

NOVEDAD/EL ROVER 800 DEL 92



Motor 16

SEMANAL GRUPO

16 de noviembre de 1991 Núm. 421 • 325 ptas.



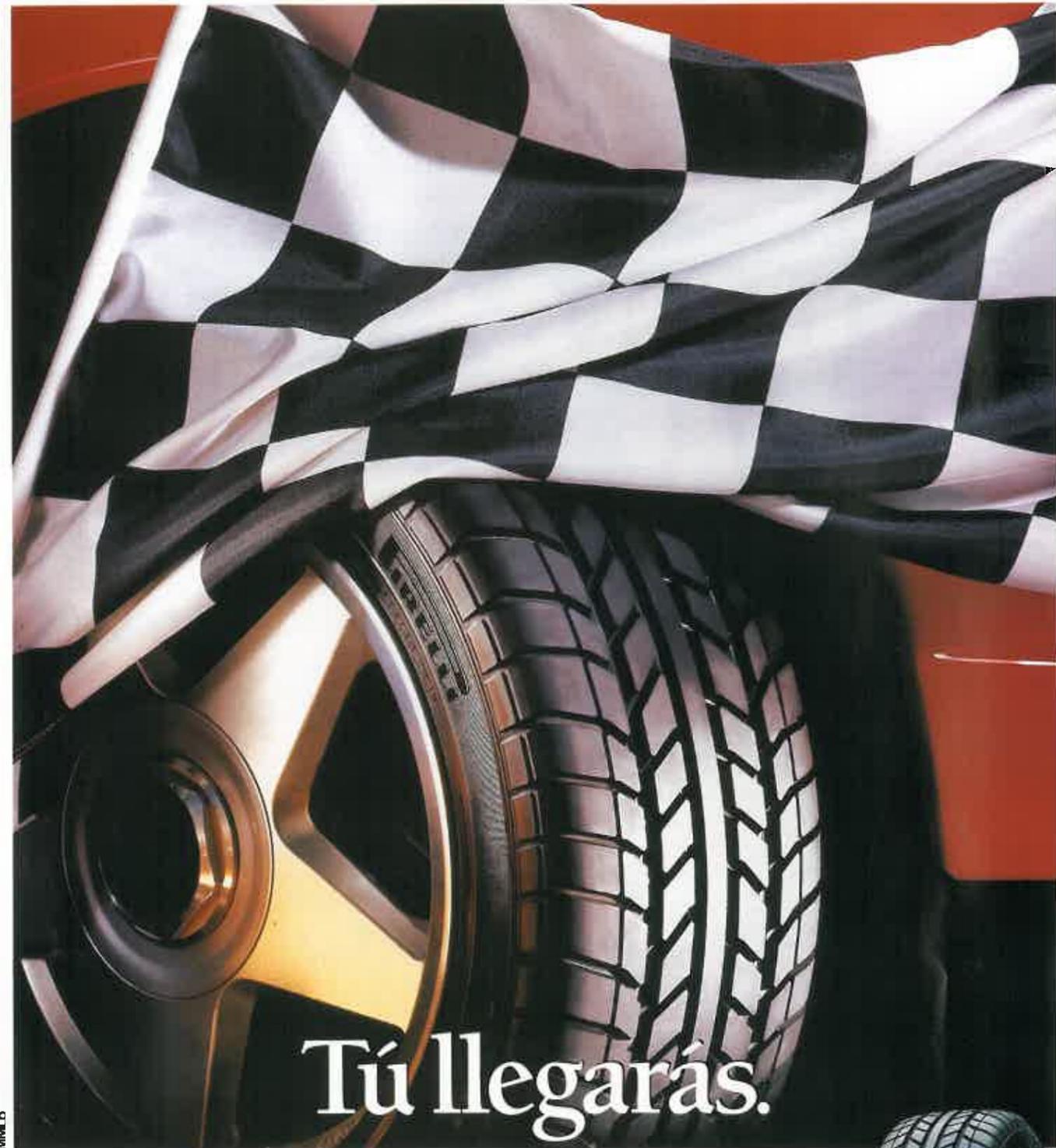
PRUEBAS PEUGEOT 106

- 106 XN 1.1 / 1.131.000 PTAS.
- 106 XR 1.1 / 1.261.000 PTAS.
- 106 XR 1.4 / 1.341.000 PTAS.
- 106 XT 1.4 / 1.476.000 PTAS.
- 106 XSi 1.4 / 1.721.000 PTAS.



NUEVO BMW SERIE 3 COUPE





MMLB

Tú llegarás.

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

PIRELLI

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 ACTUALIDAD
Entrega de los Premios Válvulas de Motor 16.

16 LO ULTIMO
Acuerdo Seat-Suzuki.

18
El nuevo Coupé de la Serie 3 de BMW comenzará a venderse en España a finales del próximo febrero.

22
El nuevo Rover 800, que llegará a España la próxima primavera, tendrá una carrocería nueva y un motor de 2 litros.

26 A FONDO
El Peugeot 106 ya está en nuestro país, un nuevo ciudadano con un comportamiento agradable en sus 4 versiones.

35 PRECIOS
Coches nuevos.

49 TECNICA
Sistema para reparar parabrisas.

50
FRENTE A FRENTE
Mercedes 300 SE contra BMW 735i.

60 A FONDO
Citroën ZX 1.9 Diésel.

66 ECONOMIA
El precio de los seguros continúa subiendo, y seguirá hasta equipararnos con la CE.

71 PRECIOS
Coches usados.

84 LO ULTIMO
Nuevas furgonetas Ford Transit y Courier.

86 MOTOS
Probamos la Honda NSR 250 de Carlos Cardús.

90 DEPORTE
Así son las instalaciones de la escudería McLaren en Woking.

96
Rallye Cataluña-Costa Brava, valedero para el Campeonato Mundial.

102
Fórmulas de Promoción en el Jarama.



EDITORIAL

GRACIAS, AMIGOS

H ACE dos años que Carlos Sainz recibió por vez primera las Válvulas de Motor 16 como justo reconocimiento a su deslumbrante actuación en el Campeonato del Mundo de Rallyes. Era el trofeo institucional de esta Revista, realizado en aquella ocasión con las válvulas del motor Ford DFR de Fórmula 1. Hace una semana han sido precisamente las válvulas del Toyota Celica Grupo A, del propio Carlos Sainz, las que han galardonado a un Carl Hahn internacionalmente reconocido «Hombre del Año Eurauto» por siete revistas especializadas, y a otros seis premiados en la elección que anualmente realiza esta Revista entre las personas o entidades que más han destacado en el ámbito automovilístico.

Para ellos, nuestro Premio y admiración; y para todos aquellos que con su asistencia al acto nos demostraron su amistad, nuestro agradecimiento. Agradecimiento al propio Carl Hahn, que voló desde Wolfsburg a Madrid y regresó a Wolfsburg en el mismo día, para, pocas horas después, viajar a Estados Unidos. Agradecimiento al ministro de Industria, Claudio Aranzadi, que refrendó la entrega con sus palabras. Agradecimiento al Toyota Team Europa y al propio Sainz, que dieron un

cariz muy especial a los trofeos de este año, magníficamente realizados, como siempre, por el genial artista José Lucas. Agradecimiento a todos aquellos que demostraron su simpatía hacia esta publicación masiva y cariñosa. Ellos forman las grandes familias del automóvil y de la comunicación en España.

No queremos olvidar tampoco a aquellos otros que, por causas de fuerza mayor, no estuvieron físicamente en el acto, pero sí nos hicieron llegar su adhesión, algo que incondicionalmente demuestran semana a semana.

Fue una entrañable reunión de los hombres y mujeres del automóvil, que dieron su apoyo a este medio. Gracias a todos.

Alberto Mallo.



FRENTE A FRENTE



MERCEDES 300 SE, BMW 735 I

La última gran berlina de Mercedes se enfrenta en esta comparativa con su rival y compatriota. Las novedades de la marca de la estrella se hacen notar. (Pág. 50)

A FONDO

CITROËN ZX 1.9 D

La versión diésel del ZX se configura como una de las más interesantes en su segmento. El comportamiento es similar al de sus hermanos de gama, con motor de gasolina. (Pág. 60)



ACTUALIDAD

VALVULAS 16

El Premio Válvulas de Motor 16, reconoce las labores más meritorias en los sectores del mundo del motor, con el «Hombre del Año» para Carl H. Hann. (Pág. 12)



MOTOR 16 EN TELETXTO DE TVE

LOS COCHES QUE BATEN RECORDS
LOS MAS RAPEOS

Subaru Impreza	425
Subaru Impreza	422
Subaru Impreza	298
Subaru Impreza	284

LOS MAS CAROS

Subaru Impreza	40.000.000
Subaru Impreza	30.000.000
Subaru Impreza	28.000.000
Subaru Impreza	22.000.000
Subaru Impreza	12.000.000
Subaru Impreza	10.000.000

Motor 16
INDICE EN LA PAG. 650

**RESPONSABLE
LA EMPRESA ANUNCIADORA.**

De la ecología, la seguridad y la movilidad.

Dentro y fuera de los automóviles, dentro y fuera de las ciudades.

El desarrollo del automóvil habría sido impensable sin tecnología. Esta hizo que con el automóvil las personas conquistaran una independencia y una libertad de desplazamiento cada vez mayores. Sin embargo, la tecnología cumplió su misión con tanto éxito que hoy puede amenazar la movilidad para la que el automóvil fue creado. O comprometer el medio ambiente y la seguridad de las personas para quienes fue pensado. ¿Qué hará posible que conducir siga siendo un placer compatible con la seguridad, la ecología y la libertad de movimientos?

Responsabilidad a bordo: ASC, control automático de la estabilidad. ASC+T, con efecto sobre el freno trasero. ABS (también para motocicletas). EDC, control electrónico de la suspensión. Servotronic, regulación electrónica de la dureza de la dirección en función de la velocidad. Check-Control. Parachoques autorregenerables. Cajas de absorción de impactos. Zonas de deformación programada. Habitáculo de alta rigidez, humedad y pureza del aire. Aislamiento térmico y acústico con cristales dobles. Microfiltro para pólenes y sustancias nocivas. Escuelas de conducción. **Responsabilidad alrededor:** Parachoques retráctiles. Carrocería sin aristas. Piezas metálicas ocultas. Retrovisores abatibles. Catalizadores para automóviles y motocicletas. Pastillas de freno sin asbesto. de control de tráfico, integrando el transporte público, el privado, urbano y periférico, y servicios de emergencia. Desarrollo del proyecto



TECNOLOGIA ES LA PALABRA. BMW QUIEN LA PRONUNCIA.

Para BMW, si la tecnología ha llegado tan lejos, tiene que lograr, también, que su desarrollo continúe dejando atrás las consecuencias no deseadas.

Por eso hemos puesto en marcha la tecnología que permita conservar el placer de conducir en estado puro.

Esto incluye seguridad para las personas, cuando están dentro y fuera de sus automóviles, protección para el medio ambiente y fluidez del

tráfico en sus ciudades. Una tecnología que hará que la seguridad, la ecología y la libertad de movimientos viajen en la misma dirección. Y en el mismo automóvil. Después de todo alguien se preguntará ¿dónde queda el placer de conducir? Para BMW la respuesta es otra pregunta: ¿Existe mayor placer que el de conducir seguros a través de un mundo protegido?





DESDE PARIS
EDOUARD SEIDLER

● UN grupo de especialistas rusos visitará en breve las plantas de Citroën para conocer a fondo las técnicas productivas europeas.

● RENAULT ha vendido 6.000 vehículos a Telekom -la compañía de comunicaciones alemana-, que por primera vez, se decide a comprar coches de fabricación no germana.

● LOS responsables de la comercialización del Jeep Cherokee en Francia, han comenzado una dura campaña promocional con una rebaja de 100.000 pesetas para todos los vehículos de la gama.

● KLEBER, empresa fabricante de neumáticos dependiente de Michelin, tendrá que afrontar una pérdida de casi 1.500 millones de pesetas, registrada durante el primer semestre de 1991.

● LA buena acogida del Renault Clio en los mercados en los que se comercializa, no parece haber sido secundada por los kuwaitíes. Según parece, este modelo es demasiado pequeño para acomodar una transmisión automática y aire acondicionado.



HEROES DEL GOLFO

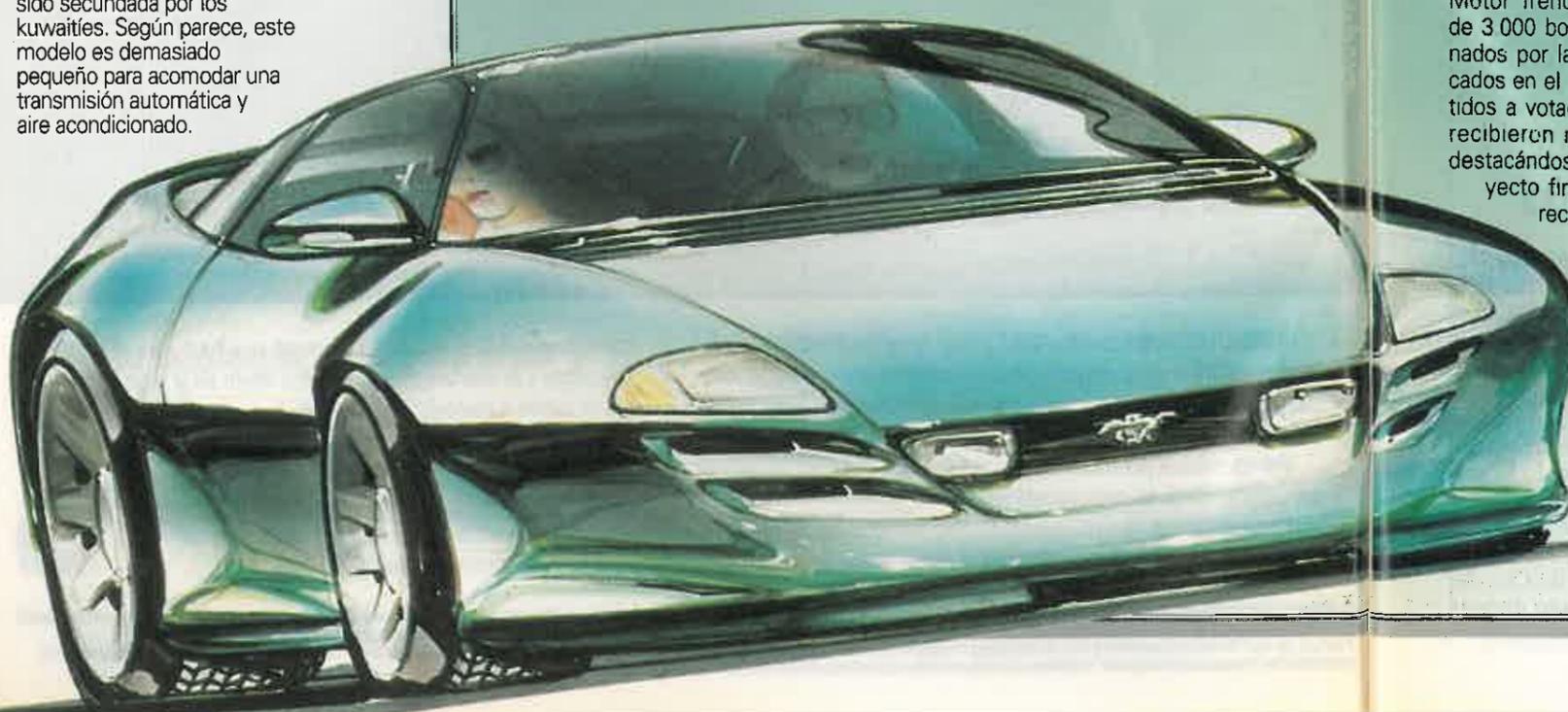
A LA VENTA EN JUNIO

LOS AM General Hummer, vehículos todo terreno que se hicieron famosos en el mundo entero a raíz de su actuación en la guerra del Golfo, van a ser comercializados en una versión civil en Estados Unidos a partir del mes de junio del 92. Las características generales del vehículo se mantienen, es decir, un motor diésel de General Motors de 6,2 litros, una caja de cambios automática de tres velocidades y tracción permanente a las cuatro ruedas. En el interior se ha retocado el espartano habitáculo para hacer posible su utilización civil.

MUSTANG FOR EVER

MUSTANG por siempre. El Ford Mustang es uno de los pocos mitos que sobreviven en el automovilismo.

Pues bien, en Estados Unidos, que es donde siempre ocurren estas cosas, se acaba de organizar un concurso para



GASOLINA

MAS IMPUESTOS

ADemás del temido incremento fiscal de los precios de los combustibles, anunciado para el día 1 de enero del próximo año, ahora nos cuentan que habrá más subidas.

La Comisión Europea estudia la implantación de un impuesto ecológico que gravaría los combustibles con plomo. Según Eugenio Marín, consejero delegado de Cepsa, en su comparecencia en el Congreso de los Diputados, la aprobación de este impuesto significaría una subida de cerca de cinco pesetas por litro.

En la actualidad, cada litro de gasolina nos obliga a pagar 54 pesetas de impuestos. El nuevo impuesto, podría obtenerse de estas 54 pesetas y dejar el precio final como está, pero esa novedad no parece ser la intención del equipo del ministro Solchaga. La cuesta de enero tendremos que subirla empujando nuestro coche. Afortunadamente para todos nosotros, las refinerías españolas se han opuesto con rotundidad al nuevo impuesto, bautizado como «Ecotax», aunque todavía no estamos muy seguros de que esta oposición nos pueda salvar del «paganismo».

VERDE Y ROJO



● Fiat Auto ha creado todo un departamento para el Medio Ambiente, manifestando su sincero interés por todas las cuestiones que relacionan el automóvil con el ecosistema.

● La Policía Municipal de Madrid ha echado un negro borrón en su cuenta, tras unos días en que han demostrado que son capaces de hacer bien las cosas. Las obras en el Parque de La Bombilla han obligado a habilitar un estacionamiento para sus vehículos, pero lo han hecho sobre la acera de la Avenida de Valladolid, obligando a los peatones a invadir la calzada. El día en que se produzca un atropello, ¿tomarán medidas?

● La puesta en funcionamiento de un nuevo tramo de la desdichada M-40 ha terminado por colapsar el famoso nudo Norte

de Madrid. No había que ser muy listo para preverlo. Al menos el MOPT ha sido rápido de reflejos y anuncia las obras de remodelación que estarán acabada en un plazo de 6 a 12 meses.

● El «duende» de Onda Cero se ha pasado un pelín, a la hora de lanzar un comunicado de prensa anunciando su nuevo programa de motor «Cuenta Kilómetros». Asegura, que este nuevo espacio semanal, que dirige Paco Costas, cuenta, entre su plantilla de prestigiosos colaboradores, con nuestros compañeros Juan Luis Soto, Gigi Corbetta y Jose María Cernuda. No estaría mal, si así fuese... pero resulta que no lo es. En consecuencia, don Paco, ponga a cero su «Cuenta Kilómetros», rectifique y arranque de nuevo. Es cosa de sabios.



DESDE TOKIO
DANIEL MONTEVERDE

● CON el objeto de disminuir las tendencias proteccionistas de Estados Unidos, Nissan ha decidido abandonar la política por la que sus concesionarios y talleres oficiales en Japón están obligados a utilizar piezas y accesorios originales.

● MARUBENI empezará a vender turismos en Moscú a principios del próximo año. Se espera que las autoridades municipales de Moscú autoricen este mes el plan de Auto Sun, un acuerdo establecido para poder vender automóviles a los extranjeros residentes en Moscú. Auto Sun prevé ventas de 500 unidades anuales.

● TOYOTA ha comenzado a ensamblar vehículos comerciales basados en el modelo Hiace, en Senhyang, al noreste de China. La carrocería del vehículo se fabrica localmente con asistencia técnica de Toyota, mientras que las piezas más importantes, entre ellas motores y transmisiones, llegan desde Japón. Toyota espera aumentar la producción de su primera planta en suelo chino a unas 20.000 unidades, de aquí a 1995.

● UNA vez solucionados los problemas tecnológicos iniciales, Mazda va a acelerar el proceso de fabricación de un automóvil de hidrógeno para su comercialización antes del año 2000. Para ello ha desarrollado una nueva aleación metálica que evita la explosión del depósito de combustible, incluso en caso de colisión.

● EN octubre, Honda y Mitsubishi han aumentado sus ventas en un 21,1 y 20,3 por ciento respectivamente, mientras que Nissan creció un 3,6 por ciento.

EXITO POLICIAL

DOS CACOS DETENIDOS

LA policía no descansa. Tras tres meses de intensos trabajos, han logrado detener en Madrid a una pareja de individuos que se dedicaba a comprar ruedas robadas. Según un portavoz de la policía, el



diseñar el Mustang del año 2000. Lo ha puesto en marcha una de las revistas más prestigiosas del mundo, Motor Trend, que ha recibido cerca de 3.000 bocetos. Los seis seleccionados por la redacción fueron publicados en el número de junio y sometidos a votación por los lectores. Se recibieron más de 100.000 votos, destacándose como ganador el proyecto firmado por Chris Ito, que recibió 45.000 votos.

Ito es un diseñador de la prestigiosa firma ASC, especializada en transformaciones de automóviles y en ingeniería aeronáutica. Es graduado en el Art Center College of Design de Pasadena y trabaja en ASC desde hace más de seis años.

material robado tiene un valor de alrededor de 15 millones de pesetas. Eso significa unos cuantos miles de ruedas.

Bien pensado, descubrir un «zulo» de unos miles de ruedas debe ser un trabajo especialmente complejo, en el que había que controlar un negocio que movía más de 20 ruedas diarias (según la propia policía), que, lógicamente, los «cacos» ocultaban celosamente entre sus ropas, como las papelinas. Con la nueva Ley de Corcuera, la policía hará su trabajo con más facilidad.

CADILLAC

TRACCION TRASERA

EL sustituto del Cadillac Allante será un tracción trasera, a la imagen y semejanza de los descapotables de lujo europeos. El motor será un V8 de 32 válvulas con 4,6 litros. La transmisión será automática de cinco velocidades. Este nuevo coche americano comenzará su producción en serie no antes de 1994 y comportará, obviamente, importantes cambios estéticos y mecánicos.



DESDE **TURIN**
GIAN CARLO PERINI

● Giovanni Agnelli, presidente del grupo Fiat, ha realizado unas declaraciones, según las cuales en los próximos diez años la compañía invertirá tres billones de pesetas, y desarrollará dieciocho nuevos modelos. Estas declaraciones fueron realizadas ante una audiencia de más de mil directores y *managers* del grupo Fiat Auto Spa, el pasado siete de noviembre en la ciudad de Turín. También según palabras del propio presidente del grupo, Fiat Auto ha desarrollado una clara estrategia de cara al futuro, y cuenta con todos los recursos humanos y financieros necesarios para el éxito.

● La demanda de coches exóticos se está debilitando cada vez más a nivel mundial. En particular, la cotización de los Ferrari ha caído dramáticamente en el presente año. Un Ferrari F-40, que hace un año se cotizaba en torno a los cien millones de pesetas, actualmente no sobrepasa en el mercado los cincuenta millones. Otro ejemplo de esto es el Testarossa. La marca de Maranello ha introducido ya el nuevo Testarossa y sin embargo, están buscando compradores para los modelos que todavía tienen en stock.

● Los principales diseñadores de automóviles diésel se han reunido recientemente en Turín para tratar el tema de la contaminación. Ingenieros de Fiat, Peugeot, Renault, Volkswagen y Volvo han hablado para tratar de aunar esfuerzos y desarrollar nuevas ideas que eviten la emisión de partículas contaminantes en sus modelos diésel, como puede ser el empleo de sistemas de inyección multipunto.



TOYOTA LEXUS

EXITO EN USA

Lexus, la división de coches de lujo de Toyota, ha conseguido un éxito sin precedentes en el mercado americano. En su primer año ha golpeado duro

en este segmento, tradicionalmente dominado por las marcas europeas, especialmente las alemanas como BMW o Mercedes. Las ventas en el primer semestre de este año han alcanzado un total de 63.534 unidades y el futuro, con la llegada de nuevos modelos y versiones, parece favorable.

CONTANTE Y SONANTE

El grupo francés PSA ha visto crecer en un 6,3 por ciento su cifra de negocios en el tercer trimestre del año, al alcanzar 700.743 millones de pesetas.

Los beneficios de Iberpistas (concesionaria de la autopista Villalba-Adanero) en los nueve primeros meses del año han sido de 3.426 millones, con un aumento del 13 por ciento.

Las ventas de General Motors Europa en el periodo enero-septiembre han aumentado un 6 por ciento.

Honda ha creado una división comercial para agilizar el proceso de importación de sus modelos fabricados en Estados Unidos, al mercado japonés.

En los diez primeros meses del año las ventas de BMW han crecido un 9,3 por ciento.

Eurotunnel, que realiza las obras del Canal de la Mancha, ha conseguido una línea de crédito de 36 000 millones de pesetas de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero.

Isuzu Motor va a duplicar la producción de camiones en su fábrica china de Chongking, hasta alcanzar 24 000 unidades anuales.



MADRID

MULTAS MAS BARATAS

El Ayuntamiento de Madrid ha manifestado su intención de rebajar la cuantía de las multas por estacionamiento indebido, especialmente en la llamada zona Red. El argumento está basado en que no se debe sancionar con multas que suponen, en muchos casos, cerca de un tercio de los ingresos mensuales del multado. Eso ya se dijo cuando se implantó la Red, pero bienvenida sea la enmienda. Esto también supone, de hecho, la desaparición de la Zona Red, uno de tantos fracasos que el área de Circulación de Madrid ha acumulado durante los últimos años.



RENFE

SALA, DE ESPERA

La Presidenta de Renfe, Mercé Sala, (también tiene coña que se llame Mercedes y viaje en tren) nos dice por la radio que una de las ventajas del Tren de Media Velocidad, que resultará fantástico, es que en una hora se plantará en Ciudad Real y eso significa que muchos madrileños podrán vivir en esta capital, ya que tardarán menos en desplazarse al trabajo que los que viven en Pozuelo o Majadahonda. Mujer, así las cosas, lo que habría que hacer entonces es construir un TAV de Madrid a Pozuelo, Parla o Móstoles... aunque sea un tren, tren, de los de verdad, de los modestos que circulan a 100 por hora.

A CUESTAS CON BORREL

NO VIAJA POR CARRETERA

El «Ninja» Borrell, mutante intrépido de Tortuga, todo sea dicho con el mayor de los respetos, acaba de reconocer que jamás viaja por carretera. Al menos eso se deduce de sus explicaciones. Dice el ministro que estas Navidades estará finalizada la autovía Madrid-Burgos. Señor ministro: antes de decir una cosa así, mande usted a su chófer a comprobar la marcha de las obras. O mejor aún, mande al chófer de su amigo Benegas que va y viene a Burgos en un periquete, con su Audi y su Motorola a 200 por hora.



REINO UNIDO

«OPA LABORAL» DE SEAT

Los lectores del «Evening Chronicle Newspaper», un diario de Sunderland (Reino Unido), localidad donde Nissan tiene su fábrica, se quedaron sorprendidos al leer un anuncio de Seat ofreciendo empleo a cuadros y personal de montaje para su nueva planta de Martorell. Los responsables de Seat, que habían visitado recientemente las instalaciones de Nissan y habían quedado muy impresionados por su rendimiento, han desmentido que quieran «robar» mano de obra a los japoneses, señalando que en la región «hay suficiente gente para trabajar con Nissan y con nosotros». Seat quiere introducir métodos de trabajo a la japonesa y ha fichado a Clive Griffiths, especialista británico que trabajó para la Nissan.



NUEVO CITROËN ZX DIESEL



El diesel campeón.

Acaba de nacer un diesel deportivo. Fuerte de carácter; rápido de respuesta.

Ha nacido un diesel campeón: El Nuevo Citroën ZX Diesel. Con la misma potencia y robustez del Citroën ZX, más la economía de un motor diesel. Un coche capaz de ofrecer toda la potencia, seguridad y equipamiento que convirtieron al Citroën ZX en campeón del Rallye París-Dakar '91.

Si busca un coche deportivo, corra. Es un diesel.

El Nuevo Citroën ZX Diesel es capaz de alcanzar los 167 Km/h. Su motor de 1.905 cc y 71 CV proporciona la potencia y velocidad propias de los motores de gasolina, con la ventaja de ofrecer la economía de un diesel. Su consumo de sólo 4,5 litros a 90 Km/h, la capacidad de su depósito, de 56 litros, unida a las cualidades aerodinámicas del vehículo, con un Cx de 0,32/0,33, le permiten ofrecer una autonomía de 1.200 Km a una velocidad de 90 Km/h, o de 950 Km a 120 Km/h en autopista. Todo un logro en economía, respaldado en todo momento por la potencia y fiabilidad de su motor.

Si busca un coche seguro, corra. Es un diesel.



CITROËN

NUEVA GAMA CITROËN ZX DIESEL DESDE 1.620.000 PTAS*

* Precio máximo recomendado. IVA, transporte y Operación Promocional incluida.
Válido hasta fin de mes. No acumulable a otras ofertas promocionales.

La estructura de la carrocería del Nuevo Citroën ZX está provista de una plataforma compuesta de un armazón de vigas de acero prerrevestido que garantizan la total integridad del habitáculo.

Su tren trasero autodireccional consigue que las ruedas traseras giren en la misma dirección que las delanteras, con un efecto similar a los vehículos con cuatro ruedas directrices. La seguridad en carretera es extraordinaria.

Si busca un coche lujoso, corra. Es un diesel.

El confort interior del Citroën ZX Diesel responde a un concepto de lujo más propio de los coches de gasolina que el habitual en los diesel. El confort se deja sentir en detalles como el volante, regulable en altura; los cinco cinturones de seguridad, los reposacabezas traseros integrados... La capacidad modular es única en Europa, al ofrecer la posibilidad de deslizar longitudinalmente el asiento trasero y reclinar el respaldo para ofrecer mayor superficie de maletero, o incluso un espacio protegido para que los niños viajen con mayor seguridad.

Si busca un coche potente, robusto, seguro y bien equipado, ya lo ha encontrado. Es un diesel. El Nuevo Citroën ZX Diesel.

NUEVA GAMA CITROËN ZX GASOLINA DESDE 1.473.450 PTAS*



**Campeón del París-Dakar '91
Campeón del Rallye Faraones '91**

NUEVO CITROËN ZX. NACIDO CAMPEON

MOTOR 16 Entregó sus premios

Por octavo año consecutivo, MOTOR 16 ha celebrado su fiesta anual para la entrega de los trofeos «Válvulas '91», con los que premia a las personas y a las instituciones que a lo largo del año han destacado en el mundo del motor, contando con el apoyo del grupo de publicaciones EURAUTO para la nominación de Carl Hahn como la figura más relevante en el ámbito europeo.



Todos los premiados posan con sus trofeos de las «Válvulas '91» en el brillante acto de entrega celebrado la pasada semana en el madrileño Hotel Eurobuilding, ante la animada presencia de numerosas personalidades procedentes del mundo del motor y el deporte, medios de comunicación y de la Administración.

«**Q**UIERO agradecer las enormes oportunidades que España ha dado al Grupo Volkswagen para el desarrollo de sus actividades, y por su apoyo a la industria automovilística, que tan importante papel juega en el desarrollo de Europa». Con estas palabras de agradecimiento, Carl Hahn, presidente del Grupo Volkswagen, recibía el galardón de «Hombre del Año Eurauto», en la fiesta que, por octavo año consecutivo, MOTOR 16 ha celebrado para la entrega de sus «Válvulas '91», un prestigioso galardón que premia a las personas e instituciones que a lo largo de los últimos doce meses han dedicado

todo su esfuerzo en favor del mundo de la automoción y del deporte.

El acto de entrega, realizado en el madrileño hotel Eurobuilding, contó con la presencia de personalidades procedentes del mundo del motor, medios de comunicación y la Administración. Tras una breve introducción del editor ejecutivo de MOTOR 16, Félix Lázaro cedió la palabra a Edouard Seidler, secretario general de la Asociación Eurauto, quien manifestó su enorme satisfacción por hacer entrega del trofeo «Hombre del año Eurauto» a una personalidad de la talla de Carl Hahn, «en reconocimiento del gran esfuerzo realizado por dar una proyección internacional a la industria del automóvil europea».

Además de Carl Hahn, que se mostró emocionado por recibir un premio de tanto prestigio internacional, materializado por el artista José Lucas con las válvulas del Toyota de Carlos Sainz, esta intensa noche tuvo otros protagonistas. Claudio Aranzadi, ministro de Industria, realizó el discurso de clausura, en el que agradeció las muestras de apoyo del Dr. Hahn hacia la economía española y declaró que «nuestra aportación al sector automovilístico debe proveer al conjunto de empresas multinacionales, que operan en nuestro país, de un entorno adecuado, por ejemplo, a través de la industria auxiliar, con un alto nivel económico, de calidad, de recursos humanos, etcétera, con el fin de que el nuevo plan de



Carl Hahn, presidente del Grupo Volkswagen recibió de manos de Edouard Seidler, secretario general de EURAUTO y del ministro de Industria, Claudio Aranzadi, el trofeo de «Hombre del Año».

José Antonio Díaz Álvarez, presidente de Seat y Carl Hahn junto a la enorme tarta homenaje a los sesenta millones del Volkswagen fabricados.



Miguel María Muñoz, director general de Tráfico entregó el galardón de «Seguridad» a Oscar Ozaeta, Presidente de BMW Iberica.



Andrés Jaque, y Francis Stahl, responsable de Comunicación y gerente de FASA Renault respectivamente, conversan con Luis Blasco y Javier Pascual del Grupo 16.



Carlos Gutiérrez, junto a Magda Salarich e Yves Jouchoux, consejero delegado de Citroën Hispania.

Motor 16 -- Entregó sus premios



Hermann Vermeerbergen con Jaime Hernández y Luis Díaz Gras de General Motors, junto a Luis Canomanuel.



Miguel María Muñoz, Juan A. García Díez y Claudio Aranzadi.



Gigi Corbetta, director adjunto de MOTOR 16 entrega el trofeo a Eduardo Bigas, director comercial de Honda.



Félix Lázaro con Jesús Collazos, Alfonso Sánchez y Gerard Gastaud de FASA Renault.



Juan A. Díaz Álvarez, presidente de Seat, recibe el premio de manos de Isabel de Azcárate, adjunta a la presidencia del Grupo 16.



Luis Fernando Medina, Fernando Falco, presidente del RACE, Fausto Saavedra y Tomás Cavanna.



Claudio Aranzadi, ministro de Industria, realizó el discurso de clausura del acto.



Luis Villamil, de Alfa Romeo, con Luis Díaz Gras y Bernard Tramont de Renault.



Gigi Corbetta conversa con Mariano García de Derbi.



Juan A. Díaz Álvarez, Enrique Zorzano y Carl Hahn junto a la tarta.



Enrique Zorzano, de Seat, junto a Victor Piccione y Carlos Gutierrez, de Citroen.



Jacques Mangematin y señora, charlan de forma animada con José María Cernuda.



Edouard Seidler, Paul Horrel, de Car Magazine y Franco Fiorucci.



Evan Bodelón de Mitsubishi, Juan Varela y Carmen Imaz de Toyota, junto a José María Cernuda.



Alberto Mallo, con Hermann Vermeerbergen y Javier Oraa de GM, junto a Luis Villar, presidente de Maphre.



Angel Pardo de Michelin, flanqueado por Juan A. Suanzes, director comercial de Carusa, M.º Jesús Beneit y Eduardo Abuín de Gran Auto 16.

inversiones del Grupo Volkswagen en nuestro país sea secundado por otras compañías, tanto nacionales como extranjeras».

En el acto se hizo entrega de otros galardones. Yves Jouchoux, director general de Citroën España, recibió el trofeo del «Mejor Diseño del Año» que recayó sobre el Citroën ZX, un nuevo concepto que reúne en su conjunto todas las características -belleza, funcionalidad, soluciones ingeniosas- que le hacen justo merecedor de este galardón.

En momentos de máxima preocupación por un tráfico más seguro, la Serie 3 de BMW, fiel a su tracción trasera, ha sabido buscar nuevas soluciones para resaltar las cualidades de este tipo de propulsión, evitando sus tradicionales defectos. Y hablando de seguridad, quién mejor que Miguel María Muñoz, director general de Tráfico, para hacer entrega del galardón «Seguridad '91» a Oscar Ozaeta, presidente de BMW Ibérica.

General Motors fue otro de los grandes de la velada. Su flamante Opel Astra ha demostrado generosamente el amor a la naturaleza, y su valentía al lanzar al mercado un automóvil con uso exclusivo de gasolina sin plomo, así como la utilización de materiales reciclables y de sistemas productivos con bajos niveles contaminantes, le ha hecho acreedor del galardón de «Ecología». Recogió el premio Hermann Vermeerbergen, director general comercial de General Motors España.

El Premio al «Lanzamiento del Año», uno de los galardones más esperados de la noche, recayó en el Seat Toledo, la culminación de un esfuerzo empresarial que resalta el buen hacer español, y su capacidad para igualar las cotas de calidad europeas. Juan Antonio Díaz Álvarez, presidente de Seat, recibió el trofeo de manos de Isabel de Azcárate, adjunta a la presidencia del Grupo 16.

Desde hace un par de décadas la empresa francesa Renault ha trabajado en favor del automovilismo deportivo. Este año, MOTOR 16 ha querido reconocer la valía de este gran esfuerzo y le ha hecho acreedor del galardón de «Promoción Deportiva». Fue el director general de FASA Renault, Francis Stahl, quien recogió el trofeo. También fue premiada la marca japonesa Honda, por su gran aportación al mundo del motociclismo, con el desarrollo de la nueva NR 750. Recogió el trofeo, Eduardo Bigas, director comercial de Honda. A todos ellos nuestra más sincera enhorabuena. ○

EMPIEZA LA NEGOCIACION

EL SEISCIENTOS DE SEAT Y SUZUKI

Seat, fabricante español de automóviles integrado en el grupo Volkswagen, y Suzuki, marca especializada en pequeños coches, han llegado a un principio de acuerdo para el desarrollo y fabricación de un minicoche.

TODO esto surgió a raíz de una larga reunión de trabajo celebrada en el pasado Salón de Tokio entre los máximos responsables de ambas marcas. En principio, a Seat le llamó la atención la capacidad que tiene este fabricante japonés para introducir una tecnología y un equipamiento de alto nivel en coches pequeños, sin que el precio final se resienta. Por su parte, Suzuki está in-

EQUIPADOS Y BARATOS
Suzuki ha conseguido el «milagro» de fabricar pequeños coches técnicamente muy avanzados, y con un equipo de lujo, a un precio muy competitivo. En la foto, el Cue, una buena muestra de ello.



teresado en reforzar su imagen y su presencia en el continente europeo, sobre todo en lo que se refiere a los turismos.

Después de unas maratónicas sesiones de trabajo de más de dieciocho horas, se ha llegado a la formación de un comité conjunto que, durante los próximos seis meses, va a estudiar la viabilidad del proyecto. En principio, las bases sobre las que se trabaja, son fabricar en España un coche de tamaño pequeño, menor que un Seat Marbella, pero capaz de incorporar elementos tales como aire acondicionado, sistemas antibloqueo de frenos, dirección asistida, etcétera, a un precio en consonancia con su tamaño.

Ambas marcas se repartirán los costos de diseño y desarrollo, aunque habrá que estudiar más adelante, si el proyecto consigue luz verde, como se repartirán las inversiones necesarias para adecuar las ca-

NUEVOS MODELOS
De este acuerdo saldría un modelo que sustituirá al actual Alto.



denas de montaje a toda esta nueva producción.

Hoy por hoy, tan sólo hay un gran número de temas que discutir entre ambas partes. Cuestiones tales como la ecología

y los materiales reciclables son prioritarios en el grupo Volkswagen, por lo que el fabricante nipón tendrá que ceder en su política de uso intensivo de plásticos.

La producción de este nuevo modelo se realizaría en las plantas de Seat. Dada la estructura de producción actual, es posible que la planta elegida sea la de la Zona Franca de Barcelona, la cual tendrá que ser sometida a una modernización y adecuación para los nuevos sistemas productivos impuestos por la técnica japonesa.

Por otra parte, la planta que tiene actualmente Suzuki en Linares, dedicada íntegramente a la producción de vehículos todo terreno, no se contempla como alternativa para la fabricación de turismos. Estas instalaciones están preparadas para la fabricación de este tipo de coches, por lo que su adaptación para la posible producción de un turismo supondría un fuerte desembolso.

Así pues, si las conversaciones dan su fruto, el plan de inversiones de Seat tendrá que ser modificado y los 740.000 millones de pesetas previstos hasta 1999 se incrementarían considerablemente para introducir los sistemas de producción a la japonesa.

Para dar una idea de las posibilidades del futuro coche, basta con echar una mirada a los prototipos presentados por la marca japonesa en el pasado Salón de Tokio. El Cue es un pequeño coche que, entre otros elementos, dispone de tracción a las cuatro ruedas, un motor sobrealimentado de 650 centímetros cúbicos, con culata de cuatro válvulas por cilindro e inyección electrónica.

Las posibilidades de este proyecto son muchas y su materialización reforzaría la posición de Seat como la marca del grupo VAG, especializada en coches pequeños y medios. Por su parte, Suzuki verá ampliada su presencia en Europa, ya que es de suponer que parte de la producción del coche que salga de las plantas de Seat, lo hará con el logotipo Suzuki en su calandra. ○

A finales de febrero del ya mítico 1992, comenzará a venderse en España el BMW coupé de la Serie 3. Llega un año después de los modelos con carrocería de cuatro puertas, y tiene todo el encanto de los evocadores coupés.



EL PROXIMO FEBRERO EN ESPAÑA

NUEVO COUPE DE BMW

La nueva carrocería del los BMW de la serie 3 recuerda poderosamente a la de la versión de cuatro puertas, aunque en versión estilizada. Ello se debe a un parabrisas ligeramente más inclinado, pero sobre a todo al fino montante trasero que le otorga un aspecto más liviano. También, la altura total del coche se ha reducido levemente.

Un año ha tardado BMW en tener lista esta carrocería, después de la aparición del modelo de cuatro puertas, en un segmento del mercado en el que esta marca tiene una larga tradición de vehículos deportivos, tradicionalmente representado por las carrocerías de dos puertas. Se comercializarán tres versiones que se distinguen por sus motores. El 318 is va equipado con el motor de cuatro cilindros y dieciséis válvulas que proporciona una potencia de 136 caballos, propulsor que por el momento parece exclusivo de las versiones coupé de la Serie 3.

Lógicamente, los motores de seis cilindros de BMW también encuentran alojamiento bajo el capó de los Serie 3 de dos puertas. El 320i, de 150 caballos, y el 325i, de 192 caballos, incorporarán ambos, al igual que las versiones de cuatro puertas, las nuevas culatas de veinticuatro válvulas, de cuya fecha de incorporación

a la oferta de BMW se cumple un año por estas fechas.

Estos modelos de tres puertas serán presentados oficialmente al gran público en el próximo Salón de Detroit, que se ce-

lebrará el próximo enero. La versión deportiva, el M3, aún tardará un poco más: no aparecerá hasta finales de 1992. Posteriormente, en 1993, aparecerá la versión desportable. ○



ENCANTO DEPORTIVO

Tradicionalmente, las carrocerías de los coupés encierran una magia particular que seduce al comprador de los modelos BMW. Los nuevos coupés de la Serie 3 siguen la línea habitual de la marca, sobria elegante y distinguida.



Nuevo Saab 9000 CS

LO ULTIMO DE SAAB TIENE MUCHAS HORAS DE VUELO

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

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

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

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



SAAB

El sonido del silencio.

Dentro del nuevo Opel Astra sólo se oye el silencio. Un silencio que va a dar mucho que hablar. Porque el nuevo Astra es increíblemente silencioso, tanto por fuera, como por dentro.

Por poner un ejemplo, para reducir al mínimo el ruido en el interior, toda la suspensión delantera se monta en un bloque acústicamente separado del chasis. En cuanto a la suspensión trasera, los propios elementos del sistema DSA actúan también como amortiguadores del sonido. Igualmente, todos los elementos del motor, la caja de cambios y el diferencial han sido construidos y montados de forma que reduzcan al mínimo la generación de ruidos. Todas estas aportaciones tecnológicas hacen del nuevo Opel Astra el vehículo más confortable y silencioso para viajar.

El más silencioso de su clase.

Pero esto es sólo el principio de lo que el nuevo Opel Astra puede ofrecer en cuanto a acústica. Es muy posible que a partir de ahora Vd. prefiera escuchar sus compact discs o cassettes en el interior del nuevo Opel Astra, en vez

de en su propio hogar. Y todo, gracias a un nuevo concepto de acústica, optimizado por nuestros especialistas en sonido, con la ayuda de simuladores dirigidos por ordenador.

Disfrute de su música favorita mientras conduce. La línea aerodinámica del Opel Astra hace imperceptible el ruido del viento. Además, la carrocería ha sido diseñada de tal forma, que su gran rigidez torsional evita las vibraciones y cualquier otra molestia acústica que pueda perturbar el placer de escuchar música.

Una estructura más sólida.

Por cómo se conduce, por como suena, comprobará que el nuevo Opel Astra está al nivel de los coches de élite; por ejemplo, las puertas cierran con el sonido característico de los grandes coches, con un

suave y firme "clunk." Un sonido inolvidable, el sonido del silencio, al que contribuyen, sin duda, el doble tubo de acero integrado en cada puerta y una estructura de la carrocería mucho más rígida, que permiten hasta un 34% más de rigidez torsional.

Esto es tan sólo un ejemplo de la precisa y cuidada construcción del nuevo Opel Astra. No es fácil encontrar un coche que ofrezca una ingeniería tan innovadora a un precio asequible. Ingeniería de primera clase. Una clase que se escucha y se siente, que representa el compromiso de Opel con la excelencia en seguridad, ingeniería y respeto al medio ambiente.

¡Opel mejor que nunca!

OPEL 





SUAVIDAD DE LINEAS
 La variación estética del nuevo Rover, con respecto al anterior, es radical. Se han abandonado las aristas anguladas, optando ahora por una carrocería más redondeada, siguiendo la tónica actual.

NUEVO ROVER 800 PARA EL 92

BMW EN EL PUNTO DE MIRA

Sobre marzo o abril del próximo año comenzará a venderse en España el sustituto del actual Rover 800. Se trata de un automóvil nuevo, a excepción de la plataforma y las suspensiones, y tiene como objetivo principal competir con las berlinas alemanas de elevado prestigio.

ROVER desea recuperar su papel de empresa líder en coches de alto nivel en el mercado británico, capaz de competir de tú a tú con otros fabricantes europeos e incluso japoneses. Con este objetivo se ha llevado a cabo una exhaustiva remodelación del modelo de mayor prestancia de su gama, que se seguirá vendiendo en carrocería de cuatro y cinco puertas.

Mecánicamente, la novedad radica en el nuevo motor de dos litros, que deriva del antiguo propulsor de esta misma cilindrada, pero con diferentes soluciones tecnológicas tomadas de los motores, de baja cilindrada, con que se equipa a los Rover más pequeños. La culata, de aleación, es completamente nueva y se ha reducido el número de conductos internos del bloque para simplificar la producción. Simul-

tanea-mente a unos pistones más ligeros, se han desarrollado ocho contrapesos para el cigüeñal y una bomba doble para el agua y la dirección asistida, movida por un solo eje. Su cilindrada es de 1.994 centímetros cúbicos y ofrece una potencia de 136 caballos, lo que supone

cifras similares al motor anterior. Pero en cambio, la curva de par sí ha mejorado rotundamente. Es ahora un motor mucho más aprovechable a pocas revoluciones. Ha pasado de un par máximo de 18,1 kpm a 4.500 revoluciones por minuto a otro de 18,9 kpm a 2.500 revoluciones por minuto, gracias a su sistema de admisión variable. El sistema de inyección y encendido, también nuevo, ha sido diseñado y desarrollado enteramente por Rover. Se denomina MEMS (Modular Engine Manag-

ment System) y mantiene constante el régimen de ralentí, independientemente de la utilización de accesorios eléctricos que se produzca.

El motor de 2,7 litros, seis cilindros en V y 24 válvulas, se mantiene idéntico al de su predecesor, así como las cajas de cambio, manual y automática.

Si bien a España llegará sobre marzo del próximo año, este modelo ya ha sido presentado en Gran Bretaña donde comenzará a comercializarse en breve. En

esa misma nación, está prevista para febrero del próximo año una versión turboalimentada del nuevo motor de cuatro cilindros que alcanzará 180 caballos de potencia a 6.100 revoluciones por minuto. Por esas mismas fechas comenzará la comercialización en dichas islas de la versión diésel que llevará el mismo motor que ahora.

En cuanto a las variaciones que afectan a la parte exterior del coche, el nuevo Rover 800 se distingue claramente de su pre-



PARRILLA CLASICA
 El nuevo Rover 800 retorna a los orígenes. La parrilla tradicional, que se había abandonado en la versión anterior, recuerda también a modelos de otras marcas.

decesor por una cantidad considerable de detalles de diversa importancia. Por ejemplo, las llantas de aleación con el barco vikingo, emblema de Rover, en el centro o los intermitentes delanteros, que recuerdan a los que llevaba el Rover 3.500. También la parrilla delantera difiere radicalmente del modelo al que sustituye.

En el interior, el aspecto varía claramente de los modelos menos equipados a

los más equipados, y culmina con la tapicería de cuero en la versión Sterling, que ofrece un aspecto suntuoso. Los asientos, regulables eléctricamente en las versiones superiores, tienen un amplio abanico de posibilidades de regulación y son confortables, aunque carecen de suficiente apoyo lateral. El nivel de equipamiento es elevado: todos los modelos incorporan un sistema de alarma por ultrasonidos, cierre centralizado por infrarrojos con el que se cierran las ventanas y el techo solar, si han quedado abiertos, y dirección asistida. El antibloqueo de frenos sólo estará disponible a partir de las versiones Si, mientras que el Sterling lleva control de la velocidad de cruce, asiento del conductor con memoria, tapicería de piel, lámparas traseras de lectura y todos los detalles ha-



IDENTICO COMPORTAMIENTO
Las suspensiones y la plataforma no han variado, por lo que la estabilidad no difiere de la del modelo anterior.

bituales de modelos de elevada categoría.

Por lo que se refiere a las impresiones de conducción, las suspensiones del Rover 800, que se mantienen idénticas a las del modelo anterior, acusan ligeramente el paso del tiempo. La elegante línea de este modelo y su cuidado interior se ven perjudicados por el sistema de suspensiones,

SOLIDEZ Y ELEGANCIA

El clásico prestigio de Rover se mantiene en la calidad de acabados en el interior y el lujo del equipamiento de la versión Sterling, cuyos asientos van tapizados de cuero.

que hace tope con facilidad en firmes bacheados y que se ve superada, por algunos modelos de su categoría en el equilibrio entre comodidad y estabilidad. La dirección asistida no transmite suficientemente

las sensaciones y la de Honda, que lleva el Sterling, resulta poco precisa. Es un tipo de dirección adecuada al gusto americano, donde Rover pretende recuperar posiciones, aunque se aleja de la costumbre



CINCO PUERTAS

La versión Vittese también adopta ahora una carrocería de líneas más suaves. Se seguirá ofreciendo únicamente con el motor de seis cilindros en V de Honda y con unas suspensiones de tarado más enérgico que la berlina.

FICHA TECNICA

	ROVER 800 2.0i	ROVER 800 2.7i V6
MOTOR		
Disposición	Delantera transversal	Delantera transversal
Nº de cilindros	4, en línea	6, en V
Cilindrada (c.c.)	1.994	1.994
Arbol de levas	2, en cabeza	2, una por bancada de cilindros
Nº válvulas por cilindro	Cuatro	Cuatro
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,0-1	9,0-1
Potencia máxima / r.p.m.	136 CV (100 kW) / 6.000	169 CV (124 kW) / 5.900
Par máximo / r.p.m.	18,9 kgm (185 Nm) / 2.500	22,9 kgm (225 Nm) / 4.500
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel. / (Aut., 4 vel.)	Manual, 5 vel. / (Aut., 4 vel.)
DIRECCION		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera Asistencia variable
Diámetro de giro (m)	11,4	11,4
FRENOS		
Sistema (Del/Tras)	Discos ventilados/Discos	Discos ventilados/Discos
SUSPENSIONES		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg)	1.335	1.460
Largo/ancho/alto (mm)	4.882/1.955/1.393	4.882/1.955/1.393
Capacidad del depósito (l)	68	68
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	10,2 / (12,4)	8,9 / (9,6)
Velocidad Máxima (km/h)	200 / (194)	213 / (210)
Consumo Urbano (l/100 km)	11,5 / (13,4)	12,8 / (13,3)
A 90 km/h (l/100 km)	5,9 / (6,3)	7,5 / (7,9)
A 120 km/h (l/100 km)	7,3 / (7,5)	8,6 / (9,0)

del conductor europeo. Rover es consciente de este problema, pero Honda rechaza alterar las características de su bomba de dirección y no permite a Rover instalar la suya propia.

El renovado motor de cuatro cilindros ha mejorado notablemente en cuanto a elasticidad. Permite insertar marchas largas a baja velocidad y alcanzar con celeridad la zona roja del cuentavueeltas. Su mayor defecto estriba en su elevada sonoridad. Además, la caja de cambios tiene un funcionamiento áspero.

La aerodinámica y la sonoridad producida por el viento se han mejorado, aunque persisten algunos ruiditos que se notan todavía más con el silencioso motor de seis cilindros en V que Honda suministra a la marca inglesa.

El acabado y el aspecto de solidez de estos modelos, incluso en los de preserie que condujimos, es excelente. En contrapartida, el chasis y las suspensiones se ven superados por alguno de sus más directos rivales europeos.

VIRTUDES

- Relación tamaño-habitabilidad
- Buen rendimiento
- Climatización

PEUGEOT 106 XN 1.1
PRECIO: 1.157.069 PTAS.

- Distancias de frenado
- Inclinación de la carrocería
- Instrumentación escasa

DEFECTOS

VIRTUDES

- Relación tamaño-habitabilidad
- Buen rendimiento
- Comportamiento

PEUGEOT 106 XR 1.4
PRECIO: 1.341.069 PTAS.

- Acceso plazas traseras
- Motor ruidoso
- Asientos poco envolventes

DEFECTOS

VIRTUDES

- Habitabilidad
- Equipamiento
- Presentación y acabado

PEUGEOT 106 XT
PRECIO: 1.476.068 PTAS.

- Acceso plazas traseras
- Motor ruidoso
- Asientos cortos

DEFECTOS

VIRTUDES

- Prestaciones excepcionales
- Agilidad y comportamiento
- Buena climatización

PEUGEOT 106 XSI
PRECIO: 1.721.069 PTAS.

- Dirección pesada
- Rueda de emergencia
- Motor muy ruidoso

DEFECTOS



GAMA PEUGEOT 106

XR Y XT, LOS MAS EQUILIBRADOS

Los 106 se comienzan a vender en nuestro país el día 15, y de esta prueba de gama hemos sacado en claro que las versiones XR y XT, con 75 caballos de potencia, son las más convincentes, las que ofrecen más por un precio razonable, las más adecuadas para el conductor medio.

La gama 106 de Peugeot sale al mercado con la sana intención de compartir segmento con su hermano el 205, de ayudarle a captar una clientela amante de los coches prácticos, pequeños pero espaciosos, brillantes pero económicos, en definitiva polivalentes. Pero ¿cuántos son?, ¿qué potencias tienen?, ¿cuánto valen?

De momento, y hasta que a lo largo del año 92 lleguen las versiones de cinco puertas y la alternativa con motor





LA VERSION BASICA

El 106 XN afronta extraordinariamente bien sus escapadas fuera de la ciudad. En carretera se mantienen cruceros de 130 Km/h.

EL 106 MAS DEPORTIVO

En el XSi se disfruta como en un kart. Lo aguanta todo con una respuesta noble, una bomba para conducir de verdad.

diésel, nos limitaremos únicamente, a hablar de las que se pongan a la venta desde este momento.

La sencillez mecánica impera en el nuevo producto. Motorizaciones conocidas, suspensiones archiprobadas... sin embargo, el envoltorio, la carrocería y sobre todo los interiores, amplios en relación a las medidas exteriores del coche con 3,5 metros, han sido estudiados hasta la saciedad para mantener la imagen del 205, ofreciendo a su vez una buena dosis de novedad.

Tres mecánicas son las que de momento se encargan de que los 106 rueden por suelo español. Son los conocidos motores TU de 1,1 y 1,4 litros con carburador o inyección y 60, 75 y 100 caballos. En general, mecánicas fiables, sencillas y también bastante ruidosas.

El motor de 60 caballos va montado en dos modelos, base de gama, en acabados XN y XR. En el caso del XN puede elegirse entre caja de cambios de 4 ó 5 velocidades, si bien la poca diferencia de precio entre ambas, 26.000 pesetas, y los pocos puntos a favor de la primera, permiten augurarle muy poco éxito.

El 106 de 60 caballos no es ningún cohete, sin embargo se mueve con bastante soltura, sobre todo en ciudad. En carretera se mantienen cruceros de 130 kilómetros por hora sin problemas, con un consumo coherente.

El siguiente escalón está formado por el motor de 1,4 litros y 75 caballos, en acabados XR y XT. Sin duda se trata del 106 más equilibrado, tanto por precio como por equipamiento o prestaciones. Supera los 175 kilómetros por hora y su consumo medio ponderado apenas llega a los 7 litros cada 100 kilómetros. Las aceleraciones agradarán a los más exigentes que, sobre todo, tendrán que valorar el pequeño automóvil que manejan. El único inconveniente es el nivel sonoro, sobre todo a partir de las 3.000 revoluciones, bastante molesto a pesar de un aislamiento mejorado.



CUATRO ACABADOS

XN, XR, XT y XSi, junto con una carrocería de tres puertas y tres potencias diferentes, conforman una gama inicial de cinco modelos bien definidos, cinco filosofías para otros tantos tipos de público.



FICHA TECNICA			
	106 1.1	106 1.4	106 XSi
MOTOR			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.124	1.360	1.360
Árbol de levas	1, en cabeza	1, en cabeza	1, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2
Alimentación	Carburador doble	Carburador doble	Inyección electrónica
Compresión	9,4 a 1	9,3 a 1	9,6 a 1
Potencia máxima/r.p.m.	60 CV (44 Kw)/5.800	75 CV (55 Kw)/5.800	100 CV (72 Kw)/6.800
Par máximo/r.p.m.	8,9 Mkg (87 Nm)/3.200	11,6 Mkg (114 Nm)/3.800	12,2 Mkg (120 Nm)/4.200
TRANSMISION			
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, de 4 o 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Velocidad a 1.600 rpm 1ª/2ª/3ª	8,1/14,1/20,3	8,5/14,9/21,4	7,1/12,4/17,8
Velocidad a 1.600 rpm 4ª/5ª	26,2/32,3	27,6/34,1	22,9/28,3
Embrague	Monodisco, por cable	Monodisco, por cable	Monodisco, por cable
DIRECCION			
Sistema	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,7	3,8	3,8
Diámetro de giro (m)	11,2	11,2	11,2
FRENOS			
Delante	Discos	Discos	Discos ventilados
Detrás	Tambores	Tambores	Tambores
Antibloqueo	No	Bendix Opcional	Bendix Opcional
SUSPENSIONES			
Delante	Indep. Tipo McPherson	Indep. Tipo McPherson	Indep. Tipo McPherson
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente
RUEDAS			
Llantas (pulgadas)	Acero (4,5J x 13)	Acero (5J x 13)	Aleación (5,5J x 14)
Neumáticos	145/70 TR 13	155/70 TR 13	175/60 HR 14
PESOS Y CAPACIDADES			
En orden de marcha (kg)	780	820	860
Capacidad del depósito	45 litros	45 litros	45 litros



EL MAS POLIVALENTE

El 106 XT combina muy bien su agilidad, por las ciudades más congestionadas, con una marcha brillante en carretera.

HERENCIA DE FAMILIA

Un frontal muy similar al 205 da lugar a confusión entre los demás conductores. Al adelantar viene la sorpresa.



Por último, hablaremos del pequeño diablillo de la familia, la versión XSi de 100 caballos con inyección electrónica y unos desarrollos ultracortos.

Un juguete, un coche de capricho que dará a su conductor muchas satisfacciones en ciudad, gracias al buen trabajo del sistema de alimentación por inyección multipunto y, en carretera de montaña, gracias a su agilidad y noble comportamiento. El motor de 1,4 litros y 100 caballos, el mismo que monta su primo el Citroën AX GTi, es un tiro. Se trata de la última evolución de la familia TU de Peugeot. Es pues un cóctel explosivo de poco peso, desarrollos cortos y potencia que muestra sus virtudes

CONSUNTOS			
	1.1	1.4	XSi
Datos en l/100 km.			
CIUDAD			
A 32 km/h de promedio	7,7	7,4	8,4
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	5,0	5,4	6,0
En conducción rápida	7,8	12,3	10,2
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	7,5	7,6	8,2
A 140 km/h de cruceo	8,2	9,1	9,2
CONSUMO MEDIO POND			
Litros/100 km.	6,9	6,8	7,6
AUTONOMIA MEDIA			
kilómetros recorridos	602	612	542

FRENOS			
	1.1	1.4	XSi
A 60 Km/h	19,4	17,5	16,8
A 100 Km/h	53,2	44,0	42,9
A 120 Km/h	77,5	66,4	64,0
Distancias en metros			

SONORIDAD			
	1.1	1.4	XSi
Al ralentí	48,3	46,3	49,8
A 60 Km/h	64,6	65,2	66,8
A 90 Km/h	67,5	67,2	68,8
A 120 Km/h	72,2	71,8	75,7
A 140 Km/h	75,2	79,4	82,6
A tope			

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

PRESTACIONES			
	1.1	1.4	XSi
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	155,5	176,3	186,2
ACELERACION			
400 m salida parada (seg.)	19,0	18,0	17,4
1.000 m salida parada (seg.)	35,6	33,5	32,0
0-100 km/h (seg.)	13,9	11,4	10,5
Metros recorridos	248	193	179
RECUPERACION			
400 m desde 40 Km/h en IV (seg.)	19,8	19,0	18,6
400 m desde 40 Km/h en V (seg.)	21,6	21,0	20,7
1.000 m desde 40 Km/h en IV (seg.)	37,8	35,5	34,2
1.000 m desde 40 Km/h en V (seg.)	41,1	39,5	38,3
De 80 a 120 Km/h en IV (seg.)	15,5	11,3	10,2
Metros recorridos	440	319	285
De 80 a 120 Km/h en V (seg.)	20,0	16,5	14,2
Metros recorridos	590	463	387

EQUIPAMIENTO				
	XN	XR	XT	XSi
Cuentarrevoluciones	NO	NO	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	NO	NO
Termómetro de agua	NO	NO	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO	NO	NO
Orientador de viaje	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	NO	NO	NO
Paros antiebrida	NO	NO	SI	NO
Aire acondicionado	NO	OP	OP	NO
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO	NO	NO
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO	NO	NO
Retractor regulable eléctricamente (izda./dcha.)	NO	NO/NO	NO/NO	OP
Asiento a distancia de apertura de puertas	NO	OP	SI	SI
Elevallas eléctricos (D/T)	NO	OP	SI	SI
Cierre centralizado	NO	OP	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	OP	SI	SI
Luz interior orientable	NO	NO	NO	NO
Paros regulables desde el interior	NO	NO	NO	NO



DUROS, FIABLES, BRILLANTES Y ... RUIDOSOS

Su dilatada carrera, en la vida de Peugeot, habla por sí sola de la confianza que la marca francesa ha depositado siempre en ellos. La última generación de los motoresTU, proporcionan potencias de 60, 75 y 100 caballos, eso sí, acompañados siempre de mucho ruido.

en carreteras viradas o en puertos de montaña.

A la hora de hablar de comportamientos, el XSi se lleva todos los elogios. En él, el conductor va a encontrar unas suspensiones firmes y unos tarados más bien duros que van a permitir, junto con una medida de neumático importante (175/60 HR 14) y un chasis tremendamente rígido, que el 106 más potente pase por las curvas más cerradas a un ritmo endiablado, sin poner al conductor en apuros. También hay pegas, sobre todo referentes a la dirección, pesada y lenta. Las desigualdades del terreno (en

carreteras de segundo orden con muchos baches) se reflejan directamente, a través de las anchas ruedas, en las manos del conductor que para ir deprisa tendrá que conducir muy atento y agarrando el atractivo volante deportivo con firmeza. En autopista, o carreteras donde se mantenga una velocidad alta, la ruidosa mecánica termina cansando. En este terreno, los cortos desarrollos contribuyen a que la aguja del cuentavuelts siempre se mueva en torno a la zona más alta. El resto de los Peugeot 106 son mucho más polivalentes, sobre todo las versiones intermedias. Estas

mantienen el tipo estupendamente en zonas viradas y su amortiguación, más adecuada al conductor habitual, no castiga tanto los riñones, además sus reacciones son más progresivas. Las dos versiones de 60 caballos ya no se encuentran tan a gusto en estos terrenos y su carrocería se inclina más de la cuenta cuando se pretende forzar la marcha. También cuentan con un neumático de menos medida y se aprecia un menor agarre.

El cambio, en general, se maneja con rapidez y precisión, no varía nada en relación al 205, y los desarrollos adecua-

PEUGEOT 106 O 205

UNA ELECCION DIFICIL

REALMENTE se lo ponen difícil al comprador cuando, una vez elegida Peugeot como marca, se tenga que decidir entre el 205 o el 106 a la hora de comprar un utilitario de no más de un millón y medio de pesetas. Es verdad que el 205 cuenta con unos interiores algo más amplios y con una trayectoria

conocida o una fiabilidad comprobada. No obstante, cualquiera que se suba a un 106 comprobará con sorpresa que está el volante de un vehículo moderno, bien realizado y casi tan capaz como su hermano mayor. Además algunos 106 son, lógicamente, más baratos que sus equivalentes en la gama 205; por lo que

la elección en determinados casos, como el de las versiones XR o XT 1.4, parece que queda bastante clara. A no ser que los ocupantes de las plazas traseras vayan a ser tres adultos o tres jóvenes muy altos, o se precise un maletero ligeramente mayor, el 106 lleva todas las de ganar.



También hay quien le quita el polvo todos los días.



Mercedes-Benz 190. Los tiempos cambian.

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

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

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

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

en cualquier situación?

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



Mercedes-Benz

UN DISEÑO LOGICO Y MODERNO

Arriba, el cuadro de instrumentos más sencillo, el de la versión XN, demasiado pobre pero con una presentación de calidad. Debajo de éste, el cuadro de los 106 con acabado XR, ya provisto de reloj, cuatro salidas de aireación y, en este caso, un radiocassette opcional. En la foto grande, el cuadro mejor equipado, el utilizado en el XSi, con volante deportivo, más relojes, tapa de guantera y consola mayor. En general, destacan los numerosos huecos para depositar objetos y la estupenda y sencilla climatización.

**BIEN PREPARADOS**

El espacio en las plazas traseras, sin ser amplio, admite dos adultos o tres niños.

gran. El sistema antibloqueo de la marca, el ABR, se ofrece opcionalmente en el XT y en el XSi a un precio de 165.000 pesetas.

Los interiores del pequeño Peugeot son de apariencia agradable, destacando la presentación esmerada de las versiones más sencillas que contrarrestan, de alguna manera, la pobreza de equipamiento. Este no es para tirar cohetes, aunque se sule con un precio razonable de las opciones y la buena presentación o lo equilibrado del conjunto. Lógicamente, la versión XSi es la más cara, pero también la más equipada, con asientos y volante deportivos, relojes de temperatura de agua y aceite, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, llantas de aleación... Sin embargo, es el 106 XT el más equilibrado por precio y equipamiento, ya que además de contar con elevalunas eléctricos y cierre centralizado, entre otros accesorios, tiene como opciones el aire acondicionado (que de momento y por cuestiones de programación no montará el XSi), el ABR y las llantas de aleación.

Todos los asientos son de banqueta más bien corta, sobre todo para los conductores que superan los 1,80 metros, y en concreto los de las versiones XN y XR sujetan poco el cuerpo, un tema que se agrava por las inclinaciones de la carrocería.

Eso sí, todos van dotados de reposacabezas y se abaten volviendo después a su posición original, gracias a una memoria mecánica. El acceso a las plazas traseras no es cómodo, sobre todo si el conductor o acompañante llevan los

**MALA SUJECION**

Los asientos, en las versiones básicas, no sujetan bien el cuerpo en curvas.

asientos muy retrasados y, aunque se ha realizado un buen trabajo a la hora de aprovechar hasta el último centímetro, lo cierto es que tres adultos se encontrarán con muy poco espacio para las pier-

**CON MEMORIA**

Todos los asientos cuentan con un sistema de abatimiento con memoria.

nas, aunque vayan bastante más anchos que en el Peugeot 205. La climatización funciona a las mil maravillas sin tener que forzar la entrada de aire con el ventilador. En España, la rueda de repuesto

**LOS MEJORES**

Las butacas tipo baquet del XSi son las que mejor sujeción proporcionan.

(de emergencia en el XSi) va protegida en todos los modelos por una funda de chapa difícil de forzar, que finalmente terminará con el problema de los robos. Por su parte, el maletero, bastante más

SUPERCREDITO COCHE



R.B.E. n°495/91

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

HASTA 48 MESES PARA PAGAR**TRAMITADO EN 24 HORAS****ENTIDAD DE FINANCIACION: BANSAFINA****INFORMESE EN EL 900 17 17 17****Banco Santander**

dos a cada carácter no tienen crítica alguna. Sólo en el SXi, un desarrollo de quinta extremadamente corto, impide superar los 190 kilómetros por hora.

El 106 frena bastante bien, aunque la distancia necesaria para detener la versión más económica, deja claro que con él no se pueden hacer demasiadas fili-

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Peugeot Talbot España, S.A. Carretera de Villaverde, kilómetro 7,6. 28041 Madrid. **Teléfono:** (91) 347 20 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de post-venta:** 1.443 puntos de asistencia en toda España.

OPCIONES: XN Pintura metalizada 25.800 pesetas. XR 1.1 Pack que incluye cerraduras centralizadas y elevalunas eléctricos 45.700 pesetas. Pintura metalizada 25.800 pesetas. XR 1.4 Aire acondicionado 147.200 pesetas. Combinación cerraduras centralizadas y elevalunas eléctricos 45.700 pesetas. Pintura metalizada 25.800 pesetas. XT 1.4 Aire acondicionado 147.200 pesetas. Antibloqueo de frenos ABR 165.000 pesetas. Llantas de aleación 51.500 pesetas. Pintura metalizada 25.800 pesetas. XSi Antibloqueo de frenos ABR 165.000 pesetas. Pintura metalizada 25.800 pesetas. Todos los precios incluyen el IVA.

grande de lo que a primera vista parece y, sólo 19 litros de capacidad más pequeño que el ofrecido por su hermano el 205, se puede aumentar abatiendo el asiento trasero en su totalidad o por partes (de serie en los XT y XSi y opcional en el XR).

El Peugeot 106 nos parece un producto totalmente preparado para afrontar con fuerza el futuro. Conserva el encan-

MECANICA		
MOTOR	Excelesante	La última generación de los motores TU no decepciona. La versión de 100 caballos es un tiro.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	El tacto es bueno y se muestra suficientemente rápido y preciso. Nada nuevo respecto al 205.
TRANSMISION	Buena	Desarrollos adecuados en casi todos los modelos, si bien en el SXi son demasiado cortos.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	A excepción de la del SXi, bastante pesada y lenta, el resto cuenta con una dirección buena.
FRENOS	Buenos	No se pueden poner muchas pegas, si bien la versión 1.1 alarga la frenada más de la cuenta.
SUSPENSION	Buena	Equilibrada en general, con durezas para todos los gustos en función del modelo.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Excelente	Habitáculo muy espacioso en relación a las medidas exteriores. Asientos un poco cortos.
CLIMATIZACION	Muy bien	Buena sin forzar la entrada de aire. Aire acondicionado en opción en acabados XR y XT.
SONORIDAD	Mala	Los motores TU siguen siendo muy ruidosos. A veces el nivel sonoro se hace desagradable.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Excelente	Salvo el SXi limitado por el desarrollo, el resto de los modelos alcanzan suficiente velocidad.
ACELERACION	Muy bien	Los archiutilizados motores de Peugeot tienen un rendimiento excepcional.
RECUPERACION	Excelente	Impresionantes en el SXi, muy aceptables en el resto de las versiones.

CARROTERIA		
HABITABILIDAD	Muy bien	Es más corto que el 205, sin embargo se ha conseguido una habitabilidad similar.
MALETERO	Buena	Sorprende a primera vista por lo capaz, aunque lógicamente tiene sus limitaciones.
CALIDAD	Normal	Están muy bien presentados sobre todo en cuanto a diseño. La calidad tiene que mejorar.

ECONOMIA		
CONSUMO	Buena	Las medias generales son bastante aquilatadas. En el XSi la inyección es un paso adelante.
EQUIPAMIENTO	Regular	No es ninguna maravilla, tiene lo justo sin más. Al menos las opciones no son caras.
PRECIO	Bien	Está a tono con sus rivales más directos, y en algunos casos, mucho más barato que el 205.

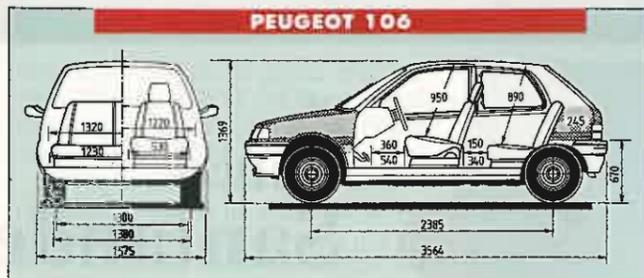
FRENTE A SUS RIVALES

Después de analizar uno por uno todos los 106, los rivales se pueden dividir en tres clases. Los utilitarios sencillos sin grandes pretensiones representados en este caso por los Citroën AX, Opel Corsa, Renault Clio, Seat Ibiza o Fiat Uno en sus versiones básicas, que se las verán con los 106 XN y XR 1.1. Uno y AX igualan al Peugeot en precio, sin embargo son más grandes. El Renault, se alza con el primer puesto en estabilidad y el propio 205, a igualdad de precio, ofrece casi la misma estética y una mayor habitabilidad. Un escalón por encima, el 106 XR 1.4 que se queda ya en precio muy por debajo del 205 y también a buena distancia del resto de rivales. Sin embargo, la sombra de los Clio 1.4, Polo GTi, o Corsa Sport, algo más caros, pero más amplios, no se separa del último producto de Peugeot. En el escalón más alto, el de las miniaturas deportivas, los precios son similares, desechando al 205 Rallye por concepto, y la elección es quizá la más difícil.

CUATRO RUEDAS
Con cuatro llantas o embellecedores diferentes, según el nivel de acabado. Las de aleación se ofrecen de serie en el SXi y opcionales en el acabado XT.

to del Peugeot 205, aportando a su vez esos detalles que lo identifican como un utilitario moderno, fácil de conducir y totalmente listo para adaptarse a las últimas tendencias en cuanto a vehículos urbanos, compatibles, sin ninguna duda, con la utilización en carretera.

Andrés Mas
Fotos: José Robledo



PRECIOS
Guía

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

Precios coches nuevos

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	1.550.393	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.5 ie	1.731.034	1.490	98	181	10,7	8,6	13,54	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.7 ie	1.926.372	1.712	110	190	9,5	8,9	13,80	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	67.000
33 1.7 ie 16V	2.167.467	1.712	137	208	8,4	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.227.468	1.712	137	208	8,4	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 16V Permanent 4	2.695.468	1.712	137	202	8,9	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	2.077.467	1.712	110	187	9,8	8,9	13,88	420,0	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	67.000
75 1.6 ie	2.042.504	1.570	107	180	11,3	7,9	13,74	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 1.6 ie Le Mans	2.022.503	1.570	107	180	11,3	7,9	13,74	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	Serie
75 1.8 ie	2.263.598	1.779	122	190	10,4	8,9	14,70	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 1.8 ie Le Mans	2.283.598	1.779	122	190	10,4	8,9	14,70	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	-	Serie
75 2.0 Twin Spark	2.618.450	1.962	148	198	8,2	8,6	14,66	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	84.056
75 Twin Spark Podium	2.676.787	1.962	148	198	8,2	8,6	14,66	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	Serie
75 3.0 V6 Q	3.730.449	2.959	192	230	7,5	11,9	18,68	442,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	Serie
75 2.0 TD	2.508.034	1.965	95	175	12,4	8,5	10,12	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 2.4 TD	2.792.335	2.393	112	184	11,7	7,4	10,21	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
164 2.0 Twin Spark	3.128.260	1.962	148	210	9,2	12,1	17,52	455,5	225.000	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
164 2.0 V6 Turbo	4.983.598	1.996	210	240	7,2	10,1	15,76	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.808.260	2.959	192	230	7,9	12,3	17,69	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	110.000
164 Quadrifoglio	5.570.260	2.959	200	231	7,7	11,3	16,81	455,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.972.165	2.500	117	204	10,8	7,6	9,61	455,5	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
Spider 2.0 ie	3.429.598	1.962	126	190	9,0	9,1	14,88	425,8	-	45.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
ARO															
Aro 10 Techo Lona	1.120.749	1.397	64	125	29,0	9,5	11,80	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.228.269	1.397	64	125	29,0	9,5	11,80	380,0	-	-	-	-	-	-	-
243 D	1.677.136	3.120	65	110	28,6	10,1	11,08	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.720.480	3.120	65	110	28,6	10,1	11,08	403,0	-	-	-	-	-	-	-
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	198	10,2	8,4	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	158.231	Serie
100 2.3 E Aut.	3.966.014	2.309	133	202	11,9	10,5	15,90	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
100 2.8 E	4.586.014	2.771	172	218	8,0	10,4	15,81	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 2.8 E Quattro	5.196.014	2.771	172	218	8,0	11,8	17,02	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Coupe 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	118	153	13,9	10,9	11,99	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 I T. Duro	3.714.758	2.693	129	160	13,4	12,2	17,11	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 I Cabrio	3.714.758	2.693	129	160	13,4	12,2	17,11	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BMW

316i 2p	2.290.921	1.596	103	176	12,1	9,6	14,24	432,5	175.000	93.314	108.867	56.570	Serie	175.000	190.560
316i 4p	2.672.184	1.596	100	189	12,8	9,0	14,80	443,5	259.153	93.314	108.867	56.570	Serie	168.000	154.328
316i 4p Aut.	2.897.183	1.596	100	184	16,1	10,9	16,49	443,5	259.153	93.314	108.867	56.570	Serie	168.000	154.328
318i 2p	2.553.655	1.795	115	189	10,8	10,1	15,68	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	175.000	154.328
318i 4p (gama 91)	2.999.920	1.776	113	199	11,3	10,1	15,68	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	154.328
318i 4p Aut. (gama 91)	3.244.919	1.776	113	198	12,3	10,3	15,85	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	154.328
318i S	2.778.656	1.796	136	202	9,9	8,5	14,27	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	151.632
320i 2p	3.161.014	1.991	129	191	10,6	9,3	15,05	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	154.328
320i 4p (gama 91)	3.464.413	1.991	150	214	9,3	10,6	16,20	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i 4p Aut. (gama 91)	3.734.414	1.991	150	214	10,8	11,0	16,55	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i Cabrio	4.459.751	1.990	129	191	11,5	9,3	15,05	432,5	175.000	70.755	-	Serie	Serie	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	154.328
325i 2p	3.902.016	2.494	171	221	8,3	11,5	18,11	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	154.328	
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	154.328	
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	154.328	
325i X 2p	4.789.750	2.494	171	210	9,0	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	240.227	
325i X 4p	4.954.751	2.494	171	210	9,0	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	240.227	
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	
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	
325i X Touring	5.944.414	2.494	171	210	9,7	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	54.098	
M3	6.997.602	2.302	200	234	6,7	10,6	17,54	434,5	175.000	93.314	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	
M3 Sport Evolution	8.447.602	2.467	238	248	6,5	10,1	15,98	434,5	-	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	
325 TD	3.773.107	2.498	115	198	12,0	7,5	10,28	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	154.328	
325 TD Aut.	4.048.107	2.498	115	194	12,8	7,8	10,48	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	154.328	
324 TD Touring	4.462.507	2.443	115	187	12,3	7,0	9,94	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	
520i	4.144.413	1.990	150	211	10,6	9,8	15,49	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	168.000	210.011
525i	5.197.602	2.494	192	225	8,6	9,0	15,01	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	169.780	
535i	6.156.413	3.430	211	235	7,7	14,5	19,63	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	Serie	
M-5	9.847.929	3.535	315	250	6,3	16,8	23,01	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
525 TDS	4.616.108	2.498	143	207	11,0	7,7	10,41	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	258.238	
525 TDS Aut.	4.928.107	2.498	143	205	11,6	8,1	10,68	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	
735i L	8.347.602	3.420	220	236	8,3	15,0	20,97	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
750i A	10.537.929	4.988	300	240	7,4	15,0	21,43	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
750i AL	12.397.929	4.988	300	254	7,4	15,0	21,43	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850i	12.547.929	4.988	300	250	6,8	15,5	21,87	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	

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	-	-	-	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	13,2	6,3	10,58	352,5	162.224	18.953	-	-	-	-	-
AX 5p 11 TRE 5V	1.267.107	1.124	55	158	12,9	6,3	10,76	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 5p 14 TGS	1.348.228	1.360	75	175	10,8	6,8	11,20	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 5p 14 TZX	1.409.067	1.360	75	175	10,8	6,8	11,37	352,5	162.224	18.953	Serie	-	-	-	47.380
AX 5p GT	1.533.465	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 Turbo Diesel 1.8 3p	1.763.748	1.753	77	170	12,9	5,5	7,35	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
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	1.630.688	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 Nomade 1.6 Fam.	1.944.788	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 Ghia 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 1.6i	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	2.301.788	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	-
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	Serie
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	4.562.203	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.	2.623.108	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	4.020.617	1.958	150	204	8,0	8,5	15,07	446,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
NSX 3.0 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	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	3.960	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	3.960	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	3.883.329	3.960	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	3.960	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	S			

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
190 E 2.6	4.848.015	2.537	160	208	9,2	11,5	18,11	444,8	330.000	133.740	78.000	Serie	Serie	Serie	128.345
190 E 2.5 16V	7.086.014	2.498	195	235	7,7	10,8	17,49	444,8	330.000	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie
190 D	3.402.200	1.937	75	164	17,9	7,3	11,21	444,8	330.000	133.798	78.000	49.100	Serie	122.200	128.345
190 D 2.5	3.998.920	2.497	94	177	15,1	8,4	10,67	444,8	330.000	133.798	78.000	Serie	Serie	Serie	128.345
190 D 2.5 Turbo	4.475.514	2.495	126	192	11,5	8,0	10,47	444,8	330.000	133.798	78.000	Serie	Serie	Serie	128.345
200 E	4.587.054	1.996	118	195	12,0	9,5	15,45	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
230 E	4.748.866	2.298	136	202	11,2	9,8	15,49	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	Serie
500 E	13.535.380	4.973	326	250	6,1	14,9	20,90	475,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 CE	6.053.865	2.298	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	12,1	17,74	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 CE 4 Matic.	8.037.055	2.960	231	240	8,0	13,1	18,62	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
200 TE	5.183.554	1.996	118	195	13,9	9,8	15,71	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
230 TE	5.362.053	2.298	136	203	11,4	9,8	15,54	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE	6.577.054	2.960	188	228	9,0	11,2	16,95	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE 4 Matic.	8.141.154	2.960	188	207	8,1	11,2	16,95	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE 24V	7.283.554	2.960	231	240	8,4	13,1	18,62	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 D	4.380.051	1.997	75	160	18,5	7,6	9,94	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 D	4.782.771	2.497	94	176	16,5	7,7	10,19	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 D Turbo	5.537.054	2.497	126	195	12,3	7,7	10,49	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D	5.185.958	2.996	113	190	13,7	8,6	11,02	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D 4 Matic.	6.885.959	2.996	113	183	16,0	8,6	11,02	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D Turbo	5.822.054	2.996	147	202	10,9	8,6	11,10	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D Turbo 4 Matic.	7.615.054	2.996	147	196	12,8	9,6	11,78	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
200 TD	5.042.740	1.997	75	160	21,7	7,6	9,99	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 TD	5.420.459	2.497	94	176	16,5	7,7	10,24	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TD Turbo	6.886.054	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	13.200.845	5.547	279	250	7,2	15,1	21,28	493,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SL	9.874.553	2.960	190	228	9,3	12,1	17,74	447,0	330.000	164.388	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SL 24V	10.925.954	2.960	231	240	8,4	13,1	18,62	447,0	330.000	164.388	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 SL	13.760.680	4.973	326	250	6,2	14,2	20,73	447,0	330.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Corto	5.564.018	2.298	93	145	17,7	15,2	21,51	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD ST Corto	5.969.668	2.497	69	125	28,1	12,7	14,72	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GE ST Corto	6.309.384	2.960	125	165	13,5	20,5	26,03	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GD ST Corto	6.233.008	2.996	83	138	22,2	13,6	15,33	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Largo	6.145.228	2.298	93	145	17,1	15,2	21,10	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD ST Largo	6.550.878	2.497	69	125	28,1	12,7	14,72	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MITSUBISHI

Galant GTI 16V	3.276.994	1.997	145	204	8,8	9,8	15,32	454,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant 2.0 GLS 1.5p	2.476.334	1.997	111	190	10,6	8,5	14,18	454,0	159.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant Dynamic 4 5p	4.277.154	1.997	150	207	9,2	9,9	15,1	457	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GL T. L.	3.781.508	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	3.583.268	2.477	105	140	17,6	14,5	16,32	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Corto	6.283.268	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	5.066.808	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	1.998	104	190	8,0	8,5	14,81	389,0	-	92.000	-	-	-	-	Serie
4/4-1600 IE Cat 4A	5.515.914	1.998	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 DLX 4p.	2.393.919	1.974	75	160	17,5	6,1	8,62	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Maxima 3.0 Aut.	4.686.924	2.960	170	210	8,7	11,0	16,93	476,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 NX	3.336.923	1.998	143	210	8,2	9,5	15,23	413,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 SX Turbo	4.290.914	1.809	171	227	7,5	10,5	17,23	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
205 Aut. 3p	1.682.888	1.580	80	166	14,2	8,1	12,53	370,5	142.900	Serie	-	-	76.600	-	-
205 GTX 3p	1.701.087	1.592	94	181	10,6	9,3	13,75	370,5	-	25.000	Serie	Serie	-	-	Serie
205 GTI 3p	2.034.488	1.905	130	206	7,8	9,0	14,30	370,5	142.900	-	Serie	Serie	-	-	Serie
205 Style 5p y Junior 5p	1.211.100	1.124	55	155	14,6	7,0	11,79	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 Winner 5p	1.279.800	1.124	55	155	14,6	7,0	11,79	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 GL 5p	1.290.530	1.124	55	157	14,6	7,0	11,18	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 GR 5p	1.593.269	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	-	-	-	-	Serie
309 Aut	2.074.218	1.580	80	165	17,1	9,1	14,63	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
309 GR	1.698.387	1.442	83	173	12,3	8,3	12,43	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 Slam	1.758.788	1.442	83	173	12,3	8,3	12,43	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 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	-	-	-	-	Serie
405 GR	2.349.619	1.905	110	185	10,2	8,9	14,21	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	Serie
405 GR x 4	2.981.619	1.905	110	185	10,2	8,9	14,21	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	-
405 GR Break	2.437.519	1.905	110	185	10,7	8,9	14,21	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 SRI Aut.	2.953.213	1.905	125	198	11,9	10,2	15,85	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	(1)
405 GTX	2.909.314	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
405 SRI	2.781.114	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	(1)
405 STI	3.202.083	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
405 Mi 16	3.528.214	1.905	160	219	8,6	9,8	15,49	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
405 Mi 16 x 4	4.028.714	1.905	160	215	8,6	9,0	14,79	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
405 GLD	2.337.400	1.905	70	165	16,4	5,8	8,52	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	Serie
405 GRDT	2.644.218	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	Serie
405 GRDT Break	2.733.819	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 SRDT	2.977.218	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	-	(1)
605 SRI	3.260.083	1.998	130	203	10,3	8,6	13,62	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	242.400	-
605 SVI	3.775.083	1.998	130	203	10,3	8,6	13,62	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SVI Aut	4.022.282	1.998	130	197	13,0	9,4	14,32	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0	4.811.214	2.975	170	222	8,9	10,8	16,37	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0 Aut.	5.103.782	2.975	170	217	9,9	11,7	16,35	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 24	5.755.103	2.975	200	235	8,0	11,0	17,89	472,1	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SRDT	3.792.919	2.088	110	193	11,6	7,9	10,33	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
605 SVDT	4.301.788	2.088	110	193	11,6	7,9	9,92	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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

POLONEZ

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

PORSCHE

968	7.885.014	2.990	240	252	6,5	11,9	18,22	432,0	Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Tiptronic	8.474.530	2.990	240	247	7,9	12,3	18,59	432,0	Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Cabrio	9.082.014	2.990	240	258	6,5	11,9	18,22	432,0	Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Coupé	10.705.903	3.600	250	260	5,7	11,3	18,15	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Tiptronic	11.295.093	3.600	250	260	6,6	13,2	19,83	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Targa	11.224.603	3.600	250	260	5,7	11,3	18,15	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Cabrio	12.129.003	3.600	250	260	5,7	11,3	18,15	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Car. 2 Turblook 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	-	-	-	-	-	-	Serie
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	5.396	350	275	5,7	16,5	22,42	444,5	Serie	207.480	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928 GTS Automático	14.431.529	5.396	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	997.863	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.														

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Bentley Eight	19.119.029	6.750	218	204	10,0	21,0	26,29	527,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Mulsanne S	22.322.029	6.750	218	204	10,0	21,0	26,29	537,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Turbo R	26.436.830	6.750	320	217	7,0	20,6	25,95	527,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Turbo R Largo	30.551.529	6.750	320	217	7,0	20,6	25,95	537,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Benti. Continent. Convert.	36.072.230	6.750	218	208	10,0	21,0	26,29	519,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

ROVER

Mini After Eight	1.106.574	998	41	129	17,0	5,7	9,67	305,0	-	-	-	-	-	-	-
Rover 111 L 3p	1.171.069	1.120	60	155	13,7	5,8	10,72	352,1	-	-	19.000	-	-	-	-
Rover 111 L 5p	1.240.068	1.120	60	155	13,7	5,8	10,72	352,1	-	19.000	-	-	-	-	-
Rover 114 S 3p	1.281.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	-
Rover 114 S 5p	1.350.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	-
Rover 114 SL 5p	1.421.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	-
Rover 114 GTi 16V	1.598.787	1.396	95	180	9,8	6,5	11,52	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	Serie
MG 2.0i	2.092.789	1.994	117	176	9,2	9,8	15,00	405,0	240.000	17.256	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 1.6 SL	1.738.788	1.589	83	165	11,2	6,9	12,04	446,6	240.000	17.750	-	-	-	-	-
Montego 1.6 Clubman	1.793.787	1.589	83	165	11,2	6,9	12,04	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	-	-	-
Montego 2.0 GSi	2.223.788	1.994	112	185	9,2	8,7	14,04	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego Estate GTi	2.403.788	1.994	112	171	9,5	9,8	15,00	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 GTi	2.310.538	1.994	112	171	9,2	9,4	14,65	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 DSL	2.285.389	1.994	81	163	12,5	5,1	8,08	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego 2.0 DSL Clubman	2.350.389	1.994	81	163	12,5	5,1	8,08	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 214 Si 3p	1.768.068	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	-	Serie	-	-	-
Rover 214 Si 5p	1.826.069	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	-	Serie	-	-	-
Rover 214 GSi	1.998.069	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi	2.248.918	1.590	116	192	9,8	8,6	14,19	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi 5p Aut.	2.387.918	1.590	116	190	11,5	8,7	14,28	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GTi 3p	2.411.014	1.590	130	200	8,6	8,7	14,36	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 216 GTi 5p	2.491.013	1.590	130	200	8,6	8,7	14,36	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 414 GSi	2.121.288	1.396	95	180	11,9	6,5	11,52	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSi	2.344.918	1.590	116	192	9,8	8,6	14,19	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSi Aut.	2.483.919	1.590	114	190	11,5	8,7	14,28	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GTi	2.616.013	1.590	130	196	9,2	8,4	14,19	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 418 GSD Turbo	2.544.919	1.769	88	170	12,0	6,1	8,81	436,5	-	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Rover 820 Si 3p y 5p	3.549.204	1.994	140	203	10,4	9,3	15,37	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 825 SD Turbo	4.124.918	2.499	118	190	11,3	7,0	9,35	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Sterling	4.986.014	2.675	177	219	8,6	10,4	16,02	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Sterling Aut.	5.251.015	2.675	177	215	9,4	11,4	16,90	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Vitese	4.816.014	2.675	177	215	8,6	10,4	16,02	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SAAB

900i 16V 3p	2.974.319	1.985	128	180	11,5	10,2	15,56	469,0	165.000	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900i 16V 5p	3.173.819	1.985	128	180	11,5	10,2	15,56	469,0	165.000	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 S 16V 3p	3.268.014	1.985	145	190	11,0	10,4	16,93	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 S 16V 5p	3.494.114	1.985	145	190	11,0	10,4	16,93	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 S 16V Cabrio	5.529.014	1.985	145	190	11,0	10,4	16,93	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 T Sport 16V 3p	4.624.614	1.985	160	205	9,6	10,7	17,19	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	Serie
900 T Sport 16V Cabrio	6.526.614	1.985	160	200	9,6	10,7	17,19	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	Serie
9000 CDT 2.3 16V 4p	4.127.464	2.290	150	205	10,5	8,9	15,64	478,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDT 2.0 16V 4p	4.938.514	1.985	165	215	8,9	10,3	16,85	478,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDT 2.3 16V 5p	5.207.703	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	478,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CSI 2.0 16V 5p	4.074.014	1.985	130	190	11,0	9,6	16,25	482,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CSI 2.3 16V 5p	4.273.514	2.290	150	201	10,5	8,9	15,64	482,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CST 2.0 16V 5p	5.071.514	1.985	165	215	8,9	10,3	16,85	482,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST 2.3 16V 5p	5.350.814	2.290	200	230	8,0	10,7	17,19	482,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST Sport 2.3 16V 5p	6.454.717	2.290	200	230	8,0	10,7	17,19	482,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SANTANA

2.5 D Corto Techo duro	2.010.180	2.495	64	110	34,0	10,5	11,52	366,1	-	-	-	-	-	-	-
2.5 D Largo Techo duro	2.234.525	2.495	64	110	34,0	10,5	11,70	449,9	-	-	-	-	-	-	-
2.500 D Corto	2.339.744	2.495	64	110	34,0	10,5	11,70	366,1	-	-	-	-	-	-	-
2.500 D Largo	2.683.488	2.495	64	110	34,0	10,5	11,70	449,9	-	-	-	-	-	-	-

SEAT

Marbella Jeans	909.664	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella Special	895.664	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella Black, Green, Blue	861.664	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella CLX	956.663	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella XL	1.022.665	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella GLX	1.065.664	903	40	130	20,3	7,0	10,60	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Ibiza Special 0.9 3p	1.074.688	903	44	131	22,0	7,3	11,28	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza Olimpico 1.2 3p	1.206.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,45	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.2 3p	1.177.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,34	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX Plus 1.2 3p	1.259.068	1.193	63	151	16,0	8,4	12,34	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza SX 1.2 3p	1.468.200	1.193	63	151	16,0	8,4	13,02	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.2 3p	1.384.054	1.193	63	151	16,0	8,4	12,45	363,7	-	25.669	-	Serie	Serie	-	Serie
Ibiza GLX 1.2 Plus 3p	1.496.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,45	363,7	-	25.669	-	Serie	Serie	-	Serie
Ibiza Olimpico 1.5 3p	1.425.788	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.5 3p	1.394.787	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX Plus 1.5 3p	1.476.789	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.5 3p	1.577.787	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	-	Serie	Serie	-	Serie
Ibiza GLX Plus 1.5 3p	1.689.788	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	-	Serie	Serie	-	Serie
Ibiza SX 1.5 3p	1.654.788	1.461	90	166	12,3	9,2	13,36	363,7	Serie	25.669	-	Serie	Serie	-	Serie
Ibiza SXi 3p	1.746.788	1.461	100	180	10,8	8,4	13,36	363,7	Serie	25.669	-	Serie	Serie	-	Serie
Ibiza SXi Plus 3p	1.796.788	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	Serie	25.669	-	Serie	Serie	-	Serie
Ibiza Special 1.7 D 3p	1.265.199	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.7 D 3p	1.347.201	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX Plus 1.7 D 3p	1.428.200	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza Special 0.9 5p	1.160.689	903	44	131	22,0	7,3	11,28	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza Olimpico 1.2 5p	1.288.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,34	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.2 5p	1.260.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,34	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX Plus 1.2 5p	1.341.070	1.193	63	151	16,0	8,4	12,34	363,7							

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Polo Coupé G-40	1.751.069	1.272	115	196	8,6	7,7	12,17	372,5	-	-	-	-	-	-	Serie
Polo Classic C 1.3 5V	1.291.203	1.272	55	155	15,5	7,4	11,73	397,5	-	26.200	-	-	-	-	-
Polo Classic CL 1.3 5V	1.491.070	1.272	55	155	15,5	7,4	11,73	397,5	-	26.200	-	-	-	-	-
Polo Classic CD 1.4 5V	1.444.689	1.395	50	141	19,5	5,8	7,83	397,5	-	26.200	-	-	-	-	-
Golf CL 1.3 3p.	1.581.069	1.272	55	155	16,5	7,4	11,73	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter 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	6,7	8,55	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CL TD 70	2.031.469	1.588	70	158	15,0	6,7	8,72	438,5	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	-
Jetta TD 70 Pacific	2.133.470	1.588	70	158	15,0	6,7	8,72	438,5	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	-
Corrado 16 V	3.702.015	1.781	136	209	8,6	11,8	17,25	405,0	Serie	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
Corrado G-60	4.211.015	1.781	160	216	8,3	9,6	15,32	405,0	Serie	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
Passat CL 1.8	2.335.515	1.781	90	171	16,1	8,7	14,04	457,0	262.000	42.000	41.088	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	9,8	10,3	15,93	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	Serie
Passat CL Turbodiesel	2.675.984	1.588	80	175	16,0	8,5	10,38	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat Variant CL 1.8	2.582.515	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	250.000	-
940 Royal 2.3i	3.801.264	2.316	130	185	11,2	10,5	15,90	487,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
940 Royal 2.3i Aut.	3.801.264	2.316	130	179	11,7	10,9	16,24	487,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
940 2.3i S. Wagon	3.624.934	2.316	130	185	11,2	10,5	15,90	484,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
940 2.3i Aut. S. Wagon	3.826.264	2.316	130	179	11,7	10,9	16,24	484,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
940 GLE 16V Sedán	4.301.264	2.316	155	200	10,2	11,2	16,50	487,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
940 GLE 16V S. Wagon	4.444.264	2.316	155	200	10,5	11,4	16,56	484,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
940 Turbo Sedán	4.728.459	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	784.589	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	28.0					

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.

REPARACION DE PARABRISAS

AHORRO CONSIDERABLE

El setenta y cinco por ciento de las sustituciones de parabrisas laminados que se registran anualmente, podrían evitarse gracias a un sistema de reparación de impactos, basado en la inyección de resina.

NO es ninguna novedad. Novus es un sistema desarrollado hace más de quince años en los Estados Unidos, y que cuenta con una red mundial presente en más de treinta países gracias a sus múltiples ventajas, ya que permite reparar, sin necesidad de desmontar el parabrisas, impactos de hasta tres centímetros de diámetro y grietas de hasta veinte centímetros de longitud, con un ahorro aproximado del ochenta por ciento frente al coste de la sustitución por un parabrisas nuevo.

Aunque cada caso tiene un proceso específico, el sistema, en síntesis, se basa en la limpieza inicial y extracción de partículas depositadas en la «herida». Seguidamente se elimina la humedad y se extrae el aire existente. Tras la colocación de un aparato adherido en el parabrisas, comienza el proceso alternativo de extracción de aire e inyección de resina, que se distribuye por cada una de las ramificaciones del

LIMPIAR Y ARREGLAR
El sistema Novus consiste en limpiar la zona de rotura, extraer el aire e inyectar finalmente la resina.



impacto. El secado de la resina se efectúa mediante una lámpara de rayos UVA. Una vez terminado el proceso completo, que tiene una duración aproximada de 30 a 45 minutos, la reparación permanece indeformable y apenas perceptible, recuperando los mismos niveles de visibilidad que antes del impacto.

Novus acaba de ser introducido en nuestro país de manos de la firma CIDA-COS-ESCA, propietaria de los derechos para toda España y responsable de la creación de una red de servicios móviles mediante la venta de franquicias. ○

Lourdes Bravo
Fotos: José A. Díaz
Motor 16 / 49

BMW 735i CONTRA MERCEDES 300 SE

SIGNOS DE ADMIRACION

Sus carrocerías son la obra maestra de ambas marcas, están motorizados con equilibrados y potentes seis cilindros y disponen del mejor equipo en berlinas. Mercedes toma la delantera con su espectacular y nueva clase S, pero el imponente BMW no deja que los años le acomplejen.



VIRTUDES

- Suspensión
- Confort
- Eficacia

MERCEDES 300 SE
PRECIO: 8.873.554 PTAS.

- Peso
- Fatiga de los frenos
- Relación potencia/prestaciones

DEFECTOS



VIRTUDES

- Modelo muy equilibrado
- Comportamiento
- Carácter

BMW 735i
PRECIO: 7.942.603 PTAS.

- Dirección demasiado suave
- Recuperaciones en cuarta
- Iluminación de los mandos

DEFECTOS

PARA el BMW 735i podría resultar difícil enfrentarse a una rutilante estrella recién llegada como es el Mercedes 300 de la clase S. Con sus cinco años de existencia, y prácticamente sin variaciones desde su aparición, podría pensarse en una seria desventaja a la hora de vérselas con el último Mercedes. Pocos coches aguantarían

un combate de esta categoría, sin acusar estrepitosamente el paso del tiempo y, sobre todo, cuando se trata de hacer frente a la avanzadísima tecnología que adopta la nueva serie S.

Pues bien, ni esto ocurre, ni el 735i queda en evidencia ante su compatriota y rival. Las cualidades de esta berlina bávara perduran y le permiten salir más que al-



BIEN CONSERVADO

A pesar de no ser ya un modelo de última hora, el 735i posee una impresionante línea que hace volver la cabeza por la calle. Su afilado morro y el inconfundible estilo BMW dotan a esta carrocería de considerable tamaño, de una elegancia muy personal.

roso del trance. Para empezar, la velocidad punta conseguida es casi idéntica a pesar de una potencia sensiblemente superior en el Mercedes (nada menos que 20 caballos). Además, las aceleraciones se decantan en favor del BMW que, por otra parte, muestra mucho brío en sus respuestas, a pesar de no disponer de una culata de veinticuatro válvulas como el Mercedes. A éste le penaliza un tanto su registro en la báscula, un peso de dos toneladas es algo ya importante, incluso para un motor como el suyo.

Otra cosa son las recuperaciones. El Mercedes admite mejor una caída de revoluciones del motor, con una mejor respuesta a la hora de volver a ganar velocidad. Los coches probados son las versiones automáticas. El funcionamiento de este tipo de cambio, más sus propios desarrollos, son los que determinan esta diferencia. El Mercedes presenta un carácter más suave, mientras que al BMW se le descubre pronto una personalidad deportiva acompañada de un rugido mecánico inexistente en el aséptico habitáculo del 300 SE. Aquí se marca una primera diferencia que distingue ya a los dos coches en todo su conjunto. En cuanto a los cambios, las cajas automáticas se revelan ideales para aprovechar las cualidades mecánicas. Los 211 caballos del seis cilindros BMW se aprovechan mucho mejor con la caja automática que con la manual, consiguiéndose mejores

recuperaciones a bajas revoluciones, gracias a las tres programaciones posibles: «S» o deportivo, «E» o económico y «M» para limitar el funcionamiento a las tres primeras relaciones, ideal para montaña y pisos deslizantes.

En el Mercedes, también se puede actuar manualmente sobre la marcha del vehículo, con la posibilidad opcional de disponer de una caja automática con quinta velocidad, algo inútil sobre el tipo de carreteras de nuestro país y, más, teniendo

El comportamiento del BMW resulta agradablemente deportivo y eficaz en todo tipo de carreteras.

FICHA TÉCNICA		
	BMW 735i	MERCEDES 300 SE
MOTOR		
Disposición	Del longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6 en línea	6 en línea
Cilindrada (c.c.)	3.430	3.199
Árbol de levas	En cabeza	En cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9 a 1	10 a 1
Potencia máxima / 1 p.m.	211 CV (155 kW) / 5.700	231 CV (170 kW) / 5.800
Par máximo / 1 p.m.	31,5 mkg(305 Nm) / 4.000	31,6 mkg(310 Nm) / 4.100
TRANSMISIÓN		
Traacción	Trasera	Trasera
Caja de cambios	Automática, 4 marchas	Automática, 4 marchas
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	13,9/23,2/34,4	8,9/15,3/23,9
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	39,8	34,6
DIRECCIÓN		
Sistema	Cremallera asistida	De bolas asistida
Vueltas de volante	3,2	3
Díametro de giro (m)	11,6	12,2
FRENOS		
Delante	Discos	Discos
Detrás	Discos	Discos
Antibloqueo	Si	Si
SUSPENSIÓN		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	De aleación, 7J x 15	De aleación, 7,5 J x 16
Neumáticos	225/60 ZR 15	225/60 ZR 16
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.600	1.890
Capacidad del depósito de combus.	90	106



NUEVA ESTAMPA

La serie S ha traído aires renovadores para los siempre clásicos Mercedes, estilizando un tanto las formas y evitando las angulosidades que cada vez son menos frecuentes en el mundo del automóvil. El habitáculo es de los más seguros que actualmente se fabrican.

en cuenta que la relación final del cambio de cuatro marchas tiene un desarrollo directo.

Maniobrando ya en el garaje o en ciudad, el BMW se muestra más ágil. Lógico cuando se piensa en la importante diferen-

cia de medidas, veinte centímetros de largo se notan, y más teniendo en cuenta que son coches de cinco metros. Como puede fácilmente deducirse, los recovecos urbanos no son precisamente el terreno preferido de estos dos grandes de la carretera.

Sin embargo, en esta última, las lujosas berlinas sorprenden por su facilidad de manejo. Teniendo en cuenta que el 300 SE pesa trescientos kilos más que una furgoneta Mercedes MB de uso industrial, no deja de maravillarse la precisión con la que

CONSUMOS		
Datos en l/100 km	BMW 735i	MERC. 300
CIUDAD		
A 24,6 km/h de promedio	19,3	20,4
CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	8,9	9,4
En conducción rápida	17,7	18,8
AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	10,8	11,7
A 140 km/h de crucero	13,7	14,6
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	14,0	14,9
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	642	671

FRENOS		
	BMW 735i	MERC. 300
DISTANCIAS DE FRENADO		
(En metros)		
A 60 km/h	14,0	14,8
A 100 km/h	41,8	41,9
A 120 km/h	60,3	62,0

SONORIDAD		
	BMW 735i	MERC. 300
Al ralentí	53,1	42,3
A 60 km/h	59,2	58,3
A 90 km/h	62,8	62,2
A 120 km/h	65,8	65,5
A 140 km/h	69,0	67,8

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

PRESTACIONES		
	BMW 735i	MERC. 300
VELOCIDAD MÁXIMA		
Km/h	222,6	225,4
ACELERACIÓN		
400 m salida parada (seg.)	16,9	17,25
1.000 m salida parada (seg.)	30,1	30,7
0-100 km/h (seg.)	9,1	9,8
Metros recorridos	162,5	153,8
RECUPERACIÓN		
400 m desde 40 km/h en IV (seg.)	16,7	14,5
400 m desde 40 km/h en V (seg.)		
1.000 m desde 40 km/h en IV (seg.)	32,4	28,0
1.000 m desde 40 km/h en V (seg.)		
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,7	11,6
Metros recorridos	205,6	185,2
De 80 a 120 km/h en V (seg.)		
Metros recorridos		

EQUIPAMIENTO		
	BMW 735i	MERC. 300
Cuentarevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	SI
Ordenador de viaje	SI	SI
Volante regulable	SI	SI
Puños antiebriga	SI	SI
Aire acondicionado	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	OP	SI
Retrvisor regulable elect. (ada/echa)	SI/SI	SI/SI
Manillo a distancia de apertura de puertas	NO	SI
Elevallas eléctricos (D/T)	SI/SI	SI/SI
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO
Faros regulables desde el interior	NO	SI

Mercedes ha conseguido superarse en el confort, uno de los puntos más sobresalientes de los 300 y 600.



EQUILIBRIO MECANICO
 Ambos motores son de seis cilindros y su rendimiento es muy equilibrado e ideal para estas grandes berlinas. Las cajas de cambio automáticas suponen también una transmisión muy adecuada para ellas.

puede conducirse este tipo de coche. El excelente equilibrio en el reparto de pesos, la dirección asistida y unas suspensiones que rozan la perfección, hacen de estos mastodontes auténticas plumas, susceptibles de una conducción con la punta de los dedos. Mercedes, sin embargo, ha llegado a unos límites espectaculares. Según la reglamentación alemana, un nuevo 600 serie S con cuatro pasajeros y equipaje se sitúa ya en la frontera de ser considerado como un camión, atendiendo a su peso máximo autorizado (en esas condiciones pesa más de dos toneladas y media). Al lado del 300 pues, los «discretos» 1.600 kilos del BMW 735i resultan una ventaja a la hora de analizar las cualidades de conducción y, por lógica, ofrecerá una mayor agilidad en determinadas circunstancias.



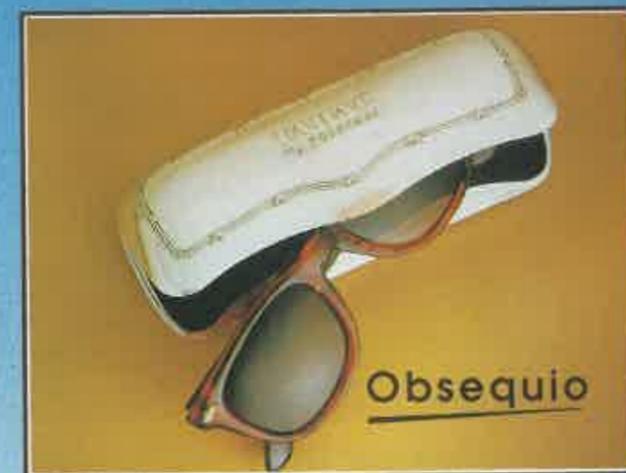
COMODA SEGURIDAD
 El comportamiento no se ve afectado por las confortables suspensiones. En el Mercedes se incorpora un asa para abrir el maletero y un sistema de antenas para aparcar.



DASION POR LOS CLASICOS

TABAC ORIGINAL

Su imagen y su esencia perduran a través del tiempo.



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



(*). Hasta agotar existencias.



CARISMA DE MARCA
Mientras que BMW imprime a su salpicadero un carácter más deportivo, Mercedes aboga por la elegante seriedad de unos acabados señoriales. En el BMW se echa en falta una mejor iluminación de algunos mandos, mientras que en el Mercedes la visualización de los instrumentos puede verse dificultada en determinados reglajes del volante.



BUTACAS DE SALÓN
Ambas marcas ofrecen el no va más en cuanto a espacio y cómodos asientos. El túnel de la transmisión limita en los dos casos las plazas a cuatro. Mientras que en el BMW la tapicería aterciopelada se muestra muy agradable en todo tiempo, en el Mercedes el cuero (opcional) resultó caluroso para nuestras latitudes.

Esta importante tara del Mercedes (en el buen y automovilístico sentido de la palabra) se hace notar a la hora de frenar. La reconfortante sensación de seguridad que se respira dentro del vehículo hace que el conductor se confíe, ya que no toma verdadera conciencia de la velocidad ni del estado del piso. Es fácil frenar demasiado tarde y la inercia de tanto peso castiga despiadadamente al sistema de frenos. Los generosos discos de treinta centímetros de diámetro (con dos pistones a diferencia del 500 que lleva cuatro) soportan el tratamiento con estoicismo, pero es en la frenada donde el Mercedes encuentra sus límites en la conducción. Al BMW le pasó un poco lo mismo, pero sin ser tan evidente, después de una buena sesión de



Car Hi-Fi Sony

XR-U881 RDS «KING»
EL MÁXIMO EXPONENTE TECNOLÓGICO DE SONY PARA SU COCHE.



XR-U881 RDS Carátula extraíble.

Sólo SONY podía reunir en un radiocassette como el XR-U881 RDS las máximas prestaciones de la más avanzada tecnología en sonido digital para coche.

La perfección se ha hecho realidad en un radiocassette único. Con sistema de conexión «Unitlink», el XR-U881 RDS puede controlar hasta 10 cargadores de Compact-Disc (100 discos), permite personalizar y programar hasta 110 discos gracias a la función exclusiva de SONY «Custom File», posee sistema de radio RDS con 40 presintonías y BTM, Dolby B-C, mando a distancia, carátula extraíble... y otras muchas prestaciones.

Creado por SONY para quienes saben apreciar lo exclusivo.

XR-U881 RDS, el radiocassette más avanzado y perfecto del mundo.

De venta en los mejores especialistas del sector

conducción deportiva, trato que gusta a la gran berlina bávara y donde se revela sorprendentemente eficaz. Las opciones deportivas de M-Technic y el excelente sistema antideslizamiento ASR que, a diferencia que en otros coches, no frena el vehículo cuando actúa sino que permite seguir acelerando con completo dominio del coche, convencerán de inmediato a los conductores más impulsivos. No deja de ser paradójico que este peso pesado se controle mejor en situaciones límite que

muchas berlinas de menor tamaño, incluidas las propias de la marca, y el 735i queda como el más equilibrado de esta serie 7. Sólo una dirección demasiado ligera en su asistencia resta tacto a su fuerte personalidad, un tacto más firme y una desmultiplicación más directa se adaptarían mejor a la conducción rápida.

En el Mercedes prima ante todo el confort. Nunca un coche había recibido tanta tecnología para el cuidado de sus ocupantes. Las suspensiones son por ahora, lo

mejor que puede encontrarse en un coche de turismo y, en ello, aventaja al BMW, más deportivas pero también más duras (eso sí, también con posibilidad de dos reglajes, uno deportivo y otro de confort). Para el 300 SE no parece que el exterior, incluido el firme sobre el que rueda, afecte la marcha. Los tarados son siempre adecuados para ir cómodos y en los apoyos, por fuertes que sean e independientemente de los pesos en juego, el coche se pega al suelo con firmeza monolítica. Rodando fuerte, el tren delantero se muestra algo perezoso para entrar en las curvas, pero por ello no se pierde en ningún momento el dominio del coche. Tanto es así, que, controlando las medias en trayectos largos, se constata que en el monumental 300 SE va mucho más deprisa de lo que parece desde el interior.

Comparando los habitáculos, si en el 735i encontrábamos lo mejor que podía disponer el mercado actual en cuanto a seguridad, confort y equipamiento, el Mercedes ha venido a elevar el nivel hasta límites muy difíciles de superar. Doble acristalamiento, climatización con filtros antipolución, calefacción hasta veinte minutos después de parar el motor y una larga serie de sofisticados detalles hacen de los serie S auténticos palacios con forma



MECANICA		
MERCEDES	1	El motor adopta la última generación de tecnologías con un apabullante equipo electrónico y sofisticados sistemas de auto-diagnóstico y antipolución.
BMW	2	Potente y equilibrada, la mecánica bávara sigue siendo muy válida a pesar del tiempo transcurrido desde su aparición, mostrándose muy agradable en su respuesta.

COMPORTAMIENTO		
BMW	1	Con un carácter más deportivo, el 735i es tremendamente eficaz en manos de un buen conductor y sorprende en trazados revividos por su comportamiento.
MERCEDES	2	Limitado un tanto por su propio peso, el Mercedes sin embargo se maneja con una facilidad y una seguridad sorprendentes, pero su terreno preferido son las autopistas.

CONFORT		
MERCEDES	1	Auténtico salón rodante, este coche es lo máximo en cuanto a silencio de marcha y amortiguación confortable. Todo en el habitáculo está estudiado para ofrecer confort y seguridad.
BMW	2	Paga su eficacia con unas suspensiones tirando a duras, aunque sólo se evidencia ante el comodísimo Mercedes. Sin embargo, se sitúa entre lo mejor de la marca en este sentido.

RENDIMIENTO		
BMW	1	El 735i representa el serie 7 más equilibrado en cuanto a prestaciones y consumos. El seis cilindros se adapta como anillo al dedo a las exigencias de este segmento.
MERCEDES	2	Su mayor potencia no supone un dominio en cuanto a prestaciones, por el contrario, el consumo es mayor. No obstante, su rendimiento entra dentro de lo mejor del mercado.

CARROCERIA		
MERCEDES	1	Es un auténtico búnker sobre ruedas. El habitáculo, además de ser superseguro dispone de aislamientos tan inusuales como el doble acristalamiento o el filtro antipolución.
BMW	2	Ya con algunos años a sus espaldas, su línea sigue levantando miradas de admiración por su prestancia. Además, la rigidez del chasis permite un muy deprimido sin problemas.

ECONOMIA		
BMW	1	Cuesta un millón menos y es más parco en gasto de combustible. Además, BMW no ha escatimado equipo en este modelo de prestigio.
MERCEDES	2	Lo bueno se paga y la serie S representa lo mejor de la marca, dirigido a una clientela de economía muy pudiente. Eso sí, el mantenimiento mecánico se ha reducido al mínimo.

de automóvil. Entre los detalles que se pueden pedir en opción, hay hasta una ne- vera adaptable al maletero o asientos orto- pédicamente diseñados para personas con problemas en la columna.

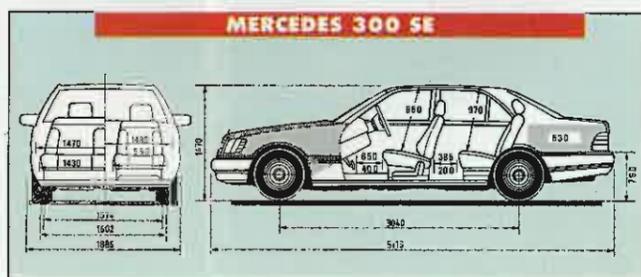
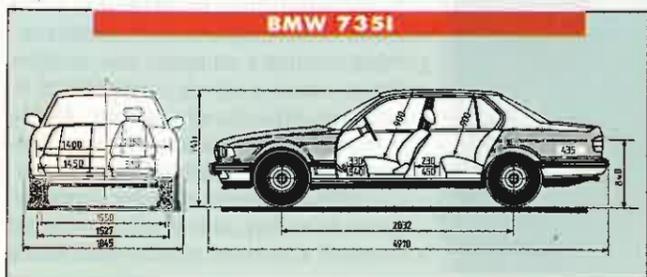
El enfrentamiento no queda exactamen- te en tablas. El Mercedes supone la última generación en cuanto a berlinas de presti-

gio y va a marcar la pauta durante bastan- te tiempo. Sin embargo, el BMW 735i hace valer su categoría. Su carácter más deportivo, su sobresaliente comporta- miento y una importante ventaja económi- ca son argumentos muy válidos para plan- tearse la elección. Esta vendrá supeditada a las tendencias personales del afortunado

comprador. Si el BMW, llevado a un símil náutico, supone una potente lancha rápida ideal para costear ágilmente entre arrecifes, el Mercedes es un yate de alto bordo que surca imperturbable los más tempe- tuosos oleajes.

Juan Luis Soto

Fotos: Ramón Rodríguez



ALARDE TECNICO
Las dos marcas alemanas incluyen en estos dos modelos lo mejor de su tecnología.

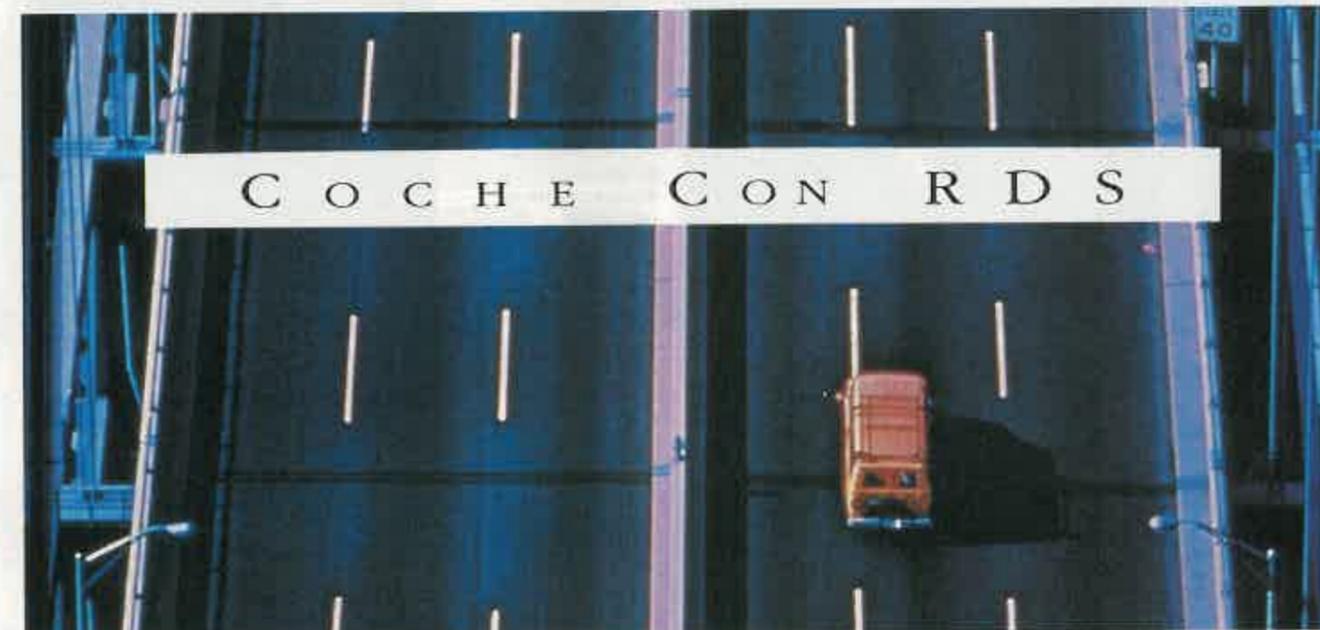
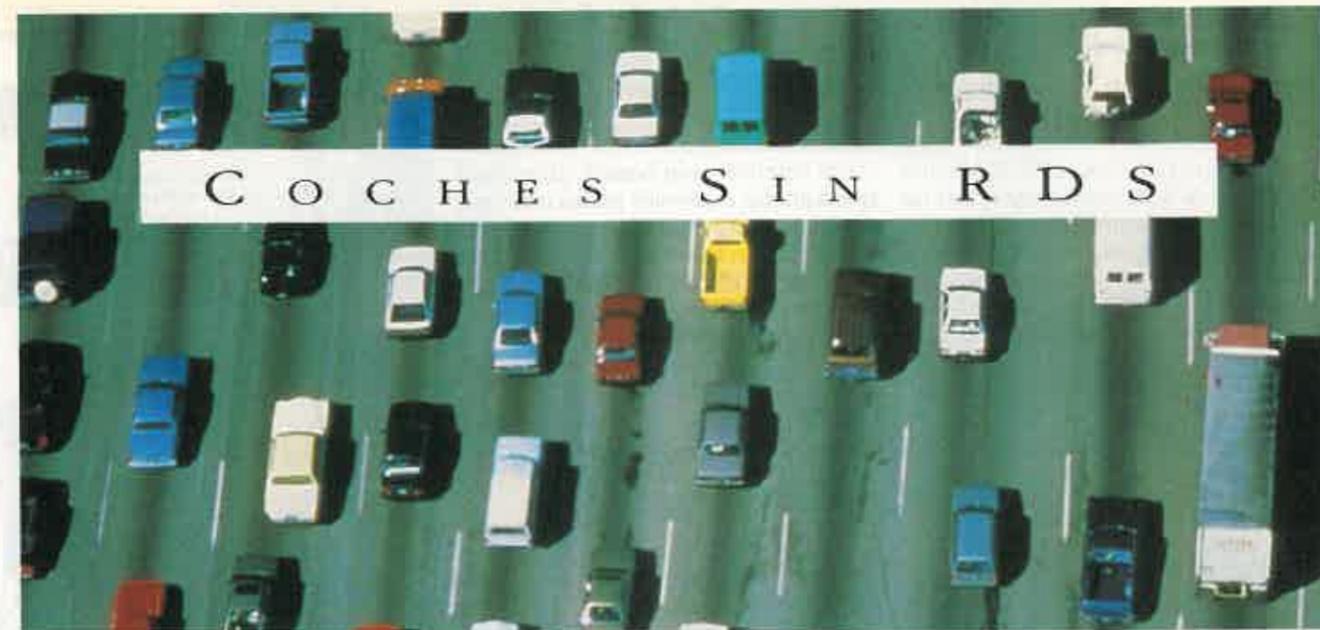
DATOS DEL COMPRADOR

BMW. 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: Diferencial autoblocante 255. 103.910 ptas. ASC, 236.779 ptas. Control automático de nivel del eje trasero, 166.372 ptas. Control electrónico de la suspensión III (EDC), 261.135 ptas. Airbag lado conductor, 174.839 ptas. Airbag lado acompañante, 313.418 ptas. Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación ligera de radios cruzados con antirrobo, 315.320 ptas. Neumáticos de perfil bajo de seguridad con llantas de aleación ligera, 84.092 ptas. Llantas de aleación ligera de diseño multirradial, 128.346 ptas. Pintura metalizada, 143.732 ptas. Antirrobo con alarma y mando a distancia, 106.001 ptas. Techo corredizo e inclinable (eléctrico), 213.289 ptas. Regulación eléctrica para asientos delanteros (incluso altura reposacabezas), 217.273 ptas. Regulación eléctrica para asientos delanteros con memoria de tres posiciones para asiento conductor, 320.827 ptas. Calefacción para asientos delanteros, 62.723 ptas. Calefacción para asientos traseros, 68.362 ptas. Reposacabezas para asientos traseros (ajuste eléctrico), 39.993 ptas. Tapicerías de cuero, 313.440 ptas. Limpia y lavafaros, 64.602 ptas. Regulador de altura de luz de cruce desde el interior, 20.854 ptas. Control automático de recirculación aire interno, 38.417 ptas. Control de velocidad automático, 77.421 ptas. Lámparas de lectura asientos traseros, 17.262 ptas. Batería de mayor potencia, 36.019 ptas.

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.

Opciones: Tapicería de cuero, 278.700 ptas. Tapicería de terciopelo, 201.000 ptas. Regulación de nivel del eje trasero con sistema de amortiguación adaptativa (ADS), 361.600 ptas. Asiento delantero izquierdo ajustable eléctricamente, 90.700 ptas. Asiento delantero derecho ajustable eléctricamente, 101.000 ptas. Calefacción independiente, 224.900 ptas. Mando a distancia para calefacción, 110.300 ptas. Asiento delantero izquierdo con mando eléctrico memorizado, 181.400 ptas. Ajuste memorizado de espejos, 42.000 ptas. Airbag conductor y acompañante, 396.700 ptas. Techo corredizo eléctrico con mecanismo elevador con cierre confort, 168.400 ptas. Techo corredizo eléctrico de cristal, 202.000 ptas. Cambio automático de cuatro velocidades, 234.400 ptas. Cambio automático de cinco velocidades, 365.000 ptas. Tempomat (sólo con cambio automático), 53.600 ptas. Airbag conductor, 196.200 ptas. Regulación del resbalamiento al acelerar (ASR), 302.700 ptas. Regulación del nivel (eje trasero) 129.700 ptas. Instalación de alarma antirrobo, 95.200 ptas. Llantas en metal ligero, 111.000 ptas. Neumáticos de invierno, 15.200 ptas. Llantas de metal ligero de 8 orificios, 222.700 ptas. Batería de gran capacidad, 7.900 ptas. Llantas Sportline 8 orificios, 152.800 ptas.



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

DESPUÉS de su lanzamiento en España, la pasada primavera, el Citroën ZX va completando su gama. Ahora le ha tocado a la versión Diesel, con lo cual pasan a ser cuatro las motorizaciones disponibles.

El ZX Diesel toma el motor XUD de 1.905 centímetros cúbicos en el cual se ha actuado para que la potencia suba hasta los 71 caballos. El resto del coche se mantiene idéntico a las versiones con motor de gasolina y su peso no sufre un incremento importante, ya que esta versión tan sólo pesa cuarenta kilos más que la de gasolina equiparable. En cuanto se arranca el motor y se empieza rodar, sorprende

(por encima de 120 kilómetros por hora) se estabiliza y queda en buena situación frente a sus competidores más próximos.

Los consumos son buenos, si tenemos en cuenta las excelentes prestaciones que se obtienen. Seguramente se podría haber conseguido un motor algo más económico, pero sacrificando la ya mencionada alegría de funcionamiento. En una conducción mixta de ciudad y carretera, el consumo se mantiene en torno a los seis o siete litros cada cien kilómetros. Para superar la barrera de los siete litros hay que apretar a fondo el acelerador con insistencia y rodar a velocidades superiores a las legalmente establecidas.



SELLO PSA
En el interior no hay diferencias entre las versiones de gasolina y la diésel. El equipamiento es razonable. El motor es el mismo que se emplea en el BX y en el Peugeot 405, entre otros modelos del grupo PSA. Su rendimiento ha mejorado ligeramente respecto a dichos modelos.



gratamente la buena voluntad del motor para empujar. Como en la gran mayoría de los diésel, al principio se nota el inevitable traqueteo al ralentí, pero en cuanto se superan las mil revoluciones por minuto, el funcionamiento se suaviza considerablemente. Aunque este motor no tiene la alegría de los modernos Turbodiésel, no tiene mucho que envidiar de estos, puesto que sube de vueltas hasta llegar al corte de inyección con mucha viveza.

En cuanto al nivel sonoro, cuestión clave en un coche moderno, hay que decir que este ZX resulta un tanto ruidoso a regímenes medios, pero a alta velocidad

El arranque es rápido incluso en las condiciones más adversas. Por la mañana, después de una noche bajo cero, basta con esperar unos tres o cuatro segundos para que el indicador del precalentamiento se apague y podamos accionar la llave. El motor arranca siempre a la primera.

Por lo demás no hay diferencias respecto a las anteriores versiones del ZX. El comportamiento es impecable y el incremento de peso sobre el tren delantero no ha supuesto ningún cambio radical en estabilidad del coche. El ZX 1.9 Diesel entra en las curvas con gran precisión y la natural tendencia de todo tracción delante-



VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Comportamiento noble
- Coche funcional

CITROËN ZX 1.9 D AVANTAGE
PRECIO: 1.842.189 pts

- Ruido a baja velocidad
- Maletero pequeño
- Rueda de recambio expuesta

DEFECTOS



CITROËN ZX 1.9 D AVANTAGE

**AHORRADOR
CON GARRA**

Con el ZX Diesel, Citroën ha conseguido un excelente equilibrio por su inteligente diseño de carrocería. A esto se suma la incorporación del portentoso motor XUD 1.9 que empuja mucho y gasta poco.



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.905 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 83 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 23 a 1. Potencia máxima: 71 CV(51 Kw) a 4.600 rpm. Par máximo: 12,5 Mkg (122 Nm) a 2.000 rpm. Alimentación: Bomba de inyección. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h; En 2ª: 15,1 km/h; En 3ª: 21,9 km/h; En 4ª: 28,9 km/h; En 5ª: 37,0 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera, asistida en opción. Vueltas de volante entre topes: 3,3 vueltas. Diámetro de giro: 11,3 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente, de tipo pseudo McPherson con amortiguadores, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, de brazos tendidos con amortiguadores y barras de torsión. Eje con efecto autodireccional programado.

RUEDAS: Neumáticos: 165/70 R 13". Llantas de chapa de 5J x 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.035 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 56 litros.

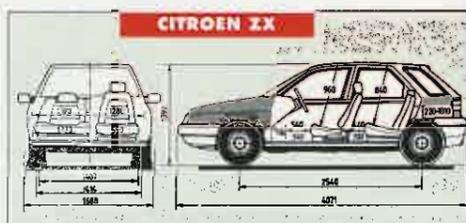
CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio.....	7,1
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo.....	5,1
En conducción rápida.....	8,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo.....	7,2
A 140 km/h de cruceo.....	8,6
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	6,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	810

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	Km/h.....	166,2
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada.....		20,3
1.000 m salida parada.....		37,5
De 0 a 100 km/h.....		16,7
Recorriendo (metros).....		294
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª.....		19,9
400 m desde 40 km/h en 5ª.....		21,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....		37,9
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....		41,6
De 80 a 120 km/h en 4ª.....		16,6
recorriendo (metros).....		468
De 80 a 120 km/h en 5ª.....		21,6
recorriendo (metros).....		608



En definitiva, el ZX Diesel se puede calificar como familiar ahorrador, especialmente indicado para aquellos que hagan un gran número de kilómetros al año. En el caso de que el kilometraje anual sea inferior a 50.000 kilómetros, resulta bastante más interesante, desde el punto de vista económico, decantarse por las versiones 1.4 de gasolina que resultan unas 250.000 pesetas más baratas con un equipo de serie de características similares.

Víctor Piccione
Fotos: José Robledo

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/ Importador. Citroën Hispania, S.A. Doctor Esquerdo 62. 28007 Madrid. Teléfono: (91) 585 11 00. **Garantía** Un año sin límite de kilómetros. Seis años o 100.000 kilómetros para los elementos de la suspensión. **Red de post-venta** 872 puntos de asistencia en toda España

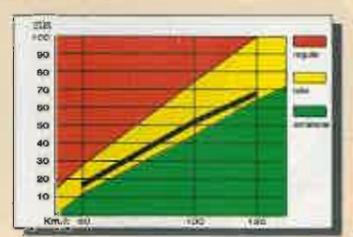
OPCIONES

Dirección asistida: 71.401 pts. Llantas de aleación: 66.299 pts. Pintura metalizada: 31.212 pts. Cristales tintados y cortinillas: 18.600 pts. Cierre centralizado con mando a distancia de apertura de puertas, elevalunas eléctricos delanteros, retrovisor derecho regulable eléctricamente, lunas tintadas, cortinillas y pintura metalizada: 54.061 pts.

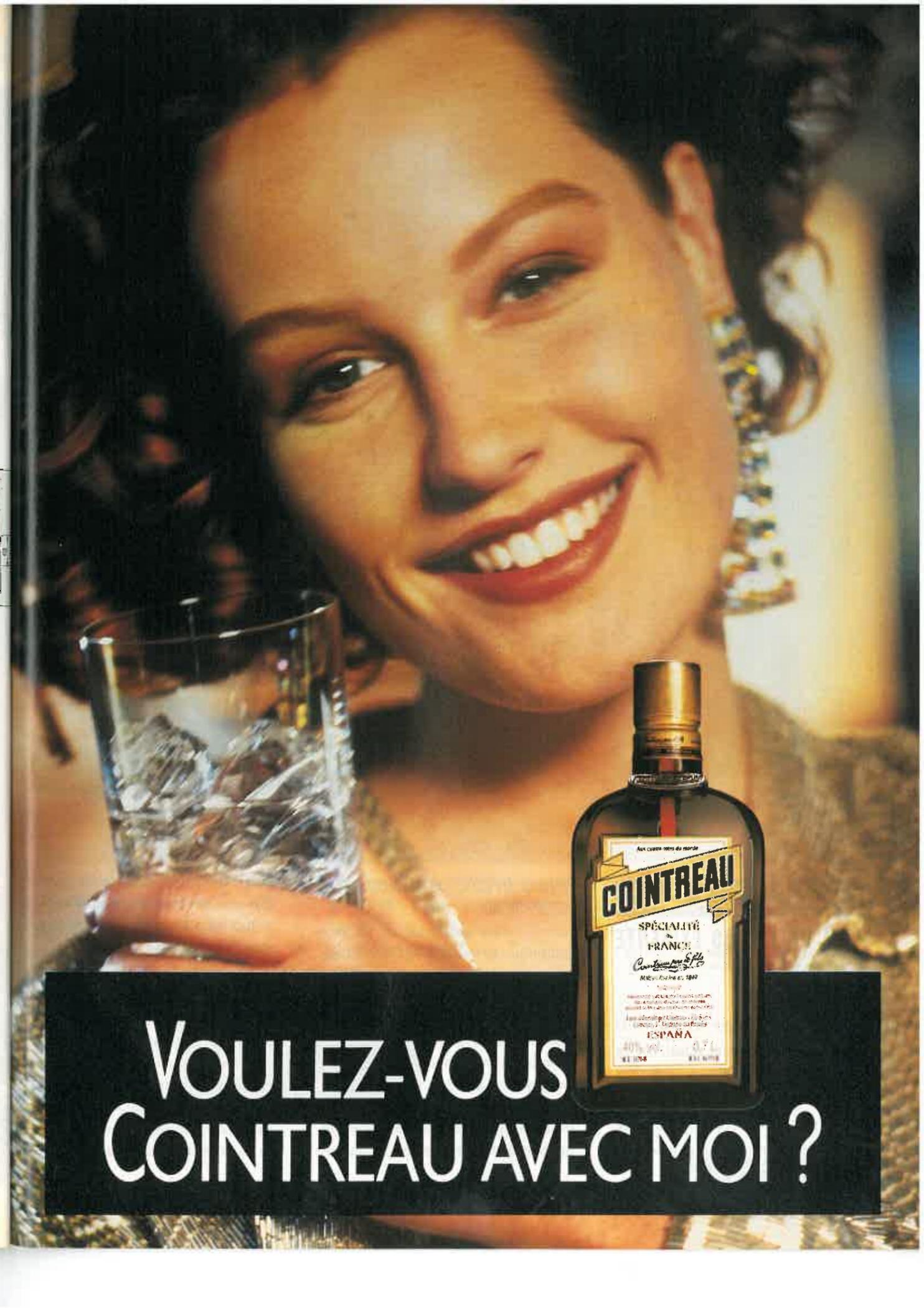
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



VOULEZ-VOUS
COINTREAU AVEC MOI?

SEAT TOLEDO

SEGURIDAD CON PRECISION



TOLEDO

PARA UN MUNDO EXIGENTE

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

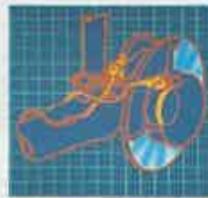
Un automóvil de vanguardia que reúne los más altos niveles tecnológicos y de seguridad para sentir el placer de conducir.



SEAT, Patrocinador
y Coche Oficial
Barcelona'92

PARA QUIEN EXIGE LOS MAXIMOS NIVELES DE SEGURIDAD.

Con la última generación en sistemas antibloqueo de frenos: el ABS Mark IV, que a través de un sofisticado sistema computerizado, con sensores que leen permanentemente el giro de la rueda (140 lecturas por segundo), decide en cada momento la presión más apropiada en caso de producirse algún deslizamiento. Permitiendo una frenada más



eficaz, sin deslizamientos, reduciendo la distancia de frenado y manteniendo el control de la trayectoria. De serie en sus motorizaciones de 2.0i y 1.8i / 16 v.

El TOLEDO incorpora un tren delantero autoestabilizante también de serie. Y dirección asistida a partir de sus motores 1.8i. Su suspensión de ruedas independientes Mc Pherson garantiza la mayor precisión y confort posibles. Un control absoluto de cada situación por muy difícil que ésta sea.

Su alto nivel de seguridad pasiva se ve reflejado en su habitáculo, formado por una estructura

integral de 5 anillos de máxima rigidez, que lo hacen prácticamente indeformable.

HASTA 136 CV DE POTENCIA.

En su versión deportiva de 16 válvulas que le permite superar los 200 Km / h. La cumbre de potencia de su amplia gama de motorizaciones: 8 de gasolina, diesel y turbodiesel. La más avanzada tecnología unida a un excepcional coeficiente aerodinámico (CX=0,29) que le



proporciona una extraordinaria economía de consumo y una mayor penetración y adherencia.

Y EL MAXIMO CONFORT.

El más exclusivo equipamiento. Con cuatro niveles de acabado: CL, GL, GLX y GT. Elevalunas eléctricos en las 4 puertas, cierre centralizado, aire acondicionado y ordenador de a bordo, según versiones. Además de un maletero con la mayor capacidad (550 l.) en su categoría. Así es el SEAT TOLEDO. Un automóvil que cumple estrictamente con todas las normas

anticontaminantes de la CEE. Un coche pensado para un mundo exigente. Con toda seguridad.

DISFRUTE DE LA GAMA TOLEDO DESDE 1.671.000 PTS.
PRECIO FINAL RECOMENDADO (IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS)

EQUIPAMIENTO DE SERIE DEL TOLEDO GT 16 V.: MOTOR A INYECCION. ABS MARK IV. DIRECCION ASISTIDA. AIRE ACONDICIONADO. ELEVALUNAS ELECTRICOS EN LAS CUATRO PUERTAS. CIERRE CENTRALIZADO. ORDENADOR DE A BORDO (MFA). SPOILER SOBRE PORTON TRASERO COLOR CARROCERIA. ASIENTOS ANTERIORES Y POSTERIORES DEPORTIVOS (EL DEL CONDUCTOR REGULABLE EN ALTURA). ASIENTO POSTERIOR PARTIDO. REPOSACABEZAS ANTERIORES REGULABLES EN ALTURA E INCLINACION. RETROVISORES EXTERIORES TERMICOS Y ELECTRICOS COLOR CARROCERIA. FAROS ANTINEBLA. LLANTAS DE ALEACION 6J x 15". NEUMATICOS 185 / 60 R 15.

SEAT
LA AMBICION DE SUPERARSE

POLIZAS A ESTILO COMUNITARIO

SEGURO QUE SUBE

El precio de los seguros del automóvil ha venido registrando un fuerte aumento en los últimos años. Pero esas subidas no son nada si se comparan con las que se avecinan para adaptarnos a la legislación comunitaria.

EN el pasado año, los seguros del automóvil registraron una subida media en torno al 20 por ciento. Para el ejercicio actual, esa subida puede alcanzar el 15 por ciento. Y no paran ahí las cosas: las primas, en los dos próximos años, van a seguir sufriendo fuertes alzas como consecuencia de la adaptación del seguro español a la legislación de la Comunidad Europea.

El fondo de la cuestión sigue estando en el nivel que han alcanzado las indemnizaciones por siniestro, tal y como se ha puesto de relieve en unas jornadas sobre el seguro del automóvil organizadas en Madrid por el Instituto de Empresa.

En esas jornadas, los técnicos del sector han denunciado que durante el pasado año las compañías aseguradoras abonaron unos 200.000 millones de pesetas en concepto de indemnización por daños corporales en accidentes de tráfico, cifra que representa un 40 por ciento del coste total de los siniestros del ramo del automóvil, que se sitúa ahora mismo en cerca del medio billón de pesetas.

La respuesta de las aseguradoras ha sido la de repercutir en el costo de las primas estas tendencias sin criterios de uniformidad, tal y como se pretendía desde la Administración, toda vez que el costo del seguro del automóvil -y el de todos los seguros en general- tiene una incidencia bastante negativa en la tasa de inflación.

En los primeros meses de este año la patronal del sector, Unespa, y la Dirección General de Seguros del Ministerio de Economía y Hacienda mantuvieron una serie de reuniones para elaborar una nota técnica que permitiera a las aseguradoras contar con una base para actualizar el precio de sus pólizas. Pero desde principios del mismo ejercicio, varias entidades procedían a reajustar al alza sus tarifas sin esa base técnica, mientras otras esperaron hasta que apareciera en el pasado mes de julio.

Mientras tanto, y como medio para unificar los criterios en la determinación de las indemnizaciones y también para limitar el aumento de las primas, el Ministerio

de Economía ponía en vigor en el pasado mes de marzo una Orden que establecía un «Sistema de Valoración de Daños Personales», un baremo que pretendía racionalizar el sistema de las indemnizaciones, sin establecer unos mínimos y sin imponer su aplicación, aunque con la filosofía

de que se aplicara libremente por el sector.

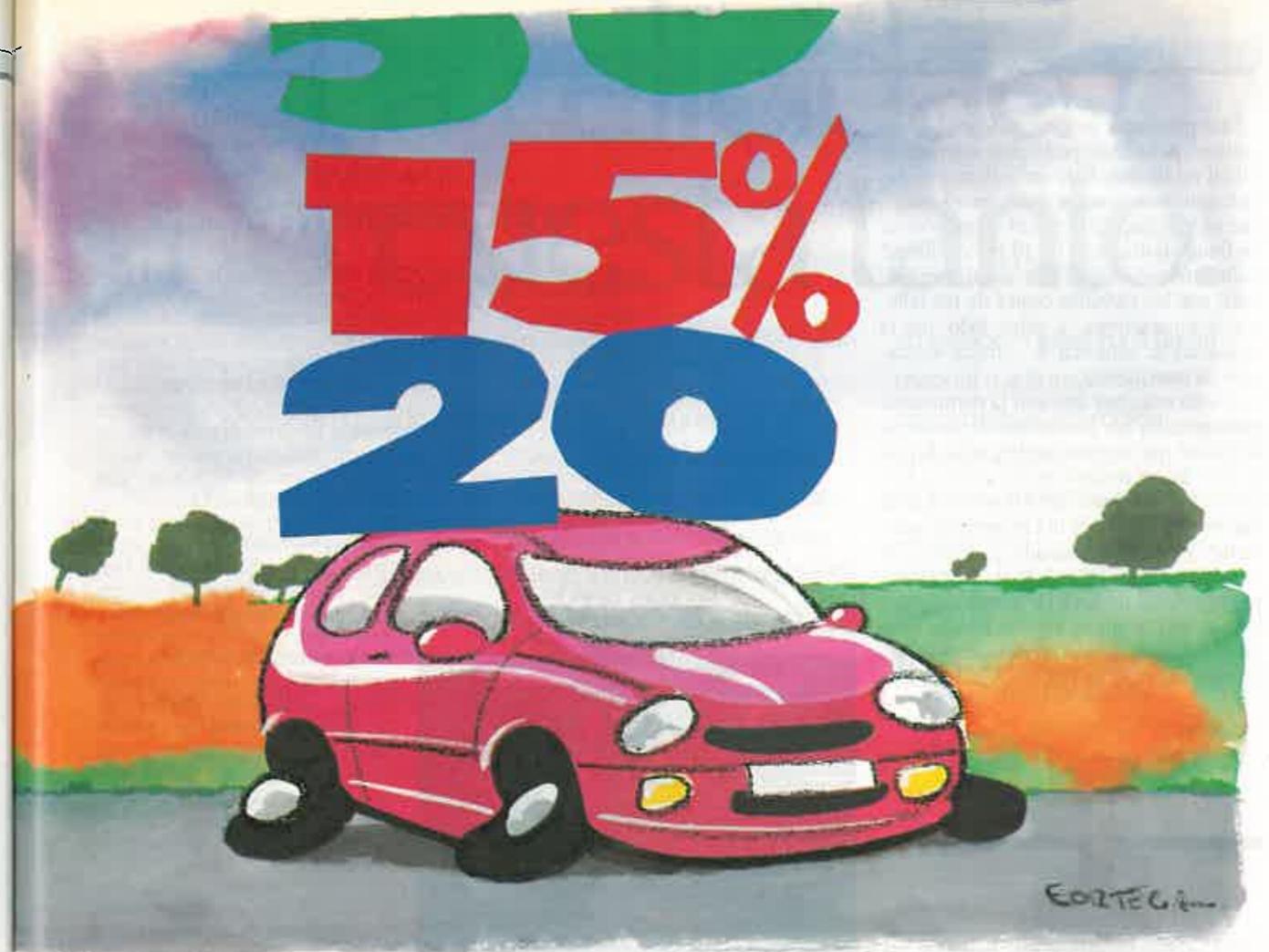
El sistema, según los expertos, parece que está funcionando, pero el sector en general se sigue enfrentando al problema de la adaptación al acervo comunitario, que es el que está originando las mayores tensiones.

Según una de las conclusiones presentadas en las citadas jornadas, «la evolución de las indemnizaciones en daños corporales en el periodo 1988-1991, con índices respecto del año 1988 del 198 por ciento para el caso de muerte, del 227 por ciento para las grandes invalideces y del 387 por ciento para las invalideces permanentes, motivadas por la inflación social consecuencia de las dos primeras adaptaciones a la Comunidad Europea de los límites mínimos obligatorios, hace presumir que esta tendencia continuará al alza en tanto no se llegue a la adaptación total del cien por cien antes del 31 de di-

LOS daños corporales representaron en el pasado año unas indemnizaciones de 200.000 millones de pesetas.



LA ETERNA SINIESTRALIDAD
Los últimos datos manejados por los aseguradores no presentan indicios de optimismo.



ciembre de 1995, salvo que se generalice la aplicación del baremo puesto en vigor por el Ministerio de Economía en marzo pasado».

En efecto, el sector, y con él los asegurados que son la última cadena del eslabón, se enfrentan a medio y largo plazo a nuevas subidas de las primas. La clave se encuentra en el aumento en los límites de las coberturas en Responsabilidad Civil, ya que se deben adoptar tres Directivas comunitarias que prevén un aumento en dos fases -finales de 1992 y finales de 1995- para las indemnizaciones en materia de esa Responsabilidad. En el proceso español de integración a las Comunidad Europea, hace ahora cinco años, se fijó para el 31 de diciembre del 92 un límite de 31.000 ecus (3,9 millones de pesetas) desde los 2 millones de pesetas actuales en daños materiales, y de 180.500 ecus (23 millones de pesetas) desde los 8 millones de ahora en daños corporales. Para el 31 de diciembre del 95, los límites serán de 350.000 ecus (44,8 millones de pesetas) en daños corporales, y de 100.000 ecus (12,8 millones de pesetas) para daños materiales.

GRAVOSO SEGURO
El ritmo de crecimiento emprendido por las primas del seguro del automóvil en los últimos años, está provocando un creciente abandono de muchas pólizas, sobre todo en zonas rurales, donde es más fácil eludir esta obligación.

RETRATO DEL USUARIO

SE INFIEL...

EL usuario del ramo del automóvil es uno de los más infieles del sector asegurador, ya que, según una encuesta presentada en las citadas Jornadas, en los últimos cinco años ha cambiado de aseguradora la mitad del mercado. Un 56 por ciento de los asegurados, en efecto, cuenta con una fidelidad menor a los cinco años a una misma compañía.

El precio interviene de una manera fundamental entre los motivos de cambio de sociedad aseguradora, ya que la componente de fuerte subida y la mejor oferta de otra compañía superan el 30 por ciento. Es decir, que una de cada tres personas cambia por el precio.

El estudio pone también de manifiesto que el número de poseedores de seguro del automóvil está relacionado con la clase social, de forma que el 56,8 por ciento pertenecen al nivel alto/medio-alto, mientras que sólo el 31,3 por ciento se clasifica entre las rentas más bajas. En cualquier caso, no toda persona que tiene coche está asegurada, aunque lo obligue la Ley. Y esto es igual en todos los países, por muy civilizados que sean, donde se encuentran cientos de miles de automovilistas, sobre todo en zona agrarias, que no están asegurados. En España la última cifra que se aventura se sitúa actualmente en más de un cuarto de millón de vehículos.

Este panorama no hace olvidar al sector un buen puñado de problemas internos de difícil resolución. Este sería el caso de las indemnizaciones por daños materiales, que se han disparado por el elevado nivel de fraude (cifrado en un 10 por ciento del volumen que mueve este ramo asegurador); por los elevados costes de los talleres de reparaciones, y, sobre todo, por la dificultad de controlar la correcta valoración de esos daños.

A todo esto, hay que unir la permanente preocupación por los niveles de siniestralidad vial que registra nuestro país. En este sentido, se destacó en las mismas Jornadas del Instituto de Empresa que el cambio de tendencia del número de accidentes y víctimas, iniciado en 1990, y el comportamiento observado en las carreteras españolas durante el primer semestre de este año, permitía esperar un descenso en el número de víctimas y, aunque las previsiones eran de mantener esa tenden-

L

AS primas del seguro del automóvil no se estabilizarán hasta la culminación del proceso de adaptación a la CE en 1995.

cia a la baja, los accidentes y víctimas del verano parecen haber modificado la estadística de los seis primeros meses del año, por lo cual no cabe esperar, en principio, una mejora ostensible de la siniestralidad en 1991.

En este sentido, los participantes en las citadas jornadas llamaron la atención por las indemnizaciones indiscriminadas que se están concediendo en algunos casos, lo que está provocando «una picaresca y una psicosis de ingresos extras, sobre todo en los siniestros considerados como no graves». De ahí el convencimiento de que el precio del seguro del automóvil debe reflejar los costes reales «y no ser el resultado de compromisos políticos». La única salida que ve el sector, de momento, es la escalada de los precios, aunque esta concepción «se resalta» «no es la solución de futuro deseable».

• Raúl R. Sáez

ESTA SEMANA

42 DIAS DESPUES

LA RECUPERACION DE YAMAHA

CUARENTA y dos días han bastado para que Yamaha reiniciara la producción de motocicletas, después que un incendio asolará el 90 por ciento de sus instalaciones el 23 de septiembre pasado. En 4.000 millones de pesetas se estima el monto del siniestro que afectó a todas las líneas de producción y la mayor parte de las motos en stock. «Por suerte era una época de venta baja -explica Jorge Lasheras, máximo responsable de la empresa- y en los stocks «sólo» había unas cuatro mil motos de las cuales se quemaron en su totalidad tres mil. Si llega a ser una época alta, los valores se hubieran doblado».

La reconstrucción ha sido un milagro «y debemos estar orgullosos de la colaboración que hemos recibido de todas

partes para ayudarnos en tal sentido», añade Lasheras. En efecto, en aquellos momentos se fabricaban siete modelos distintos y ahora, de las dos primeras cadenas puestas en funcionamiento, ya están saliendo los Jog 50 y 90 centímetros cúbicos en cantidades que habrán alcanzado las 3.000 unidades de la primera y las 1.000 de la segunda a finales de año, al tiempo que también se están sirviendo modelos procedentes de Japón.

El siguiente modelo a fabricar será la XT 350 para poder atender un pedido de la Guardia Civil. Luego seguirán los restantes en función de cómo se vayan solucionando los problemas técnicos, que en algunos casos obligarán a enviar a Japón piezas semielaboradas en España para ser terminadas allí y que luego volverán para su ensamblaje final «aunque otro de los modelos que intentaremos poner en marcha lo antes posible es la SR 250».

Una de las prioridades ha sido el suministro de recambios «porque calculamos que hay un parque de más de 100.000 motos Yamaha en España y no dejarlas desatendidas es incluso más importante que el reinicio de la producción, objetivo -añade Lasheras- que está a punto de cumplirse en breve».

El calendario a seguir es el siguiente: «En lo laboral ahora trabaja ya el 80 por ciento de la plantilla y a principios de año estarán de nuevo todos en sus puestos. En lo productivo, ya hemos cumplido el primer reto. Para la primavera de 1992 se piensa tener recuperado el 80 por ciento de la producción, que en julio debe estar ya al cien por cien y en septiembre de 1992 esperamos poder hacer la inauguración de las nuevas instalaciones».

Para financiar esta reconstrucción, que se valora en un capital similar al de las pérdidas, se cuenta principalmente con las indemnizaciones de los seguros. Con todo, los planes de Yamaha son facturar en 1991 unos 12.500 millones de pesetas cuando el pasado año se facturaron algo más de 11.000 millones.

Texto y fotos: José Luis Aznar



YA EN PRODUCCION
Jorge Lasheras, máximo responsable de Yamaha Motor España, sentado en el primer Jog que se produjo después del incendio. Sólo 42 días después.

La Felicidad no cuesta tanto.

Con tu Peugeot 309 ya tienes todo lo que necesitas para ser feliz, porque te ofrece lo que siempre has buscado en un coche de su categoría: Economía total, con consumos desde 4,4 l. a los 100 Kms. Potencia total, con motores de hasta 1.905 cc. y 160 CV.

Confort total, gracias a su gran equipamiento: elevalunas eléctrico, bloqueo centralizado de puertas y maletero con telemando de apertura a distancia, reglaje lumbar de asientos, aire acondicionado... Seguridad total, porque es todo un Peugeot. Y además,

en versiones gasolina o diesel, manual o automático, tres o cinco puertas, inyección, turbodiesel, etc. Ya lo ves, ¿qué más necesitas para ser feliz? Peugeot 309. La felicidad no cuesta tanto.

PEUGEOT 309
ES OTRA HISTORIA



EUROCOM
ADVERTISING

PEUGEOT
FUERZA DINAMICA

Lubricantes recomendados **Esso**

ICSA CONSULTORES

El estudio sobre remuneraciones, correspondiente al presente año, que ha publicado ICSA (Ingenieros Consultores S.A.), proporciona completos datos sobre los niveles retributivos en España de 57 cargos ejecutivos y 30 puestos no ejecutivos. Para la realización de este informe se han utilizado las más avanzadas técnicas de tratamiento informático y análisis estadístico de la información (Step-Regression). Los datos proceden de una investigación en la que han colaborado 445 empresas y recoge información sobre 6.700 titulares de cargos ejecutivos y 3.600 ocupantes de puestos no ejecutivos.

CARRERA ULTRALIGERO

La firma TechArt Sport, especializada en personalizaciones de automóviles de tipo deportivo, ha presentado una versión especial para todos los



modelos de Porsche Carrera, en la que se ha logrado reducir notablemente el peso original. Para su fabricación, la firma germana ha recurrido al empleo de fibra de carbono y kevlar, así como asientos Recaro ultraligeros (2,5 kilogramos cada uno), llantas Momo de magnesio de 18 pulgadas calzadas con neumáticos Pirelli P Zero y un largo etcétera de complementos especiales.

ASIENTOS EN MONTMELÓ

El recientemente inaugurado Circuito de Cataluña, en Montmeló, ha sido dotado en sus tribunas de asientos Figueras Internacional, firma española líder en la fabricación de asientos para colectividades. En esta primera fase del nuevo circuito catalán se han instalado cerca de 15.000 asientos.



DESAYUNO CON ENERGIA

LECHE Pascual, líder en la comercialización de leche y otros productos como zumos, mantequilla, nata y agua mineral, amplía ahora su oferta con los cereales para el desayuno, en sus variedades de copos de maíz tostados, copos de maíz azucarados, copos de arroz con miel, arroz inflado tostado y trigo inflado. Una completa gama de productos para un desayuno más sano y completo.

MOTO BENEFICA



La prestigiosa sala de subastas Sotheby's realizará el próximo día 18 de noviembre en el Salón Internacional de la Moto de Milán la subasta de la primera Honda NR-750 de tipo europeo con número de bastidor 1. Esta iniciativa de Honda tiene un carácter benéfico, puesto que los fondos recaudados serán íntegramente donados a UNICEF.

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 4v	1200	1000	920	830	---
Alfa 33 1.5 TL	1070	900	820	660	560
Alfa 33 1.7 QV	1220	1030	940	840	---
Alfa 33 1.7 IE	1190	1000	900	---	---
Alfa 33 1.7 SW	1320	1110	1000	---	---
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	---	---	---	---
Alfa 33 1.5 T Nuevo	1190	---	---	---	---
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	---	---	---	---
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16v	1630	---	---	---	---
Alfa 75 1.6	1200	1000	---	---	---
Alfa 75 1.8	1280	1080	970	---	---
Alfa 75 1.8 IE	1430	1210	---	---	---
Alfa 75 1.8 T America	1930	1630	1480	1330	1060
Alfa 75 2.0	1340	1240	1150	980	840
Alfa 75 2.0 TS	1680	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	960
Alfa 75 3.0 America	2360	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
Spree 1.5	930	670	810	660	530
Sprint 1.7 QV	1040	930	840	---	---
GTV 2.0	---	---	1860	880	700
GTV 2.5	---	---	1340	1100	890
Spider 2 S	---	---	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	2150	---	---	---

AUDI

MODELO	90	89	88	87	86
80 CD	---	---	---	---	760
80 GTE	---	---	---	---	810
80 Quattro	---	---	---	---	1360
80 CD TD	---	---	---	---	710
90 Special	1650	1490	---	---	---
80 1.8 E	1750	1580	---	---	---
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	---
90 2.2 E Aut.	2400	2180	1950	1760	---
90 2.0 Front.	2670	2400	---	---	---
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	---
100 CC	---	---	---	1030	790
100 CD y 2.2 E	2090	1980	1870	1590	1160
100CC Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1520	1420	1280	1090	840
100 CC Turbo Diesel	1790	1610	1450	1240	950

BMW

MODELO	90	89	88	87	86
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	---	---
200 CC	---	---	2110	1640	1230
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860
260 V8	5890	5210	---	---	---
Coupé GT	2210	1790	1520	1220	930
Coupé Quattro	2780	2460	2120	1700	1250
318i/316i	1520	1420	1280	1120	1040
316 4p	1610	1520	1420	1220	1080
318i	1710	1610	1470	1260	1120
318i 4p	1800	1710	1570	1350	1220
320i	1990	1850	1710	1530	1350
320i 4p	2200	2050	1900	1710	1520
324i	1950	1800	1710	1570	---
324 TD	2330	2090	1900	---	---
325i	2660	2470	2280	2090	1950
325i 4p	2750	2560	2370	2180	2040
325i X	3030	2850	2710	2550	---
M3	4940	4580	4180	3800	---
520i	---	---	---	210	3030
520i (nuevo)	2900	2800	2400	---	---
525i	---	---	---	1520	1340
525i (nuevo)	3600	3300	3050	---	---
528i	---	---	---	1900	1600
M 535i	---	---	---	2750	2350
535i (nuevo)	4420	4040	3800	---	---
524 TD	---	---	---	1730	1550
524 TD (nuevo)	3350	3000	2750	---	---
728i	---	---	---	---	1660
730i	4370	3890	3510	3130	---
735i	---	---	---	---	2430
735i (nuevo)	5410	5030	4560	4180	---
745i	---	---	---	---	2560
750i	7360	6650	6170	---	---
628 CSi	---	---	---	---	1890
635 CSi	4990	4420	3990	3610	3080
M 635	6650	5890	5410	4750	4080

CITROËN

MODELO	90	89	88	87	86
2 CV 6 GT	---	---	---	260	200
Mehari 4 p.	---	---	---	290	230
LNA	---	---	---	---	160
UNA 11 E y RE	---	---	---	---	200
AX 11 RE	710	610	520	---	---
AX 11 RE 5 p	750	640	---	---	---
AX TRE	760	680	580	490	---
AX TRE 5 p	800	680	580	---	---
AX 14 TRS	820	700	630	540	---
AX 14 TRS 5 p	860	740	630	---	---

FORD

MODELO	90	89	88	87	86
AX 14 T2S	860	750	660	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	650	---	---	---
AX TRD 5 p	770	650	---	---	---
Visa II Coupé ES	---	---	---	350	260
Visa II Super Ey X	---	---	---	370	280
Visa GT	---	---	---	440	330
Visa 11 E	---	---	---	370	27
Visa 11 RE	---	---	---	390	300
Visa Challenger	---	---	---	430	310
Visa 14 TRS y Stylo	---	---	---	550	380
Visa GTI	---	---	---	850	730
Visa 17 Di y Challenger	---	---	---	580	470
Visa 17 RD y Stylo	---	---	---	620	500
GSA X1	---	---	---	---	290
GSA X3	---	---	---	---	230
BK	---	---	---	720	610
BK 14 E, RE	960	810	740	630	450
EX Laser T	960	810	740	630	450
BX 14 TRE y TGE	1030	870	790	670	570
DX 16 RS	---	---	---	---	500
BX 16 TS	1060	900	---	---	---
EX 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
EX 19 GTI	1440	1220	1110	940	---
BX 19 GTI 16 V	1920	1620	1380	---	---
BX 19 TRS Break	1490	1260	1140	970	820
EX 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
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
Montreal B	---	---	---	6000	5300
Montreal Cabrio	9650	8400	7500	6750	---
Montreal T	9100	7700	7000	5900	5000
412	13800	11500	10350	---	---
Testarossa	15900	14000	12800	10700	9300

FIAT

MODELO	90	89	88	87	86
Uno 45 Sing 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 Sp	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 ASD	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	---	---	---	---	400
Regata Mare	---	---	---	640	570
Regata 70 S	---	---	---	700	640
Regata 70 ES	---	---	---	---	340
Regata 100 S	---	---	---	---	410
Regata 100 S ie	---	---	---	810	730
Regata Weekend S ie	---	---	---	860	750
Regata Weekend DS	---	---	---	930	850
Regata DS	---	---	---	860	780
Regata DS Turbo	---	---	---	---	690
Ritmo Abarth 130 TC	---	---	---	---	450
Argenta 2.0 ie	---	---	---	---	280
Argenta Volvux	---	---	---	---	330
Argenta 2.5 D	---	---	---	---	270
Croma CHT	1520	1280	1170	990	690
Croma Duemila	2000	1690	1540	---	---
Croma 2.0 ie	2000	1690	1540	1310	1180
Croma Turbo ie	2280	1930	1750	1500	1350
Croma TD	1950	1570	1480	1200	1080
Croma TDi	1620	1460	---	---	---

FORD

MODELO	90	89	88	87	86
Fiesta N v C	---	---	---	410	350
Fiesta 1.1 C. HT y Flash	---	---	---	---	400
Fiesta Ly 1.1	---	---	---		

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 CLX 1.4 3p	840	720	---	---	---
Fiesta CLX 1.4 5p	890	780	---	---	---
Fiesta S 1.6 3p	960	830	---	---	---
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	---	---	---
Fiesta XR2i	1160	1000	---	---	---
Fiesta CL 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
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	650
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	---
Escort GT y Mark	900	810	730	---	---
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	---	---	---
Escort XR3i	1240	1060	960	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
GLD, GLD y Xtra 1.6 D	---	640	510	370	300
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	---	---
Escort Ghia 1.6 D	1000	900	810	730	---
Escort GTD 1.6	930	840	---	---	---
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	---	---
Escort Country 1.8 D	1030	930	---	---	---
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR 3i	1750	1500	1350	1150	850
Orion GT y Microcar 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	560
Orion Ghia 1.6 D	1050	950	870	780	600
Sierra CL y GL 1.6 4p	---	---	930	800	---
Sierra GL 1.8 5p	---	---	980	850	---
Sierra Laser 2.0	---	---	---	---	520
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	---
Sierra GL 2.0 4p	---	---	---	---	960
Sierra GL 2.0 1.4p	1440	1220	1080	940	---
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 1.4p	1750	1530	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	1270	---	---	---
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	---
Sierra GL 2.0 i 5p	1490	1260	1120	990	---
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	---
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1280	1120	990	---
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	---
Sierra XR3i y Ghia 3.4 2.8 i	---	---	---	---	1270
Sierra XR3i 2.0 i	2410	2050	1740	---	---
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	---
Sierra Laser Diesel	---	---	---	---	570
Sierra GLD 4p	1290	1070	940	800	---
Sierra GLD 4p	1410	1200	1020	870	---
Ghia GLD 5p	1320	1110	960	---	---

MODELO	90	89	88	87	86
Sierra GLD 5p	1440	1240	1050	900	600
Sierra Fam CL y GL 2.0	---	---	---	---	1050
Sierra Fam GL 2.0 i	1610	1360	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	2780	2340	1910	1620	---
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1880	1710	1450	---
Scorpio Ghia 2.4 i	2380	2020	1840	1570	---
Scorpio Ghia 2.8 i	---	---	---	---	1500
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	660	550	470	---	---
Y 10 Free LX IE	750	630	570	480	390
Y 10 Turbo	860	730	660	570	480
Y 10 1300	870	740	---	---	---
Delta 1300	970	820	750	640	---
Delta 1600 IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1080	960	800	680
Delta 4X4	---	---	---	---	1350
Delta Integrale 16 V	2550	2170	---	---	---
Prisma 1.5 LX	1090	930	790	---	---
Prisma 1600 IE	---	---	960	800	680
Prisma Symbol	1200	1020	930	790	---
Prisma TD	1260	1070	970	820	---
Thema 2.0 IE	1950	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	2120	1900	1710	1460	1280
Thema 6v	---	---	1780	1500	1210
Thema Turbo IE SW	2820	2530	2280	1940	---
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	---	---
Thema Turbo IE 16 V	2500	2340	1990	---	---
Thema 8.32	5100	4380	3700	---	---
Thema TD	1950	1750	1570	1340	1140
Thema TD Nuevo	2140	1900	---	---	---
Thema Turbo DS SW	2470	2230	2000	---	---
Debra 1.600 ie	1460	---	---	---	---
Debra 1.800 ie	1540	---	---	---	---
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	1960	---
190 D 2.5 T	3300	2860	---	---	---
200 D	3220	2970	2450	2130	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	2060	1850
190 E 2.3 16V	---	---	4000	3500	3100
190 E 2.6	3580	3100	2720	2390	2150
190 E 2.6 16V	5280	4560	---	---	---
200	3000	2600	2280	2000	1800
230 E	3510	3040	2660	2340	2100
230 CE	4480	3880	3400	2980	---
230 TE	3960	3430	3010	2640	2370
280 E	4090	3550	3110	2730	2460
300 E	4420	3830	3360	2950	2650
300 E 4 Matic	5590	4840	4250	3720	3350
300 CE	5290	4580	4020	3520	---
300 TE	4870	4220	3700	3240	2920
280 SE	4400	3770	3140	2830	2510
300 SE	4720	4040	3370	3030	2700
300 SEL	5080	4350	3630	3260	2900
420 SE	5730	4910	4090	3680	3290
420 SEL	6140	5260	4380	3940	3510
500 SE	6190	5310	4420	3980	3540
500 SEL	6780	5810	4840	4360	3960
560 SEL	8590	7190	6820	6140	5460
300 SL	6600	6200	5800	5080	4320
420 SL	---	---	6400	5500	4890
420 SEC	7660	6570	5470	4930	4380
500 SL	---	---	7050	6080	4600
500 SEC	8120	6960	5800	5220	4640
560 SE	9140	7830	---	---	---
560 SEC	10580	9070	---	---	---

OPEL

MODELO	90	89	88	87	86
Corsa City 1.6 3p	670	570	510	430	340
Corsa Swing 1.0 3p	720	620	560	480	---
Corsa Base, Lucas 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	820	700	630	540	---
Corsa GL 1.2 3p	840	720	650	550	---
Corsa GL 1.2 4p	890	760	690	590	---
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	---
Corsa 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 D 3p	820	700	630	---	---
Corsa Swing 1.5 D 4p	800	680	620	530	---

MODELO	90	89	88	87	86
Corsa Swing 1.6 TD 4p	870	740	630	---	---
Corsa Swing 1.5 D 5p	780	660	600	510	---
Corsa Swing 1.5 TD 5p	860	720	610	---	---
Corsa GSI 1.6 SE	1070	920	780	---	---
Kadett Top 1.6 3p	---	---	830	---	---
Kadett 1.6 GT 3p	1170	1010	---	---	---
Kadett 1.8 GSI 3p	---	---	---	---	650
Kadett 1.8 GT 3p	1240	1060	---	---	---
Kadett 2.0 GSI 3p	1460	1250	1130	1000	---
Kadett 2.0 GSI 16V 3p	1720	1470	1320	1180	---
Kadett LS 1.3 S 4p	970	820	740	630	500
Kadett City 1.3 S 5p	910	770	---	---	---
Kadett LS 1.6 S 4p y 5p	1120	980	860	770	600
Kadett GL 1.6 S 4p	1190	1020	920	820	660
Kadett GL 1.6 S 5p	1170	1000	900	800	650
Kadett GL 1.8 i 4p	1320	1130	1020	910	740
Kadett GSI 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840
Kadett LS 1.5 TD 4p	1100	930	840	710	---
Kadett LS 1.7 D 4p	990	840	---	---	---
Kadett LS 1.5 TD 5p	1090	920	830	740	---
Kadett City 1.7 D 5p	940	800	---	---	---
Kadett LS 1.7 D 5p	980	820	---	---	---
Kadett LS 1.6 D	---	---	840	720	580
Kadett Caravan LS 1.6S	1200	1030	920	820	---
Kadett Caravan LS 1.7 D	1180	1000	910	810	---
Ascona 1.600 S	---	---	650	490	420
Ascona 1.800 E	---	---	---	---	520
Ascona GT 1.8 i 2p	---	---	---	---	580
Ascona GLS 2.0 i 4p	---	---	860	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	---
Marina Coupé 200	---	---	1050	860	670
Rakord CD 2.2	---	---	---	---	630
Rakord Berlina D	---	---	---	---	440
Rakord CD 2.3 D Turbo	---	---	---	---	660
Vectra GL 1.6 S 4p	1270	1070	---	---	---
Vectra GL 1.7 D 4p	1260	1070	---	---	---
Vectra GL 4x4 2.0 i 4p	1980	1680	---	---	---
Vectra GLS 2.0 i 4p	1520	1280	---	---	---
Vectra CD 2.0 i 4p	1720	1460	---	---	---
Vectra GT 2.0 i 4p	1590	1400	---	---	---
Vectra 2000 2.0 i 4p	2200	1860	---	---	---
Vectra GL 1.6 S 5p	1320	1120	---	---	---
Vectra GL 1.7 D 5p	1310	1110	---	---	---
Vectra GLS 2.0 i 5p	1570	1330			

MODELO	90	89	88	87	86
Ibiza Disc. Spc y Jun D3p	700	550	530	440	320
Ibiza GLD y XLD 3p	780	670	600	500	370
Ibiza Disc. Spc y Jun D5p	750	630	570	480	—
Ibiza GLD y XLD 5p	830	710	640	540	—
Malaga Young	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 Young 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 Young D	780	670	—	—	—
Malaga LD	—	—	570	430	330
Malaga GLD	—	—	600	470	370
Malaga GL XD	820	700	—	—	—

TALBOT

MODELO	90	89	88	87	86
Horizon LS	—	—	—	410	350
Horizon GL	—	—	—	440	360
Horizon GT	—	—	—	500	390
Horizon GLD	—	—	—	440	370
Horizon ETD	—	—	—	510	400
Horizon GTD Aut	—	—	—	510	400
Solara Escorial Sup	—	—	—	490	400
Solara Escorial D	—	—	—	580	480

VOLKSWAGEN

MODELO	90	89	88	87	86
Polo Young 1.0	580	590	530	400	300
Polo 40 C	—	—	—	270	—
Polo C Oscuro	—	—	—	280	—
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 C y Fox 1.3	800	680	620	460	380
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	380

MODELO	90	89	88	87	86
Polo Classic Bei Au	770	650	—	—	—
Polo Fox Diesel	770	650	550	—	—
Polo Classic CL D	790	670	610	520	—
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	—	—
Polo Coupé CL	820	700	590	—	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	—	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	—	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	—	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	—	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	—	—
Golf CL 90 cv 2 p	1360	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	1850	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1070	910	820	690	540
Golf CL D 4 p	1140	970	870	740	560
Golf GTD 2 p	1260	1070	970	820	630
Golf GTD 4 p	1330	1130	1020	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattro	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	—	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	—	—
Jetta GT	1490	1260	1090	930	700
Jetta CLD	1100	930	790	—	—
Jetta CLD	1100	930	790	—	—
Jetta CL TD	1130	940	800	—	—
Passat 1.8 C L	—	—	650	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	810	680	—
Passat 1.6 CLD	—	—	—	500	420
Passat 1.8 CLD 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	1130	980	—	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	—	—
Passat Variant CL 112 cv	1660	1420	1210	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Passat Variant TD	1460	1240	1050	—	—
Corrado 16 v	2300	1940	1660	—	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	—	—
Santana LX 1.8	—	—	—	570	480
Santana GX 5	—	—	—	850	660
Santana GX GTD	—	—	—	630	480
Sorocco GT	1260	1070	960	810	660
Sorocco GTX	1450	1230	1100	940	760
Sorocco GT 16V	1430	1220	1040	—	—

VOLVO

MODELO	90	89	88	87	86
244 GL	1540	1320	1150	970	770
244 GLT	1950	1650	1500	1380	—
244 GLD	1370	1200	1070	810	650
245 GL	1400	1230	1110	850	680
245 GLD	1490	1280	1150	890	720
340 GL	—	—	900	770	640
340 GL	1280	1090	990	840	760
340 Plus	1370	1190	—	—	—
340 GLD	—	—	1040	880	770
360 GLE	1560	1420	1230	1080	850
360 GT	1520	1370	1180	1030	850
440 GL	1470	—	—	—	—
440 GLT	1750	1470	—	—	—
440 Turbo	1940	1660	—	—	—
440 GL	1800	—	—	—	—
460 GLE	1950	1770	—	—	—
460 Turbo	2150	1970	—	—	—
480 ES	2180	1850	1670	1510	—
480 ES Turbo	2470	2100	1970	—	—
740 GL	1570	1440	1230	1020	820
740 Master y 2.0	2100	—	—	—	—
740 GLE	1890	1710	1490	1230	960
740 GL	—	—	1570	1320	—
740 GLD	1620	1440	1230	1060	850
740 Turbo Diesel	1960	1890	1490	1230	1020
740 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
740 Master	2650	—	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
745 GLE	1890	1710	1450	1230	960
745 Turbo Intercooler	2300	2070	1710	1490	1190
760 GLE	2890	2610	2180	1890	1490
760 Turbo Diesel	3020	2700	2310	1960	1570
760 Turbo Intercooler	3150	2840	2390	2050	1620
780	4510	4050	3440	2920	—

OTRAS MARCAS

MODELO	90	89	88	87	86
JAGUAR					
Sovereign 4.2	—	—	—	—	2580
Sovereign V12	5410	4750	3900	3430	2920
XJS 3.6 Cabriolet	—	—	—	—	4050 3440
XJS V12 Cabriolet	6360	5890	5220	4510	3830
XJS 3.6	4940	4460	4180	3550	—
XJS V12	5220	4750	4460	3970	3500
XJ6 3.6	4560	3800	2940	2500	—
Sovereign 3.6 Aut.	5320	4840	4560	3960	—
Daimler 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	—
SAAB					
900 18V	1540	1400	1240	970	690
900 Turbo 8V	1930	1710	1490	970	730
900 1.6V	1900	1690	1500	1280	1140
900 Turbo 16V	2510	2230	1980	1690	1500
900 1.6V Cabrio	3450	3060	—	—	—
900 Turbo 16V Cabrio	4050	3650	3190	2710	2420
9000 1.6V 2.0	2490	2220	1970	1670	1490
9000 1.6V 2.3	2570	—	—	—	—
9000 Turbo 1.6V 2.0	3190	2840	2530	2150	1920
9000 Turbo 1.6V 2.3	3330	—	—	—	—
CD 1.6V 2.3	2650	—	—	—	—
CD Turbo 1.6V 2.3	3410	—	—	—	—
TOYOTA					
Corolla 1.6	2430	2050	1850	1570	—
Corolla 2.0 GT	2750	2350	2130	1790	—
MR 2	2700	2300	2050	1740	—
Supra 3000	4200	3550	3250	2760	—
Supra Targa	4400	3700	3400	2890	—
Camry	1950	1660	1490	1270	—

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

JEEP WRANGLER TEXAN
TECHO BLANDO
123 C.V. AÑO 91
850 KMS
3 AÑOS DE GARANTIA
TEL(974) 36 07 44
HORARIO DE OFICINA

BMW M-5
A MATRICULAR
CLIMA, CUERO,
ASIENTOS ELECTRICOS,
PINTURA TRICAPA
TEL: (908) 11 24 06

GOLF G-60, 34.000 km, muy cuidado, aire acondicionado, ABS, Recaro, alarma, Blaupunkt. 2.350.000. Tel. (93) 217 17 17/209 27 69.
PARTICULAR vende Fiat Cromo Turbo Diesel I.D., 3 meses, garantía oficial 9 meses. 2.200.000. Tel. (911) 22 74 49. Muchos extras.
AX aire, perfecto estado, 50.000 km, siempre en garaje, precio a convenir. Tel. (91) 534 72 54.
VW Santana, buen estado, extras, 300.000 ptas., Srta. Paula. Tel. (91) 519 48 91.
ALFA Romeo GTV, impecable, todos extras, garaje, barafísimo, particular. Tel. (91) 534 72 54.
COMPRO Daihatsu o Vitara, buen estado. Tel. (956) 22 93 79. José. Cádiz. De 8 a 3.
VENDO o cambio Honda PC 800, turística, nueva, precio excepcional. Tel. (956) 22 93 79.
VENDO Suzuki SJ 410, descapotable, techo duro, defensas, emisora hifi, baca, buen estado. Tel. (956) 22 93 79. José. Cádiz.
PORSCHE 911 Turbo-Look, MHD, aire, hifi, perfecto estado, 4.500.000 ptas. Srta Chave. Tel. (91) 314 33 32.
CLASICO Porsche 911-E, año 1969, perfecto. 2.500.000 ptas., particular. Tel. (91) 759 41 06.

PIONEER

**SERVICIO ASISTENCIA TECNICA
INSTALACION SONIDO Y ALARMAS
AUTOMOVIL**

LUMONTE, S. A.

 **PLAZA LEGAZPI, 9
TLF. 528 44 00
528 11 52**

**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. Mera Echavarría Corpas
Martínez Peñacoba

 **UNA OCASION DE AMIGO.**

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

LIBRETO SABADOS Y FERIALES

Motor 16

Suscríbese 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.

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

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

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

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

La forma de pago que elijo es la siguiente:

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

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.

Motor 16

LA BOUTIQUE DEL AUTOMOVIL JAPONES

SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR

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

SERVICIO POST-VENTA

RECAMBIOS Y GARANTIA

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

**MAZDA
TOYOTA
MITSUBISHI**

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



Motor 16 / 75

Valderribas Motor S. A.

TODOS LOS MODELOS
PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

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

AUTOMASTER

Mercedes, 300 E, aut., full equip, 86 3.300.000
Mercedes 190 E 2.3 16V, full equip, desde 3.350.000
Mercedes 190 E, A.A., ABS, varios desde 2.200.000
BMW M-3, full equip, cuero 3.500.000
Peugeot 405-SRI, full (1 año garantía) 1.600.000
Renault 21 2.0i Turbo 1.925.000
Opel Vectra 2.0i, A.A., D/A, etc., desde 1.575.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

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

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 1750 Coupe, año 1968, perfecto, 1.000.000 ptas, particular. Tel. (91) 759 41 06.

ALPINE V6 Renault, 1986, precio a convenir. 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 equip, C-3253-AG. Paco. Teléfonos (982) 21 47 06/22 14 39. También Mercedes 280 CE, extras, impecable.

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

MERCEDES 280 S, vendo, extras, aire acondicionado, 1.000.000. Tel. (91) 352 61 01.

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

BMW 735i, todos extras, original español, único propietario, perfecto estado, 1.400.000 ptas. Tel. (91) 256 17 17.

PORSCHE 944 Targa, cuero, más extras, impecable de todo, recién revisado, 2.100.000. Tel. (91) 256 17 17.

VW 1303 LS Cabriolet, último modelo, última serie, como nuevo. Tels. (91) 255 86 21/22.

HONDA Civic, 1981, muy cuidado, 350.000 ptas. Tels. 255 86 21/22.

LANCIA Y10, 20 meses, impecable, 675.000, con 1 año de garantía. Tels. (91) 255 86 21/22.

VOLKSWAGEN Escarabajo 1.300, motor 1 año, pintura perfecta, muy buen estado, garantizado, 600.000 ptas. Azcona, 62.

SUPEROCASION Alfa 75 2.0, aire acondicionado, servodirección, buen estado. Sólo 850.000 ptas. Azcona, 62, C.A.N.S.A.

MERCEDES 190 E, superdeportivo, suspensión sport, llantas anchas, techo, etc., 1.650.000. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.

COUPE BMW 635 CSI, aire, ABS, M-HM, burdeos metalizado, 1987, garantía 1 año, admitimos cambio, precio excepcional. Azcona, 62, C.A.N.S.A. Tel. (91) 256 17 17.

F. TOME S. A. Seat Marbella, año 91, con garantía de 2 años. 625.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME S. A. Peugeot 205 GT, año 85, con garantía de 12 meses. Precio 590.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME S. A. Ford Fiesta 1.4 S, año 88, impecable, garantía 18 meses, por sólo 690.000. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

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

F. TOME S. A. Renault 21 TXE Nevada, con aire acondicionado, año 87, con garantía de 18 meses, por 1.150.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME S. A. Renault 21 Diesel Turbo con aire acondicionado, año 88, garantía 18 meses (piezas, mano de obra, etc.), por 1.290.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

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

Ctra. Barcelona, km. 12,500

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

F. TOME S. A. Citroën AX Sport, año 90, con pocos kilómetros, garantía 2 años, por 950.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 15/14.

F. TOME S. A. Renault Express D, año 87, por 650.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME S. A. Renault 21 Nevada, con aire acondicionado, año 87, con garantía de 18 meses, por 1.150.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME S. A. Renault 21 Nevada, con aire acondicionado, año 87, con garantía de 18 meses, por 1.150.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME S. A. Renault 21 Nevada, con aire acondicionado, año 87, con garantía de 18 meses, por 1.150.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME S. A. Renault 21 Nevada, con aire acondicionado, año 87, con garantía de 18 meses, por 1.150.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

Tel.: 747 82 00

SEAT **F. Tomé**

VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO

GARANTIA TOTAL ESCRITA

alarma, elevallas, etc., con garantía 18 meses, por 975.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

HONDA Civic, 1981, buen estado de todo, 5 velocidades, sólo 350.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

COUPE Subaru 4WD Turbo Inyección, M-JY, 30.000 km, impecable estado, 1.950.000 ptas., garantía 12 meses. Azcona, 62, C.A.N.S.A. Tels. (91) 255 86 21/22.

NUEVOS Suzuki, entrega inmediata, regalo seguro. C.A.N.S.A., Azcona, 62. Tel. (91) 256 17 17.

PORSCHE 911 SC, techo, llantas, buen estado, precio interesantísimo, convenir. Azcona, 62.

BMW M-3, aire, techo, cuero, 1987, 3.200.000 ptas., negro metalizado. C.A.N.S.A., Azcona, 62. Tel. (91) 2545 86 22.

PORSCHE 944 1985, burdeos metalizado, impecable, motor 20.000 km. C.A.N.S.A., Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

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.

MERCEDES 280 S, vendo, extras, aire acondicionado, 1.100.000. Tel. 352 61 01.

TREMA OSNUR, S.A.

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

EL DEPARTAMENTO V.O. LE ASESORA CUIDADOSAMENTE DE SU COMPRA ¡CONSULTENOS! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION CUIDAMOS LOS PRECIOS

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

AMPLIO STOCK **¡ GARANTIA SI !**

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

IMPORT-DIR S.A.



MITSUBISHI ECLIPSE

SERVICIO POST-VENTA
RECAMBIOS
GARANTIA

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

¡BENEFICIESE! Nueva bajada de aranceles, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por solo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

JAGUAR 12V 5.3CC

PERFECTO ESTADO
TODOS LOS EXTRAS
2.400.000 PTAS
TEL: 5 33 58 99
J.M. GARTELU

PARTICULAR PORSCHE 911 CARRERA 3.2 TURBO LOOK BLANCO COMPRADO EN ESPAÑA 22.000 KM ESTADO PERFECTO COCHE DE COLECCION COMO ESTRENO

TEL: (96) 3 72 95 13
TONI SANTES

BMW 750 I

AZUL MARINO METALIZADO
CUERO, ASIENTOS ELECTRICOS
FULL EQUIPE
A MATRICULAR

TEL: (908) 11 24 06

PARTICULAR VENDE

PEUGEOT 205 XL AÑO 89 M-JN MUY CUIDADO 625.000 PTAS

TEL: 8 47 63 37

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

OCASION Renault 5 B-AC, buen estado ITV pasada, sólo 50.000 ptas. Tel. 439 65 26. Noches.

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.

¡ANUNCIESE HOY!

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 8.500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 288 00 69.

Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

VENTAS 300 vehiculos 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	Bianco	21.000	645.000	Renault 19 GTS	89	Rojo	29.000	1.150.000
Renault 18 GTD	85	Rojo	63.000	675.000	Citroën AX 14 TRD	89	Negro	21.000	1.150.000
Citroën AX 11 RE	89	Gris	25.000	675.000	Suzuki Samurai 413 JHT	88	Gris	25.000	1.150.000
Opel Corsa 1.3 Cup	86	Bianco	57.000	690.000	Peugeot 205 SRD	90	Bianco	20.000	1.150.000
Citroën AX S16	89	Bianco	23.000	765.000	Peugeot 309 SR A.A.	88	Bianco	30.000	1.175.000
VW Polo Coupe 1.3	88	Rojo	26.000	790.000	Opel Kadett 1.6 S Top A.A.	88	Negro	37.000	1.190.000
Citroën AX 11 New York	90	Bianco	13.000	845.000	Fiat Tipo 1.4 DGT	89	Bianco	31.000	1.225.000
Peugeot 505 Gr A.A.	86	Gris	53.000	875.000	VW Golf 1.6 Sprinter	88	Rojo	23.000	1.225.000
Opel Corsa 1.2 Swing Sp.	90	Bianco	13.000	875.000	Renault 21 GTS A.A.	88	Bianco	53.000	1.250.000
Seat Ibiza 1.5 GLX A.A.	86	Bianco	23.000	890.000	Ford Escort 1.8 D.	90	Bianco	21.000	1.270.000
Lancia Y 10 Turbo	89	Beige	17.000	890.000	Renault 19 Diesel	89	Rojo	36.000	1.275.000
Renault 11 Turbo	88	Rojo	32.000	890.000	Opel Kadett GSI A.A.	88	Bianco	45.000	1.275.000
Opel Corsa 1.2 Joy Techno	89	Rojo	6.000	890.000	Peugeot 309 GLD	89	Bianco	31.000	1.275.000
Ford Escort 1.8 D. Van Isot.	90	Bianco	19.000	890.000	Renault 19 TSE A.A.	89	Rojo	33.000	1.325.000
Alfa Romeo 33 1.3	88	Gris	32.000	890.000	Opel Corsa 1.6 GSI	91	Gris	11.000	1.325.000
Alfa Romeo 33 1.5 TI	87	Rojo	39.000	890.000	Citroën BX 19 GTI, ABS, A.A. FE	88	Gris Met.	34.000	1.350.000
Opel Kadett 1.3 LS 4p.	88	Rojo	36.000	925.000	Renault 19 TXE Chamade	89	Rojo	25.000	1.390.000
Ford Escort 1.6 XTRA	88	Bianco	19.000	925.000	Renault 21 TXE New, A.A. Ghis	87	Bianco	38.000	1.425.000
Ford Fiesta 1.1 CLX	91	Bianco	11.000	925.000	Ford Orion 1.81 A.A. 3F.	90	Bianco	15.000	1.425.000
Alfa Romeo 33 1.5 T1AA	87	Rojo	37.000	940.000	Fiat Tipo 1.6 DGT A.A.	89	Gris	28.000	1.450.000
Seat Ibiza Diesel	91	Bianco	17.000	1.050.000	Peugeot 309 GTX A.A.	89	Rojo	23.000	1.450.000
Seat Ibiza 1.5 SXI A.A. Cuero	89	Negro	26.000	1.050.000	Ford Escort XR3i A.A.	89	Rojo	36.000	1.450.000
Citroën AX Sport	90	Bianco	9.000	1.075.000	Citroën BX 16 TS A.A.	90	Bianco	16.000	1.475.000
Seat Ibiza 1.5 SXI	91	Gris	17.000	1.100.000	VW Golf 1.6 Sprinter A.A.	89	Bianco	27.000	1.475.000
Ford Escort 1.6 GT	90	Bianco	23.000	1.100.000	VW Golf GTI Techo LL	88	Bianco	35.000	1.475.000
Opel Corsa 1.4 S	91	Rojo	7.000	1.125.000	Peugeot 309 GTI A.A. DA.	88	Gris	38.000	1.525.000

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.

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

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.

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.

JAGUAR XJ 5.3.6, SE-AU, todos los extras, en perfecto estado, color verde, preequipo, teléfono, etc. Teléfonos (90) 815 52 36 y (95) 423 41 40.

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

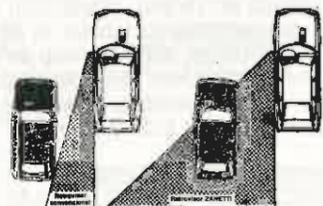
RETROVISOR Zanetti

¡Elimina el ángulo muerto!

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

comercial CHAS

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



Necesitamos distribuidores en todas las provincias.

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

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

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

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

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

ROVER Sterling, M-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, MHD, aire, hifi, perfecto estado, 4.800.000. Tel. (91) 314 33 32. Srta. Chave.

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

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

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

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 83 99/766 87 99.

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

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

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

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.

SEAT 124 Esp. 1.600, rojo, volante llantas, radio, estabilizador trasera, anti-neblanas, ITV, buen estado. Tel. (91) 439 15 92.

PORSCHE 944 Targa, cuero, más extras, impecable de todo, recién revisado, 2.100.000. Tel. 256 17 17.

VW 1303 LS Cabrio, último modelo, última serie, como nuevo. Tel. 255 86 21/22.

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



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



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



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



CADILLAC SEVILLE '92
Full Equip



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



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



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



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

Teo Martin
AUTOMOVILES

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



JEEP CHEROKEE LIMITED '92
190 CV. ABS

TODOS LOS VEHICULOS SALDRAN EQUIPADOS CON TELEFONO

NEC DE REGALO

LANCIA DEDRA 2000 TURBO

Dominando el Paisaje



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

Sintiendo una potencia controlada electrónicamente por su nuevo dispositi-

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.

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



LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA

¡BENEFICIESE! Nueva bajada de aranceles, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por solo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

AUTOMOBILH AST MBM Steindamm 51.2000. Hamburgo 1. Tel. 49-40-24 13 46. Fax: 2803130. Comercializamos Mercedes (incluida la nueva serie SE/L), BMW, Porsche, exposición continua de 50 coches con seguro-avería. Ofrecemos servicio de importación. Listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia importando desde Alemania.

FIAT Uno 70 SX, 5 puertas, M-JC, perfecto, 12 meses garantía. Tel. 255 86 21/22.

Vagma, s. a.

Lancia-Concesionario

Talleres y Recambios:
Javier Ferrero, 3, 5 y 7
Teléfono: 413 70 13*
28032 Madrid

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



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

sparco

devil

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

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

Mickey Thompson
PERFORMANCE TIRES



Filtros especiales
Turismo
Competición
Para todos los vehículos

KENT CAMS

Arboles de levas
Turismo
Competición
Para todos los vehículos

MERCEDES 190 E 2.3, 1988, estrenado en España, aire, techo, ABS, más extras, antracita. 2.850.000. 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.

PORSCHE 911 SC, techo, llantas, buen estado, precio interesantísimo, convenir. Azcona, 62.
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.

HONDA Civic, 1981, muy cuidado, 350.000. 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 mediódia 3 a 4 tarde.

PARTICULAR vendo Jeep Cherokee limited. Extras. 3.900.000 ptas. Llamar noches. Tel. 571 30 58.
MERCEDES 300 CE negro azul metalizado, todos los extras, particular. 6.000.000 ptas. Tel. (942) 88 01 12. Mañanas.

PORSCHE 911 Turbo 3.3. Tel. (911) 43 78 13.
SAAB 900 Turbo Cabrio gris metalizado. Full Equipo. Impecable. Tel. 742 94 23.
PORSCHE 911 Turbo Look, MHD, aire, Hifi, perfecto estado. 4.800.000 ptas. Srta. Chave. Tel. 314 33 32.



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

DITECNICA



CHRYSLER LE BARON CABRIO



CHEVROLET ASTRO



CORVETTE ZR-1 COUPE

GARANTIA HASTA 3 Y 7 AÑOS



JEEP WRANGLER



CHRYSLER VOYAGER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V

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

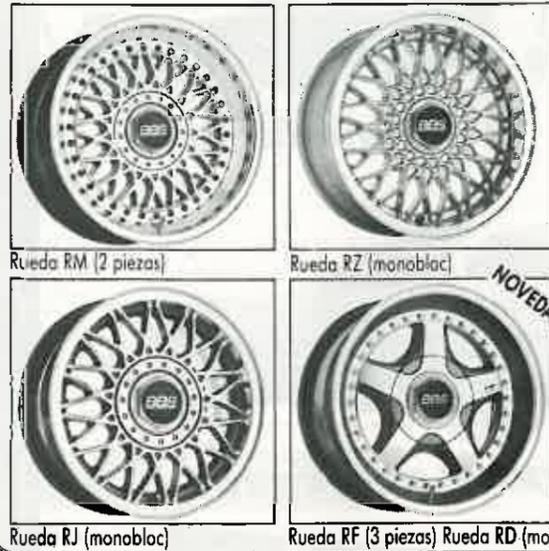
TALLERES:
C/ Huertas de Abajo, s/n.
Paracuellos (Madrid)
Tel.: (91) 658 11 97 Fax: (91) 658 13 60

HORARIO TIENDA
Lunes a Viernes: 9 a 21h
Ininterrumpidamente
Sabados: Mañana

BBS® TECHNIK AUS DEM MOTORSPORT

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turisport
Pérez Calvo, 40 08012 Barcelona (93) 257 02 24

RUEDAS DE ALEACIÓN



LA OBRA MAESTRA
Rueda RS
(3 piezas)



LLANTA ref. TZ

25 ANIVERSARIO

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



NOVEDAD

TARGA RACING WHEELS

LLANTAS TARGA, S.A.

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

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

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

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

MERCEDES 190 E, superdeportivo, suspensión sport, llantas anchas, techo, etc., 1.650.000. Tel. 255 86 22. Azcona, 62.

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

LANCIA Y 10 Fire, 20 meses, impecable. 675.000 ptas., con un año de garantía. Tels. 255 86 21 / 22.

SUPEROCION Alfa 75 2.0, aire acondicionado, servodirección, buen estado, sólo 850.000. Azcona, 62. C.A.N.S.A.

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

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

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

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

CAJA PORTA EQUIPAJES



DISEÑO AERODINÁMICO
VARIOS COLORES Y MEDIDAS

Turisport

NUEVOS Suzuki, entrega inmediata. ¡Regalo seguro! Teléfono 256 17 17. C.A.N.S.A.

PARTICULAR BMW 525i, MKL, Full Equip. Tel. (91) 766 24 10.

MERCEDES Antiguo 180, gasolina, año 1954. Precio 475.000 ptas. Tel. (93) 843 91 53. Noches.

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

VOLKSWAGEN Escarabajo 1.300, motor 1 año, pintura perfecta, muy buen estado, garantizado, 600.000. Azcona, 62.

TECNOLOGIA DE ALTAVOCES

ALPINE EN LA CIMA

Alpine se esfuerza por dominar la complicada acústica del interior del automóvil con el fin de lograr los parámetros óptimos para la audición del sonido digital.

La fabricación de altavoces de Alta-Fidelidad para automóviles plantea una larga serie de problemas de diseño puesto que hay que tener en cuenta factores como la respuesta lineal de frecuencia y la amplia banda dinámica de las fuentes de sonido digitales.

El gran acierto de Alpine se basa en la alta tecnología en el diseño y en el empleo de los más sofisticados materiales existentes en el mercado. Con estos ingredientes la línea New Multi-Speaker que consigue una gran claridad y precisión de reproducción, tanto con música rock y pop, para las que se precisa mayor potencia; como en la reproducción de clásica y jazz con una mayor banda dinámica. El material no prensado del cono y los bordes de caucho natural permiten esta respuesta súper flexible.

Esto se complementa con el empleo de una avanzada circuitería magnética, basada en imanes de estroncio y neodio, ideales para su utilización en automóviles por su compacidad.

Debido al efecto de enmascaramiento que produce el sonido del motor y de la rodadura y vibraciones de la carretera, en el coche resulta especialmente difícil la reproducción de las frecuencias más bajas de los sonidos graves. Para resolver este problema se ha ideado un especial diseño del wofer. El material no prensado del cono se seca de forma natural para obtener



6560
Modelo de dos vías y componente, con potencia máxima musical de 150 vatios y divisor pasivo.



6960
Modelo coaxial de dos vías, toda frecuencia, con potencia máxima musical de 150 vatios.

la densidad para una pérdida interna adecuada y una gran rigidez. En el wofer 6366SX se introduce un nuevo diseño del cono en forma parabólica para obtener una mayor calidad.

La respuesta de agudos se incrementa gracias a los diafragmas de los tweeter con cúpula de poliamida.

Con todo esto la serie Reference de Alpine se configura como una de las más completas e interesantes en el mercado actual en altavoces de dos vías y especialmente en la reproducción de sonido digital. Proporcionan una potencia máxima de 150 W, con una excelente transparencia y precisión en las frecuencias medias y altas y una gran riqueza en las bajas. ○



CALIDAD DE FABRICACION
El diseño de los conos y el material no prensado de los mismos, con los bordes de caucho natural, permiten una respuesta más flexible.

REACCIÓN EN CADENA

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

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

Kindvox
C A R A U D I O

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



KX 500 R

NUEVAS FORD COURIER Y TRANSIT

A LA CARGA

Ford quiere que sus vehículos industriales tengan tanto protagonismo como sus turismos, por ello está haciendo un gran esfuerzo para tener unos representantes muy competitivos.

FORD presenta en estos días importantes novedades. Una de ellas es el nuevo Ford Courier, un modelo que entra de lleno en un segmento en el que hay una gran competencia, no en vano se tendrá que enfrentar a modelos ya muy asentados, como es el caso del Renault Express o del Citroën C-15.

El Courier es un modelo derivado del Fiesta Van, al que con unas importantes modificaciones, se le ha dotado en la parte trasera de un buen espacio de carga. En este sentido, y con respecto a su competencia, Ford anuncia orgullosamente que ofrece el mayor volumen de carga, conseguido gracias a una caja más larga, una mayor anchura entre los pasos de ruedas traseras y una elevada altura del techo. Con respecto al Fiesta Van, también han cambiado las suspensiones traseras, adaptadas a una serie de posibilidades que ofrecen mayor carga.

El Ford Courier, que comienza su comercialización el próximo 21 de este mes, estará disponible con dos motorizaciones, una de gasolina de 1,3 litros y otra diésel de 1,8 litros. Las dos con un rendimiento muy similar, 63 caballos la de gasolina y 60 la diésel. Referente al tipo de carrocería, se podrá elegir en versión Combi, adaptada para el transporte de personas y acristalada, con una acabado similar al de los Fiesta convencionales y en versión Van para una utilización industrial.

Por lo que respecta a sus precios, oscilarán entre 1.160.000 pesetas, de la versión Van de 1,3 litros a 1.390.000 pesetas, del Combi con motor diésel.

Con respecto al Ford Transit, un modelo líder en su segmento, para mantenerlo actual le han sometido a una importante remodelación. En total son 37 los cambios que presentan los nuevos Transit.

Entre los más importantes hay que destacar los retoques efectuados en la gama de motores. Siguen utilizando los de 2,5 litros diésel, pero ahora con una mayor



SIN COMPLEJOS

Ford, con el Courier, entra de lleno por primera vez, en un segmento en el que la competencia es muy dura, pero presenta unos buenos argumentos para luchar sin complejos. El Transit, por su parte, ofrece un buen número de novedades técnicas.

potencia. En su versión atmosférica, Ford presenta un nuevo motor de 80 caballos, que tiene la novedad de equipar un sistema de gestión electrónica de la inyección, revolucionario en este tipo de vehículos comerciales. También está rediseñado el sistema de escape. Este motor, en su variante turbo, ofrece una potencia de 100 caballos y será opcional. Otras novedades técnicas resaltables son el pedal de acelerador sin cable, comandado mediante unos sensores electrónicos, ABS electrónico opcional, chasis reforzado, suspensión independiente y dirección de cremallera, frenos más potentes, los delanteros

con discos ventilados. Opcionalmente, van a ofrecer una variante con motor de gasolina. En el interior han buscado un mejor confort y seguridad para los pasajeros. En el exterior tan sólo se diferencia de los modelos de la gama anterior en la nueva rejilla frontal, con mejores entradas de aire, y en los parachoques y faros de nueva factura.

Como hasta ahora, la gama de este modelo seguirá siendo muy amplia, con un sinnúmero de posibilidades y el precio de la versión más básica será de 2.145.000 pesetas.

Manuel Madrid

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 Rallies. 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 i.e.	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





EQUIPO A LA MEDIDA
El equipo Repsol-Honda está hecho totalmente a la medida de Carlos Cardús. En la foto de izquierda a derecha Gilles Bigot, Kel Carruthers, J.L. Aznar, Carlos Cardús, Sugo Hiro Taka y Christophe Léonce.

vas lentas porque en las rápidas ya va bien».

Es el momento de interrumpir la charla porque ha llegado el instante tan esperado. La Honda es toda nuestra. La primera sensación, una vez montados, es que nos parece diminuta. La «sentimos» más pequeña que una 125 de calle. Ponemos primera y enfilamos la recta de aceleración. Antes de

y ejecuta al instante todas las órdenes que le des.

Dura, bastante dura de suspensiones, pero es lo ideal en un asfalto en perfectas condiciones como el de Montmeló, aunque los pilotos lo encuentren algo rizado en algunos puntos. Al filo de los giros le vamos tomando confianza, comprobamos el extraordinario mordiente de los frenos que per-



TOMA DE CONTACTO CON LA HONDA NSR 250 CARDUS

MAS RAPIDA QUE EL PENSAMIENTO

Hemos tenido el privilegio de poder rodar unas vueltas en el Circuito de Cataluña con la Honda de Carlos Cardús. Ha sido una experiencia inolvidable, porque conducir la moto que ha llevado al piloto español once veces al podio este año, es una sensación única a la que se añadía descubrir el trazado catalán con un ingenio de competición. Era pues una experiencia doblemente excitante.

EN el Circuito de Montmeló se han apagado los intensos ecos del recientemente celebrado «Superprestigio». Las gradas y pelouses están vacías, pero todo un mare magnum de restos como son latas de refresco, bolsas de plástico, papeles y un largo etcétera de detritus dan

fe de la pasada fiesta motociclista. Todavía alguna pancarta de los aficionados animando a sus ídolos se exhibe con gallardía, aunque los héroes a quienes va dedicada ya marcharon del circuito. Es el día después. En la amplia línea de boxes, casi desierta, sólo se oye un motor. Es el de la Honda de

Cardús, esa Honda azul con toques anaranjados que por última vez luce un blanco número dos en su carenado. Gilles Bigot, uno de los hombres de confianza del piloto de Tiana, con suaves y sabios acelerones calienta el motor. Pero esta vez no lo hace para que Carlos monte en su corcel y lleve

a cabo una sesión de trabajo. Lo hace para tres afortunados mortales que van a poder soñar por un día. Que por una vez podrán estar en el sitio desde el cual Cardús ha vivido los momentos más intensos del año.

Mientras los mecánicos ultimán los detalles, «la moto está con los mismos reglajes que ayer usó Carlos» nos explican, aprovechamos para hablar de esta Honda NSR 250 con el piloto. «Lo que más me gusta es el motor, es dócil, tiene una curva de potencia muy aprovechable». En efecto, la entrega de potencia se efectúa entre las ocho mil y las trece mil revoluciones y como veremos luego, si esos noventa caballos largos que ofrece son rotundos, no se manifiestan de un modo súbito, al menos en un circuito veloz como es éste. Cardús nos sigue dando su opinión de la moto, ahora respecto al chasis: «No es una moto traidora, en cuanto te pasas avisa». Sin embargo también hay aspectos superables: «Hombre, claro, la suspensión, especialmente la delantera, y aparte hacer que sea más manejable, especialmente en las cur-

llegar al primer viraje recuerdo que cuando hace unos años probé la moto de Sito Pons, al iniciar la primera curva noté como si la moto se cayera hacia dentro de golpe, al comenzar la inclinada. Ello me hace tomar mis precauciones pero en esta ocasión la impresión no es tan radical. Todo sucede con más suavidad. Realmente parece que la he llevado toda la vida, por lo suave y obediente que es. El motor acelera, pero no es brusco, algo a lo que contribuye el hecho de que las relaciones son bastante largas en virtud de las características de este trazado. La moto se nos muestra como extremadamente manejable, tanto, que cuando piensas «voy a girar ahí» resulta que te encuentras ya en pleno viraje casi sin querer. Basta insinuar lo que quieres hacer para que, solícita y rauda, la NSR obedezca.

Se diría que puede leerle el pensamiento

miten retrasar más y más las frenadas sin que pase nada. La verdad es que en ocasiones da miedo tirar a fondo del doble disco delantero porque su fuerza es tal que da la sensación de que vas a bloquear la rueda y, claro, ese es un punto al que uno no quiere llegar porque ante todo hay que devolver la moto intacta.

El cambio es rápido y preciso, las marchas se encadenan a velocidad de vértigo, cada vez aprovechamos más el motor, cada vez disfrutamos más de la moto. Sólo nos faltaría apurar más las frenadas, tumbar tanto como el de Tiana en las curvas, hasta llegar al límite de los Dunlop, y acelerar con esa rabia que convierte la moto en un misil. Sin embargo, la sensación a fondo en sexta, al llegar a final de recta a doscientos cincuenta

kilómetros por hora, es indescriptible. Intentas hacerte lo más pequeño posible y

LA moto se siente pequeña porque yo la quiero así, me hacen los manillares más retrasados y las estriberas especiales. Me siento así mucho más cómodo».



PARA NOSOTROS, PERFECTA

El equipo de Motor 16 se encontró a gusto con el reglaje de suspensiones de la moto y no encontró ningún tipo de problema con la horquilla delantera.

esconderte al máximo tras el carenado para guarecerte del aire que a esa velocidad es una fuerza terrible que casi quiere descalbarte si no te proteges bien. A duras penas lo conseguimos.

Cuando nos bajamos y volvemos a hablar con Cardús, él nos lo certifica: «La sientes pequeña porque yo la quiero así, me hacen los manillares más retrasados y las estriberas especiales, me siento más có-

modo así más cerca y acurrucado». Evidentemente, sin afán de presumir, esos centímetros que le sacamos en altura al de Tiana, implican que luego no podamos escondernos debidamente en las rectas.

A nosotros el reglaje de suspensiones nos gustó y evidentemente no encontramos los «peros» que Cardús le pone a la horquilla delantera: «La llevo muy dura de atrás para que no se hunda porque entonces es

cuando pierdes dirección por culpa de la falta de rigidez de delante aunque ha mejorado mucho del año 88 hasta ahora, gracias a todo el trabajo que hemos ido haciendo».

Si antes decíamos que difícilmente olvidaríamos la sensación que produce llegar a final de recta, con el gas a fondo, antes de iniciar la frenada, otra sensación indescribible es en los largos virajes en que sientes como la moto se puede inclinar lo indecible y ves desfilar a ritmo de vértigo las bandas blanquiazules del interior del viraje. Da la impresión de que soltando sólo un poco la mano del manillar las vas a poder tocar. Y es que ir con una herramienta de altísima precisión como ésta, a la que sólo unos escogidos como pueden ser Cardús, Bradl, Cadalora y muy pocos más, son capaces de encontrarle defectos, es algo que no se paga con dinero.

Antes de terminar, dos líneas sobre el trazado del Circuito de Cataluña, que amablemente el RACC puso a nuestra disposición para la toma de contacto. Es difícil, muy técnico y veloz, y si hay una serie de virajes realmente preciosos, la mayoría de ellos están dibujados con «tan mala idea» que para lograr pasarlos a la perfección hay que entrenar mucho y hay que afinar muchísimo en la técnica del pilotaje. Pero, al fin y al cabo, de eso es de lo que se trata, de poner a prueba hombres y máquinas y que sólo los mejores sobresalgan.

José Luis Aznar.

Fotos: F. Montero, S.D y A.V.

EQUIPO REPSOL-HONDA

A LA MEDIDA DE CARLOS

El equipo Repsol-Honda está hecho por y para Carlos Cardús. Lo componen ocho personas: Carlos, naturalmente, Silvia, su esposa y coordinadora de todo el equipo, Kel Carruthers, como responsable técnico, los mecánicos Gilles Bigot, Christophe Léonce y Sugo Hiro Taka, Lolita, la preparadora física, y Françoise, como secretaria.

Uno de los mecánicos nos refiere la opinión que de puertas para dentro merece el piloto español. «Es un piloto cuya verdadera imagen no es muy conocida, desde fuera se tiene de él una idea falsa. Es cierto que a veces puede explotar, pero eso sólo dura un momento y además ocurre con todos los pilotos porque lo que pretenden es ganar. Carlos es un perfeccionista, y lo que necesita es pilotar con confianza. No es más difícil que otros de sus compañeros: todos los que quieren ganar son exigentes. Es una gran persona».



COMO UNO MAS
Silvia, su esposa, forma parte del equipo.

En Montmeló, la moto de Carlos llevaba una primera de 139 Km/h, mientras que la sexta era de 255. Para tener una idea del difícil trabajo de los pilotos, digamos que de las cuatro primeras marchas hay cinco posibilidades distintas, seis para la quinta y ocho para la sexta. Luego hay tres primarios, tres piñones de salida y ocho coronas traseras.

La suspensión se puede regular en todo lo deseable, tanto delante como atrás, en más de diez posiciones por cada parámetro y hay una decena de ellos. También la altura de la moto al suelo puede cambiarse en un margen de dos centímetros. Ello significa un improbable trabajo que en la actualidad sólo puede llevarse adelante con la ayuda de la informática, aunque indudablemente siempre es el factor humano el que decide. Al fin y al cabo los pilotos son casi superhombres, pero sólo casi.

CIBIÉ

KIT BIFARO



Amplia gama

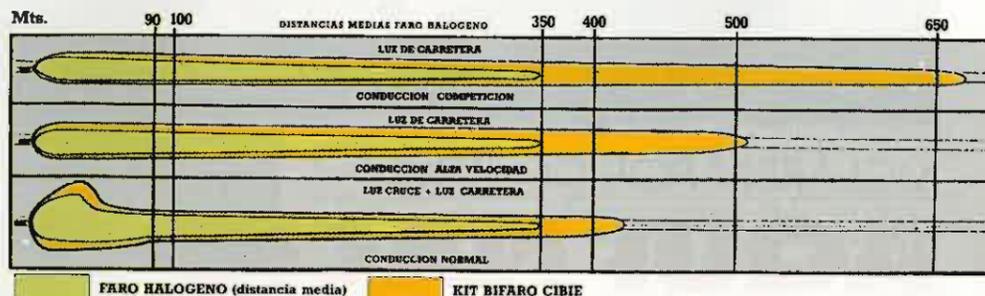
- CITROËN**
AX-BX-ZX
- FORD**
FIESTA-ESCORT-ORION
- MERCEDES**
190-200
- OPEL**
CORSA (87)-KADETT-VECTRA-OMEGA
- PEUGEOT**
205-309-405-505
- RENAULT**
SUPERCINCO-CLIO-R19/CHAMADE
- SEAT**
IBIZA-MALAGA

Si desea recibir más información sobre este producto, diríjase a **VALEO DISTRIBUCION**
Dpto. Publicidad
General Perón, 38 - 28020 MADRID

DISEÑO A PLENA LUZ

- Un moderno y atractivo diseño adaptable al más exigente estilo personal.
- Una fácil instalación sustituyendo al faro de origen sin ninguna modificación.
- Una clara línea deportiva y una mejor iluminación que aumenta la seguridad en la conducción.

Así es el KIT BIFARO CIBIE, la alta tecnología unida a la mejora estética del vehículo... y con la garantía VALEO.



■ FARO HALOGENO (distancia media) ■ KIT BIFARO CIBIE



Fabricante del Recambio Original.



MCLAREN POR DENTRO

AQUI NACIO EL COCHE DE SENNA



COMO UN QUIROFANO
Si el aspecto exterior del edificio recuerda a un centro aeroespacial, en la sala de montaje la tecnología se aplica con meticulosidad.

Después de veinticinco años de gloriosa actividad, la escudería McLaren se ha convertido en el santuario tecnológico de la Fórmula 1. Desgraciadamente, Bruce McLaren, su fundador, no ha podido vivir para ver el máximo esplendor de su sueño. Con un presupuesto de más de 8.000 millones de pesetas anuales y un potencial humano de casi doscientas personas, McLaren se ha adjudicado 7 Campeonatos del Mundo de Constructores y 9 de pilotos.

PARECE que fue ayer aquel mayo de 1966, cuando por primera vez un coche pintado de color amarillo calabaza y con la figura del kiwi en su insignia, daba los primeros pasos por entre los palacetes estilo Belle Époque de Mónaco. Fue con ocasión del Gran Premio del Principado, la fecha en que McLaren alineaba su primer monoplaza en la Fórmula 1.

Se trataba del McLaren M2B, un coche fruto de titánicos esfuerzos y el primero de la escudería McLaren, que tres años antes habían construido en un caserón de ladrillo visto y portones de madera, Bruce McLaren y Teddy Mayer. Se encontraba en la localidad de Colnbrook, a pocas millas del aeropuerto de Londres, y en medio de la campiña inglesa. Desde entonces han pasado veinticinco años, a lo largo de los cuales se han cosechado casi cien victorias y siete títulos del Campeonato del Mundo de Constructores.

A raíz del accidente mortal que sufrió Bruce McLaren en el circuito de Goodwood, mientras probaba un prototipo para Can-Am, Mayer se vio obligado a vender la escudería. Aquello ocurrió a finales de 1979, fecha en la que Ron Dennis, ex mecánico de Jochen Rindt y propietario de la escudería Project Four, compró la mayoría de las acciones a Mayer. De ese modo, bajo las ordenes de Dennis, hombre sumamente ambicioso y dotado de una gran capacidad de organización, la primitiva escudería de F1. Posteriormente, Dennis logró una importante ampliación de capital al incorporar a la sociedad a Manseur Ojeh, propietario de la TAG y considerado hombre de negocios en el campo del armamento.

Sin lugar a dudas, bajo las directivas de Dennis, la moderna McLaren emprendió el rápido camino hacia el más alto nivel de tecnología, derivada de la aviación y de las soluciones aeroespaciales y aplicada al automovilismo deportivo.

El ejemplo más evidente fue la fabricación del primer chasis en fibra de carbono, ideado y diseñado por John Barnard; pero sobre todo, Dennis logró convertir su escudería en un verdadero nido de la más avanzada tecnología, y supo introducir un nuevo criterio de trabajo, basado en la meticulosidad.

La sede actual de McLaren se encuentra desde hace años en Woking, localidad del condado de Surrey, donde se erige el edificio que consta de dos plantas y siete



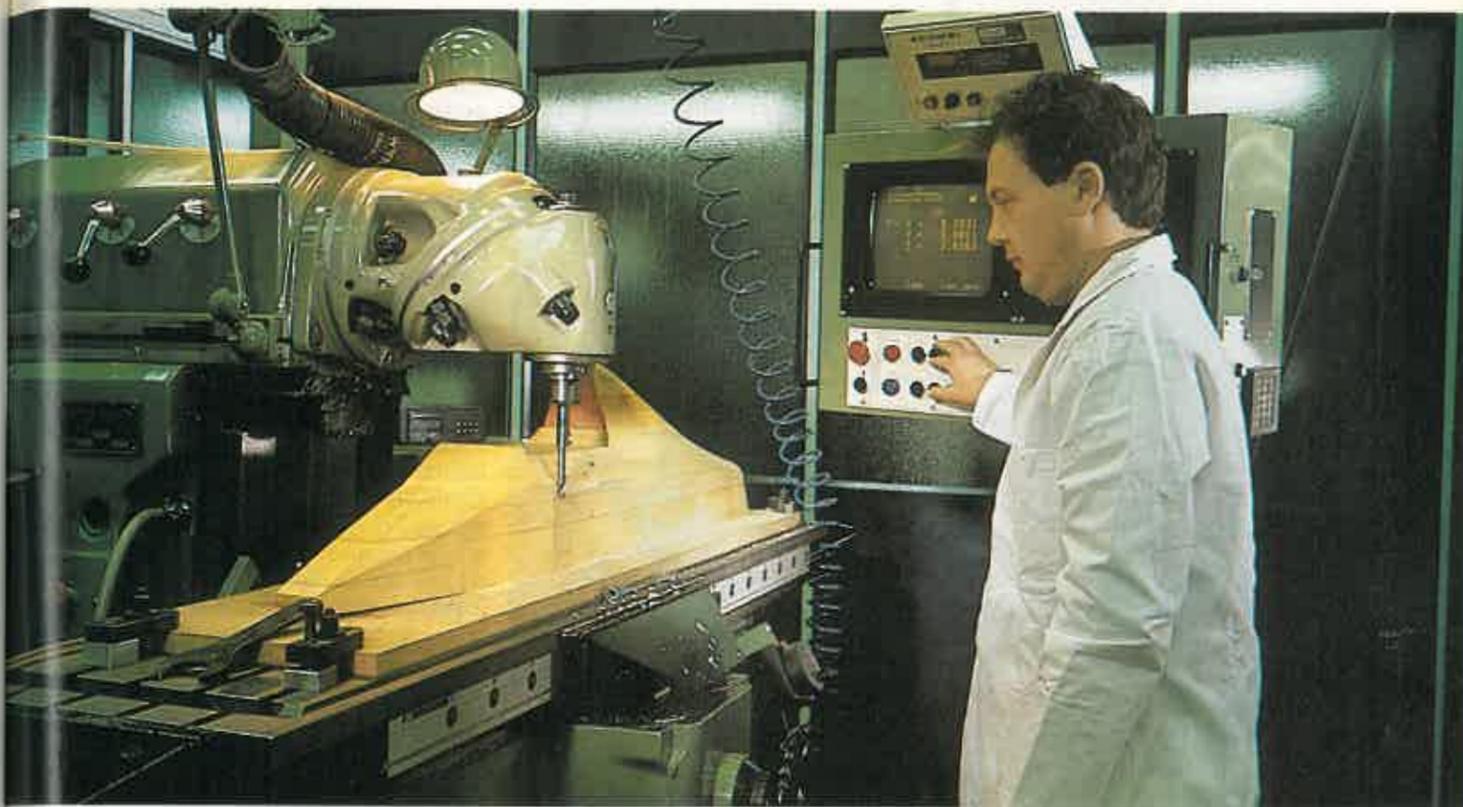
SOLO ORDENADORES
Todos los proyectos se formulan por medio de ordenadores CAD y CAM.

AQUI SE PIENSA
En la oficina técnica trabajan 40 ingenieros, separados entre sí y sumidos en un total silencio.

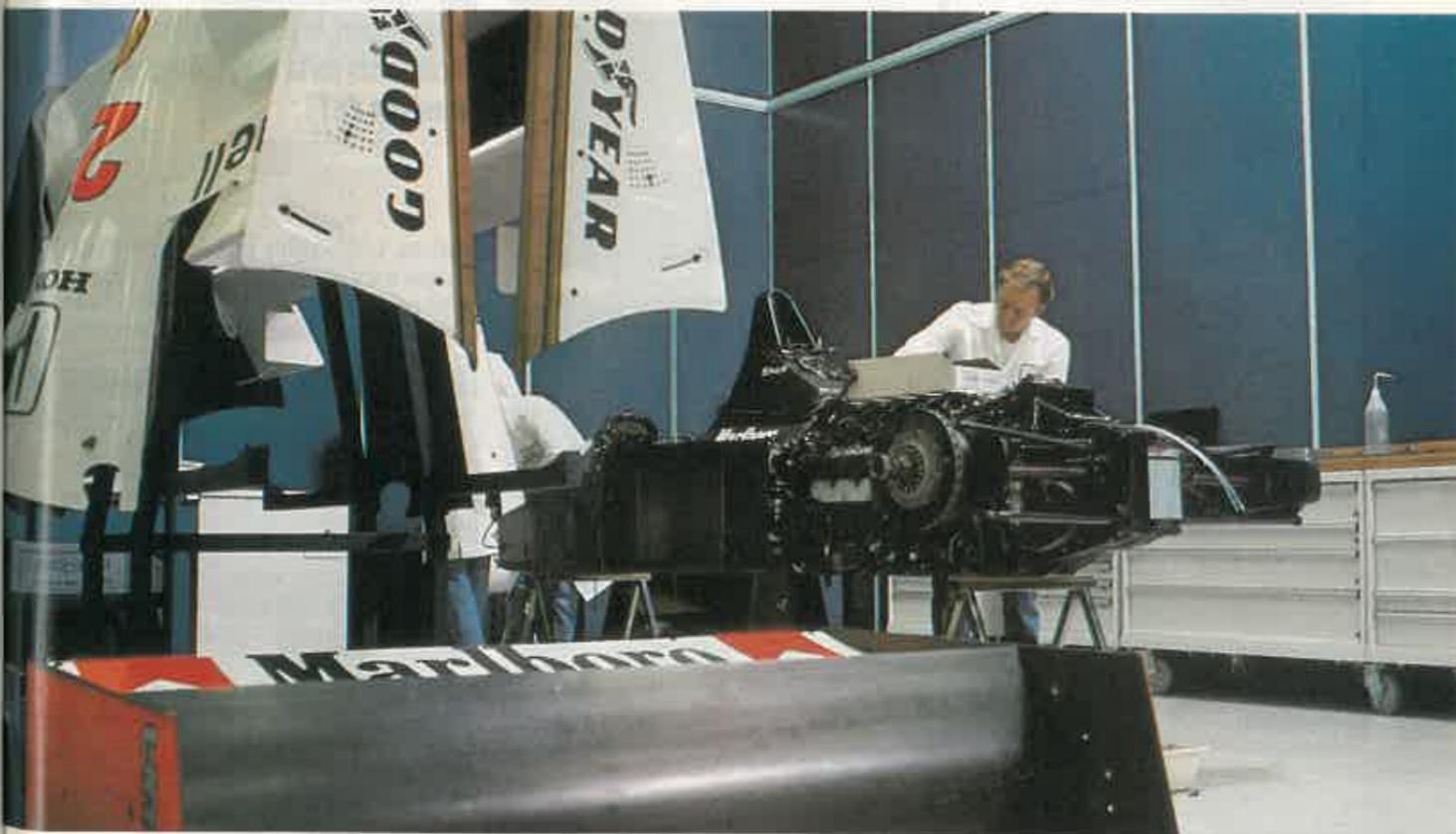
PURA ARTESANIA
La máxima precisión se aplica incluso en la forma de pintar las carrocerías.

mil metros cuadrados de superficie. Al ser el color gris el preferido por Dennis, toda la decoración se basa en la combinación de diferentes tonos de grises, alterados únicamente por el color bermellón del anagrama de «McLaren International».

En la primera planta se encuentran los despachos de los dirigentes y las oficinas de investigación y desarrollo de todos los proyectos. Ahí, sólo los ingenieros pueden estar vestidos de calle, mientras que las secretarías visten un uniforme gris claro, con un pañuelo blanco de seda al cuello. No hay tazas de café sobre las mesas, ni periódicos, ni revistas o cualquier objeto de diversión. La perfección llevada a las últimas consecuencias, hace que tras los cristaleras de la McLaren todo corresponda a un sistema de trabajo de gran dis-



NACE UNA MAQUETA
Una vez terminado el proyecto de un chasis, se realiza una maqueta de madera a escala, destinada a las pruebas en el túnel de viento.



PIEZA A PIEZA
El montaje de cada monoplaza se realiza con el más absoluto espíritu artesanal. No puede haber un fallo.



AMBIENTE FUTURISTA
El genial ingeniero Gordon Murray posa junto a una de sus creaciones, el MP4/5.



CONTROL DE CALIDAD
Cualquier componente antes de ser utilizado pasa por un riguroso control de calidad.

ciplina. Si los despachos de la parte directiva recuerdan a los de la NASA por el orden y la limpieza, los del ala tecnológica recuerdan a una película de ciencia ficción. Los más sofisticados ordenadores y otros aparatos de cálculo y de diseño, aparecen en todos los despachos de los ingenieros. Sin ir más lejos, en McLaren hay más de cincuenta ordenadores CAD - *Computer Aided Desing*-, por medio de los cuales las ideas de los ingenieros toman forma y emprenden el camino de la realización. Más del ochenta por ciento de los componentes de los monoplazas, son estudiados y construidos por McLaren.

En la sección de proyectos, la mano del hombre no toca prácticamente ningún elemento clásico de dibujo. Absolutamente todo se lleva a cabo con ordenadores, que a su vez, transmiten a sofisticadas impresoras lo que en ellos se ha plasmado.

Prácticamente, McLaren no precisa de la ayuda de ningún centro de consultas

Bajo las órdenes de Dennis, hombre sumamente ambicioso y dotado de una gran capacidad de organización, la primitiva McLaren se convirtió en la más moderna escudería de F1.

técnicas. Los ochenta ingenieros y técnicos que trabajan en Woking, están capacitados para realizar todos los estudios que conlleva la realización de un monoplaza de Fórmula 1.

Otro aspecto que Dennis ha impuesto, es la ausencia de lujo, cosa que se puede comprobar al ver los despachos de Neil Oatley y Gordon Murray -directores técnicos-. Ambos carecen totalmente de espacios superfluos o de detalles ostentosos.

En la planta baja del edificio, habita y trabaja lo que se podría llamar el brazo ejecutor de McLaren. Ahí se convierten en realidad todos los proyectos, y se construyen los monoplazas con verdadera meticulosidad matemática. En esa planta, absolutamente todos visten con bata blanca y un gran número de mecánicos utilizan además guantes blancos o de látex para su trabajo. Al igual que en la sección técnica, en la parte de fabricación, el hombre se limita a programar tornos y fresas de control digital, así como las costosisimas

LOS CAMPEONES DE MCLAREN EN LA F-1



NIKI LAUDA

Emerson Fittipaldi	1974. McLaren-M23.
James Hunt	1976. McLaren-M23.
Niki Lauda	1984. McLaren-MP4.
Alan Prost	1985. McLaren-MP4/2B.
	1986. McLaren-MP4/2C.
	1989. McLaren-MP4/5.
Ayrton Senna	1988. McLaren-MP4/4.
	1990. McLaren-MP4/5B.
	1991. McLaren-MP4/6.

DIRECTORES TECNICOS DE MCLAREN



JOHN BARNARD

Robin Herd	1966-67.
Gordon Coppuck	1968.
Jo Marquardt	1969-70.
Ralph Bellamy	1971-75.
Gordon Coppuck	1976-79.
John Barnard	1980-86.
Gordon Murray	1987-88.
Neil Oatley	1989-91.

SU HISTORIA EN CIFRAS



AYRTON SENNA

Grandes Premios disputados	62.
Pole position conquistadas	76.
Victorias	93.
Campeonatos del Mundo de Constructores	7.
Campeonatos del mundo de pilotos	9.

Jog -fresas pantográficas- que moldean las maquetas a escala destinadas al túnel de viento.

Resulta sumamente sorprendente comprobar que en el departamento de mecanizado, como en el de soldadura, no se encuentra ni una sola viruta en el suelo. Las papeleras y los basureros, se vacían constantemente y se destruye su contenido para que nadie pueda analizar los materiales elaborados.

La máxima expresión de pulcritud se encuentra en la «cámara blanca», lugar en el que se manipulan los materiales compósitos y donde se construyen los chasis. Las quince personas que ahí trabajan, emplean guantes de látex y visten monos blancos de telas sintéticas antiestáticas, gorras y mascarillas. Todo ello, para evitar que algún cuerpo extraño altere la manipulación de la fibra de carbono y el kevlar.

El control de calidad forma parte de la

La máxima expresión de pulcritud se encuentra en la «Cámara Blanca», lugar en el que se manipulan los sofisticados materiales compósitos, y también donde se construyen los chasis.

filosofía de McLaren; por eso, todos los componentes de un monoplaza se someten a repetidos controles, y siempre se sabe quiénes son los responsables de la construcción, como del montaje de cada pieza.

Como se ha dicho en un principio, Dennis ha sabido convertir su escudería en un símbolo de tecnología que todos sus rivales quieren imitar; pero el mayor mérito estriba en la capacidad de haber sabido mantener el espíritu artesanal incorporado a la más sofisticada tecnología, con un colectivo de casi doscientas personas.

Al respecto, Ron Dennis tiende siempre a precisar: «En McLaren trabajamos con la idea fija de ser siempre los mejores en todo. Nuestra disciplina es férrea y las respuestas resultan halagadoras; por eso, entre nosotros no tienen cabida los mediocres».

Gigi Corbetta
Fotos: Wake-Upp y G.C.

ERISTOFF LEMON
ERISTOFF PEPPER:
UN LENGUAJE DISTINTO



Martini & Rossi presenta una importante novedad que va a suponer un fuerte impulso en el mercado del Vodka y un motivo de satisfacción para aquellos consumidores que buscan un plus de calidad y distinción.

Se trata de dos nuevos productos: **Eristoff Lemon** y **Eristoff Pepper** elaborados con el más puro alcohol de grano, según la ancestral tradición que se extiende desde Varsovia hasta Vladivostok, y aromatizados con diferentes especias, hierbas y frutas que les confieren una singular personalidad.

Gracias a estas características **Eristoff Lemon** y **Eristoff Pepper** van a significar una importante alternativa para los jóvenes que desean consumir algo diferente y novedoso y para quienes buscan desmarcarse de lo clásico.

Se abre, por tanto, un nuevo segmento de grandes posibilidades de mercado, en el que el mercado de los Vodkas aromatizados de Eristoff ha sido pionera en el mercado español.

Eristoff Lemon y **Eristoff Pepper** adquieren su plenitud cuando se saborean muy fríos, constituyendo una alternativa atractiva y actual para quienes apuestan por un « **un lenguaje diferente** ».



PRESENCIA ESPAÑOLA
Mía Bardolet está llevando a cabo un sensacional rallye, a la espera de la tierra, mientras Armin Schwarz se muestra intratable en el asfalto



RALLYE CATALUÑA/COSTA BRAVA

EL RALLYE SE QUEDO HUERFANO

96 / Motor 16

El prematuro abandono de Carlos Sainz en «su» Rallye Cataluña, por un problema eléctrico, nos ha dejado huérfanos a centenares de miles de espectadores y a millones de seguidores. Sainz deberá, ahora, esperar al británico rallye del RAC para intentar lograr un título mundial que cada día parece más difícil de conseguir.

Enviados Especiales
Esteban Delgado y José Luis Aznar.

MIENTRAS, el Rallye sigue, con el compañero de Sainz, el alemán Schwarz en cabeza, y con otro piloto español, Mía Bardolet a punto de consagrarse como el «Del-fín». La cuota de mala suerte tiene que haber acabado para los pilotos españoles y el hombre de Ford puede lograr el resultado de su carrera.

Armin Schwarz, *El Barón Rojo*, ha vuelto a ser el mismo piloto, rápido y espectacular de los inicios de temporada, dominando la primera etapa del rallye Cataluña-Costa Brava, tras colocarse líder después del segundo de los tramos cromo-

metrados. Armin encontraba pronto su ritmo en un terreno que parecía venirle como anillo al dedo y entusiasmaba a miles de espectadores que, por primera vez en su vida podían contemplar como se va en una prueba del Campeonato del Mundo de Rallyes.

A treinta y cinco segundos del piloto alemán llegaba a Lloret Carlos Sainz. Un campeón del mundo con una gran responsabilidad: vencer ante su público, y de paso dar por finalizada una temporada agotadora con un segundo título mundial que le daría la posibilidad de no acudir al RAC de Inglaterra, descansar y relajarse;

pero esta fue la última alegría (por ahora) del piloto español.

La táctica a seguir era clara después de la desgraciada ausencia, por la repentina muerte de su padre, de su único rival en tierras catalanas, el francés Didier Auriol: sacar la máxima ventaja en el asfalto para afrontar los tramos de tierra con un margen suficiente de segundos que administrar sabiamente y ordenadamente. Después de afrontar la Superespecial, dispuesta por la organización en el polígono industrial de Riudellots donde había mucho que perder y poco que ganar, el piloto de Toyota se encontraba con la difícil tarea de tener

que situar a todos y cada uno de los espectadores de la primera etapa en un sitio seguro, sin poder abordar una curva con la seguridad de que no iba a ser el responsable de un accidente. Eso y algún problema de interfonos y frenos, a pesar de los esfuerzos por solucionar los últimos surgidos en este apartado en Sanremo con el bloqueo de los bombines, fueron los únicos motivos de preocupación del madrileño, que se fue a dormir con toda tranquilidad.

A tan sólo un segundo del piloto de Toyota, José María Bardolet ocupaba la tercera posición. El piloto de Sant Juliá de Vilatorrada había concentrado sus esfuerzos durante los entrenamientos en el asfalto, sobre un terreno que conoce como la palma de su mano. Con un Ford Sierra Cosworth 4x4 con las últimas especificaciones de suspensión, frenos y sobre todo la caja de cambios de siete velocidades, con planos de inserción que requieren un cierto tiempo de aprendizaje, «Mía» efectuaba unos inicios de rallye esperanzadores, quejándose, tan sólo, de unas suspensiones un tanto duras y sufriendo algún error en la elección de sus neumáticos, arriesgando en los tramos cortos con las Pirelli



LA MALA SUERTE TAMBIEN SE CEBO EN JESUS PURAS
Un pinchazo en los primeros compases de la prueba ha retrasado al cántabro Jesús Puras. Su retorno al Mundial, tras su polémica con los responsables de Mazda, no ha podido ser, por esta causa, tan brillante como él y los aficionados esperaban.

AL LADO DE JUHA KANKKUNEN

¡ TERVE, JUHA!

TRATAR de entrar en la conversación entre dos finlandeses con la esperanza de entender alguna palabra, es mera utopía. Algunos lo califican como lengua sioux, en la que no cabe aventurarse. Igualmente, para los habitantes del país nórdico, tratar de comunicarse en inglés con el resto de los habitantes del planeta es trabajoso y buena prueba de ello es que pilotos como Timo Salonen o Juha Kankkunen, delegaron en sus copilotos esa misión de entendimiento en sus labores dentro del mundial de rallyes.

Calificado como hombre reservado, amigo de sus amigos, Juha Kankkunen siempre resultó difícil en sus relaciones con la prensa en sus primeros años co-

mo piloto oficial. Sin embargo, esa situación ha cambiado con el tiempo, quizá por sus estancias en Marbella, y hoy es el propio piloto de Lancia el que se encarga de contestar las preguntas, antes incluso de que el periodista las enuncie.

Como viene siendo habitual, Martini & Rossi celebró un encuentro con la prensa especializada las jornadas anteriores al rallye Cataluña-Costa Brava en el que tuvimos la oportunidad de compartir unos momentos con el campeón del mundo de 1986 y 1987 y máximo rival de Carlos Sainz esta temporada.

Anteriormente ya había tenido la ocasión de sentir esas sensaciones con Bruno Saby, Yves Loubet y Markku Alen

en las distintas evoluciones del modelo Delta. Nada que ver con la también extraordinaria oportunidad de poder pasar del asiento de la derecha al de la izquierda. Una vez aposentado y aprisionado por uno de los mecánicos del equipo Martini-Lancia con los ameses de seguridad, cual pavo relleno, las fotografías de rigor. Uno, dos fotografías, uno comienza a sentirse ya famoso, pero Juha me tiende los cascos y tras comprobar que le escucho, mete la primera sin esperar a más. La pista ya está bacheada, me comenta el piloto finlandés, pero eso parece no inquietarle. El Lancia absorbe perfectamente las irregularidades del terreno y la fuerza centrífuga impuesta por la velocidad de Juha Kankkunen es tal que, en las curvas a izquierdas, el casco parece querer escapar por la ventanilla. Además, uno tiene la sensación de sentirse en Finlandia, pues la máquina apisonadora ha dispuesto un pequeño salto en plena recta, aunque mi piloto no parece darse cuenta. Su expresión, mientras maneja el volante con toda la maestría de un «Finlandés Volador», no denota ni una mueca, fresco después de haber hecho que una veintena de personas tenga algo que contar con ilusión a sus nietos ante un fuego de hogar. Terve (bienvenido), Juha.

ESTA VEZ SIN PIIRONEN
Por una vez y sin que sirva de precedente, nuestro redactor Esteban Delgado utilizó el asiento del copiloto en el Lancia de Juha Kankkunen.



DECENAS DE MILES DE ESPECTADORES:

PROTAGONISTA, EL PUBLICO

SIN ningún tipo de dudas, el verdadero protagonista de la primera jornada ha sido el público, llegado de todos los puntos de la Península, Canarias y el extranjero, han invadido las carreteras catalanas para ser testigos de un espectáculo de excepción. No recordamos tal avalancha de gente en un solo tramo, ni siquiera en los tramos de Sintra, en el rallye de Portugal de 1986.

La utilización de los tramos cronometrados en torno a Sant Hilari Sacalm, con dos llegadas y una salida, ha terminado revelándose como una auténtica trampa para espectadores, asistencias y organización. Peor, sin embargo, era la casi total ausencia de comisarios de ruta en puntos clave como el último kilómetro del mítico Cladells, con la máxima densidad de espectadores por metro cuadrado que uno pueda imaginar y que no dejaron de afluir hasta diez minutos antes de la llegada del primer participante. Sólo el paso de los dos últimos vehículos de seguridad puso algo de orden antes de que llegasen unos pilotos que debían tomar unas curvas a la máxima velocidad posible sin más referencias que los cuerpos de miles de espectadores. Ahí estuvo el máximo peligro que, afortunadamente para todos, no se hizo realidad. Un aviso del que debe tomar nota quién corresponda, si queremos seguir teniendo una prueba valedera para el Campeonato del Mundo de Rallyes.



D4, en tanto que su compañero de equipo, Delecour y los pilotos de Toyota preferían el compuesto anterior más duro.

La estrella del último rallye de Montecarlo, François Delecour, era el primer líder de la prueba. Sin embargo, la rotura de un amortiguador en los inicios de Cladells le hacían perder algo de tiempo. Lo peor era en el siguiente tramo, Espinelves, donde la falta de presión en el turbocompresor, debido a una válvula waste-gate abierta, le costaba 1 minuto y 38 segundos con respecto a Schwarz. Con sólo seis minutos de asistencia antes del tramo de Ossor, en Ford decidían esperar hasta el siguiente, con la fortuna de la anulación del mismo por exceso de público. Un incidente mecánico que situaba al piloto galo en séptima posición a 1.40 del líder, después de conseguir tres mejores tiempos *scratch*. Una verdadera lástima.

Dentro del equipo Lancia, el piloto mejor situado era el italiano Andrea Aghini que, a pesar de lo precipitado de su participación sustituyendo a Auriol, no cometía ninguna falta, situándose en cuarta posición a 40 segundos del primer clasificado. Juha Kankkunen quedaba descolgado desde el primer tramo, para si-

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO



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.



KANKKUNEN MAS CERCA DEL TITULO
Aunque el finlandés se está reservando para la tierra, el abandono de Sainz le deja el título más a su alcance. Ahora, a esperar la política de equipo. Trelles (fotografía inferior) puede aún esperar una victoria en el Campeonato de España, si consigue terminar entre los cuatro primeros.

CLASIFICACIONES

PROVISIONAL EN EL 15º TRAMO

1º **Schwarz-Hertz** (Toyota celica GT4), en 2'18.00 2º **Delecour-Grataloup** (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 53". 3º **Bardolet-Rodríguez** (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 1'34". 4º **Aghini-Farnocchia** (Lancia Delta Integrale), a 1'35". 5º **Trelles-Iveticich** (Lancia Delta Integrale), a 2'25". 6º **Kankkunen-Piironen** (Lancia Delta Integrale), a 3'14". 7º **Monzón-Romaní** (Lancia Delta Integrale), a 7'04". 8º **Puras-Arrarte** (Lancia Delta Integrale), a 7'24". 9º **Recalde-Christie** (Lancia Delta Integrale), a 8'18". 10º **Miguel-Lisboa** (Ford Sierra Cosworth), a 15'39". 11º **Menem-Fucchini** (Ford Sierra Cosworth 4x4), 1º grupo N, a 16'17". 12º **Capdevila-Rodríguez** (Ford Sierra Cosworth 4x4), 2º grupo N, a 16'34". 13º **Casasayas-Dalmases** (Peugeot 309 GTi), a 18'09". 14º **Climent-Muñoz** (Opel Corsa GSi), a 19'37".

del segundo tramo, perdiendo 25 segundos, repitiéndose la situación en el sexto, donde perdía más de cuatro minutos y medio. El grupo N fue un mano a mano entre Carlos Menem Jr., Daniel Alonso y Fernando Capdevila. El piloto canario tenía que salirse en el segundo tramo para evitar a un espectador, parándose después el motor a causa de un problema con la bomba de gasolina. Por su parte, el argentino Menem rompía la dirección asistida en el tercer tramo. Entre los dos ruedas motrices, Borja Moratal lograba infiltrarse entre los diez primeros, viéndose asaltados los otros dos miembros del equipo oficial Opel, Luis Climent e Iñigo Lilly, por la rotura de la segunda velocidad y un pinchazo.



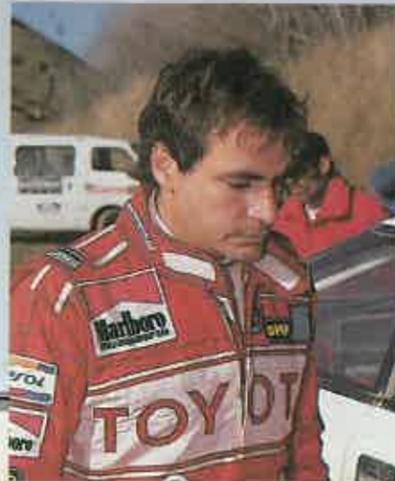
tuarse quinto a 1 minuto y 35 segundos, después de haber realizado buena parte del tercer tramo con un neumático Michelin ATS pinchado, perdiendo treinta y seis segundos. El piloto finlandés se mostraba sorprendido por el terreno perdido sobre el asfalto que todavía no había terminado. El uruguayo Gustavo Trelles se mantenía tras Aghini, en quinta posición, a la espera de poder concretar más sus posibilidades en la lucha con José Mari Ponce, que con su BMW 325ix de grupo N, era decimonoveno y primero de su clase, al térmi-

no de la etapa. Jorge Recalde era octavo en su debú en asfalto con el mismo vehículo que condujo en Australia, por delante de Luis Monzón que pagaba con dos trompos en los primeros tramos su desconocimiento de las reacciones del Lancia Delta Integrale de la escudería Grifone. Pero el piloto más desafortunado era Jesús Puras que después de poder poner en pie su participación con un Lancia de Mauro Noccantini y ayuda del Jolly Club España, pinchaba la rueda delantera izquierda a cuatro kilómetros de la llegada

ULTIMA HORA

No pudo ser, Carlos no pudo tomar la salida en la segunda etapa causando una profunda decepción a sus miles de seguidores. Su Toyota, uno de los coches más fiables del Mundial, sufría una extraña avería eléctrica.

«Mi estado de ánimo os lo podéis imaginar. Yo siempre he dicho que las carreras pueden cambiar en un segundo. De la noche a la mañana. Esto es lo que ha ocurrido. Durante la noche, por alguna causa desconocida, pero posiblemente a causa del frío y la humedad, una de las centralitas electrónicas ha dejado de mandar la señal co-



recta. Las asistencias lo han intentado todo. Se da la circunstancia de que este coche, el Toyota, es complejo: no tiene una centralita, sino tres. En el poco tiempo de que se disponía no ha podido localizarse la avería. Una salida de pista o un problema mecánico grave es algo que entra de lleno dentro de los riesgos habituales, pero un problema de este tipo es absurdo, extraño. Uno se siente impotente ¿Mala suerte? ¿Mala racha? No soy supersticioso, pero hay mala suerte y esto es lo que me ha ocurrido. Ahora está claro que tenemos que ganar el RAC.

NO LE DES MAS VUELTAS.

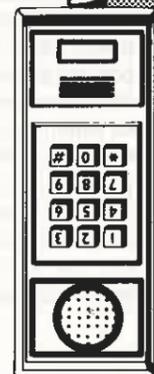
**PRESENTAMOS
SEGUROS FENIX AUTOS.
PARA QUE PAGUES LO JUSTO.**

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

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

INFORMATE EN EL
900.111.222

Fénix  Autos
TE COSTARA MENOS, SEGURO.



CIRCUITO DEL JARAMA

EMOCION HASTA EL FINAL

En principio, con la ausencia de los participantes del Campeonato de Turismos, parecía que la cita del Jarama iba a estar descafeinada. Todo lo contrario, coincidían las carreras finales de varios certámenes que llegaban con el título sin decidir.

La prueba que más acaparaba la atención era la correspondiente a la Fórmula Ford. No era para menos, Miguel Angel de Castro, Angel Burgueño y Enrique Gluckman, se jugaban el campeonato, el que lograrse vencer de los tres sería el campeón.

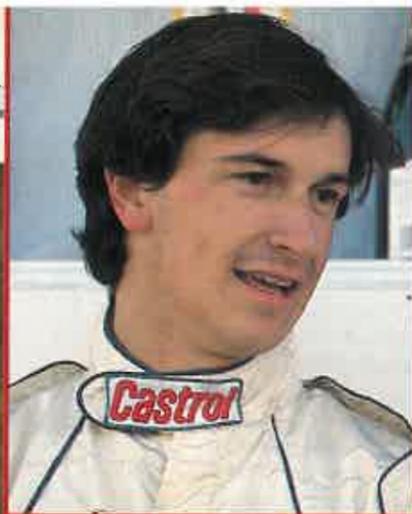
Conscientes de lo que se jugaban, sus respectivos equipos desplazaron al circuito madrileño su mejor material. En los entrenamientos cronometrados que configuraron la parrilla de salida, ya se pudo comprobar que la lucha iba a ser intensa, con De Castro en la pole seguido por una escasa diferencia de sus rivales, con Javier Díaz, que siempre se mostró muy rápido, entre ellos. En la carrera, De Castro conservó la primera posición tras unas primeras vueltas muy emocionantes, alternándose en la cabeza con Gluckman, mientras que Burgueño se mantenía a la expectativa esperando su momento. Prácticamente en el ecuador de la carrera, Burgueño, consciente de que De Castro estaba logrando una ligera diferencia, decidió atacar a Gluckman y al final de recta se engancharon los dos quedando fuera de carrera. Tras este incidente, Díaz se lanzó a la caza del líder de la prueba y en su intento por arañar tiempo hizo un trompo en «Le Mans», con lo que en las vueltas finales De Castro pudo rodar tranquilo y cruzar la línea de meta en solitario, logrando además el Campeonato de España de la especialidad.

En la Fórmula Fiat Uno también se decidía el campeón. El certamen estaba sólo al alcance de dos pilotos: Juan Raventós y David Bosch. Al primero de ellos le bastaba con estar entre los cinco primeros para lograr su objetivo. A priori, el favorito era Raventós, autor del mejor tiempo en

los entrenamientos cronometrados. En la salida logró una ligera ventaja, intentando poner tierra de por medio, mientras que por detrás su rival más peligroso se quedaba fuera de carrera al sacarle de la pista su compañero de equipo Iñigo Vigiola. Con Bosch fuera, parecía que iba a ser un paseo triunfal para Raventós, pero la carrera se le complicó. Se formó un pequeño grupo encabezado por Gregorio Jiménez, que se lanzó en su persecución. Tras unas emocionantes vueltas, finalmente Ji-

ménez logró la victoria, mientras que Balba González Camino, en su mejor carrera del año en esta especialidad, se clasificó en tercera posición.

También se pudieron vivir dos emocionantes carreras de la Copa Citroën AX. En la primera de ellas se alternaron en la cabeza José María Santías y Francisco Rastrollo, cruzando la línea de meta en este orden y separados por un escaso margen. Tercero fue José Manuel Jiménez, muy cerca de los primeros. En la segunda



UN MERECIDO CAMPEON Miguel Angel de Castro, tras un intenso año, consiguió en la última carrera alzarse con el título de la Formula Ford.



PROTAGONISTAS DE EXCEPCION Tras una emocionante carrera, Gregorio Jiménez (nº 21) consiguió vencer la prueba. Por su parte, Raventós (detrás) se adjudicó el certamen.



Final, desde el principio se formó un grupo compuesto por diez pilotos que rodaron siempre en un pañuelo con diferentes cambios en la cabeza. En las últimas vueltas, Manuel Ruiz consiguió una ligerísima ventaja, que le permitió alzarse con la victoria, seguido por Vicente Vallés y Fernando Medina.

En el Trofeo de Clásicos 65, que también finalizaba en el Jarama, estaba todo decidido desde las dos carreras anteriores a favor de Jordi Serra y su Lotus Elan. En

el circuito madrileño, dando muestras de su gran superioridad, consiguió otra rotunda victoria. Por lo que respecta a la Copa de Clásicos 71, tras su aplastante victoria en el Jarama, por segundo año consecutivo, Balba González Camino ha conquistado el título de campeona. Tras su formidable carrera, Balba anunció su intención de participar en el 92 en el Campeonato de España de Turismos. ○

Manuel Madrid



POR SEGUNDO AÑO CONSECUTIVO Balba González Camino, con una gran autoridad, ha vuelto a proclamarse Campeona de España de Clásicos.

EMOCIONANTES CARRERAS Las finales de la Copa Citroën AX estuvieron muy disputadas, pudiéndose vivir unas emocionantes luchas por la victoria.

CLASIFICACIONES

FORMULA FORD

1º M.A. Castro, 26 36 828 2º J. Díaz, 26 38 114. 3º I. de Rojas, 27 21 938. 4º J. L. Bermúdez de C.A., 27 47 727. 5º J. L. Bermúdez, 28 00 055.

FORMULA FIAT UNO

1º G. Jiménez, 22 14 306 2º J. J. Raventós, 22 14 525 3º B. Camino, 22 19 378 4º I. Rodríguez, 22 19 379 5º A. Tombo, 22 37 117

COPA CITROEN AX

FINAL A

1º J. M. Santías, 31 17 548 2º F. Rastrollo, 31 18 308. 3º J.M. Jiménez, 31 18 689.

FINAL B

1º M. Ruiz, 31 22 176 2º V. Vallés, 31 22 581 3º F. Medina, 31 23 318.

CLASICOS DEPORTIVOS 71

1º B. G. Camino (Lotus Seven), 22 48 319 2º C. Ormedes (Porsche 911 S), 23 30 315 3º M. Millanes (BMW 3 0 CSL), 23 33 266

CLASICOS DEPORTIVOS 65

1º J. Serra (Lotus Elan), 25 10 362 2º M. Casas (Ford Mustang), 26 26 240 3º R. Sangenis (Porsche 911 2L), 26 44 242

● Por segundo año consecutivo, la marca japonesa **Suzuki** ha logrado el **Campeonato de España de Marcas** y de **vehículos de serie (T-1)**, en la **Copa de España de Raids**.

Además también ha obtenido el **subcampeonato** en la categoría de **vehículos mejorados (T-2)**.

● **Ueda y Capirossi**, serán los pilotos del **team Pileri Corse** para el **92**. El primero de ellos en **125**, mientras que el bicampeón del Mundo, en **250**. Ambos estuvieron entrenando en el **Circuito de Jerez**. En los dos casos se trató de una primera toma de contacto con las monturas con las que afrontarán la próxima temporada.

● El **Camel Trophy '92** ya



BRM SPORT

CON MOTOR V12

IAN Dawson, responsable del proyecto BRM que tomará parte en el Campeonato Mundial de Sport de 1992, ha dado a conocer la maqueta de su coche, que presenta un diseño muy al estilo de los ya conocidos de March y Lola. Aunque es pronto para conocer más datos del nuevo coche, también se mostró por vez primera el motor BRM V12 de 3,5 litros atmosférico que equipará el nuevo modelo de Sport. BRM no descarta la posibilidad de desarrollar, basándose en este modelo, un superdeportivo del tipo Jaguar XJ 220.

PLANES MARLBORO 92

POR SU CUENTA

T RAS la última carrera del Campeonato de Fórmula Ford, Jonathan Barclay, Jefe de Eventos Deportivos de la multinacional tabaquera en España, dio a conocer los planes de esta marca con respecto a la Fórmula Ford en el 92. Lo más importante es que ellos organizarán sus equipos, sin que tenga nada que ver como hasta ahora la F. E. de A. También anun-

ció la intención de cambiar de equipo y romper sus relaciones con Minister Power, encargados hasta ahora de poner a punto los monoplazas. Los pilotos que en el 92 estarán apoyados por Marlboro son: Juan Raventós, vencedor de la Fórmula Fiat, que competirá en el Campeonato de España. Javier Díaz, que además del certamen nacional disputará de 4 a 6 carreras en Inglaterra y el Festival Fórmula Ford. Mientras que Angel Burgueño y Miguel Angel de Castro realizarán un programa completo en Inglaterra.

CALIBRA TURBO 4X4

NUEVA ARMA DE OPEL

E N el Montecarlo del 93, Opel volverá al Mundial de Rallyes de forma oficial, con un coche que a priori se puede mostrar muy competitivo: el Calibra Turbo 4x4. Este vehículo está siendo estudiado por el Departamento de Desarrollo de la marca, y tienen previsto realizar los primeros test en abril del 92. Pero antes de que se produzca el debut de este coche en el Mundial, en algunos países europeos, Opel participará con el Calibra 16V de dos ruedas motrices en diferentes campeonatos a la vez que lo hará también con



tiene otorgadas las fechas definitivas. Comenzará el día **27 de abril** en **Manaos (Brasil)** y finalizará el **15 de mayo** en **Georgetown (Guayana)**.

● **Pirelli** ha anunciado su intención de abandonar el **Mundial de Fórmula 1**. Esto es debido a que para poder ser competitivos necesitan realizar un enorme desembolso económico, al que no pueden hacer frente. Centrarán sus esfuerzos en los **rallyes** y en algunos **campeonatos nacionales de turismos**. El **Departamento de Desarrollo de F-1** se encargará del desarrollo de neumáticos de serie.

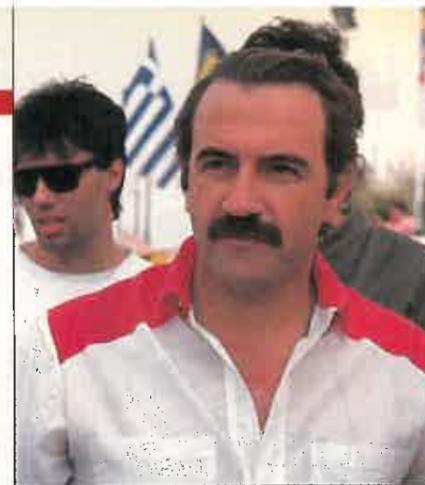
el Vectra 4x4. Este último será el caso de España, donde la marca alemana seguirá manteniendo en el certamen de Tierra estos coches con el fin de probar diferentes soluciones.

MANUEL SORNOSA

ADIOS A UN GRAN DEFENSOR

E L mundo del automovilismo español, y del motor en general, está de luto en estos días con el repentino fallecimiento de Manuel Sornosa, defensor a ultranza del deporte del motor español, y siempre al pie del cañón para garantizar el buen funcionamiento y seguridad de la mayoría de las pruebas que se celebran en nuestro país.

Un hombre totalmente insustituible, al que un inesperado infarto le ha apeado para siempre del mundo de la competición. Desde aquí, la redacción de Motor 16, enviamos nuestro más sincero pesar a todos sus familiares y amigos.



FE DE ERRATAS

MAS BIGOTE

E N nuestro anterior número, en el previo al Rallye de Cataluña, en la página 92, el recuadro de los pilotos de Lancia contiene una foto equivocada. Donde tendría que estar la cara de Recalde se encuentra la de su compatriota Carlos Alberto Reuteman (sin bigote), su común acento argentino fue lo que nos indujo a este desafortunado error.

● **Rubens Barrichello** vencedor del **Campeonato Británico de F-3**, se ha mostrado muy rápido en unos test realizados en **Vallelunga** al volante de unos de los **Reynard 91 D-Mugen** de **Fórmula 3000** del equipo del **Barone Rampante**.



¿MANDA EL DINERO O EL DEPORTE ?

U LTIMAMENTE, uno no tiene muy claro si la Fórmula 1 es una ostentación tecnológica que no llega a los espectadores, o un pretexto que algunos utilizan para convertir las cuatro estaciones del año en su agosto. Como dice el refrán, en todas partes cuecen habas, y no es de extrañar que ocurran casos sospechosos como el de Colin Chapman y su financiero suizo. Sin embargo, es preocupante que en el plazo de dos años se verifique el procesamiento de Van Rossem -ex propietario de Onyx- por irregularidades financieras, similares a las que provocaron el encarcelamiento en Suiza de Joackim Luthi -ex titular de Brabhm- acusado de un desfalco superior a los cien millones de dólares.

Y para rematar la situación, el magnate Akira Akagi -dueño y señor de Leyton House- está acusado de evasión y malversación de capitales por parte del banco Fuji.

Pero eso no es todo, la fisura ética en la F-1 se ha profundizado con directores deportivos de escuderías, que paralelamente a su cometido gestionan a diversos pilotos. Otros cargos relevantes de equipos de primera fila, parecen tener ciertos contenciosos con la justicia norteamericana.

En la otra vertiente, en la legalidad, Alain Prost pretende cobrar a Ferrari una indemnización de mil millones de pesetas por su despido, y Ayrton Senna justifica en televisión la demora en suspender el G.P. de Australia, por los daños

que se iban a causar a los patrocinadores, como a la FOCA por los derechos de retransmisión. Por el contrario, no se atrevió a decir que correr sobre charcos de agua, por entre muros de hormigón, y con la ambulancia que rueda al borde de la pista, son razones suficientes como para tomar de una vez por todas la determinación que en un circuito urbano, con un monoplaza de setecientos caballos de potencia y bajo un aguacero, se dedique a correr quien saca pingües beneficios, sin escrúpulos respecto a la seguridad de los pilotos. Al fin y al cabo, parece que tampoco importa la buena imagen ética de la F-1, ya que el dinero lo calla todo.

Gigi Corbetta

UN TIGRE EN SU MOTOR



Motor Oils



AGENDA

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

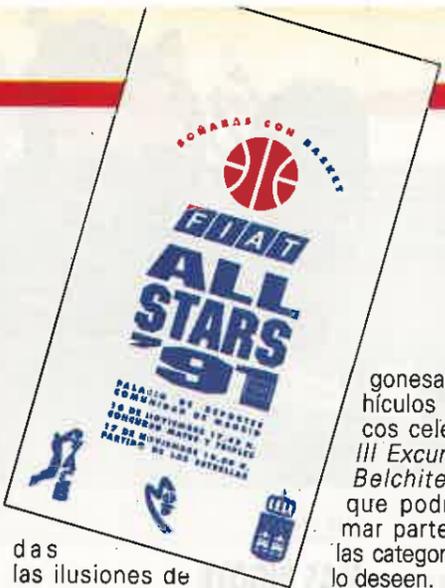
DUELO DE GIGANTES

FIAT ha organizado, para este fin de semana, un espectáculo a lo grande. Las mayores estrellas de la Liga ACB, se encontrarán, frente a frente, en el *Fiat All Stars 91*. El sábado 16, a las 17:45, será el concurso de mates y triples, y el domingo, a las 19:00, el partido de las Selecciones del Grupo Par e Impar de la liga.

Palacio de Deportes de la Comunidad de Madrid. Entradas a la venta en el mismo Palacio.

APRENDER VIAJANDO

DURANTE el fin de semana del 16 y 17 de noviembre, tendrá lugar un viaje, de Barcelona a Andorra, en forma de cursillo de pilotaje, que colmará to-



da a los aficionados de las motos. El recorrido tiene una longitud de 330 kilómetros, en el que se alternarán el más puro «trail» con el pilotaje fino y técnico que requiere el asfalto.

Tfno. (976) 44 53 44

CITA EN ALBACETE

EL sábado 16 se disputa en Madrid la última prueba del Campeonato de España de Rallyes de Tierra.

Además, en el Circuito de La Torrecica de Albacete, se celebrará la última prueba del Campeonato de España de Turismos, Copas Clio y Fórmula Renault. El precio único de entrada al circuito es de 1.000 pesetas.

Precio: 19.500 Ptas. Tfno. (93) 418 78 40

FORMULA INDY

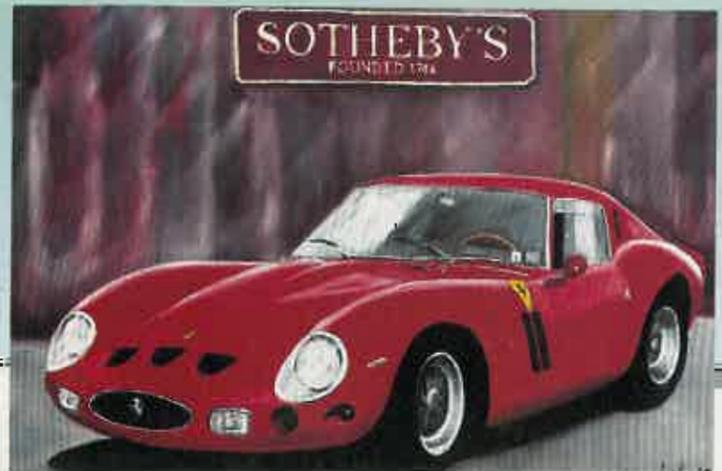
EL martes 19, a las 19:35, la Dos de Televisión Española emite un nuevo resumen del Campeonato de Fórmula Indy.

El día 17 de noviembre, la Asociación Ara-

COLECCION FERRARI

FERRARI ha servido de fuente de inspiración para numerosos artistas del mundo de la pintura, pero pocos se han mostrado tan apasionados como Joan Ferrer, conocido también en el mundo de la automoción por sus investigaciones en equipos de comprobación electrónicos de la marca FERVE. Los días del 20 al 23 de noviembre, una colección formada por veinte de sus cuadros al óleo, realizarán un recorrido artístico por los grandes modelos de la «Casa de Maranello», desde el 166 Inter de 1947, hasta el último 643 de Fórmula 1 de la temporada que acaba de finalizar.

Hotel Princesa Sofía, Barcelona. Salón Colonia.



Motor 16



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro.
Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactor jefe de producto:** Víctor Piccione (Producto). **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 Garib, Manuel Madrid, Ángel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Coordinación:** Miguel Ángel Turci. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (Cierre); José María Casanovas, Esteban Delgado (Deportes); 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) Yolanda Corrochano, José M^o Ormazábal.

Publicidad: **Director Comercial:** Juan Antonio Suanza. **Jefa de publicidad:** Elvira Aricha. **Autocomercio:** M^o Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calaisa Ruf. **Autocomercio:** Lotes 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 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8. 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: Cuillón de Castro, 46. 7^o A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28097 Madrid. **Impreme:** INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid. **Distribuye:** INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.

MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 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), CAE (Gran Bretaña), GENTE MOTORI (Italia) y TURBO (Portugal), VI BILAGARE (Suecia).

EMOCIONESE.

Al conducir un Mazda 323

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

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

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

MAZDA
AUTOEMOCION



3 años de garantía o 100.000 Km. Amplia red de servicio. Importador oficial y distribuidor general: TECNITRADE AUTOMOCION, S. A. Paseo de la Castellana, 86. 28046 Madrid. Tel.: 262 42 35.



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.



Motor 16

16 de noviembre de 1991

Núm. 421 • 325 ptas.

PRUEBAS PEUGEOT 106



- 106 XN 1.1 / 1.131.000 PTAS.
- 106 XR 1.1 / 1.261.000 PTAS.
- 106 XR 1.4 / 1.341.000 PTAS.
- 106 XT 1.4 / 1.476.000 PTAS.
- 106 XSi 1.4 / 1.721.000 PTAS.



NUEVO BMW SERIE 3 COUPE

