.800.000. Tel. (91) 314 33 32. Srta. Chave.

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

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.

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

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, anti-nieblas, 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.

DITECNICA



CHRYSLER LE BARON CABRIO



CHEVROLET ASTRO



CORVETTE ZR-1 COUPE



JEEP WRANGLER

GARANTIA HASTA 3 Y 7 AÑOS



CHRYSLER VOYAGER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.

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

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

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

cadena SPIKES SPIDER



Sólo 30 segundos para vencer el invierno



1. Juego completo SPIKES-SPIDER, que contiene:
2 cadenas SPIKES-SPIDER
2 centros completos
1 juego elementos de fijación

2. Nuevo Fix-clip de máxima seguridad y sencilla colocación.

3. Una vez colocados los centros ya tiene Ud. el coche listo para montar sus SPIKES-SPIDER en 30 segundos. ¡Buen viaje!



Importador exclusivo para España
Pérez Galdós 40, 08012 BARCELONA (93) 237 83 24*

¡AHORA CON CENTRO UNIVERSAL!

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.
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.

MERCEDES 190 E, superdeportivo, suspensión sport, llantas anchas, techo, etc., 1.650.000. 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.
FIAT Uno 70 SX 5 puertas, M-JC, perfecto, 12 meses garantía. Tel. 255 86 21 / 22.
PARTICULAR vende BMW M6 5 vel. sin matricular comprando en España. Precio indiscutible 8.000.000 ptas. Full Equipo. 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.
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.
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.

PORSCHE 911 Turbo 3.3. Tel. (911) 43 78 13.
SAAB 900 Turbo Cabrio gris metalizado. Full Equipo. 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 Equipo. Tel. (91) 766 24 10.
PORSCHE 911 Turbo Look, M-ID, aire, Hifi, perfecto estado. 4.800.000 ptas. Srta. Chave. Tel. 314 33 32.
SUBARU Cupe Turbo 4WD, 30.000 km., 2 años, garantía oficial 12 meses. 2.000.000 ptas. Tels. 255 86 21 / 22.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION
AUTO VILARDELL
C/BALMES, 25. TELF.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007

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.

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, M-HK, 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.

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-J, seminuevo, Koni. Tel. (93) 200 27 73.

ALFA 75 2.0, servodirección, aire acondicionado, 60.000 km., precio interesante. Tels. 255 86 21 / 22.
ALFA 75 Turbo B-MU, alarma, neumáticos nuevos C.D., impecable, 74.000 km. 1.100.000 ptas. Tel. (93) 872 17 98.

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 33 1.7 1990. Garantía total. Tel. 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.

LANCIA DEDRA 2000 TURBO

Dominando el Paisaje



DEDRA	1.6 i	1.8 i	2.0 i	2.0 Turbo	Integrale	Turbo D
cc.	1.581	1.756	1.995	1.995	1.995	1.919
CV	90	110	130	165	180	92



LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA

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 Alcántara® y los detalles en madera de Rosa Africana.

Sintiendo una potencia controlada electrónicamente por su nuevo dispositi-

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.

Vagma, s. a.

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

Lancia-Concesionario

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

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

PROTEGE LA ESTRELLA DE TU MERCEDES

PATENTADO



EVITE SU ROTURA CON NUESTRO KIT ELECTRICO O KIT MANUAL DE OCULTACION. SISTEMA PATENTADO. INSTALACION RAPIDA.

Y LA MAS AMPLIA GAMA DE ALERONES TRASEROS Y EQUIPOS DE AERODINAMICA. LLANTAS DE ALUMINIO DE LA MARCA R.W. Y LOS MUELLES DEPORTIVOS DE LA MARCA LINEA ROSSO.

DISTRIBUIDOR CANARIAS: HERAUTO Telf. 928/24.91.54

PRIMER SISTEMA DE OCULTACION MANUAL O ELECTRICO

ACD AUTO COM. DECA, S.A.

C/ Alfambra, 11-13
04034 BARCELONA SPAIN
TEL. 34 - 3 - 205 35 59
205 54 55
FAX 34 - 3 - 205 52 18



TREMA OSNUR, S.A.

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA

¡CONSULENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION

CUIDAMOS LOS PRECIOS

AMPLIO STOCK

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

¡ GARANTIA SI !



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

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

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 vigente de part. con TLF Ericson. 4.000.000 ptas. Tel. 345 36 48, Barcelona.

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

BMW 635 CSI 1987, original español, 218 CV, excelente de todo. Garantía oficial, 12 meses, muy buen precio. Tel. 255 86 21/22.

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.

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

ALFA 33 1.7 1990, garantía total. 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.

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



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

SE LOS LIMPIAMOS Y COMPROBAMOS CON TOTAL GARANTIA

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



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

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

PARTICULAR Porsche 926-S, impecable, MGK, 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.

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.

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 4x4 familiar, año 87. 733 44 38.

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

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

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

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

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

C.A.N.S.A.



SUZUKI OUTBOARDS



AUTOMOCION

VISITENOS, ENCONTRARA:
• Ofertas automóviles nuevos.
• Especialidad: VW, Audi, BMW, Mercedes.
• Automóviles ocasión revisados, con garantía.

NAUTICA

• Ofertas todas marcas.
• Suzuki, ventas y servicio.
• Remolques: MPA, Sabelin (todo tipo de embarcaciones y motos agua).
• Ofertas especiales: neumáticas, regalo seguro.

FINANCIACION 12 MESES SIN ENTRADA

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR

MADRID

TEL: 2 55 66 21
2 55 86 22
2 56 17 17



GEMINI ELETTRONICA

Industria, 201 08026 BARCELONA TEL: 4 56 43 90
Cerro Blanco, 1 28026 MADRID TEL: 5 65 05 92
Pepita, 40 46009 VALENCIA TEL: 3 47 77 50

ALARMAS PARA AUTOMOVILES

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



"Esta noche, después de una larga espera, este hombre disfrutará a fondo de su Gran Auto".

Ha sido un día largo y lleno de emociones. Se han cobrado buenas piezas y pronto estará de vuelta en casa disfrutando a fondo de su Gran Auto. Contemplando el interior del Koenig C62, el automóvil más caro del mundo, o descubriendo los pasos que han hecho posible domesticar los 300 caballos del Porsche 911 Turbo. Disfrutando del fascinante mundo que sólo hay dentro de su Gran Auto.



La gran revista de unos pocos.



RALLYE CATALUÑA COSTA BRAVA

EL MUNDIAL EN CASA

Con el Mundial de Marcas en manos de Lancia, por quinta vez consecutiva, toda la emoción del Campeonato se centra en el título de pilotos. Por fin en España un rallye con todos los protagonistas de la especialidad.



F

INALMENTE, después de mucho tiempo (casi ha habido que esperar a tener un Campeón del Mundo de Rallyes con apellido español), los aficionados de nuestro país al deporte del automóvil van a tener la oportunidad de ver en suelo patrio a los ases del mundial. Ya no habrá que hacer la típica escapada al Montecarlo, caso de los catalanes, o al Portugal, para asturianos y gallegos. Los buenos oficios de los hombres del RACC (como Miguel Arma de Geleón) a través de los años y la ampliación del calenda-

TOYOTA CELICA GT-FOUR



1 CARLOS SAINZ

Nacido el 12 de abril de 1962 en Madrid (E). Primer vehículo: **Renault 5 TS en 1980**. En el Mundial desde **1987**. Rallyes disputados: **36**. Victorias: **9**. Después de una semana de descanso físico y psíquico, Carlos Sainz afronta el Rallye de Cataluña como favorito. Líder del Mundial con ocho puntos de ventaja sobre Kankkunen, Carlos todavía tiene dos resultados que sumar en su casillero. El primero debe ser en casa, en una prueba mixta tierra-asfalto bien conocida del Campeón del Mundo 1990.



5 ARMIN SCHWARZ

Nacido el 16 de julio de 1963 en Oberreichenbach (D). Primer vehículo: **Audi 80**. En el Mundial desde **1988**. Rallyes disputados: **17**. Victorias: **0**. Sorpresa de última hora, el Rallye de Cataluña representa para el «Barón Rojo» un premio a su labor de equipo en Sanremo, sacrificando su tercer lugar. Después de un inicio de temporada rapidísimo, el alemán no ha vuelto a ser el mismo desde su accidente en Córcega. Ordenes de acabar a toda costa, dicen. Schwarz parece haber olvidado su agresividad.

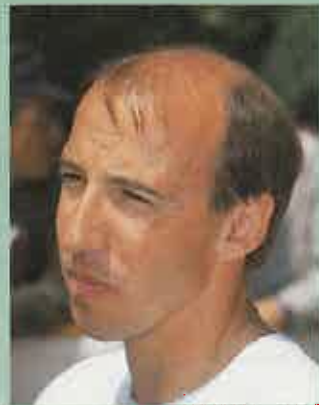
DESPUÉS de haber dominado a los Lancia a principios de temporada, tanto en la tierra como en el asfalto, el Toyota Celica GT-Four perdió su última batalla ante la «macchina» italiana. La incesante labor de los ingenieros del Toyota Team Europa y de los técnicos de Pirelli no se vio recompensada por el éxito a pesar de los esfuerzos de Carlos Sainz. Superior en los tramos rápidos a su rival y con una suspensión capaz de extraer el máximo rendimiento a los neumáticos, la quintaesencia del Celica GT-Four se encuentra presente en el nuevo modelo que debutará en el próximo Rallye de Montecarlo.

LANCIA DELTA INTEGRALE 16 V



2 JUHA KANKKUNEN

Nacido el 2 de abril de 1959 en Laukaa (SF). Primer vehículo **Ford Escort RS200 en 1978**. En el Mundial desde **1979**. Rallyes disputados **65**. Victorias: **13**. Habita buena parte del año en Marbella, Juha participará, por primera vez en su carrera deportiva, en España. Con posibilidades todavía de arrebatar el título a Carlos Sainz, el piloto finlandés deberá superarse en las primeras etapas de asfalto y no repetir su error en Sanremo, para llegar a la tierra no demasiado lejos del madrileño.



3 DIDIER AURIOL

Nacido el 18 de agosto de 1958 en Montpellier (F). Primer vehículo: **Simca Rallye 2 en 1979**. En el Mundial desde **1984**. Rallyes disputados **34**. Victorias **6**. Con la retirada del patrocinador de la Jolly Club, no estaba prevista la presencia del vencedor del Sanremo, Auriol será el máximo contrincante de Sainz. El francés tiene la oportunidad de derrotar al actual campeón en su país, después de haber aspirado esta temporada al título mundial y contar todavía con remotas posibilidades.



6 JORGE RECALDE

Nacido el 9 de agosto de 1951 en Mina Clavero (RA). Primer vehículo: **Renault 12 en 1972**. En el Mundial desde **1980**. Rallyes disputados **37**. Victorias **1**. Esposo y papá feliz desde hace unos meses, Recalde parece haber ligado su futuro inmediato a la marca de Turín, esperando correr cuatro carreras con Lancia en 1992 en el equipo oficial y como semiprivado en el Rallye Cataluña. Su inscripción permitirá contemplar a los aficionados a uno de los «gentleman driver».



7 GUSTAVO TRELLES

Nacido el 15 de noviembre de 1955 en Minas (U). Primer vehículo: **Fiat 125 en 1975**. En el Mundial desde **1981**. Rallyes disputados **29**. Victorias **0**. Con la retirada de la competición de Lancia España sin haber logrado nada como piloto de rallyes. Después de una temporada para el olvido como miembro del Mazda Rallye Team Europa, Puras decidió finalmente romper con su jefe de equipo Achim Wambold y buscar un vehículo adecuado para demostrar que hay que contar con él.



8 JESUS PURAS

Nacido el 16 de marzo de 1963 en Santander (E). Primer vehículo: **Renault 5 TS en 1982**. En el Mundial desde **1991**. Rallyes disputados **2**. Victorias **0**. Para el santanderino el rallye Cataluña representa el todo o nada como piloto de rallyes. Después de una temporada para el olvido como miembro del Mazda Rallye Team Europa, Puras decidió finalmente romper con su jefe de equipo Achim Wambold y buscar un vehículo adecuado para demostrar que hay que contar con él.



14 LUIS MONZON

Nacido en el mes de diciembre de 1967 Santa Brígida (E). Primer vehículo: **R-5 GT Turbo**. En el Mundial desde **1991**. Rallyes disputados **0**. Victorias **0**. Después de sus inicios en la montaña donde fue campeón de grupo N en 1989 y 1990 en Las Palmas, Luis Monzón daba este año el salto definitivo a los rallyes en la península con un Ford Sierra Cosworth 4x4 con el que lograba el triunfo en Tenerife. Ahora con uno de los Lancia de la escudería Ginfone puede darse a conocer definitivamente.

LA ARMADA INVENCIBLE
El equipo italiano se presenta en el Rallye de Cataluña con todos sus efectivos habituales y el refuerzo de algunos pilotos como el uruguayo Gustavo Trelles, gran conocedor de este rallye. El Lancia Delta Integrale 16V se presenta además como el coche a batir.



rio del Mundial de Rallyes por parte de la FISA el año pasado, han permitido que por lo menos dos ediciones del Rallye Cataluña-Costa Brava sean válidas para el Campeonato del Mundo. En 1993,

si el nuevo presidente de la FISA, Max Mosley, acepta las peticiones de los constructores, habrá que reducir las pruebas a diez, momento a partir del cual sólo la calidad de trabajo y organización del Real

Automóvil Club de Cataluña decidirá su continuación dentro del Campeonato. Si el rasero que se aplica es el justo... Tampoco conviene olvidar la labor de la Peña Motorista 10 por Hora, que supo

TERCERA evolución, para el Campeonato del Mundo de Rallyes, de un modelo creado para el gran público en 1979. El Lancia Delta Integrale 16V ha logrado en 1991 su quinto título consecutivo en el Campeonato del Mundo de Constructores. Sostenido por un equipo de técnicos y excelentes mecánicos con una organización de primera, el vehículo italiano pone de manifiesto sus mejores cualidades en los terrenos virados ayudado por un potente motor, cuya última generación le ha permitido volver a ponerse a la altura de su rival japonés. Además la marca italiana parece haber apostado por la cantidad, sin dejar de lado la calidad de pilotaje, presentando un equipo muy numeroso y sólido, que deberá apoyar las aspiraciones de Juha Kankkunen y en último caso de Didier Auriol.

mantener el Rallye Costa Brava durante años entre las pruebas de máximo coeficiente europeo, como escaparate de lo que una organización española era capaz de realizar con mucha afición y poco

Europarts

ACCESORIO
AUTOMOVIL

ALERONES ORIGINALES

Sencillamente diferente



Desing by ITALY

DISTRIBUYEN:

DITECSA
LAVINAUTO SPORT
TEOSER
DUES-AUTOMOVIL
HABSA ACCES-VILLALBA

Alicante
Murcia Sur
Guipuzkoa Navarra
Barcelona
Madril-Alcala

GRAELY
ESCANY, S.A.
SEMUTO, S.A.
RMAJ
RUBER DISTRIBUCIONES
RESPUESTOS GUALSAN

Del Anzón
Valencia
Tolosa-León
Málaga
Zaragoza
Oviedo



FORD SIERRA COSWORTH 4X4

presupuesto económico, hasta que las circunstancias de la vida les obligaron a ceder paso en 1988 a una entidad de mayor renombre y prestigio.

Además la calidad de la inscripción no tiene nada que envidiar a una prueba válida para el título de Marcas. Toyota, Lancia y Ford están presentes con sus mejores pilotos. Carlos Sainz, Juha Kankkunen y Didier Auriol, los principales protagonistas del mundial de este año, vienen dispuestos a echar toda la carne en el asador, a defender un liderato en el Mundial de Pilotos. En el caso de Sainz, puede conseguir el título en el caso de que gane en Cataluña, quedar segundo y Kankunen cuarto o bien tercero si el finlandés abandonara. También existen otros

La calidad de la inscripción no tiene nada que envidiar a una prueba válida para el título de marcas. Toyota, Lancia y Ford están presentes con sus mejores pilotos.

puntos de interés, como comparar las prestaciones de «Mía» Bardolet con la revelación del año, François Delecour y las actuaciones de Jesús Puras y Luis Monzón. Ello sin olvidar un Campeonato de España de Rallyes que debe quedar sentenciado definitivamente entre el actual líder, el canario José Mari Ponce, que ha aprovechado el reglamento inscribiéndose con un BMW 325 ix de grupo N, y el uruguayo Gustavo Trelles, prácticamente obligado a ganar.

El recorrido, mitad asfalto, mitad tierra, incluye en sus dos primeras jornadas las pruebas al sur de Gerona y en las Guillerías, con Sant Hilari Sacalm como principal punto, antes de desplazarse al norte de Barcelona. Las pruebas de tierra entre Manresa y Solsona han sido guardadas con el máximo secreto.

Pero, sin duda, los principales protagonistas serán los espectadores, no sólo españoles, que acudirán a presenciar en gran número el rallye Cataluña-Costa Brava. Sólo cabe esperar que todo discurra por cauces normales y que gane el mejor.

Esteban Delgado



4 FRANÇOIS DELECOUR

Nacido el 30 de agosto de 1962 en Heezebrouk (F) Primer vehículo Autobianchi A112 Abarth en 1981. En el Mundial desde 1987. Rallyes disputados 8. Victorias 0. El piloto revelación de la temporada 91 ha sido inscrito en el rallye Cataluña después de haber sido «castigado» por el «affaire» Lancia, tras la marcha de Alex Fiorio al equipo de Boreham. A quien no veremos es a su copiloto Anne-Chantal Pauwels que será sustituida por Daniel Grataloup. Pero sí veremos la rapidez del piloto francés sobre el asfalto.



11 JOSE MARIA BARDOLET

Nacido el 22 de febrero de 1964 en Vic (E) Primer vehículo Seat 600 en 1981. En el Mundial desde 1991. Rallyes disputados 0. Victorias 0. «Mía» Bardolet es el tercer español en formar parte de un equipo oficial. Primer piloto en llevar al triunfo a los Ford Sierra y Escort Cosworth 4x4, el nuevo campeón nacional de rallyes sobre tierra tendrá la oportunidad de enfrentarse con François Delecour en igualdad de condiciones mecánicas sobre un terreno conocido. Una auténtica revélida para sus aspiraciones.



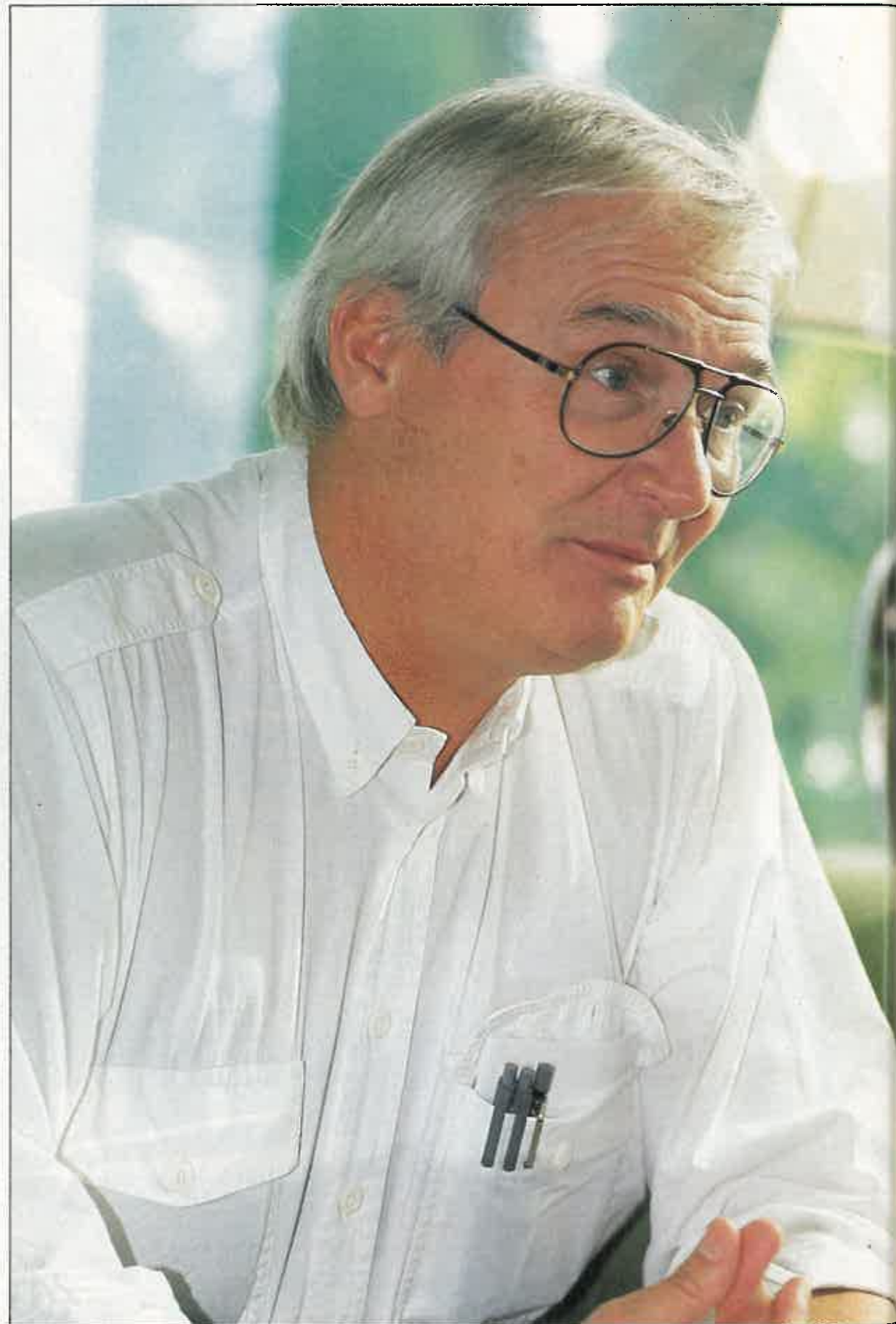
PHOTOGRAPHY BY ANDREW DUNN



New Traditional
JEANSWEAR



El cambio más importante que ha sufrido este deporte es que ha pasado a ser muy, muy profesional comparado con lo que era en los viejos tiempos».



Esta entrevista llevaba pendiente casi un año y por una u otra razón había quedado en el aire, mejor dicho en el aeropuerto, al equivocarse el matrimonio Andersson camino de Barcelona para la Carrera de Campeones y dirigirse al Charles de Gaulle en lugar de Orly, tras la entrega de Premios de la FISA en París. La cita definitiva fue en el Gran Hotel del Mare en Bordighera el mismo día de las verificaciones del Rallye Sanremo.

Antes de empezar y conociendo, por experiencia propia, su aversión a las fotografías (y a la sauna), preferí comenzar pidiendo permiso, a lo que el patrón del TTE no puso impedimento, oportunidad que José A. Díaz, nuestro fotógrafo, ex-



OVE ANDERSSON

EL ZORRO PLATEADO

Alto, pelo blanco, andar cansino y rostro inexcrutable, al máximo responsable del Toyota Team Europa, el expiloto sueco Ove Andersson, se le suele contemplar en las asistencias vagando entre sus coches, cambiando algunas palabras, pocas, con sus pilotos o sus más directos allegados. Sin embargo, la sorpresa fue nuestra a la hora de esta entrevista.

primió al máximo. Nacido en Uppsala hace ya casi 53 años, la carrera deportiva de Ove Andersson es larga y dilatada.

«Yo empecé, como muchos otros, corriendo de copiloto con un amigo en un Saab 96, hasta que un día surgió una oportunidad. El me dijo: OK, podemos cambiar por una vez, yo haré de copiloto y tu puedes conducir. Y como ganamos nuestro primer rallye para principantes con una gran diferencia, a partir de aquel momento siempre fue así».

Alistándose como voluntario de las Naciones Unidas en la franja de Gaza, el joven Andersson logró ahorrar las 500 libras esterlinas de su enganche para comprar un viejo Saab 96, que iría reparando con piezas de otros coches siniestrados antes de pilotar para la fábrica sue-

ca. De 1968 a 1970, Andersson estuvo encuadrado dentro del equipo oficial Ford, logrando el primer resultado, un tercer puesto, para el nuevo Escort Twin Camm en el Sanremo de 1968. Sin embargo, la suerte no le acompañó dentro del equipo de Stuart Turner y distintos problemas mecánicos le impidieron lograr buenos resultados, después de llegar incluso a liderar el Marathon Londres-Sydney, pasando a formar parte del equipo Alpine en 1971.

«Para mí, el Alpine fue un coche muy exótico. Lo que más tengo presente en mi recuerdo es su estabilidad sobre el asfalto, especialmente en carreteras con muchas curvas, tipo Córcega». Con el equipo francés Ove Andersson lograría ganar los rallyes de Montecarlo, Sanremo, Alpes Austriacos y el

Acrópolis, obteniendo sólo un contrato definitivo tras la victoria en Italia. Gracias a la acción de Jean Todt, el piloto sueco condujo para Peugeot por primera vez en 1973: «En cambio, el Peugeot 504 era algo así como un taxi, muy resistente. Ganamos el Safari en 1975 cuando Munari tuvo un pinchazo y ya no tenía rueda de repuesto en su Lancia Stratos». También condujo el Lancia Fulvia en la escudería HF de Cesare Fiorio: «Era un vehículo que había que conducir cuidadosamente, porque sino rápidamente te daba una pequeña sorpresa, por lo que era inadecuado para rallyes sobre nieve como Suecia».

Los días de los «gentlemen drivers» han pasado y la directa implicación de las marcas con toda su tecnología y poder económico han transformado los rallyes que, a pe-

EL MILAGRO SAINZ
Después de unos difíciles años, provocados por la suspensión del grupo B, la aparición del nuevo Toyota Celica GT-Four y el fichaje de Carlos Sainz reanimaron el carácter y la filosofía del equipo.

CONCESIONES
Ove Andersson es un hombre parco de palabras y muy poco aficionado a dejarse fotografiar, por eso la concesión de esta entrevista nos causó una grata sorpresa.



sar de todo, todavía han logrado conservar un ambiente amistoso entre quienes lo protagonizan. «El cambio fundamental que ha experimentado este deporte es que ha pasado a ser muy, muy profesional, comparado con lo que era en los viejos tiempos. Esto es lo que más me llama la atención. El tema de los neumáticos, la preparación de los coches, la forma en que se hacen las cosas..., es completamente diferente. Cuando hice mi primer Rallye Acrópolis, eso fue en 1964, conduje mi coche desde Suecia hasta Grecia, lo limpiamos, hicimos el rallye y volvimos de nuevo por carretera, ¡y creo que sólo utilizamos dos juegos de neumáticos para todo! Por lo tanto la diferencia es enorme, no se puede comparar».

Los recuerdos siempre son agradables de volver a contar: «De aquellos tiempos recuerdo muchas cosas por diferentes motivos. Recuerdo el RAC de Inglaterra de 1966 cuando tuvimos tantos problemas con los neumáticos desde el primer tramo hasta el

final. Eso es algo que se te queda impreso en la memoria. Y por supuesto, cuando consigues tu primera gran victoria, que fue la del Montecarlo de 1971. También recuerdo especialmente mi primer Safari como algo grandioso».

Sin embargo, el hecho de traer a Ove Andersson a estas páginas se debe a su papel de responsable máximo del Toyota Team Europa y de tener bajo sus órdenes al Campeón del Mundo de Rallyes de 1990, el español Carlos Sainz.

«La primera vez que Toyota apareció en Europa lo hizo con Vic Elford en el Montecarlo de 1970. Un año más tarde, su copiloto David Stone estaba corriendo conmigo, por lo que, cuando los japoneses buscaban un piloto para el RAC Rallye de 1972, se pusieron en contacto, primero con él y luego conmigo. Más tarde me pidieron que si podía hacer tres rallyes para ellos en 1973. Luego me ofrecieron un coche, preguntándome primero si podía crear un pequeño equipo y hacer algunas pruebas más para ganar experiencia. Después llegó la crisis de 1974 y decidieron cesar toda actividad. En ese momento tuve que ir a Japón y con el apoyo de algunos importadores de la marca finalmente conseguí llegar a un acuerdo. Me dieron todas las piezas

que tenían, obtuve algún dinero y con la ayuda de los importadores de Portugal, Gran Bretaña, Suecia, Finlandia y Alemania, que querían mantener una actividad deportiva, seguimos adelante. Empezamos en 1975, en Bruselas, tres mecánicos y yo mismo. En 1979, cuando nos fuimos a Alemania eramos once y ahora en las nuevas instalaciones somos ciento noventa personas...»

Tratar con la mentalidad japonesa siempre ha sido difícil para los occidentales. Sin embargo, la personalidad y tranquilidad que emana la persona de Ove Andersson les tranquilizó y convenció. «En los viejos tiempos, cuando empezamos con Toyota, el deporte del automóvil estaba considerado casi como una actividad criminal. En Japón las carreras no tenían ningún tipo de historia. Era algo muy nuevo, no lo entendían y no apreciaban lo populares que eran en Europa. Ahora ya lo entienden. Desde 1976 hasta hoy, su política ha ido cambiando poco a poco. Antes lo hacían porque algunos importadores en Europa presionaban fuertemente, pero a principios de los ochenta empezaron a cambiar su política definitivamente, queriendo hacerlo en la forma más adecuada. Esa es la razón por la cual en los últimos tres años hemos crecido en esta forma, por-



que tenemos el apoyo de la fábrica, que antes no existía».

Después de unos años difíciles tras la drástica supresión del grupo B, que dejó a Andersson con unas inmensas naves vacías, la llegada del nuevo Toyota Celica GT-Four y la contratación del piloto español Carlos Sainz, después de su actuación en el Sanremo de 1989, transformaron por completo el carácter y filosofía del equipo.

«El nombre de Carlos Sainz me llamó la atención cuando corrió por primera vez el 1000 Lagos con el Ford Sierra Cosworth. Conocía su nombre antes, pero fue entonces cuando me fijé realmente en él, ¿me entiende? La personalidad de Carlos jugó un papel importante. La primera vez que nos encontramos y charlamos, ¡yo no sabía cuál iba a ser el futuro! Yo tenía una buena impresión de él y quería tenerlo en mi equipo, no porque quisiera un piloto especialista en asfalto. Sólo tenía un presentimiento que ni siquiera ahora puedo explicar. Cuando lo encontré y hablé con él quedé impresionado y me dije: aquí hay un joven que realmente tiene determinación para llegar a ser alguien».

Para quien escribe estas líneas las escenas de los primeros entrenamientos en Montecarlo y la acti-

tud de aquellos mecánicos tras romper el motor y su labor en las asistencias en los últimos acontecimientos deportivos del piloto español, suponen un gran contraste. «Carlos es una persona muy determinada, que sabe lo que quiere exactamente y al mismo tiempo es un verdadero deportista, listo para trabajar y para conseguir lo que desea. Es todo lo que puedo decir, honestamente. Nadie es perfecto, pero Carlos es una de las pocas personas que se da cuenta de cuáles son sus puntos débiles y está preparado para trabajar y eliminar esa clase de cosas. Se mira a sí mismo, eso es lo que pienso, y se dice: OK, tal vez en estas condiciones no soy tan bueno, pero aquí es donde tengo que luchar para mejorar». Dada la cantidad de pilotos que han pasado como compañeros o empleados en la vida de Ove Andersson, no puedo por menos de intentar alguna comparación. «No, Carlos no me recuerda a ningún otro piloto, porque en mi opinión es único y no se le puede comparar. Cada piloto tiene su especialidad, pero la especialidad de Carlos es cualquier cosa, porque es consecuente y se entrena para ser bueno en cualquier condición. Eso es lo que realmente le distingue del resto. Tal vez Auriol está ahora en ese camino».

La labor de Ove Andersson también se desarrolla en los despachos y en cuidar de los intereses de su marca y su equipo ante la FISA, y en especial de la tan ansiada reducción del calendario y las nuevas reglas técnicas para impedir la escalada de potencia. «Pienso que el grupo A no tiene una buena reglamentación. Es muy complicada. La idea es buena, pero en mi opinión, en mi honesta opinión, no es para las Marcas. La base de la filosofía de la reglamentación del grupo A era para los pilotos privados».

«No, no me gustaba el grupo B, en absoluto, porque se estaba descontrolando. Yo soy un hombre de rallyes y por lo tanto espero que este deporte tenga un gran futuro, pero estoy preocupado. A menos que los organizadores realicen algunos grandes cambios para resolver el problema de la seguridad de los espectadores, y otros más, temo por su futuro. Es un peligro muy, muy importante para este deporte. También pienso que dentro de poco peligrará este deporte en ciertas partes de Europa y que deberá moverse hacia áreas más remotas, pero espero que a pesar de todo subsista». ¡También nosotros, Sr. Andersson!

Esteban Delgado

Fotos: E. D. y José Antonio Díaz

20 AÑOS CON TOYOTA
Fue en 1972 cuando los japoneses le ofrecieron la primera oportunidad en el RAC. En la foto, Ove Andersson a los mandos de un Toyota Celica copilotado por Liddon.

LAS NOTAS DE LUIS MOYA

PAPEL Y LAPIZ

Si quieren saber qué se siente como sufridor, no acudan al «Un, dos, tres». Traten de escribir primero y de leer después, en el asiento derecho del Toyota GT Four de Carlos Sainz, mientras el campeón del mundo aborda a toda velocidad una curva tras otra. Esa es la labor durante trescientos días al año de Luis Moya, el copiloto que ha logrado ser tan conocido, en el mundo de los rallyes, casi como su compañero.



SIEMPRE JUNTOS
Durante trescientos días al año Luis y Carlos son inseparables. Las labores de un copiloto son múltiples y no se limitan a la toma y lectura de notas durante el rallye.



A lado de Carlos Sainz desde 1988 tras la marcha de Antonio Boto, Luis Moya, excopiloto de Guillermo Barreras, gallego por más señas, forofo del Barça y de Frank Sinatra, es casi tan conocido como Carlos Sainz en el ambiente de los rallyes. Nervioso, extrovertido, siempre con una respuesta para todo el mundo, su trabajo en la redacción y enunciado de las notas del piloto madrileño tan sólo ocupa una tercera parte de su tiempo.

«Normalmente soy yo quien hago el programa de entrenamiento. Me encargo de las reservas de hoteles para nosotros y para el equipo. Me gusta planearlo, es entretenido. Hay ciertos rallyes que resulta más fácil. Bueno, ahora cuando ya los conoces, casi todos lo son. Si son nuevos, si no sabes cuánto tiempo lleva entrenarlo, es más difícil planearlo. Luego le en-

seño el programa a Carlos y le pregunto qué le parece. Como llevamos tanto tiempo juntos ya se si conviene entrenar más la tierra o el asfalto y casi nunca me cambia nada».

La tarea de Luis Moya parece sencilla dado los elementos con los que trabaja: lápiz y papel y lo que debe hacer, escribir. «Yo usaba antes un cuaderno pequeño. Ahora estoy utilizando tamaño DIN A4, pero no sé porqué. En un rallye no tenía de estas libretas, me dieron de otras y como Toyota hace libretas exprofeso para copiloto... Es un poco más incómoda porque es algo más grande para llevar en el coche, pero por otro lado tienes muchas menos hojas y usas menos libretas. Y como además las notas de Carlos son bastante largas, tienen bastante «rollo» porque le gusta describirlo

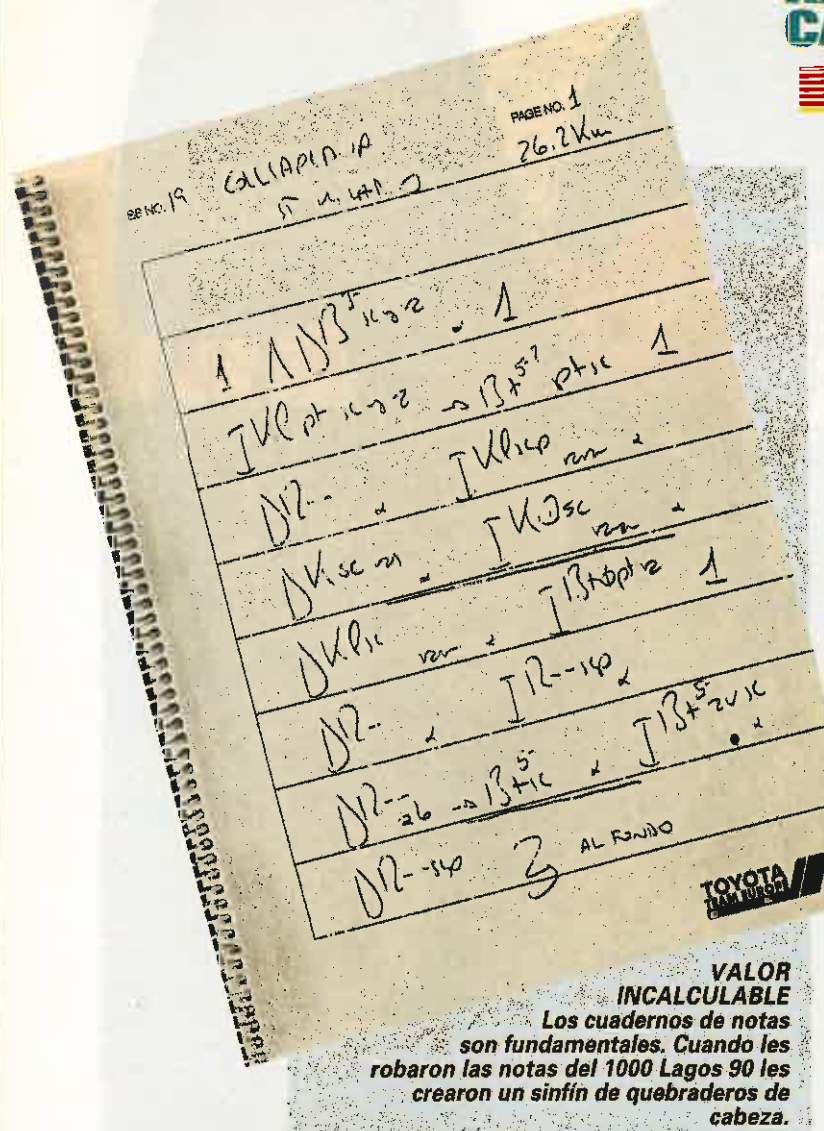
todo, me encontraba con que tenía diez libretas por rallye. De esta forma creo que en el Cataluña-Costa Brava tendré cuatro o cinco». Con su maletín lleno de libretas, es un poco como volver al colegio llevando los libros necesarios para las lecciones del día. «El máximo número de libretas es Córcega porque es un rallye donde hay muchos tramos, todos diferentes y no se repiten. Lo que sucede es que Córcega es muy lento y por tanto hay más curvas, pero la nota es igual de detallada en asfalto o en tierra». «Lo de Kenya es otra cuestión, allí tengo quince o dieciséis libretas de las grandes. Es muy complicado, son 5.000 kilómetros. Tienes curvas

con baches a la entrada, en el medio y a la salida y hay que definir el bache. Aquí lo que sí definimos es la marcha en la que lo tomamos. Bache en primera, bache en segunda o bache en tercera. O salto en primera, en segunda o en tercera. Bache es cuando es un agujero, salto cuando es tipo duna».

Como llevamos tanto tiempo juntos ya sé si conviene entrenar más la tierra o el asfalto y casi nunca me cambia nada.

Del frío al calor, de la tierra al asfalto y de un hemisferio a otro, sin que importen las condiciones meteorológicas, la tarea de los entrenamientos suele comenzar unas tres semanas antes de la carrera. «Siempre es bueno anotar los rallyes en seco, incluso en Montecarlo aunque luego nieve. Tomar notas con nieve significa que si luego pasa la máqui-

AHORA MAS COMODO
Según Luis Moya con los nuevos muletos menos potentes la labor de toma de notas resulta más fácil. Todo se hace más despacio y así resulta una tarea más sencilla.



TODOS LOS TRAMOS

TRAMO	NOMBRE	KM	DIA	HORA
1	RIUDELLOS DE LA SELVA	3	10	15h 38m
2	SANT HILARI	15,44	10	16h 12m
3	ESPINELVES-SANT HILARI	24,13	10	17h 08m
4	SANT HILARI-Osor	13,57	10	17h 41
5	ELS ANGELS	15,30	10	18h 47m
6	SANTA PELLAIA	9,88	10	19h 24m
7	TERRA NEGRA	9,11	10	20h 02m
8	SANT HILARI	15,44	11	7h 42m
9	ARBUCIES-VILADRAU	16,42	11	8h 20m
10	L' ENCLUSA-SANT HILARI	27,47	11	8h 49m
11	LES SERRESS	8,92	11	10h 03m
12	COLL DE BRACONS	19,91	11	11h 12m
13	LA TRONA	12,83	11	11h 56m
14	LA COSTA DELS GATS	13,90	11	12h 46m
15	ALPENS-BORREDA-VILADA	21,23	11	13h 17m
16	COLL DE MEROLLA	14,10	11	15h 21m
17	COLL DE SANTIGOSA	10,64	11	16h 09m
18	COLL DE BRACONS	19,91	11	16h 51m
19	COLLSAPLANA-SANT HILARI	26,24	11	18h 02m
20	TERRA NEGRA	9,11	11	19h 32m
21	CASTELLNOU-CASTELLADARLL	24,53	12	9h 07m
22	CASTELLTALLAT	15,72	12	10h 27m
23	PINOS-FREIXENET-RINER	31,86	12	11h 00m
24	OLIUS	14,85	12	11h 56m
25	PINELL-CASTELLAR	29,02	12	12h 38m
26	CARDONA-NAVES-MONTMAJOR	20,07	12	15h 00m
27	MONTMAJOR-CASSERRES	12,62	12	15h 34m
28	SANT JAUME DE FRONTANYA	9,95	12	16h 48m
29	RIERA DE MERLES	14,35	12	17h 24m
30	VALLCLARA-BANCELLS	21,17	12	18h 45m
31	LLORET DE MAR	14,76	13	9h 23m
32	LA CREU DE LLORET	11	13	9h 56m
33	EL SOBIRA	30,25	13	10h 35m
34	SANTA COLOMA-SANT FELIU	30,08	13	11h 42m
35	EL VILAR	7,24	13	12h 42m

VALOR INCALCULABLE
Los cuadernos de notas son fundamentales. Cuando les robaron las notas del 1000 Lagos 90 les crearon un sinfín de quebraderos de cabeza.

es el mismo. Las notas de Kankkunen creo que son bastante sencillas, no delimitan tanto la carretera, pero el resultado ahí está».

Además de los detalles propios de la carretera, también existen referencias que pueden servir en un momento dado. «Carlos es reacio a anotar referencias. No le gusta porque cualquier motivo las pueden quitar. Anotamos a lo mejor una señal de tráfico o una casa, pero generalmente no lo hacemos». «Generalmente, ahora con estos *mutos* más civilizados, vamos más despacio y es más cómodo para tomar las notas. No me quedan exageradamente limpias, pero se leen bien. Lo único que hago es, en los enlaces largos corregirlas para no tener que hacerlo en el hotel». El robo

de las notas del rallye de los 1000 Lagos tras la victoria de 1990, supuso muchos quebraderos de cabeza. «Las notas las guardo yo siempre y suelo hacer

Las notas son de Carlos. Me gustaría quedarme con unas fotocopias, pero si cambiase de copiloto tendría que partir de cero.

unas fotocopias que bien se las doy a Juanjo Lacalle o a nuestros *ouvriers*. Las notas son de Carlos. A mí me gustaría quedarme con unas fotocopias, pero si cambiase de copiloto tendría que partir de cero».

Después de iniciar la carrera de medicina como su padre, quién le iba a decir a Luis Moya que iba a recibir en 1990 el trofeo Halda al mejor copiloto: «En el colegio nunca tuve mala nota en caligrafía. No me preocupé. Lo que nunca tuve fueron faltas de ortografía y espero no tenerlas ahora que sería aún más grave».

Esteban Delgado

LISTA DE INSCRITOS

NUM.	PILOTO	COPILOTO	VEHICULO	GR.
1	Sainz, C.	Molla, L.	Toyota Celica GT 4	A
2	Kankkunen, J.	Pironen, J.	Lancia DeltaHF Int 16V	A
3	Auriol, D.	Occelli, B.	Lancia DeltaHF Int 16V	A
4	Delecour, F.	Grataloup, D.	Ford Sierra Cosw 4x4	A
5	Schwarz, A.	Hertz, A.	Toyota Celica GT 4	A
6	Recalde, J.	Christie, M.	Lancia DeltaHF Int 16V	A
7	Trelles, G.	Ivetch, R.	Lancia DeltaHF Int 16V	A
8	Puras, J.	Arrate, J.	Lancia DeltaHF Int 16V	A
9	De Mevius, G.	Sauvage, H.	Mazda 323 4WD	N
10	Ponce, J.M.	Denic, J.C.	BMW 325iX	N
11	Bardolat, J.M.	Rodríguez, A.	Ford Sierra Cosw 4x4	A
12	Moratal, B.	Fernández, A.	Opel Kadett GSI 16V	A
14	Monzón, L.	Romani, A.	Lancia DeltaHF Int 16V	A
15	Pianezzola, G.	Baggio, L.	Lancia DeltaHF Int 16V	A
16	Capdevila, F.	Rodríguez, A.	Ford Saphire	N
17	Menem, C.	Zucchini, V.	Ford Sierra Cosw 4x4	N
18	Gatti, M.	Cerrei, M.	Lancia DeltaHF Int 16V	N
19	De SA Leite, J.M.	Gouliart, A.	Ford Sierra RS Cosw	A
20	Arque, J.	Ferrer, J.M.	Peugeot 309 GTI 16V	A
21	Martorell, R.	Ros, J.	Ford Sierra Cosw	A
22	Climent, L.	Muñoz, J.	Opel Corsa GSI 1.6	A
23	Lilly, I.	Echevarría, P.	Opel Corsa GSI 1.6	A
24	Sillankorva, M.	Marangoni, M.	Lancia Delta Int 16V	A
25	Avero, R.	Ghuneim, N.	Mitsubishi Galant VR4	A



na, la carretera queda como un carril, muy estrechita. Las notas de seco a nieve se pueden adaptar más. Si en Kenya pasas cuando está lleno de barro, la trazada es diferente que si cuando llegas está seco».

Tomar notas no es tarea sencilla y cada piloto suele tener su método. «Generalmente lo que tratamos de describir es el radio de la curva. Las notas van desde una curva muy lenta, «media menos», que para nosotros sería una horquilla de las que hay que tirar de freno de mano. De ahí vamos subiendo, «media» y «media más». Estas tres serían siempre en primera. Luego vienen: «buena menos», «buena», «K lenta», «K», «buena más ojo», «buena más», «rápida ojo», «rápida menos, menos», «rápida menos», «rápida» y «rápida

más». A parte de éstas hacemos algún matiz más. Ciertas curvas, por ejemplo una «buena más» que sería en cuarta, por la forma en que llegas, por el trazado de la curva o porque es cuesta abajo, ponemos quinta y la catalogamos como «buena más quinta».

Tomar notas no es tarea sencilla y cada piloto suele tener su método. Generalmente tratamos de describir el radio de cada curva.

«Las notas de Guillermo (Barreras) eran muy diferentes ya que anotaba números. Las notas tipo inglés están muy generalizadas. Aquí, en España se utilizan los números: uno, dos, tres, cuatro y cinco. En Francia, por ejemplo, 50, 60, 65, 70, números con decena que vienen a representar un poco la velocidad de paso por curva. Son formas diferentes. Yo siempre digo lo mismo: todo el mundo se afeita, unos empezamos por la derecha, otros por la izquierda, pero al final el resultado

KILOMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILOMETROS DE SEGURIDAD

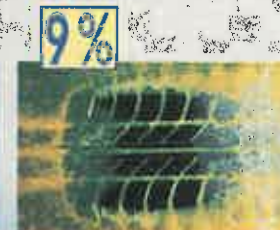


MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILOMETROS. TODO EL AÑO



FRENADA DE 90 A 80 Km/h EN MOJADO: 15% MÁS EFICAZ.*



MAYOR EVACUACIÓN DE AGUA: RIESGO DE ACUAPLANING: 9% INFERIOR.*

La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos. En seco, en mojado, en curva, en frenada, durante miles de kilómetros, el MXT aporta una seguridad superior, gracias a la avanzada tecnología y probada experiencia de Michelin.

Nuevo
MXT
MICHELIN

* Las pruebas comparativas se refieren al MXT frente al neumático de la misma categoría (S.T. series 70-65) más vendido en Europa: el MXL Michelin.

FERRARI DESPIDE A PROST

EL CULEBRON DEL PROFESOR

Un día, allá por 1985, mientras el profesor Alain Prost era aplaudido en el Aula Magna del automovilismo deportivo, un alumno silbó. Por aquel entonces no quedó claro si se trataba de un desafío, o si en aquel asiento estaba sentado un alumno superdotado, cuyo nombre era Ayrton Senna da Silva.

EN realidad, Prost ha tenido la mala suerte de encontrarse a lo largo de su carrera con dos colosos de la Fórmula 1: Niki Lauda y Ayrton Senna, cada uno con su estilo, pero enemigos letales para Prost y sumamente difíciles de vencer.

En el primer caso, la vehemencia juvenil de Prost chocó con el pragmatismo de Lauda, y cuando aprendió la lección para ganarle, se encontró con el talento desmesurado de Senna.

En el palmarés del «Profesor» figuran cuarenta y cuatro victorias, veinte *pole position*, tres Campeonatos del Mundo y cuatro subcampeonatos. Al respecto, en cierta ocasión Senna comentó: «El palmarés de Prost no es una cosa cualquiera. A pesar de nuestras controversias, tengo que admitir que es un piloto a tomar muy en serio».

Mientras Senna en sus comienzos cometía error tras error, y se veía limitado por la falta de competitividad del Toleman-Hart en un primer tiempo, y más tarde por el Lotus-Renault, la cátedra del Profesor seguía intacta; sin embargo, a partir de 1988, fecha en la que los dos pilotos corrían juntos bajo los colores de McLaren, surgieron todos los problemas imaginables, y todavía hoy, no se sabe con precisión lo que no respetó Senna en el Gran Premio de San Marino de 1988, ocasión en la que adelantó al Profesor en la Variante Bassa de Imola.

Cuando se le pregunta al brasileño qué ocurrió exactamente en Imola, siempre contesta: «Pregúntale a Prost», y por su parte el «Profesor» contesta: «Simplemente acuso a Senna de no haber respetado el acuerdo de no agresión».

-¿Y eso significa que Senna tenía que rodar por detrás de usted?

-Bueno... prefiero no recordar aquel incidente, hablemos de otra cosa.

A partir de entonces, todo lo relacionado con las diferencias Senna-Prost se vio envuelto por la polémica, arte en el que el «Profesor» es insuperable. A pesar de eso, durante los treinta y dos Grandes Premios

que disputaron juntos y con los mismos medios, Prost se alzó con la victoria en once de ellos y logró su último título de Campeón del Mundo, a raíz del accidente ocurrido en Suzuka en 1989, carrera en la que Senna chocó con él, al negociar la chicane. Gracias a eso, Prost consiguió llevar a Ferrari, que le había fichado, al número uno, que por otra parte, hacía diez años que no aparecía en un monoplaza del Cavallino.

-¿Considera que Jean Marie Balestre le favoreció al descalificar a Senna por haber acortado el trazado al regresar a la pista?

-Esa es una calumnia de Senna, y él lo sabe. Y sabe también, que el reglamento de la FISA se aplicó con rigor, sin ansias de favorecerme. Por el contrario, ahora confiesa que en 1990 chocó adrede contra mí, para quitarme toda posibilidad de luchar por el título. Eso sí que es vergonzoso, y habría que penalizarlo.

-¿Cómo define su experiencia en Ferrari?

-En Ferrari ocurren cosas que no son creíbles. Cuando llegas allí, te hacen caso los primeros tres meses, luego pasas a ser un tonto que sólo dice imprecisiones.

-¿Qué se ha hecho en Ferrari para que usted ganara un Campeonato del Mundo?

Prost, sin dudar, coloca la punta de sus dedos índices y pulgares de sus manos formando un círculo y contesta:

- Esto es lo que me han hecho: un c...lo así.

-Sinceramente, ¿de quién fue la culpa de lo que ocurrió en el Gran Premio de Portugal de 1990, carrera en la que usted perdió prácticamente la oportunidad de luchar por el Campeonato?

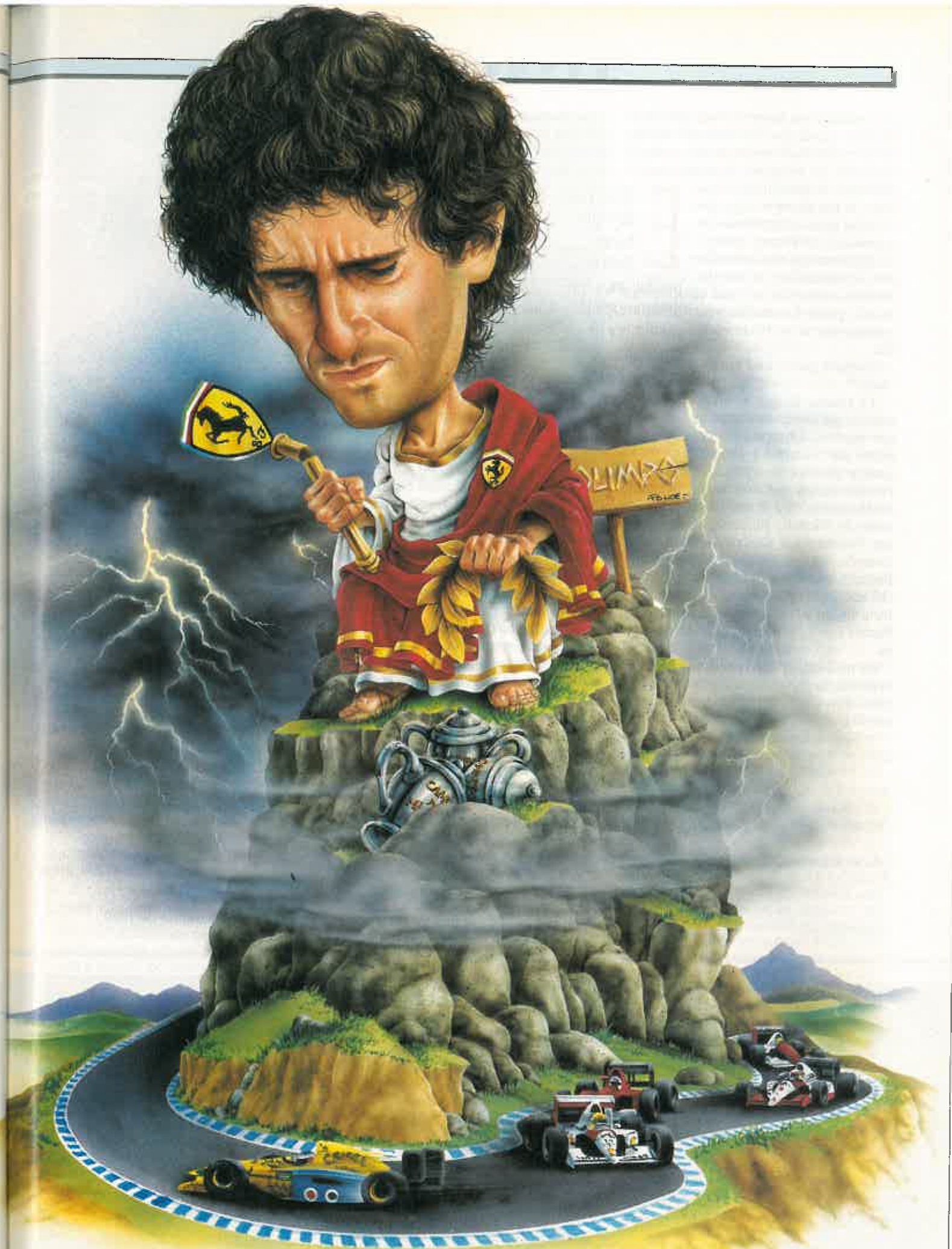
-Aquello ocurrió porque la Ferrari es una escudería incapaz de ganar un Campeonato, desde el momento en que no hace lo necesario para ganar.

-¿Qué falla realmente en Ferrari?

-Todo y nada. En primer lugar el gran cáncer del Cavallino es la mentalidad de la gente que trabaja ahí. Segundo, habría

EN primer lugar, el gran cáncer del Cavallino es la mentalidad de la gente que trabaja ahí. En segundo lugar, habría que encontrar un hombre como Ron Dennis».

PARA mejorar la situación en Ferrari, intenté mediar para que Barnard no se marchara, pero no pude reparar los continuos desplantes que le hacía Fiorio».



que encontrar un hombre como Ron Dennis, que sepa dirigir con verdadera autoridad la escudería, y tercero, hacer perder la costumbre de anteponer el criterio de los técnicos a la opinión de los pilotos. Si por ejemplo, digo que el coche tiene un problema determinado, en Ferrari aparece un ingeniero que me contradice por salvaguardar su trabajo. Además, deberían olvidar el pasado, perder la soberbia y ser conscientes de su triste realidad.

-¿Seguro que no está exagerando?

-La prueba de que es cierto todo lo que acabo de contar, es que muchos destacados ingenieros son brillantes y geniales antes y después de trabajar en Ferrari, nunca mientras están en Maranello. Sin ir más lejos, mira los casos de Nichols, Barnard, Migeot, Duran, Postlethwaite, Scalabroni y otros. Por ejemplo, recuerdo que en McLaren con Barnard, estuvimos todo un día y una noche trabajando para lograr el asiento perfecto de mi MP4/4. Por el contrario, en Ferrari eso sería desestimado de antemano.

En realidad, el hastío de Prost hacia su experiencia ferrarista, va más allá de lo previsible, y alcanza incluso cosas ajenas a la F-1.

-¿Sigue conservando el F-40 y lo utiliza?

-Sí, tengo un F-40 que jamás he conducido. En cierta ocasión, di tres vueltas al circuito de Fiorano con el F-40 Evoluzione, y otra vez recorrí cien kilómetros en una autopista del sur de Francia con uno normal; nada más.

-¿Y qué opina acerca de ser el poseedor de tan maravilloso coche?

Prost termina de comer una rodaja de butifarra blanca, toma un sorbo de vino tinto, y echa una mirada fugaz a Pierre Baleidier, su médico, que le amonesta por el exceso culinario.

-Mira... el motor es una maravilla, potente y muy suave, pero en carretera el chasis... oh la lá, atención eh!

En Ferrari, en un primer tiempo, apreciaban en gran medida el trabajo que Prost desarrollaba en relación con la evolución de los monoplazas, y en los ensayos llevados a cabo con el coche «laboratorio». Sin lugar a dudas, su sensibilidad sigue estando al mismo nivel; sin embargo, es en la pista donde el Profesor tiene síntomas de decadencia, y lo interesante es descubrir en que medida el funcionamiento de Ferrari ha causado su desencanto.

-Usted acusa constantemente a la escudería Ferrari, pero ¿qué ha hecho para que esa situación mejore?

-Todo, y mucho más de lo que parece. Intenté mediar para que Barnard no se

marchara, y no pude reparar los desplantes que le hacía Fiorio. Cuando conecté con Udo Züker de la TAG para que solucionara la desventaja que hay en Ferrari en el campo de la electrónica, me contestaron que no era necesario y que yo tenía manías. Me acusaron de haber causado la ruptura con Scalabroni, cosa que no es cierta porque él se fue por divergencias con Guido Castelli y no conmigo. Por fin, logré que contrataran a Teramoto, un valiosísimo ingeniero japonés de amortiguadores, y ya veo que le están poniendo toda



marchara, y no pude reparar los desplantes que le hacía Fiorio. Cuando conecté con Udo Züker de la TAG para que solucionara la desventaja que hay en Ferrari en el campo de la electrónica, me contestaron que no era necesario y que yo tenía manías. Me acusaron de haber causado la ruptura con Scalabroni, cosa que no es cierta porque él se fue por divergencias con Guido Castelli y no conmigo. Por fin, logré que contrataran a Teramoto, un valiosísimo ingeniero japonés de amortiguadores, y ya veo que le están poniendo toda

UNA CARRERA PASO A PASO

MOMENTOS CLAVE

Gran Premio de Francia de 1982.

Después de haber ganado los Grandes Premios de Suráfrica y Brasil, Prost se convierte en el líder. Por la falta de fiabilidad del Renault Turbo, se le propone a René Arnoux hacer el juego de escudería para favorecer a Prost en la lucha por el título. Sin embargo, Arnoux se niega a cederle la primera posición en el Paul Ricard. Aquello permitió a Keke Rosberg proclamarse Campeón del Mundo.

Gran Premio de Portugal de 1984.

Prost pierde el título de Campeón del Mundo frente a Niki Lauda, que logra superarle por medio punto, ganado a raíz de la suspensión del Gran Premio de Mónaco, a causa de la lluvia.

Gran Premio de San Marino de 1989.

Prost y Senna acuerdan no luchar entre ellos y respetar las posiciones. Sin

embargo, Senna transgrede lo acordado y le adelanta en la Variante Bassa. Da comienzo la discordia entre ambos

Gran Premio de México de 1989.

Prost acusa a McLaren y a Honda de no proporcionarle los mismos medios que a Senna. Todo ocurre a raíz de su firma con la escudería Ferrari. Incluso, Prost califica de taxi a su coche.

Gran Premio de Japón de 1989.

Senna choca contra Prost al intentar adelantarlo en la chicane. Senna es descalificado por haber acortado el trazado al regresar a la pista. Prost se hace con su tercer título de Campeón del Mundo, y se desencadena una gran polémica entre los dos pilotos.

Gran Premio de Portugal de 1990.

Mansell no se presta al juego de escudería para favorecer a Prost frente a

Senna. En la salida, Prost es arrinconado por una maniobra descabellada de Mansell.

Gran Premio de Japón de 1990.

Senna choca adrede contra Prost en la misma chicane del año anterior. Así él se proclama Campeón del Mundo y quita a Prost toda posibilidad de lucha.

Gran Premio de San Marino de 1991.

Prost se sale en una curva durante la vuelta de reconocimiento al estar mojada la pista. No pudo tomar la salida.

Gran Premio de Alemania de 1991.

Acosado por las críticas de la prensa italiana, Prost hace público su deseo de prestarse a dejar su lugar a Senna, o a cualquier piloto que lo desee. En la carrera, Senna le hace caer en un error y se desencadena de nuevo un enfrentamiento entre ambos.

LAS PALABRAS FAMOSAS

LAPIDARIO

13 de marzo de 1990. GP de los Estados Unidos.

«Mi tarea con Nigel Mansell va a ser la de motivar al equipo técnico para que pueda sobrellevar las dificultades».

24 de septiembre de 1990. GP de Portugal.

«Este equipo no merece ganar el Campeonato del Mundo. Cesare Fiorio no fue capaz de tomar ciertas decisiones en el momento en que uno va a ser Campeón del Mundo».

18 de abril de 1991. GP de San Marino.

«Ferrari es el reino de «no importa quién». Las decisiones técnicas se toman a mis espaldas».

27 de julio de 1991. GP de Alemania.

«Si el señor Giovanni Agnelli no está conforme conmigo, y el equipo quiere otro piloto, dejo libre mi asiento a quien lo quiera».

18 de octubre de 1991. GP de Japón.

«Lo que falta en la escudería, es un patrón capaz de determinar las elecciones precisas y mantenerlas. Jamás he pilotado un coche tan malo, es un verdadero camión».

clase de trabas. Y para terminar, te diré que al probar el 643, dije que sin duda se trataba de un coche poco competitivo, cuya evolución iba a ser dudosa. Me tacharon de destructivo; sin embargo, ahora se dan cuenta de que el 643 es un monoplaza a rehacer totalmente. Si quieres puedo seguir hasta mañana contándote cosas todavía más increíbles...

-Respecto al motor, ¿qué ocurre?

-Al principio aceptaron que les dijese que no tenía par, y que era imprescindible trabajar en ese sentido. Más tarde, cuando les demostré que el bloque torsionaba en las salidas de las curvas, y por eso bajaba el rendimiento en un primer tiempo y luego rompía, tardaron un año en admitir que tenía razón; error que les ha hecho perder un año de trabajo respecto a Renault y Honda. Ahora tienen lo que han querido.

FERRARI se ha convertido en el reino de «no importa quién». Todas las decisiones técnicas se toman a mis espaldas, todavía no sé porqué».

Evidentemente, las relaciones entre el Profesor y Ferrari llegaron a extremos insostenibles, y de nada sirvió su admiración por Claudio Lombardi, actual director técnico-deportivo de la escudería, para suavizar las incompatibilidades. Prost repitió en varias ocasiones que si Lombardi hubiese ocupado desde un principio el puesto de Fiorio, ahora serían ambos campeones del mundo. A pesar de eso, a mitad de la presente temporada, Prost comenzó a «maquiavelar» para desligarse del contrato con Ferrari, en el que él mismo había impuesto una cláusula que, para evitar el fichaje de Senna, obligaba a pagar nueve millones de dólares a cualquiera de las dos partes que desearan la ruptura antes de finales de 1992. Sin embargo, dicha astucia se le volvió en contra, al ser él quien deseaba romper el contrato; razón por la cual,

Prost puso en marcha un plan de desprestigio de Ferrari basado en hacer declaraciones de máxima gravedad, como fue lo dicho en Suzuka:

«Desde luego, si en Ferrari se creen que en 1992 pilotaré un coche como éste, que se parece a un trailer, están equivocados».

En cierto momento se especuló con que se quería marchar a Ligier, y poco más tarde recibió una oferta de Benetton, pero también cabe la posibilidad de su retirada definitiva o momentánea de la F-1.

-Si en Ferrari no te hacen caso, ¿quién te escuchará el año que viene?

-No necesito que nadie me escuche, llegado el momento, podría escuchar mi voz. También podría ser.

Las múltiples acusaciones de Prost a Ferrari desencadenaron su despido, proveniente de la más alta cúpula de Fiat. Por lo visto, Lombardi llamó confidencialmente a Prost a su casa de Ginebra para comunicarle lo decidido. Prost aprovechó la casual llamada de un periodista del «Corriere dello Sport», para anunciarle su despido. Con eso, logró dejar en mal lugar a Piero Ferrari por no haberle comunicado personalmente y oficiosamente la decisión y así romper totalmente la posibilidad de algún tipo de arreglo con el Cavallino. Así, Prost dejó en mal lugar a su amigo Lombardi, ya que al día siguiente, Piero Ferrari le comunicó personalmente el despido. Prost ya no tiene que demostrar nada, ya que poco le faltó para convertirse en el único piloto de la historia con seis o siete campeonatos del mundo en su palmarés; pero no es menos cierto que ciento ochenta y cuatro Grandes Premios disputados, doce años en la F-1, dos matrimonios y un tercero en camino, forman, junto a una importante cuenta bancaria en Suiza, un conjunto de factores que explican su cansancio. Prost ya no es lo que fue antaño; sin embargo, se le recordará siempre como el «Profesor» preciso, metódico y polémico de la Fórmula 1.

Gigi Corbetta

UN TIGRE EN SU MOTOR

S OLO en contadas ocasiones, el Campeonato del Mundo de Fórmula 1 llega a su última carrera cargado de emoción y con el aliciente de estar el título de Campeón del Mundo sin decidir. Cuando eso ocurre, el grandioso espectáculo de la F-1 alcanza un valor singular. Lástima que este año no fuera así; de hecho, Ayrton Senna llegó a Adelaide con el título en el bolsillo, lo que por otra parte le condicionó a no encontrar motivación para la carrera. La única expectativa consistía en ver como se desarrollaba el desenlace de la lucha, entre Williams-Renault y McLaren-Honda, para el Campeonato del Mundo de Constructores. La diferencia entre ambos equipos era de once puntos, con lo cual, a McLaren le bastaba un segundo puesto para alzarse con el galardón. Como era de esperar, Renault llevó a Adelaide catorce motores RS3-B, en lugar de los ocho habituales, y Williams alineó también un monoplaza equipado con suspensión acti-



LA IMPORTANTE CABEZA
Ron Dennis ha dirigido la estrategia para que Senna fuera campeón del mundo, y lograra también el campeonato de marcas.

A CONFORMARSE
En esta ocasión, Senna no fue benévolo con Berger y su quehacer dio como resultado la tercera posición.

precarias condiciones de la pista con lluvia causaron varios accidentes: en la vuelta cuatro, Schumacher se salió de la pista, y poco después su compañero Piquet perdió el control del coche aunque pudo volver a la pista. Al mismo tiempo, Alesi y Larini chocaron, quedándose casi atravesados en la recta de tribunas, único lugar en el que se puede adelantar. El rosario de accidentes no paraba, y en el mismo lugar Martini se fue a estrellar contra el muro de protección. Al volver a la pista, se encontró con Caffi que logró pasar entre el coche de Martini y el de Alesi que estaba allí aparcado. Además, Patrese al pasar arrojó parte del alerón del Minardi, que se quedó enganchado en su coche.

A pesar de tan desastrosa situación, el director de carrera no tomaba la decisión de parar la carrera, o suspenderla. Evidentemente, en la F-1 los intereses económicos están por encima de la seguridad de los pilotos, aunque el señor Balestre reiteró en infinidad de ocasiones que la «seguridad» estaba por encima del deporte.

La lucha entre Senna y Mansell se prolongó hasta la vuelta dieciséis, momento en el que ambos rodaban a 0,848 milésimas de diferencia, debido a que Senna no pudo adelantar a Caffi durante bastante tiempo, por indicación de peligro en la pista. Una vez superado todo eso, Mansell emprendió el acoso total a Senna; sin embargo, su intención naufragó al perder el control del coche que recibió un fuerte impacto en la rueda posterior izquierda, destrozando así la suspensión. A raíz del

G.P. DE AUSTRALIA DE F-1

¡QUE AGUAFIESTAS!

Una vez más, una lluvia torrencial caracterizó el Gran Premio de Australia. A pesar de las precarias condiciones de visibilidad, Ayrton Senna se mantuvo en la primera posición hasta la suspensión de la carrera. Los accidentes, por suerte no se convirtieron en situaciones trágicas. Los intereses económicos parecen estar por encima de la seguridad de los pilotos.

va. Después de haber logrado el mejor coche y el mejor motor, la escudería Williams se veía relegada en la lucha final a la esperanza de poder hacer un doblete, y así proclamarse Campeón del Mundo de Constructores, que era bastante poco en comparación con los esfuerzos hechos a lo largo de la temporada.

Una vez pasada la época «prostiana», que indujo a Senna a un conservadurismo lleno de cálculos que le permitieran ser Campeón por tercera vez, el mágico brasileño volvió por sus fueros y se adjudicó la *pole position* número sesenta de su carrera, con el tiempo de 1.14.041 con lo que, por otra parte, mejoró en sesenta y nueva milésimas el antiguo récord que también le pertenecía.

En esta ocasión, los McLaren-Honda se mostraron especialmente veloces en las zonas rápidas; buena prueba de ello, fue que en la recta de tribunas Senna y Berger pasaban ocho kilómetros por hora más rápidos que los Williams, y sólo Gianni Morbidelli logró disminuir esa desventaja en dos kilómetros por hora.

Aunque los Williams eran más rápidos al negociar las curvas, la superioridad del motor Honda RA121E-V12 era considerable, así como la motricidad de los McLaren MP4/6.

En contra de lo deseado, una lluvia torrencial hizo acto de presencia sobre Adelaide el día de la carrera, y en esas condiciones climatológicas se dio la salida. Como ya se sabe, el trazado de Adelaide es sumamente resbaladizo cuando llueve, y al estar bacheada la pista se forman charcos. Senna tomó la primera posición seguido por Mansell, Berger, Piquet y Patrese. Una vez más hizo alarde de sus dotes como conductor sobre pista mojada, con lo cual, Mansell no lo tenía nada fácil, aunque lograba aminorar distancias en todas las curvas; sin embargo, gracias a la motricidad del McLaren y a la posibilidad de utilizar el embrague, Senna podía poner en práctica su talento, mientras que Mansell, al tener cambio semiautomático, padecía de una leve desventaja técnica en el momento de las aceleraciones.

Al igual que en la edición de 1990, las

CON ocasión de su **setenta** cumpleaños, el patrón de la FIAT, **Giovanni Agnelli** ha hecho un comentario sobre la actual situación en Ferrari, que ha levantado ampollas. «La Ferrari habita en el lugar preferente y más alto entre mis pensamientos. Después de los éxitos de la pasada temporada alguien se ha dormido en los laureles en Maranello. Respecto a los pilotos, quiero precisar que **Prost se ha equivocado**, a pesar de no tener un coche competitivo. **Mi sueño** sigue siendo **Ayrton Senna**, pero ya que no podemos conseguirlo, echaremos mano de **pilotos italianos**».

DESPUÉS del divorcio entre **Prost y Ferrari**, ha surgido la posibilidad de que el Profesor pase a **Williams**. Quien apoya la idea es **Patrick Faure**, director general de Renault-Sport, que intenta convencer a **Frank Williams**



ADELAIDA EN BREVE

de que el fichaje de Prost sería un acierto. Por el contrario, el titular de Williams no desea volver a tener luchas internas en su equipo, que se desencadenarían al juntar nuevamente a **Mansell con Prost**.

FUE una gran sorpresa volver a ver a **Niki Lauda** en el gran circo de la F-1. Se encontraba en Adelaide por un trabajo de promoción de su compañía de aviación, la **Lauda Air**, y se acercó a ver el Gran Premio. De paso, aprovechó sus conversaciones con la prensa para **lanzar una indirecta a la Ferrari**: «Se lo que no funciona en la escudería de Maranello. Ahora que estoy aburrido de dirigir mi compañía de aviación, podría ocuparme de la **dirección deportiva de Ferrari**. Estaría dispuesto a trabajar por una cantidad simbólica, y seguramente remediaría los males eternos».



EN esta ocasión, el piloto brasileño **Roberto Moreno** sustituyó a **Gianni Morbidelli** a los mandos del **Minardi-Ferrari M191**, que por la ausencia de Prost, fue solicitado para correr con el monoplaza de Maranello. Con ésta, es la **tercera ocasión** que Moreno cambia de escudería en la presente temporada.

AL parecer, las negociaciones entre **Nelson Piquet y Ferrari** para sustituir a Prost se han roto. Por lo visto, Piquet exigía un contrato de **seis millones de dólares** por temporada, y Ferrari ofrecía la mitad. Sin embargo, sin existir una confirmación oficial, se sabe que **Ivan Capelli** será el compañero de equipo de **Jean Alesi** en 1992.



COMO SIEMPRE
También en esta ocasión Nigel Mansell echó a perder su lucha con Senna al salirse de la pista. Afortunadamente todo se resolvió con una contusión en la rodilla derecha, y sin afectar al resultado final.

POLE Y BANDERA

NACIERON EN MONACO

EN esta última carrera del Campeonato del Mundo de F-1, Ayrton Senna ha logrado la *pole position* número sesenta de su carrera, una marca que viene a consolidar su récord absoluto en este aspecto, seguido por Jim Clark con treinta y tres. Tras esta hazaña deportiva se esconde una curiosa historia relacionada con el nacimiento de la *pole position*, como normativa establecida en las carreras de F-1.

Allá por la primera década del siglo, Anthony Noghes había organizado el primer Rallye de Montecarlo, y poco antes del comienzo de la tercera década había sido elegido Presidente del Automóvil Club de Mónaco. En 1929 se le ocurrió organizar el primer Gran Premio de Mónaco, que se disputaba por las calles del Principado. Hasta el Gran Premio de Túnez de 1933, disputado el 26 de marzo del mismo año, las posiciones para la salida se sorteaban como en una tómbola, pero aque-

lla fue la última vez que eso ocurrió. Para el Gran Premio siguiente, que era el de Mónaco, Noghes tomó buena nota de cómo se establecía la parrilla de salida en Indianápolis, que se formaba en base a los mejores tiempos registrados en los entrenamientos, y adaptó al Gran Premio de Mónaco la misma normativa. De ese modo, fue en Mónaco donde nació la primera *pole* en Europa, y fue el inolvidable Achille Varzi con el Bugatti 51 quien ocupó la primera posición con el tiempo de 2,02", seguido por Louis Chiron a los mandos del Alfa Romeo 8C.

Pero la introducción de la *pole* no fue la única novedad, ya que Noghes y el entonces director de carrera Charles Faroux decidieron prescindir de la bandera del país en el que se disputaba el Gran Premio para dar orden de llegada, e inventaron la actual bandera de ajedrez por ser muy visible y no parecerse a la de ningún país.

CLASIFICACIONES

PARRILLA DE SALIDA

- | | |
|---|--|
| 1. A. Senna (McLaren-Honda) 1:14.041 | 2. G. Berger (McLaren-Honda) 1:14.386 |
| 5. N. Mansell (Williams-Renault) 1:14.822 | 6. R. Patrese (Williams-Renault) 1:15.057 |
| 20. N. Piquet (Benetton-Ford) 1:15.291 | 19. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1:15.508 |
| 28. J. Alesi (Ferrari) 1:15.545 | 27. G. Morbidelli (Ferrari) 1:16.203 |
| 4. S. Modena (Tyrrell-Honda) 1:16.253 | 23. P. Martini (Minardi-Ferrari) 1:16.359 |
| 22. J. Letho (Dallara-Judd) 1:16.871 | 33. A. de Cesaris (Jordan-Ford) 1:17.050 |
| 21. E. Pirro (Dallara-Judd) 1:17.342 | 15. M. Gugelmin (Ilmor) 1:17.344 |
| 9. M. Alboreto (Footwork-Ford) 1:17.345 | 32. A. Zanardi (Jordan-Ford) 1:17.344 |
| 8. M. Blundell (Brabham-Yamaha) 1:17.365 | 24. R. Moreno (Minardi-Ferrari) 1:17.639 |
| 34. N. Larini (Lamborghini) 1:17.939 | 25. T. Boutsen (Ligier-Lamborghini) 1:17.969 |
| 12. J. Herbert (Lotus-Judd) 1:18.091 | 26. E. Comas (Ligier-Lamborghini) 1:18.112 |
| 10. A. Caffi (Footwork-Ford) 1:18.157 | 3. S. Nakajima (Tyrrell-Honda) 1:18.216 |
| 11. M. Hakkinen (Lotus-Judd) 1:18.271 | 16. K. Wendlinger (Ilmor) 1:18.282 |

NO PRECLASIFICADOS:
G. Tarquini (Fondmetal-Ford), 1:18.184 N. Hattori (Coloni-Ford), 1:22.852

NO CLASIFICADOS:
A. Suzuki (Lola-Ford), 1:18.393 M. Brunle (Brabham-Yamaha), 1:18.855 E.V. De Poelle (Lamborghini), 1:19.000 B. Gachot (Lola-Ford), 1:19.274

CLASIFICACION FINAL

1. A. Senna (McLaren-Honda) 24'34.899 2. N. Mansell (Williams-Renault) a 1.269 3. G. Berger (McLaren-Honda) a 5.120 4. N. Piquet (Benetton) a 30.103 5. R. Patrese (Williams-Renault) a 50.537 6. G. Morbidelli (Ferrari) a 51.069 7. E. Pirro (Dallara) a 52.361 8. A. De Cesaris (Jordan-Ford) a 1.00.431 9. A. Zanardi (Jordan-Ford) a 1.15.567 10. S. Modena (Tyrrell-Honda) a 1.20.370 11. J. Herbert (Lotus-Judd) a 1.22.073 12. J. Letho (Dallara-Judd) a 1.38.519

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. A. Senna, 96 puntos 2. N. Mansell, 72 puntos 3. R. Patrese, 53 puntos 4. G. Berger, 43 puntos 5. A. Prost, 34 puntos 6. N. Piquet, 26,5 puntos 7. J. Alesi, 21 puntos 8. S. Modena, 10 puntos 9. A. De Cesaris, 9 puntos 10. R. Moreno, 8 puntos 11. P. Martini, 6 puntos 12. J. Letho, 4 puntos 13. B. Gachot, 4 puntos 14. M. Schumacher, 4 puntos 15. M. Hakkinen, 2 puntos 16. M. Brundle, 2 puntos 17. S. Nakajima, 2 puntos 18. J. Bailey, 1 punto 19. I. Capelli, 1 punto 20. A. Suzuki, 1 punto 21. E. Bernard, 1 punto

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. McLaren-Honda, 139 puntos 2. Williams-Renault, 125 puntos 3. Ferrari, 55,5 puntos 4. Benetton-Ford, 38,5 puntos 5. Jordan-Ford, 13 puntos 6. Tyrrell-Honda, 12 puntos 7. Minardi-Ferrari, 8 puntos 8. BMS Dallara-Judd, 5 puntos 9. Lotus-Judd, 3 puntos 10. Brabham-Yamaha, 3 puntos 11. Lola-Ford, 2 puntos 12. Leyton House-Ilmor, 1 punto

accidente, Mansell fue evacuado en ambulancia al hospital por una fuerte dolencia en la rodilla derecha.

A partir de ese momento, Senna y Berger ocupaban las dos primeras posiciones, con lo cual el Campeonato del Mundo de Constructores estaba en manos de McLaren. Como es de suponer, Ron Dennis, director deportivo de McLaren, dio orden a Senna de solicitar la suspensión de la carrera. Y de hecho, inmediatamente después del accidente de Mansell, Senna agita el brazo derecho al pasar por la recta de tribunas, como ruego al director de carrera para que parara la competición por el aguacero que caía sobre el circuito; y así ocurrió. Rápidamente Senna se preocupó de ir a consultar a otros pilotos para lograr el apoyo para obtener la suspensión de la carrera, que una hora más tarde se daba por concluida. Según el reglamento de la FISA, en un caso como este se contabilizan para la clasificación todas las

vueltas menos las dos últimas, con lo cual Mansell se había clasificado segundo, y en el podio su escalón estaba vacío.

En esta ocasión, el Campeonato del Mundo de pilotos lo ha ganado limpiamente el mejor piloto de la F-1, y Mansell lo ha perdido en parte por la falta de competitividad de su coche a principio de temporada, también por lo ocurrido con el cambio de neumáticos en el GP de Portugal y, finalmente, por algunos errores que ha cometido. Por el contrario, es lastimoso ver como Williams no ha podido lograr el título de Constructores. A pesar de eso, la temporada 1991 ha terminado cargada de polémicas, sin Balestre, con un mercado de pilotos de lo más revolucionado, y acosada por una crisis económica sin precedentes, a pesar de lo que opinaba el ex presidente Jean Marie Balestre, convencido de que con los «Stadium Automóvil» todo estaba resuelto.

Gigi Corbetta

Nueva Gama Delta

LA TRANSFORMACION DEL MITO



Para Lancia, renovar al mítico Delta, era un reto. Y lo hemos conseguido, desarrollando un automóvil con un espíritu nuevo, exclusivo, con poder. Heredero de la tecnología que más triunfos ha cosechado en el Campeonato del Mundo de Rallyes. Descubra las importantes innovaciones interiores y exteriores de la nueva gama DELTA. Desde la nueva versión LX con un motor de 1.500 c.c. que incluye el más completo equipamiento de serie: elevalunas eléctricos, cierre centralizado, doble espejo, pintura metalizada, llantas de aleación... hasta la agresividad y la fuerza del nuevo HF INTEGRALE 16 V, con un carácter absolutamente deportivo, un motor de 210 CV, un poder de aceleración de 0 a 100 Km/h en 5,7 segundos, y ahora con posibilidad de incorporar aire acondicionado.

La nueva gama DELTA llenará de satisfacciones a los que consideran que conducir es un placer.

Modelo	c.c.	C.V.	P.V.P. desde*
Delta 1.5 LX	1.498	82	1.550.000
Delta 1.6 GT Le.	1.585	111	1.795.000
Delta HF Turbo	1.585	143	2.197.000
Delta HF Integrale 16 v.	1.995	210	4.470.000

* Península y Baleares IVA y Transporte incluidos.



LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA

● EL próximo año, un nuevo chasis participará en el **Campeonato Marlboro de Fórmula Ford. Swift** ya ha vendido en **España** algunas unidades del nuevo modelo **SC92F**, un chasis resultado de un año de investigación, en el que se han tenido en cuenta unos puntos muy vitales: **Integridad estructural del chasis**, con una gran resistencia a los impactos, **eficacia aerodinámica**, con un diseño muy elaborado,



PRIVILEGE FORMULA

PRIMERA SELECCION

LA única escuela de Fórmula 3 existente en nuestro país, acaba de realizar en colaboración con Motor 16 la primera selección del Joven Piloto 91. Los tres candidatos finalistas participarán en la semifinal que se realizará en el circuito francés de Poitiers, los próximos 16 y 17 de noviembre. El piloto ganador de esta selectiva prueba podrá participar, sin costo alguno, en el Campeonato francés de F-3.

Los participantes tenían que reunir tres condiciones indispensables: ser menor de 26 años, no tener experiencia en competición, en la modalidad de monoplazas, y no haber quedado finalista en ninguna otra escuela de pilotaje. A su vez, tuvieron que superar, durante tres días, otros tantos cursos de preparación en los que se tocaban a fondo la totalidad de los temas relacionados con la conducción deportiva de un F-3. En

total, han sido 32 los aspirantes que han participado en la selección del circuito del Jarama, quedando finalistas Ibón García, Nicolás D'Alessandro y Jesús Mir. Ibón es un estudiante madrileño de 20 años que realizó sus vueltas con un estilo de pilotaje depurado, con gran concentración y seguridad. D'Alessandro, un joven italo-británico de 23 años, se vino desde su restaurante de Marbella a realizar una conducción firme, con una sensibilidad y constancia muy importantes a la hora de pilotar uno de estos monoplazas. Por su parte, el madrileño Jesús Mir es, a sus 24 años, un piloto con un gran potencial y un estilo de pilotaje agresivo, dotes de gran valor para clasificarse lo más arriba posible. A los tres les deseamos lo mejor.



VICTORIA DE SELGA, COPA PARA SERVIA

JOSÉ María Servá y su Audi Coupé se han adjudicado, por segunda vez consecutiva, la Copa de España de Raids. Su máximo rival, el Nissan Patrol de Jordi Torra, no pasaba del kilómetro ochenta, al quedarse sin transmisiones.

Hasta quedar cincuenta kilómetros para la llegada, la cabeza de la prueba la tenía el Audi, secundado por el Suzuki Proto de José María Solé y el Nissan de Francesc Selga.

El Vitara no aguantaba, con problemas de inyección, retrasándose, a la vez que Selga daba toda una demostración alcanzando al Audi. Servá sólo deseaba finalizar y con un segundo puesto le bastaba para conseguir su objetivo, la Copa.

La prueba, muy dura, estuvo muy animada, consiguiendo la tercera posición el Nissan de Ramón Vila, además del título en T-1.

Entre los Suzuki de la Copa, victoria y sexto *scratch* para Quiles y debú en el equipo oficial Suzuki de Carlos Solé. Este rapidísimo piloto no tuvo su día, volcando al principio, en el mismo

sitio que Juvanteny, retrasándose hasta el puesto diez de la general. Entre los Defender, victoria y Campeonato para Gilberga, al volcar Jul y López a dos kilómetros de la meta cuando iban líderes. Entre las motos, Esteuri y su KTM conseguían una nueva victoria.



suspensión geométrica, con un sistema de ajuste de tres posiciones e **instalación del motor**, modificada con una mejor disipación del calor y con entradas de aire más óptimas.

● **DIDIER Auriol** debido al reciente fallecimiento de su padre no estará presente en el **Rallye de Cataluña**. La **Jolly Club** está gestionando con el **RACC** y con la **FISA**, la posibilidad de montar en el **Lancia Delta Integrale 16V** del francés, a la joven promesa italiana **Andrea Aghini**.

● **SHINOZUKA** se ha impuesto con autoridad en el **Rallye Costa de Marfil**. Una prueba a la que finalmente no acudió **Lancia** y en la que el piloto de **Mitsubishi** se ha impuesto a su más directo rival por una ventaja de más de **cinco horas**.

UNA PARA SIETE.



Cada correa Gates reemplaza hasta siete referencias.

Gates, n.º 1 mundial en correas y mangueras, ha solucionado el problema de los repuestos de las correas de ventilador. Menos referencias cubren más aplicaciones. ¿Las ventajas? Un menor inventario, una rápida rotación de los stocks, menos costes y mayor beneficio, y las correas Gates son de la mejor calidad que Ud. puede encontrar. Con Gates, su cliente recibe un servicio de primera clase en todos los sentidos.



Correas y mangueras Gates.
La marca de mayor confianza en el mundo.



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

FE DE ERRATAS

LOS vehículos matriculados durante los años 1984, 1985 y 1986 deberán pasar la ITV antes del 31 de diciembre de 1991. Los coches matriculados a partir de 1987 deberán superar la correspondiente ITV una vez transcurridos cinco años desde su matriculación, y no en este año, tal y como se informó en el número 418 de MOTOR 16.

RALLYE RACC

DURANTE los días del 8 al 11 de noviembre, Cataluña será el punto de reunión para los pilotos; participantes en el Mundial, que tomarán parte en el Rallye RACC. Ese mismo fin de semana se disputarán en el circuito



del Jarama las pruebas de Fórmula Ford, Fiat, AX y Clásicos.

EMISION DEPORTIVA

LA segunda cadena de TVE incluye esta semana los siguientes acontecimientos deportivos del motor: Martes 5 a las 19:30, Fórmula Indy; sábado 9 a las 16:30, Supercross desde el Palacio de San

Jordi de Barcelona y en la mañana del domingo, Campeonato del Mundo de Rallyes, en directo, desde Lloret de Mar.

CONCENTRACION PORSCHE

EL Club Porsche Española celebra durante los días 15 y 16 de noviembre su tercera concentración en Cataluña.

Tfno.: (91) 767 27 09

DE PIES A CABEZA

stand 21
EQUIPEMENT COMPETITION - RACEWEAR

STAND 21 es uno de los mayores distribuidores mundiales de equipos y complementos para la competición. En su catálogo anual, usted podrá encontrar una amplia gama de monos, cascos, calzado, guantes, etcétera, así como todo tipo de complementos y componentes para preparar vehículos. Todo ello a precios realmente interesantes.

Solicitar el catálogo a: Stand 21, rue des Novalles, BP 78 21242 Taslant Cedex, Francia.

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 Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Turralba. **Redactor jefe de producto:** Víctor Piccione (Producto). **Jefe de área:** Raúl Rodríguez (Economía). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño), Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Lourdes Bravo, Simonetta Garín, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Coordinación:** Miguel Angel Turci. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). **Documentación:** Mary Mas. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Cierre); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

Autoedición: José M^o Gómez-Morán (jefe) y Yolanda Corrochano.

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. **Jefa de publicidad:** Elvira Aricha. **Automercado:** M^o Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguero. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rué. **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 Lizárraga.
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 86 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 5, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 5^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7^o A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 892 40 05.

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

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

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

PEUGEOT 405. EL EQUILIBRIO DEL TALENTO.



El perfecto equilibrio del talento creador de Peugeot se demuestra en el Peugeot 405. Su armónica combinación de seguridad, estética, tecnología y confort le convierte en la prueba viva de la expresión de talento de Peugeot en cualquiera de sus

versiones: Gasolina, Diesel o Turbodiesel, Manual o Automático, Inyección, 16 Válvulas, Tracción Total a las cuatro ruedas, Break... Distintas manifestaciones de un mismo concepto de talento y equilibrio tecnológico para alcanzar el éxito.

PEUGEOT 405 EXPRESION DE TALENTO.

PEUGEOT
FUERZA DINAMICA

SEMANA EXCEPCIONAL

DEL 14 AL 20 DE OCTUBRE

COMPRE SU COCHE USADO EN CITROËN

Le ofrecemos:

75.000 PESETAS

Como mínimo por su coche usado*.

GARANTIA EUROPEA

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema que nos permite ofrecerle una garantía selección, con cobertura de reparación europea, que cubre hasta 24 meses (según el estado del vehículo).

COCHES CON MENOS DE UN AÑO

Como nuevos, en perfecto estado y a precios excepcionales.

FINANCIACION HASTA 48 MESES

Podemos facilitarle, a través de nuestra financiera de marca, la fórmula de financiación que más se adapte a sus necesidades, con aplazamiento hasta 48 meses.

Eurocasion

VEHICULOS DE OCASION. COCHES DE PRIMERA

ABIERTO
SABADO Y DOMINGO

* Si no tiene coche usado, beneficiese de un importante ahorro, sólo durante esta semana, al comprar un vehículo de ocasión.

Exclusiva PROST: ASI ME CESARON EN FERRARI

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

9 de noviembre de 1991

TODO NUEVO

Núm. 420 • 325 ptas.

FORD SIERRA '92



PRUEBA

BMW 325 TD

EL MEJOR DIESEL



DOSSIER



LA MODA DEL 4x4

DATOS DE COMPRA DE 33 MODELOS

LEIT MOTIV/RSOS