

RALLYE DE CATALUÑA: LA SOLUCION EN INGLATERRA

SEMANAL **Motor 16** GRUPO

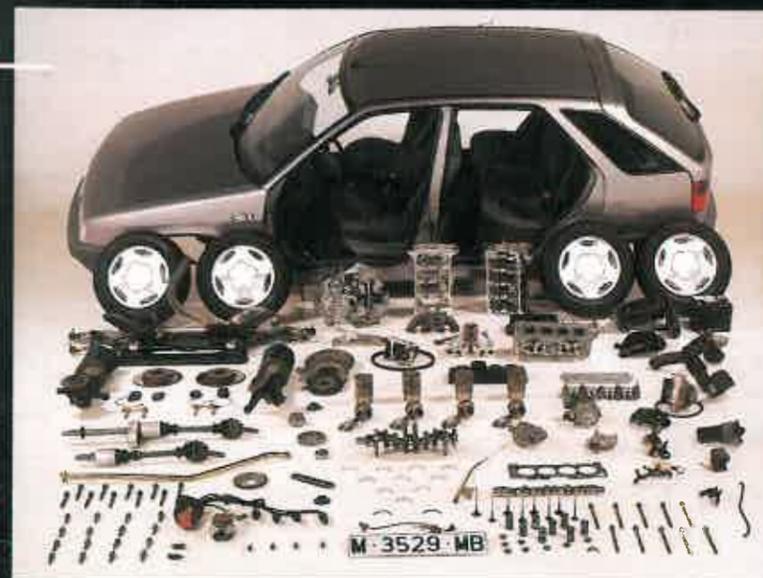
23 de noviembre de 1991

Núm. 422 • 325 ptas.

PARA COMPRAR COCHES MAS SEGUROS



BAJO LA LUPA
CITROËN
ZX
30.000 KMS.



COMPARATIVA
TURBODIESEL
TIPO
CONTRA
R-19



SERIE 7 de BMW.

CUANDO SE HABLA DEL MEJOR AUTOMOVIL DEL MUNDO SIEMPRE HAY DISTINTAS VERSIONES.

¿Debe ser grande, muy grande o, simplemente, lógico? Debe tener personalidad, pero no imponer su presencia por puras dimensiones.

Amplio para dar cabida a su idea del placer de conducir, pero no tan grande que sea una carga. Al fin y al cabo, el peso de más no sólo resta maniobrabilidad, sino que aumenta el consumo y,

por tanto, la contaminación.

¿Potente, muy potente o, simplemente, no tener límite? Debe ofrecer una gama de prestaciones extensa pero lógica y, sobre todo, debe ser capaz de equilibrarla con las propuestas más avanzadas en seguridad activa y pasiva y con el máximo respeto por el entorno.

¿Qué versión elegir? En Alemania,

para los lectores de Auto Motor und Sport, desde hace cinco años, incluido 1991, el automóvil que encarna todas estas características es el Serie 7 de BMW. Y por las mismas razones es el más vendido de su categoría en los tres últimos años en España.

En todas sus versiones: **730i**. Seis cilindros, 188 CV y la manejabilidad, la

seguridad y las prestaciones que definen a toda la serie.

Con sus 211 CV el **735i** ofrece grandes dosis de dinamismo y, a la vez, de seguridad y confort interior. Entre los 12 cilindros y los 300 CV del **750i** se encuentra el equilibrio más alto entre razón y pasión. Y tanto placer para quien conduce como para quien se deja conducir.

La Serie 7 en versión 92. De una versión a otra, la Serie 7 ofrece el mayor despliegue de tecnología para un automóvil de serie.

En seguridad, con la aplicación más ventajosa de la electrónica: ABS, ASC o incluso la Servotronic o el EDC. En confort, con climatización electrónica o el microfiltro del aire del exterior.

Hoy, el doble cristal de sus ventanillas laterales y trasera, la asistencia en aparcamiento con control electrónico de distancia, el cierre hidráulico automático para puertas y maletero, no sólo son nuevas pruebas de su continua evolución, sino que demuestran a quien decide comprarlo que posee lo mejor que hoy se puede tener.



EQUIPAMIENTO DE SERIE: Motorizaciones de 6 y 12 cilindros. Potencias desde 188 a 300 CV. ABS. Servotronic. Crash sensor. Climatización por aire acondicionado control antideslizamiento. EDC, control electrónico de la suspensión. Airbag para conductor y acompañante. **NOVEDADES 1992, YA EN OPCION:** PDC, control

regulado electrónicamente. Catalizador. Check-Control. Elevalunas eléctricos. Cierre centralizado. Retrovisores eléctricos con sistema anti-vaho. **OPCIONES:** ASC, electrónico de distancia en aparcamiento, doble acristalamiento, SCA, cierre hidráulico automático de puertas y maletero. **VERSIONES EXTRALARGAS:** 735iL y 750iL.

EDITORIAL

MINISTRO ATROPELLADO

LEO en los periódicos que el ministro **Corcuera** se enfadó la semana pasada porque el diputado popular **Juan Morano** le «atropeó», prácticamente en el hemiciclo de la Carrera de San Jerónimo. Y si no es «pasar precipitadamente por encima de una persona» que le suelten 20 folios a la cara, de carrerilla y sin tomarse un respiro, que venga Dios y lo vea. Pero no fue el «exceso de velocidad» del diputado lo que sacó de sus casillas al señor ministro. Ni mucho menos. Lo que realmente le molestó a **Corcuera** fue que su rival de escaño le cantase a la cara las verdades del barquero.

El ministro conoce bien los datos de siniestralidad. No ignora el billón de pesetas que suponen las pérdidas anuales por accidentes. Sabe de memoria lo que se ingresa en concepto de multas de tráfico. Su colega **Solchaga** le ha dicho lo que supone, vía impuestos, el automóvil... ¿Por qué se enfada, entonces? ¿Porque **Juan Morano** le recordó que hacían falta más guardias civiles? No lo creo, porque eso mismo lo dice su director general de Tráfico. ¿Por qué le acusó de que las carreteras son un desastre? ¡Lo saben hasta los más tontos! Quizás la única razón válida por la que se sintió molesto el titular de Interior fuera la de que la Administración ingresaba mucho más en caja, procedente del automóvil de lo que después invertía en infraestructuras.

No veo, la verdad, otras razones. Porque el «velocista» **Morano** no tiene absolutamente ninguna razón al calificar de «fracaso absoluto» la Ley de Seguridad Vial. La Ley es necesario desarrollarla y poner los medios para que se cumpla. Por ahí es por donde podría atizar al señor **Corcuera**. El resto, lo de las carreteras, mejor que se lo reserve para el incombustible **Borrell**.



Félix Lázaro
Editor ejecutivo

N.del E.- Dos novedades importantes. Renovamos diseño y adelantamos nuestra salida a los lunes (si el tiempo no lo impide). El objetivo, muy sencillo, informar mejor y lo antes posible a nuestros lectores. Se lo merecen.



Saab y ahora... ¡sin volante!

No olvidan los técnicos de Saab su procedencia aeronáutica. Desde hace algunos meses, en el centro de desarrollo de la compañía se está experimentando un prototipo que no dispone de volante. Como en los aviones de combate, un único mando ergonómico, de tipo joystick, en el que se incluyen otros dispositivos, como luces e intermitentes, sustituye las funciones del volante. Deducimos que ninguno de los ingenieros que participan en el proyecto es zurdo...o peor para él.

Pequeñitos no, gracias

Los propietarios de coches en Japón estaban obligados a demostrar la posesión o el alquiler de una plaza de garaje. De esa disposición estaban exentos los automóviles de menos de 600 centímetros cúbicos. De ahí su proliferación, con un parque de más de 800.000 unidades.

Pues bien, esta exención ha sido abolida recientemente, por lo que el quince por ciento de los propietarios han vendido su coche y un 6 por ciento de japoneses ha tenido que cambiar de residencia para buscar un estacionamiento a su automóvil. Los fabricantes especializados en coches pequeños, como Suzuki, lo es-

tán pasando mal. Ejemplar país este, donde las normas se cumplen.

Borrell ataca de nuevo

TRAS haber manifestado que la autovía Madrid-Burgos quedará completada antes de 1992 y quedarse tan fresco, el ministro de Trastornos, José Borrell nos regala otra perla: Iberia ofrece calidad sin retrasos. Dice el ministro de Trastornos que los retrasos afectan tan sólo al 9 por ciento de los vuelos y en más de la mitad de los casos se debe a problemas meteorológicos. Y siguen sin solu-



cionar el problema del aparcamiento en Barajas. El ministro de Traspies, no debe viajar ni en coche ni en avión.

Reacios a ahorrar energía

SOLO el 21 por ciento de los conductores españoles limitaría el uso de su vehículo particular para reducir el consumo energético, según una encuesta realizada por el

SEMAFOROS

EL SEAT MARBELLA por primera vez en su historia, un coche español, el Seat Marbella, ha sido el coche más importado en Alemania durante el mes de octubre. Otros dos modelos merecen ser galardonados: el Renault Clio y el Renault 19, líderes ambos en el mercado español.

EL AYUNTAMIENTO de Barcelona ha decidido subir los impuestos de circulación en un 42 por ciento, porque no «ha encontrado ningún motivo para que los propietarios paguen el mínimo». En las próximas elecciones a lo mejor lo encuentran.

LA OFICINA de Prensa del rallye de Cataluña ha sido verdaderamente ejemplar en su funcionamiento. Tras la Conferencia de Paz, ahora resulta que en España sabemos hacer bien las cosas en lo que a tratar a los periodistas se refiere. Gracias a Manuel Arroyo y su equipo.

TOYOTA merece el más rojo de nuestros semáforos al impedir que nuestro campeón Carlos Sainz se apunte una victoria en el Mundial que parecía cantada. ¿Dónde estaban los mecánicos cuando el Celica se negaba a arrancar?. Es muy fácil echarle la culpa a la electrónica

Centro de Investigaciones Sociológicas. Este dato revela la escasa tendencia de los españoles a sacrificarse en esta materia aunque ello represente un encarecimiento de la energía o un riesgo de desabastecimiento. Los españoles tienen la idea de que los primeros que deben reducir sus gastos son sus autoridades y eso refleja la encuesta.



El nuevo Renault Rodeo

PARA muchos lectores el nombre de Rodeo les resultará familiar: era hasta no hace mucho tiempo, una versión rural y para el ocio de los Renault 4 y 6, con carrocería de plástico, que gozó de cierta popularidad en Francia. Algo así como el Mehari de la Renault. Pues bien, la firma ACL, especializada en la construcción de pequeñas series y la misma que produjo en su día el Rodeo, ha presentado un proyecto para reeditarlo, sobre la base mecánica del Clio, en versión de tres puertas y con cualquiera de las motorizaciones actualmente utilizadas.

De recibir el proyecto luz verde, no debe trans-

currir mucho tiempo entre la realización y la comercialización, que podría iniciarse a finales de 1992.

Zagato Gavia

EN el exclusivo «Event Hall» reservado a los más innovadores y prestigiosos modelos del reciente Salón de To-

kio fue presentado el Zagato Gavia, un prototipo realizado sobre la plataforma del Autech.

Se trata de un coupé de portivo de 2+2 plazas. Todos sus componentes de carrocería han sido diseñados y realizados por el carroceros Zagato y no se menciona el proveedor de los componentes mecá-

nicos, aunque podrían ser de origen Nissan, como en el caso del Autech. «El mensaje que queremos pregonar con este modelo es que podemos ofrecer un deportivo exclusivo como el Gavia, sobre cualquier plataforma, no únicamente la del Autech», dijo Gianni Zagato, director gerente de Zagato.



DESDE
TURIN
GIANCARLO PERINI

EN UNA CONVENCION celebrada ante más de mil directivos de Fiat Auto, celebrada recientemente en Turin, Giovanni Agnelli aseguró que «la compañía invertirá más de tres billones de pesetas en los próximos diez años y desarrollará dieciocho modelos nuevos bajo las

marcas de Fiat, Lancia y Alfa Romeo». El setenta y cinco por ciento de este total irá destinado a la puesta en funcionamiento de nuevas fábricas en Italia y el desarrollo de productos para este mercado.

EL PRECIO DEL FERRARI F40 ha sufrido una caída dramática en todo el mundo tras la presentación del nuevo Testarossa. Hace tan sólo un año, los usuarios estaban dispuestos a pagar hasta 200 millones de pesetas por este mítico

modelo italiano, mientras que ahora en valor no llega a la mitad.

EXISTEN RUMORES de que Bugatti puede tener problemas con ITCA, la empresa encargada de fabricar las carrocerías de aluminio para el nuevo Bugatti EB 110. Marco Careca, el principal accionista de ITCA, ha documentado tales rumores aunque reconoce desconocer cuándo se empezará la producción ni el número de unidades.

TODO PARECE

indicar que el proyecto X-06 de Renault va adelante. Se trata de un minicoche, del que en Motor 16 hemos hablado reiteradamente, de sólo 3,3 metros de longitud, con una carrocería muy ligera de un solo volumen, con motor de 49 caballos de 1.108 centímetros cúbicos y con caja de cambios de 4 velocidades. Casi un mini-Espace.

Las últimas informaciones dicen que aparecerá en un plazo de seis meses, por lo que el 92 será para Renault un año trascendente, con dos lanzamientos, el nuevo R-25 (cuyo nombre definitivo parece ser que será Pluton) y el pequeño, aún sin bautizar. Un apunte más: una conocida agencia de publicidad francesa está trabajando ya en el lanzamiento del pequeño.

EL NUEVO

Range Rover está siendo probado en los Estados Unidos. No aparecerá hasta 1993 o incluso más tarde. Su fisonomía cambiará sustancialmente, con líneas más redondeadas y una única puerta trasera, con lo que tendrá un aspecto de monovolumen, aunque sin abandonar el digno porte característico.

LOS NUEVOS

Volvo 960 están dando problemas con la caja de cambios automática. Este hecho se ha podido conocer porque 16 especialistas suecos, desplazados a USA para solucionar esta deficiencia, han sido sancionados por las autoridades de Inmigración por entrar en USA sin los obligatorios contratos de trabajo. La multa ha sido pagada por la compañía.

Nuevo Cherokee

En el Salón del Automóvil de Detroit se expondrá en nuevo Cherokee, del grupo Chrysler-Jeep. De líneas más redondeadas, sigue fiel a su principio de todo-terreno de gran lujo y elevadas prestaciones. La distribución en Europa de los Cherokee ha sido hasta la fecha competencia exclusiva de Renault, pero las relaciones entre ambas firmas atraviesan un momento delicado, por lo que no se descarta la posibilidad de que la propia compañía americana, ya implantada de nuevo en el Viejo Continente, se encargue directamente de su distribución.

Jurados Citroën en FIAV

Carlos Gutiérrez, Director de Comunicación de Citroën y Alejandro Navio, de la agencia de publicidad NCA, han sido nombrados jurados de la Feria Internacional Audiovisual, FIAV que se celebrará en Sevilla en los próximos días. El señor «Cuco» Gutiérrez, con una amplia experiencia en los mercados asturiano y japonés, va a aprovechar esta circunstancia para mejorar su técnica en el baile de sevilanas. Bromas aparte, es-



Los dos entrañables amigos vuelven a poner de manifiesto su excepcional categoría profesional y humana.

primera vez en España una prueba de crash-test: choque frontal de automóviles para analizar la segu-

rollo, sirvan para algo. ¿No hay otros campos en los que invertir con un poco más de sentido?

Menos beneficios para Renault

ASA Renault ha registrado una caída de sus resultados antes de impuestos del 54 por ciento en los diez primeros meses del año al registrar unos beneficios de 1.640 millones de pesetas. La empresa, que en el pasado año ganó 1.413 millones de pesetas (un 87 por ciento menos en el ejercicio precedente) ha alcanzando una cifra de negocio en enero-septiembre de 309.203 millones, cifra que supone un retroceso de cerca del 5 por ciento. La crisis afecta al líder del mercado, donde más duele, en el dinero.



Crash test en España

El INTA, organismo dependiente del ministerio de Defensa y de la Secretaría de Estado de la Defensa, ha efectuado por

ridad pasiva en los automóviles. Que en España se investigue nos parece sensacional; lo que ya no parece tan claro es que estos resultados, llevados a cabo con coches que han superado estas pruebas en su fase de desa-

Panhard - que en la actualidad tiene 450 trabajadores - pertenece a Citroën, y está dedicada por entero a la producción de vehículos militares con un alto grado de especialización.

EL MERCADO FRANCÉS ha sufrido durante el mes de octubre un caída del 12,3 por ciento, lo que significa un total acumulado en el año del 13 por ciento. Renault se ha visto afectado por una recesión del 15,9 por ciento y un 14,7 por ciento para el Grupo PSA, que luchan por mantener sus participaciones en un

mercado dominado por los importadores en un 40,2 por ciento en lo que va de año, aunque en el último mes sólo hayan alcanzado un 34,2 por ciento.

SEGUN PARECE, las pagas por productividad han sido el detonante de la huelga de Renault. Mientras algunas compañías del sector de automoción llegan a pagar a sus trabajadores hasta 50.000 pesetas -23.800 pesetas por término medio en el sector- la plantilla de la factoría de Cleon no recibe más de unas 12.000 pesetas por este concepto.



PANHARD, el primer fabricante de vehículos en serie, ha celebrado recientemente su centenario. Esta compañía, fundada por René Panhard y Emile Levassor, fabricó, en octubre de 1891, sus primeras treinta unidades de un vehículo equipado con motor Daimler, capaz de alcanzar los 26 kilómetros por hora. Desde 1985,

Esta furgoneta ha triunfado en toda Europa.

Esta es aún mejor. Nueva MB 100 D.



Descubra las 7 diferencias

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

- 1.- Nuevo aspecto exterior de las MB 100 D, 140 D y 180 D. Con nuevo frontal aerodinámico, 13,5 cm. más largo. Faros e intermitentes de nuevo diseño con mayor superficie reflectante. Parachoques de nueva estructura. Y ángulo de apertura de la puerta trasera de hasta 270° (opcional).
- 2.- Nuevo equipamiento interior. Salpicadero de un sólo cuerpo, instrumentación complementaria, superficie antireflectante, mandos más accesibles y acabado estilo turismo.
- 3.- Mayor confort. Nuevos asientos anatómicos-envolventes. Sistema de cinturón de seguridad más cómodo. Servodirección de serie. Y mayor insonorización en cabina.

Nuevo embrague de accionamiento hidráulico.

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

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

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

Furgonetas MB 100 D - 140 D - 180 D

Las nuevas Mercedes

Trabajamos para su éxito



Mercedes-Benz Vehículos industriales.

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

DELICIODIATES

EL PERSONAJE

Paolo Cantarella

UCHA marcha, automovilísticamente hablando, es lo que tiene el ingeniero Paolo Cantarella, 47 años, director general de Fiat Auto. El sucesor del mítico Vittorio Ghidella dará muy pronto la salida a proyectos tan ambiciosos como el nuevo Alfa Romeo 155, que saldrá de la fábrica de Pomigliano, Italia, y en la que se han invertido 58.000 millones de pesetas. El nuevo Alfa se venderá en España en la próxima primavera. Antes, en diciembre, se presentará el pequeño Fiat Quinientos, que ya se está fabricando en Polonia a un ritmo de 40.000 coches/año. Esta cifra podrá subir en el futuro a 160.000. El plan de inversiones de Fiat Auto no acaba aquí, ya que la semana pasada se firmó un acuerdo con el Gobierno de Italia para la puesta en marcha de dos fábricas en el sur del país, una para motores y



otra para un modelo de gama baja. Paolo Cantarella, además, es un apasionado de los coches clásicos. Tiene un Alfa Romeo Giulia Spider de los años 60 (él mismo es un firme defensor del lanzamiento del futuro Alfa descapotable) y sigue muy de cerca el patrimonio de los coches históricos que posee Fiat Auto, comentando, no sin buen humor, detalles de algunos de ellos, como es el caso de un prácticamente desconocido Lancia Trevi bimotor.

En lo referente al estilo de los coches, Cantarella ha llegado incluso a comentar la posibilidad de que uno o dos modelos clásicos de Alfa formen parte de la decoración de los estudios de diseño de la marca. ¿El objetivo? Mantener en el ambiente esos rasgos tan característicos, que forman parte del patrimonio de Alfa Romeo y que deben contribuir a la imagen de marca de todo nuevo modelo.

CONANTE Y SONANTE

SUZUKI
va a fabricar furgonetas a partir de 1994 en las instalaciones de su filial Santana Motor en Linares (Jaén).

LA MULTINACIONAL
Shell ha propuesto al Grupo Repsol un intercambio de gasolineras y un acuerdo en materia de refino.

LA EMPRESA
Nacional de Autopistas prevé cerrar este año con unas pérdidas de 3.600 millones de pesetas, un 42 por ciento menos que en 1990.

TOTAL
va a solicitar al Ayuntamiento de Valencia permiso para instalar dieciocho depósitos de hidrocarburos en el puerto autónomo.

TUDOR
suministrará a la Unión Soviética 200.000 baterías para vehículos industriales por un importe de 1.630 millones de pesetas.

En la ONU hay mucho jeta

LA Concejalía de Transportes del Ayuntamiento de Nueva York se está planteando la retirada de inmunidad diplomática a los vehículos de los representantes internacionales en la ONU, ante el desmesurado



aumento de infracciones de tráfico acumuladas en el año por estos vehículos. Por su parte, los diplomáticos implicados alegan como motivo de este crecimiento las enormes dificultades para encontrar plazas de aparcamiento y además, recuerdan, como quien no quiere la cosa, que la ciudad recibe anualmente unos 37.200 millones de pesetas «gracias a la presencia de la ONU». Vago pretexto para justificar que vehículos como un Honda, perteneciente a la representación griega de las Naciones Unidas, haya

acumulado a lo largo del año, 938 infracciones.

Cataluña, autopistas ligh

AS estaciones de servicio de las autopistas catalanas no podrán vender ni servir bebidas alcohólicas de más de 20 grados. La Gerencia de Seguridad Vial, había propuesto que fuera prohibido todo tipo de bebidas alcohólicas. Las sanciones por el incumplimiento de esta norma podrán llegar hasta los 2 millones de pesetas.



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

LAS VENTAS de Toyota han sufrido una recesión de 11 puntos durante el mes de octubre, con respecto al mismo periodo del año anterior. Esta es la primera vez en los últimos cinco años que el número uno nipón ve caer sus ventas por encima de un diez por ciento.

FRANCIA puede tomar represalias contra Japón -llegando incluso a la limitación de las importaciones directas de

vehículos- si éste último no respeta el reciente acuerdo firmado con la Comunidad Europea referente a la liberalización para la entrada de coches nipones, que entrará en vigor el primero de enero de 1999.

HONDA HA CREADO un departamento de importación de vehículos como parte de su plan global para desarrollar y fomentar las buenas relaciones entre Norteamérica, Europa y Japón. El nuevo departamento utilizará los actuales recursos de Honda para hacer estudios de mercados y crear programas de promoción de ventas.



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.



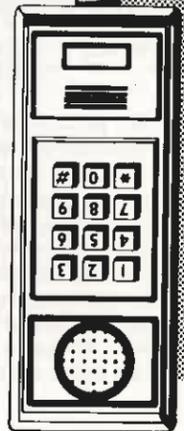
NO PAGUES POR OTROS.

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

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

INFORMATE EN EL
900.111.222

Fénix  Autos
TE COSTARA MENOS. SEGURO.



Motor 16



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

Editor ejecutivo:
Félix Lázaro.
Director:
Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cerada. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactor jefe de producto: Víctor Pacione (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, Simón Gálvez, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Diseños: Carmen Rodríguez. Fotografías: 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 Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Cierre); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Mateo de Oyarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

Anteedición: José M^o Gómez-Morín, Yolanda Corrochano y José M^o Ormazábal.

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suarez. Jefa de publicidad: Elvira Aricha. Autocomercio: M^o Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Autocomercio: Loles Peyra. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Director de publicidad internacional: M. Angel Durá.

Directores Gerentes: Enrique López Nieto y J. Luis González Martín.
Directora de Marketing: María Lizarraga.
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. Telefax: 45974 NYBE E. BARCELONA: P^o de San Gerónimo, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 4^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 7^o A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28057 Madrid.
Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.
Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28057 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.

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

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

CUENTENOS SU CASO

Autocares más seguros

ESTAMOS hartos de leer todas las semanas cómo un autocar ha volcado o se ha caído por un barranco en un accidente en el que, la mayoría de las veces, mueren varias personas por falta de seguridad.

Me parece una falta de responsabilidad increíble la de los constructores al no incluir algún tipo de barras de seguridad que protejan a los viajeros ante un vuelco. Me parece mucho más interesante eso, que no el que cada día hagan autocares más ligeros, con materiales más endeables y que además alcancen más velocidad (a veces es imposible adelantarlos con un vehículo modesto). Sé, sin embargo, que se trabaja en un sistema de barras protectoras que ya mostró algún fabricante en el último Salón del Automóvil de Barcelona. Ojalá esté pronto puesto a punto.

Jesús Sánchez
Barcelona

Fichados por Renault

¿Quién le ha dado mi dirección a los señores de Renault?

¿Con qué permiso se dirigen a mi, «metiéndome» en casa un sobre con una propaganda que yo no he solicitado?

¿Les sobra tanto dinero, a estos señores, como para permitirse el lujo farfónico de enviarme la publicidad plastificada, la tarjeta de crédito y la llave con apertura a distancia que les adjunto?

¿Tienen derecho a preguntarme mi número de carné de conducir, mi fecha de nacimiento, mi ocupación, mis estudios, todo tipo de datos sobre mi vehículo actual e, incluso, mi intención para cambiarlo? Sencillamente me parece demasiado. Ni siquiera Hacienda se ha atrevido a tanto.

Una lectora
Madrid
(Facilitó nombre y DNI. al director de Motor 16)

Cinturón en ciudad

ESTA claro que la utilización de los cinturones de seguridad en carretera salva muchas vidas. Pero ¿por qué las autoridades no han ampliado hace ya tiempo su obligatoriedad también a las ciudades? Estadísticamente, está comprobado que hay muchas más probabilidades de tener un accidente en ciudad que en carretera. Puede que la lenta velocidad media que hoy en día se alcanza en nuestras ciudades sea un



tara 5 puertas mide exactamente 397,5 cm, 41,5 más que la versión corta. La longitud total en versión para USA es de 403 centímetros.

Informar al lector

COMO es habitual en todos los fabricantes, a todo modelo sustituye otro, una vez acabado su ciclo industrial y esto, por lógica, le ha de suceder al Polo, como bien decís.

obstáculo para animar a su utilización, pero también hay que pensar en que a veces sí se alcanzan velocidades (aunque esté prohibido) a las que ya comienza a correr peligro nuestra integridad.

Yo personalmente me pongo el cinturón siempre y en una ocasión me he librado de un buen golpe contra el volante y la luna delantera.

Juan Pastor
Madrid



Lo que mide un Vitara 5 puertas

LES agradecería me resolvieran esta duda sobre el Suzuki Vitara de 5 puertas. En el número 418 de su revista señalan que la carrocería de este coche cuenta ahora con 17 centímetros más, es decir será de 379 cm de longitud. He leído en otra publicación que la ampliación era de 41 centímetros más, es decir una longitud de 403 cm. ¿Cuál es realmente la longitud del Vitara 5 puertas?

Francisco Castro
Valladolid

Tiene usted toda la razón y a veces (más de las que a nosotros nos gustaría) un baile de cifras puede sembrar la confusión entre los lectores. El Suzuki Vi-

«nuevo» Polo aún no se lo han entregado.

Enrique Zorzano
(Director de Comunicación e imagen de Seat)

Motor 16 se ha caracterizado siempre por un puntual seguimiento de todas las novedades que puedan salir tarde o temprano al mercado, sin embargo, las marcas varían constantemente la fecha de lanzamiento del nuevo vehículo, algo totalmente ajeno a nuestra voluntad.

Las causas pueden ser numerosas y tan importantes como por ejemplo un total replanteamiento del producto.

En cualquier caso,afortunadamente, esto no pasa todos los días y la información está siempre lo suficientemente contrastada.



APPOINTMENT TO HER MAJESTY THE QUEEN
WINE MERCHANTS
JUSTERINI & BROOKS LTD.
61 ST. JAMES'S STREET, LONDON, ENGLAND

RARE

BLEND OF THE PUR D SCOTCH WHISK

TILLED. BLENDED AND BOTTLED IN SCOTLAND



*Saber beber
es saber
parar a tiempo.*



Todos los fabricantes de coches del mundo se afanan en hacerlos más seguros. Tras un análisis de lo que ofrecen en nuestro mercado, queda claro que la seguridad cuesta dinero, aunque este aspecto no es patrimonio exclusivo de los más caros.

LAS espantosas cifras de víctimas de la carretera, obligan a una forzosa reconsideración de los medios que tiene el automovilista a su alcance para reducirlas. De los tres factores que influyen en la siniestralidad vial: carretera, conductor y automóvil, es este último el que menos incidencia tiene en las cifras de muertos que cada fin de semana asolan nuestras carreteras pero, curiosamente, es en este aspecto donde más se progresa día a día.

Las carreteras son las que son y, desgraciadamente, su evolución es muy lenta y no siempre mejoran la seguridad. Los costes de las infraestructuras priman sobre la seguridad, por lo que no es raro ver en vías de reciente construcción charcos, curvas y cambios de rasante tremendamente peligrosos.

Por su parte, la educación vial es la gran asignatura pendiente de nuestro país. En este sentido, hay todavía un larguísimo camino por delante, en el cual es fundamental que haya una voluntad por parte de la administración. Los resultados no serán inmediatos, pero las próximas generaciones recogerán los frutos.

El automóvil, tan acosado y perseguido por nuestros administradores es, en cambio, el que más ha aportado para que cada fin de semana las familias lleguen sanas y salvas a su destino. Mientras que una carretera o un conductor de hoy en día apenas han variado respecto a los de hace 30 años, un coche es totalmente diferente e infinitamente más seguro. Los coches modernos corren más, pero también frenan mejor, la estabilidad es muy superior, su estructura está calculada para absorber la energía del coche en caso de accidente y hay toda una serie de sistemas destinados a mejorar la seguridad.



**LA CLAVE
ES EL DINERO**

SISTEMAS

Antibloqueo de frenos.

Los comúnmente llamados ABS, son actualmente parte indispensable en el equipo de cualquier coche de categoría media-alta. Como su propio nombre indica, este sistema impide que en una frenada de emergencia las ruedas se bloqueen. De esta forma se reducen las distancias de frenado, sobre todo sobre suelos deslizantes, y se mantiene la capacidad de dirección del coche. Desde su primera aparición en un coche de producción a nuestros días, estos sistemas han evolucionado mucho. Por una parte se ha reducido su complejidad mecánica y la electrónica ha ido ganando puestos.

En un intento de reducir los costes que implica toda esta sofisticación técnica, algunos fabricantes han realizado sistemas mecánicos, como el SCS de Ford, que cumplen, en parte, con este cometido.

Básicamente, un ABS funciona mediante el proceso de los datos sobre la velocidad de cada una de las ruedas. En cuanto una de éstas reduce su velocidad respecto al resto, se reduce la presión del freno en esa rueda para evitar el bloqueo.

Sistemas antipatinamiento

Su proliferación ha venido impuesta por el incremento de coches de gran potencia con tracción a las ruedas delanteras. Mediante diversos mecanismos que actúan sobre los frenos y el rendimiento del motor. Mejoran el comportamiento en condiciones de poca adherencia.

Sistema de tracción a las cuatro ruedas

Estos sistemas mejoran el comportamiento y la adherencia del coche en todo tipo de circunstancias, pero sobre todo en caso de lluvia, hielo o nieve.

Airbag

Este sistema consiste en una bolsa que se hincha instantáneamente en caso de colisión. En el puesto del conductor está alojado en el volante. Hay algunas marcas que lo montan también en el lado del acompañante.

Dirección a las cuatro ruedas

Estos sistemas están todavía poco desarrollados, consisten en permitir un pequeño giro en las ruedas posteriores para mejorar el comportamiento y la maniobrabilidad del coche. Reducen el diámetro de giro en maniobras.

Tensores de cinturón

Son mecanismos que tensan el cinturón en caso de colisión. El sistema Procon-Ten que montan de serie todos los Audi, además de tensar el cinturón, recoge el volante hacia delante.

Suspensiones inteligentes y autonivelantes

La misión de estos mecanismos es endurecer y ablandar la suspensión en función de las condiciones de la carretera y la velocidad. Asimismo, los ejes autonivelantes contrarrestan los efectos de la carga.

Sistemas de detección de pérdida de presión

Aunque su implantación es, hoy por hoy, muy pequeña, estos sistemas, que detectan la pérdida de presión en los neumáticos, van a generalizarse en los próximos años.

ALFA ROMEO

Alfa Romeo 33

En la gama más pequeña el ABS está disponible como opción en el 1.7 IE, el 1.7 IE 16V, el 16V Quadrifoglio y el 1.7 IE Sport Wagon. Como equipo de serie aparece en el 16V Permanent 4. La tracción a las cuatro ruedas, está disponible en el 16V Permanent 4 cuya diferencia de precio respecto al de dos ruedas motrices es de 468.000 pesetas.

Alfa Romeo 75

El ABS se puede montar opcionalmente en: el 75 2.0 Twin Spark, el 75 Twin Spark Podium, y el 75 3.0 V6 Quadrifoglio.

Alfa Romeo 164

El 164 2.0 V6 Turbo, el 3.0 V6 y el Quadrifoglio montan el sistema ABS de serie, mientras que el 2.0 Twin Spark y el 2.5 TD, pueden disponer de este sistema opcionalmente.

Otro sistema de seguridad incorporado por Alfa a su serie es la suspensión trasera autonivelante. El único modelo que lo puede llevar es el 164 Quadrifoglio, no existiendo esta posibilidad de forma opcional para las demás versiones del mayor de los Alfa Romeo.

En cuanto a los cinturones traseros, todos los modelos de la marca los incorporan de serie.

PRECIOS

- ABS gama 33: 150.000 ptas.**
- ABS gama 75: 262.542 ptas.**
- ABS gama 164: 280.000 ptas.**

AUDI

Audi 80.

En los 80, el ABS es opcional en todos, mientras que el sistema Procon-Ten es de serie.

Audi 90.

Esta gama se encuentra en el final de sus días ante la inminen-

te aparición de los nuevos 80 que vienen a sustituir a los actuales 80 y 90. El ABS es de serie en los 20V y en los Quattro, así como en el 2.2 y 2.3. Optar por un modelo de tracción a las cuatro ruedas supone un sobrepeso de unas 560.000 pesetas. El sistema es uno de los más eficaces del mercado.

Audi Coupe

Estos deportivos alemanes, en la totalidad de su gama, de cinturones de seguridad posteriores y sistema ABS de serie. Los modelos de tracción a las cuatro ruedas cuestan 740.000 pesetas más.

- ABS gama 100: 143.569 ptas.**
- Airbag gama 100: 223.652 ptas.**
- Procon-Ten: De serie en todos los modelos.**

BMW

Serie 3

Prácticamente a partir de los serie 3 de potencia media, todos los modelos incluyen el ABS de fábrica. Las excepciones son los 316i, 318i, 320i (excepto la versión cabrio) y 324 TD Touring. La marca ofrece opcionalmente *airbag* en el asiento del conductor para todos los serie 3 excepto



Serie 7

En el 750i el ASC entra dentro del paquete de equipo original, pudiendo montarse bajo pedido en el 730i y el 735i. El ASC+T, el sistema anterior conectado al ABS, es opcional en los 750i. Por supuesto, todos los 7 llevan el excelente ABS Bosch (en los serie 3 se trata del no menos eficaz Teves). En esta serie se oferta como opción para todas las versiones el EDC III, así como el *airbag*, tanto para la plaza del conductor como para las dos delanteras, algo esto último exclusivo de los 7.

Serie 8

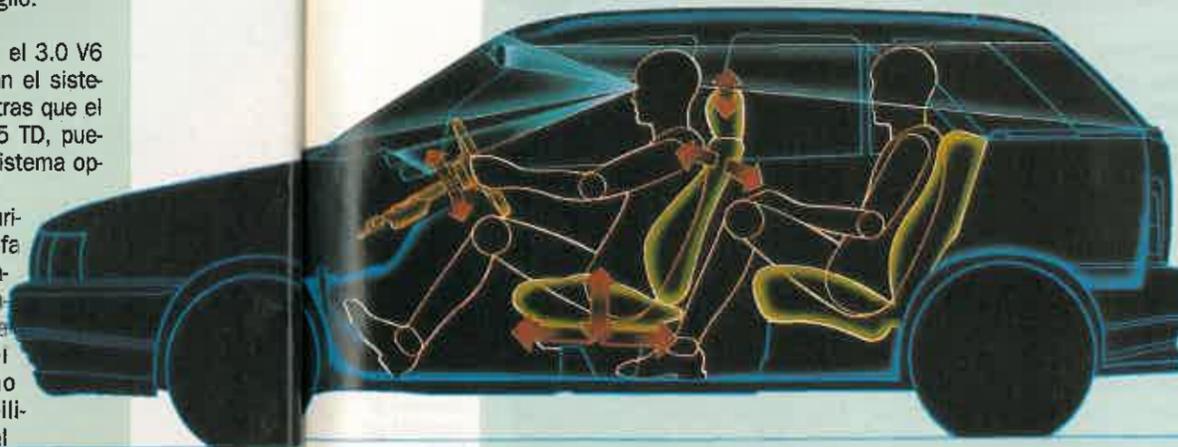
El más equipado de los BMW lleva casi de todo. ABS, ASC+T, y un nuevo eje trasero «integral» que proporciona a las ruedas posteriores una direccionalidad pasiva, parecida a la del Citroën ZX. Como opciones, el gran coupé dispone del EDC III y el *airbag*, pero sólo para el asiento del conductor y a condición de no montar ninguno de los tres volantes deportivos del catálogo BMW.

PRECIOS

- ABS serie 3: 175.000 ptas.**
- ABS 318/4: 168.000 ptas.**
- ABS serie 5: 168.000 ptas.**
- ASC: 236.779 ptas.**
- ASC + T: 243.677 ptas.**
- Control automático de nivel**

ATENCIÓN A LOS NIÑOS
Los asientos especiales para los niños requieren un diseño cuidadoso para que cumplan bien con su misión.

LA VISTA ES LA VIDA
Una buena visibilidad es un elemento importante de seguridad en el automóvil.



Audi 100

En el 100, el ABS es opcional en dos de sus versiones con motor 2.3. En el resto el ABS es de serie así como los cinturones de seguridad posteriores. Opcionalmente se puede disponer de *Airbag*. El Audi 100 Quattro cuesta 610.000 pesetas más que su homólogo de dos ruedas motrices.

Audi V8

Como buque insignia de la marca el V8 incorpora de serie todos los elementos de seguridad. Procon-Ten, *Airbag*, ABS, tracción integral.

PRECIOS

- ABS gama 80 y 90: 143.569 ptas.**

para el 318i 4p y el 325i 4p. En cuanto al EDC, el control electrónico de la suspensión, sólo está previsto en esta serie para el deportivo M3.

Serie 5

Todos los serie 5, excepto el 520i llevan ABS, el ASC es una opción en el 535i, mientras que el EDS puede ser pedido al comprar el 535i. Sólo el M5 adopta en fábrica el control automático de nivel del eje trasero que, mediante sobrepeso, los 520i, 525i, 535i, 524 td y 525 td también pueden montar. Igual caso que para el EDC en los 525i y 535i. Todos los serie 5 pueden recibir opcionalmente un volante con *airbag*.

ADIOS AL REVENTON
El sistema CTS de Continental supondrá un incremento importante en los niveles de seguridad.



Los fabricantes de coches han invertido mucho dinero en hacer sus productos más seguros.

Las marcas más prestigiosas disponen de un amplio catálogo de opciones de seguridad.

del eje trasero serie 5: **148.339 ptas.**
Control automático de nivel del eje trasero serie 7: 166.372 ptas.
EDC: 156.710 ptas.
EDC III: 261.135 ptas.
Airbag lado conductor 318is y M3: 152.258 ptas.
Airbag lado conductor serie 3: 174.839 ptas.
Airbag lado conductor 535i y M5: 169.195 ptas.
Airbag lado conductor serie 5 y 730i: 186.130 ptas.
Airbag lado conductor serie 7: 174.839 ptas.
Airbag lado conductor 850i: 146.253 ptas.
Airbag en los dos asientos delanteros 730i: 323.876 ptas.

CITROËN

Citroën AX

Entre los más pequeños de la gama Citroën, tan sólo se puede optar al ABS en el AX GTI.

Citroën ZX

La gama ZX incorpora cinturones de seguridad traseros en todas las versiones. El antibloqueo de frenos sólo está disponible en el Volcane.

Citroën BX

Este modelo es uno de los que mejor nivel de seguridad tiene en su segmento. La suspensión hidroneumática es un elemento de seguridad importante que está

presente en todos los modelos. Además es posible montar un sistema ABS en los 19 TGS Prestige, 19 TZS Athena, GTI, 19 TZD y TZD Turbo. Es de serie en el GTI 16 V Prestige.

Citroën XM.

El modelo más alto de la gama dispone de muchos elementos que hacen del XM un vehículo con un elevado nivel de seguridad activa y pasiva. Por una parte está la suspensión hidroneumática, que en algunas versiones está controlada electrónicamente, por lo que su funcionamiento es aún mejor. El ABS es opcional en el XM 2.0 Luxe gasolina y diésel, mientras que para el resto de la gama es de serie.

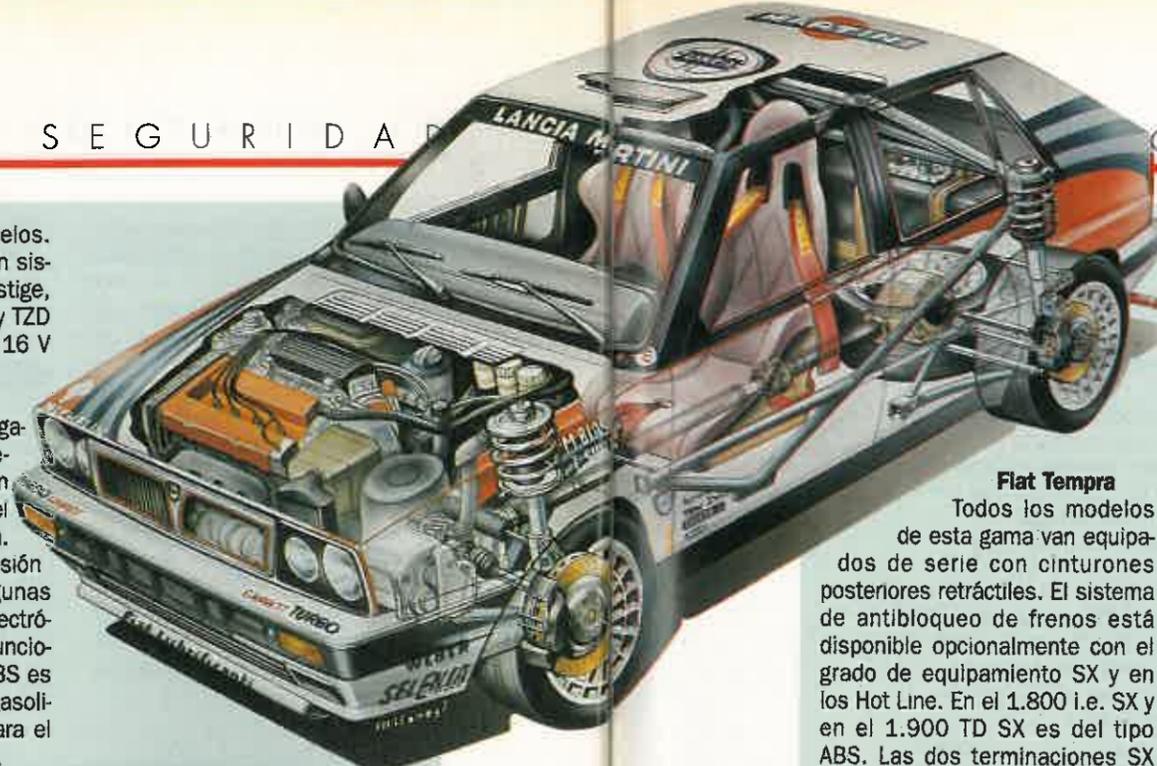
PRECIOS

ABS AX GTI: 162.240 ptas.
ABS ZX Volcane: 189.721 ptas.
ABS gama BX: 217.504 ptas.
ABS gama XM: 206.000 ptas.
Suspensión hidractiva gama XM: 216.301 ptas.

DAIHATSU

Applause

Este modelo japonés está presente en España tan sólo en su versión 1.6 IX. El equipo de serie que actualmente está disponible en nuestro país no incide en el aspecto de la seguridad como el caso del ABS y otros sistemas electrónicos.



Flat Tempra

Todos los modelos de esta gama van equipados de serie con cinturones posteriores retráctiles. El sistema de antibloqueo de frenos está disponible opcionalmente con el grado de equipamiento SX y en los Hot Line. En el 1.800 i.e. SX y en el 1.900 TD SX es del tipo ABS. Las dos terminaciones SX del Station Wagon también incorporan ABS.

Flat Croma

Al igual que los Tempra todos

FIAT

Fiat Panda

El modelo más pequeño de Fiat, el Panda cuenta con un modelo, el 4x4 L Trekking, con un sistema de tracción a las cuatro ruedas que se engrana mediante una palanca instalada en el habitáculo.

Fiat Uno

A partir del Uno 60 SX 5 puertas, todos los Uno de gasolina disponen como opción de cinturones posteriores retráctiles. Entre los diésel, es opcional en la versión turbo. También existe el Uno Turbo i. e. Antiskid, que se caracteriza por su sistema de antibloqueo de frenos. No se vende como una opción, sino como un modelo con este sistema.

Fiat Tipo

En el Fiat Tipo, los cinturones posteriores de seguridad y el sistema de antibloqueo de frenos se pueden obtener pagando un sobreprecio, desde la versión 1.600 DGT. En los diésel, estas opciones están presentes con los dos motores más potentes, el 1.9 y el Turbodiésel. El antibloqueo de frenos es del tipo ABS en los diésel y en los dos motores de gasolina de 16 válvulas.

DE LAS CARRERAS A LA SERIE En las pruebas deportivas las marcas ensayan numerosos elementos de seguridad que luego se aprovechan en los modelos de calle.

ROBOTS SENSIBLES Los muñecos con sensores electrónicos son imprescindibles en las pruebas de choque.



los Croma llevan cinturones de seguridad retráctiles de serie, en las plazas anteriores y posteriores. El sistema antibloqueo de frenos pertenece al equipo de serie en las versiones 2.0 i.e.S y en la 2.0 i.e. Turbo. Por otra parte, se puede adquirir opcionalmente en los Croma 2.0 CHT, y con los motores diésel. Por último, no está disponible en el Croma 2.0 i.e.

PRECIOS

Cinturones posteriores retráctiles, gama Uno: 18.753 ptas.
Cinturones posteriores retráctiles, gama Tipo: 20.748 ptas.
Sistema antibloqueo de frenos, gama Uno (Antiskid): 155.000 ptas.
Sistema antibloqueo de frenos, gama Tipo: 161.861 ptas.
Sistema antibloqueo de frenos, gama Tipo, (ABS): 280.763 ptas.
Sistema antibloqueo de Frenos, gama Tempra: 164.920 ptas.
Sistema antibloqueo de Frenos, gama Tempra (ABS): 208.810 ptas.

FORD

Fiesta

La gama pequeña de la marca ofrece para todos sus modelos el sistema mecánico de antibloqueo de frenos. Más sencillo que los electrónicos, su eficacia es sin embargo satisfactoria, aunque no puede adaptarse al coche cuando la transmisión es automática. De esta forma, Ford reivindica el derecho de los pequeños de disponer también de equipos hasta ahora reservados a coches menos económicos.

Escort

En el siguiente escalón de la gama Ford, la posibilidad de incluir un sistema antibloqueo de frenos está restringida a las versiones 1.6i 3p, Ghia 1.6 5p, Ghia 1.8 D 5p, Nomade 1.6, Nomade 1.8 D y Cabrio 1.6i.

En el caso del Escort, el sistema es ABS electrónico, más preciso pero no obstante, ofrecido por la marca al mismo precio que el mecánico de los Fiesta.

Orion

Mismo caso para los Orion Ghia 1.6, Ghia 1.6i y Ghia 1.8 D, siendo imposible en el resto de esta gama montar el ABS.

Sierra

En los Ford medios es el Cosworth 4x4 quien lógicamente incorpora mayor equipamiento de

seguridad. Su propia tracción integral, compartida con la versión con motor 2.0i, sumada a los sobredimensionados frenos ABS de serie, suponen la mejor dotación de los Sierra. En cuanto al resto de la gama, toda ella puede disponer opcionalmente del sistema ABS.

Scorpio

La gama alta de Ford adopta como equipamiento de serie el ABS. Opcionalmente en los Scorpio Ghia puede montarse una suspensión autorregulable, que forma parte del equipo especial de invierno ofertado por Ford para esta versión. Siendo una marca con una gran difusión por toda Europa y Estados Unidos, los cinturones traseros se incluyen como equipo de serie en todos los Ford.

PRECIOS

ABS Fiesta: 105.000 ptas.
ABS Escort y Orion: 105.000 ptas.
ABS Sierra: 217.000 ptas.
Suspensión autorregulable Scorpio Ghia: 230.000 ptas.

HONDA

Civic

Para la gama pequeña, Honda no comercializa ningún sistema especial de seguridad, ni siquiera un antibloqueo de frenos. El único elemento de seguridad extra que incorpora y que pronto será obligatorio en nuestro país, son los cinturones de seguridad traseros como el resto de la gama.

CRX

El otro «pequeño» de la marca nipona tampoco dispone de ABS ni de serie ni como opción.

Concerto

En la gama media, tanto en el Concerto de cuatro como en el cinco puertas, el sistema antibloqueo de frenos es mecánico (ALB) y se ofrece de serie.

Accord

Este modelo cuenta con antibloqueo de frenos mecánico ALB

LOS CINTURONES RETRACTILES Son una eficiente medida de seguridad que algunas marcas como Audi incorporan de serie en todos sus modelos.



Los niños deben ser los que mayor protección reciban mediante asientos adecuados.

La seguridad vial pasa, sobre todo, por una correcta información vial del conductor.

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 contruidos 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 como 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 





AIRBAG
Esta bolsa de inflado instantáneo y automático, llegará a ser obligatoria en un futuro no muy lejano.

en su lista de opciones, pero no se puede comprar independiente, sino que va en paquete conjunto con el techo corredizo eléctrico.

Prelude

Para el modelo deportivo de Honda el ABS es de serie. Pero lo más característico en materia de seguridad en este modelo, es el sistema de cuatro ruedas directrices. El 4WS (4 wheels steering), aparte de facilitar las maniobras de aparcamiento, permite cambiar de carril sin extraños en la dirección, aunque haya surcos en el asfalto. En curvas este mecanismo también ayuda a incrementar la seguridad.

NSX

Como es lógico, los elementos de seguridad aumentan en el deportivo con mayúsculas de Honda. Este, por supuesto, equipa ALB de serie. Además, tiene un sistema de control de tracción, que evita el deslizamiento de las ruedas cuando entra en acción su poderosa caballería (274 CV). Otro mecanismo a destacar de serie, es el *airbag*, o cojín hinchable en caso de colisión.

PRECIOS

ALB + techo corredizo eléctrico Accord: 300.000 pesetas.

JAGUAR

XJ6, XJR, Sovereign y Daimler
En todos los Jaguar XJ6, XJR, Sovereign y Daimler son de serie

el sistema ABS y los cinturones de seguridad traseros.

En opción se puede incorporar un sistema nivelador de suspensiones en toda la gama XJ6 y Sovereign, siendo este sistema de serie en la versión XJR y en todos los Daimler.

XJS.

Todos los coupé de Jaguar incorporan el sistema de frenos ABS y los cinturones de seguridad traseros como elementos de serie. También incorporan de serie un sistema antihundimiento en las suspensiones.

PRECIOS:
Nivelador de sus-



sión XJ6: 117.670 pesetas.
Nivelador de suspensión Sovereign: 117.670 pesetas

LANCIA

Lancia Y 10

El pequeño Y 10 incorpora cinturones de seguridad traseros en todas las plazas. No hay posibilidad de montar ABS.

Lancia Delta

En esta gama sólo el Integrale puede montar ABS bajo pedido. En el resto no aparece ni como opción. Así mismo, el Integrale

dispone de un eficaz sistema de tracción a las cuatro ruedas.

Lancia Dedra

El ABS está disponible en toda la gama salvo en el 1.6. En el Integrale aparece como elemento de serie, mientras que en el resto es opcional. Así mismo hay que destacar la posibilidad de montar una suspensión inteligente que se regula automáticamente en el Integrale, en el IE Turbo y en el 2.000 IE. La versión Inte-

grale dispone de tracción a las cuatro ruedas.

Lancia Thema

En el más caro de los Lancia el ABS es común. Se puede montar opcionalmente en el 2.0 IE 16V y en el Turbodiésel. En el Turbo 16V es de serie. También se puede montar una suspensión inteligente controlada electrónicamente en el 2.000 IE 16V y en el Turbo.

PRECIOS

ABS Delta Integrale: 269.990 ptas.

DIRECCION EN LAS CUATRO RUEDAS
Estos sistemas se encuentran en su fase inicial de desarrollo. Pronto serán plenamente eficaces.

ABS Dedra 1.800: 210.140
ABS Dedra Turbo Integrale: 285.950 ptas.
ABS Thema 2.0 IE: 283.000 ptas.
ABS Thema Turbodiésel: 272.650 ptas.
Suspensión inteligente gama Dedra: 162.000 ptas.
Suspensión inteligente gama Thema: 179.810 ptas.

MAZDA

323

Las tres versiones de este modelo, F, GT y 4WD incorporan ABS de serie. En el 4WD se suma una tracción permanente a las cuatro ruedas con un reparto entre ejes del 50 por ciento.

MX - 5

Este deportivo no lleva en nuestro mercado ABS.

626

En este caso el ABS vuelve a ser general como equipo de serie en todas las versiones: 2.0i 16 V, 626 4WS, Coupé, Hatch Back y Hatch Back 4WS. Tanto en la carrocería sedán de tres módulos como en la hatch back de dos y medio, existen versiones 4WS con las cuatro ruedas direccionales.

Mazda incorpora ya a partir de este segmento su sistema de suspensión autoajustable AAS. Mediante dos posiciones de un mando en el salpicadero (*hard* y *soft*), la dureza de los amortiguadores puede variar según la carga del vehículo, o bien el tipo de conducción que se vaya a practicar. Otra posibilidad, denominada *auto*, hace que la dureza se autorregule a partir de velocidades preseleccionadas (80, 120 y 150 kilómetros por hora). En este mo-

delo existen una versión del 2.2i también con tracción a las cuatro ruedas, pero no son importadas por el momento a nuestro país.

RX - 7

Tanto el RX - 7 con motor rotativo atmosférico como el turbocomprimido, montan de serie el ABS.

929 3.0i

Está equipado con los sistemas de frenado ABS y de suspensión AAS. Como en el resto de la gama con cuatro plazas, monta cinturones traseros.

MERCEDES

Serie 190

Los Mercedes más pequeños, los 190, pueden montar según versiones tres diferentes sistemas de seguridad: El *airbag*, el ABS y el ASR o regulación del resbalamiento al acelerar. El antibloqueo de frenos va incluido en el equipamiento de serie de todos los Mercedes excepto en los 190 D y E 1.8 en los que hay que pagarlo como opción aparte con un precio bastante razonable en relación al resto de las opciones. El *airbag* para el conductor es opcional en todos los 190 y por último el ASR se ofrece con sobrepeso en la versión 190 E 2.6 sólo en combinación con el cambio automático.

Clase W-124

Todos los Mercedes integrados en la clase W-124 disponen de serie de ABS, y el 500 E también de ASR, mientras que opcionalmente el cliente puede solicitar esta última opción en los 260E, 300E, 300E-24, 300 TE, 300 TE 24, 300 CE y 300 CE 24, siempre en combinación con el cambio automático. Tanto el *airbag* para el conductor, como los que se ofrecen para conductor y pasajero, están disponibles con precio aparte para toda esta gama.

Cuatro modelos pueden además contar con un sofisticado sistema de tracción a las cuatro ruedas que, por medio de la



AUDI EN CABEZA
El sistema Procon Ten de Audi es un gran avance. En caso de colisión, los cinturones se tensan y la columna de la dirección se retrae.

electrónica regula la acción del diferencial bloqueable y la tracción automática integral. Estos modelos son el 300 DT 4 Matic, el 300 E 4 Matic, el 300 TDT 4 Matic y el 300 TE 4 Matic.

Clase S

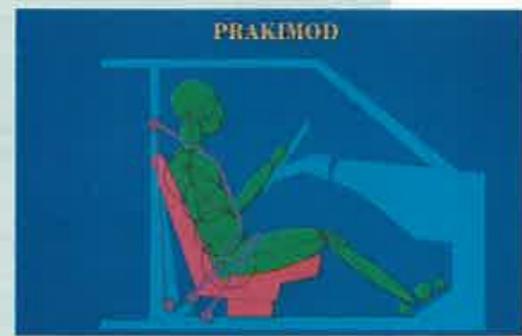
El antibloqueo de frenos ABS lo llevan de serie todos los modelos en esta clase. Por otro lado es posible montar con sobrepeso un sistema ADS de regulación adaptativa de la amortiguación en el eje trasero de todos los modelos pertenecientes a esta serie a excepción de los 420SEC, 500 SEC y 560 SEC.

El ASR es de serie en los dos 600, SE y SEL, y opción en el resto de los modelos. Por último también en esta clase se puede elegir entre *airbag* para conductor y acompañante o sólo para el primero y siempre con sobrepeso a excepción del los dos 600 SE y SEL, los Mercedes mejor equipados de la marca.

Clase SL

En los Mercedes SL y como sistemas de seguridad, el compra-

EL ASIENTO TAMBIEN CUENTA
El diseño de los asientos también es importante para evitar lesiones en caso de colisión.



Las carreteras de hoy en día no difieren sustancialmente de las de hace treinta años.

La educación vial debe de ser impartida desde la escuela para evitar malas conductas.

dor solo se va a encontrar de serie el ABS. Opcionalmente, y a un precio astronómico, los SL de Mercedes pueden acceder a la regulación total de la suspensión ADS. También a los dos tipos de *airbag* y al ASR.

PRECIOS

Airbag solo conductor: Todos los modelos excepto los 600: 196.200 Ptas.

Airbag conductor y acompañante: Todos excepto la Clase 190 y los 600: 396.700 Ptas.

Sistema antibloqueo de frenos ABS: De serie en todos los modelos excepto en el 190 D y 190 1.8: 122.200 Ptas.



SIN RESBALAR
Los sistemas antipatinamiento han mejorado la transmisión de la potencia al suelo en cualquier situación. Mejoran el comportamiento de los vehículos sobre pisos deslizantes.

ASR: 302.700 Ptas. salvo el 560 SEC: 258.500 Ptas. ADS: 504.000 Ptas. el que cuenta con regulación total del sistema de amortiguación y 361.000 o 231.900 Ptas. la regulación solo en el eje trasero.

MITSUBISHI

Galant

Los Galant llevan todos los cinturones de seguridad traseros. Los delanteros tienen la peculiaridad de poderse regular en altura. El Galant 2.0 GTI-16V y el Dynamic-4 de cinco puertas, equipan de serie además antibloqueo de frenos y 4WS.

NISSAN

Nissan Sunny

En el escalón más bajo de la

marca japonesa, podemos disponer de ABS en las versiones más altas de la gama. De esta forma, es un elemento incluido en el equipamiento de serie en los Sunny GTI 2.0 16V, tanto en la carrocería de tres como de cinco puertas.

Nissan Primera

El constructor japonés en el Primera ha equipado de serie con ABS a su versión más potente el 2.0 GT 16V. El resto de la gama no se puede equipar con este elemento ni siquiera como opción. Lo que si equipan todos los Primera son cinturones en los asientos traseros.

Nissan Maxima 3.0

Para evitar patinamientos dispone del sistema DUET-EA, desarrollado especialmente para que sea compatible con el cambio automático. También esta equipado de serie con ABS.

Nissan 100 NX

Este atractivo modelo dispone de serie de un completo equipamiento, en el que está incluido un eficaz ABS.

Nissan 200 SX Turbo

Entre su equipo de serie cuenta con ABS.

Nissan 300 ZX Turbo

Se trata de un deportivo capaz de ofrecer unas prestaciones de primera. Entre los sofisticados elementos tecnológicos que ofrece encontramos el sistema de cuatro ruedas directrices: Super HICAS. Además, tal como le corresponde a un modelo de sus características también dispone de sistema ABS.

OPEL

Opel Corsa

En el Corsa se montan de serie los cinturones de seguridad en todas las plazas. Por lo demás, no se puede montar, ni opcionalmente, ningún sistema ABS.

Opel Astra

Por una parte los sistemas antibloqueo de frenos son equipo de

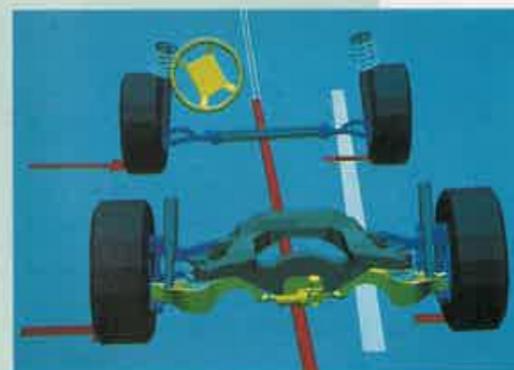


CINTURONES Y VOLANTE

Punto importantísimo en un accidente. Audi ha conseguido que los primeros se tensen y que el segundo desaparezca bajo el asiento.

TRES PUNTOS
Los Volvo tienen el cinturón central posterior de tres puntos.

serie en los GSi, mientras que se pueden montar opcionalmente con el acabado GT en cualquiera de sus motorizaciones. Es destacable la introducción de un sistema de cinturón de seguridad autotensable en caso de accidente. De esta forma, los ocupantes de las plazas delanteras quedan mejor sujetos en caso de colisión. El Astra GSi 16V, monta como equipo de serie un control electrónico de tracción que facilita la conducción y mejora la motricidad.



Opel Vectra.

En esta gama los elementos de seguridad, al margen de los consabidos cinturones de seguridad traseros, se limitan al ABS. Este, está disponible opcionalmente en los acabados GT y CD, mientras que forma parte del equipo de serie en los 16V. Se ofrecen versiones de tracción a las cuatro

FUTURO PROXIMO
En poco tiempo se generalizará el uso de sistemas de dirección a las cuatro ruedas. Los simuladores permiten un rápido desarrollo.

ruedas en el 2.000 16V con un sobreprecio de 462.000 pesetas sobre la versión de dos ruedas motrices.

Opel Calibra.

En los Calibra el ABS entra como equipo de serie en todos los modelos. La versión de tracción a las cuatro ruedas cuesta 475.000 pesetas más que su equivalente de dos ruedas motrices.

Opel Omega.

Todos los Omega pueden montar sistemas ABS antibloqueo de frenos. Es de serie en las versiones con motor de 2.6 y 3.0. En el resto es opcional, incluido en los Turbodiesel y Caravan.

Opel Senator.

En el Senator, todos los elementos de seguridad están integrados en el equipamiento de serie. Además del inevitable ABS, el Senator dispone de suspensión de dureza variable y diferencial autoblocante.

PRECIOS

ABS gama Astra: 180.000 ptas. ABS gama Vectra: 189.618 ptas. ABS gama Omega: 187.590 ptas.

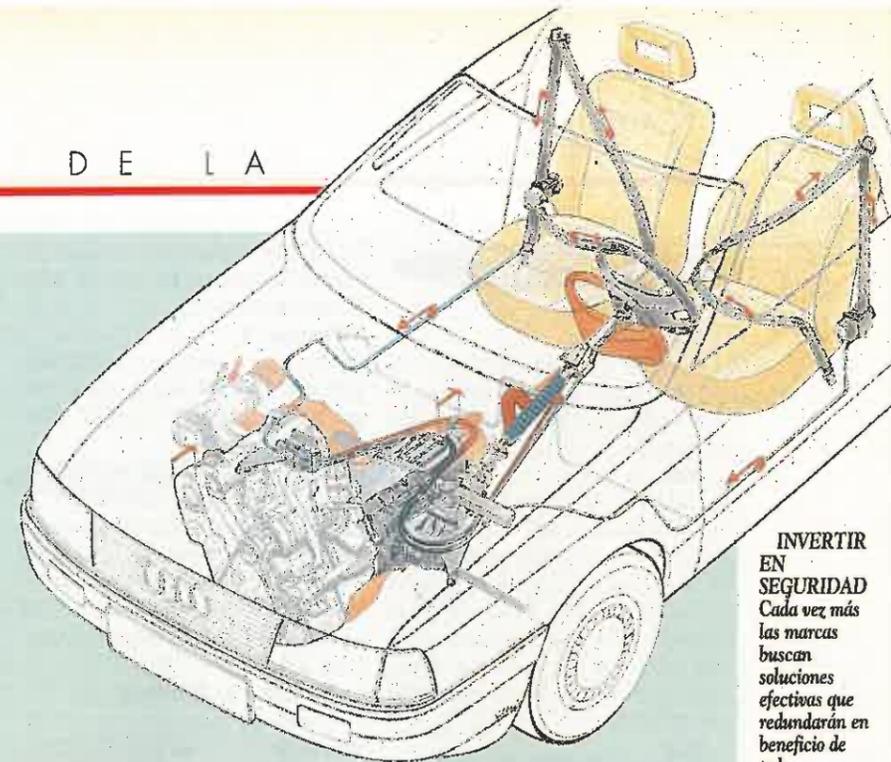
PEUGEOT

Peugeot 106

El último modelo de Peugeot no descuida la seguridad. Todos los Peugeot 106 llevan de serie cinturones de seguridad en las plazas traseras y en las versiones más equipadas, XT y XSI, se ha también incorporado el sistema de antibloqueo de frenos ABR.

Peugeot 205

El 205 acusa ligeramente el paso del tiempo, a pesar de mantener todas sus cualidades. Ningún modelo de la amplia gama contempla la posibilidad de incorporar un sistema de antibloqueo de frenos ni siquiera como opción



INVERTIR EN SEGURIDAD
Cada vez más las marcas buscan soluciones efectivas que redundarán en beneficio de todos.

Peugeot 309

El caso del 309 no están disponibles sistemas de antibloqueo de frenos, ni si siquiera en el GTI 16 v de 160 caballos de potencia. Como todos los Peugeot, los 309 se venden con cinturones de seguridad traseros de serie.

Peugeot 405

El 405 dispone de más elementos que afectan directamente a la seguridad. Existen dos versiones de cuatro ruedas motrices: El GRx4 cuesta 632.000 pesetas más que la versión equivalente de dos ruedas motrices. Sorprendentemente, la versión de cuatro ruedas motrices más potente, el Mi 16x4, únicamente cuesta medio millón de pesetas más que Mi 16 de dos ruedas motrices, pero con la peculiaridad de que el tracción total in-

cluye de serie el ABR, mientras que en el dos ruedas motrices se debe pagar aparte, también es opción en los 405 SRI (manual y automático), en el GRx4, en el GTX y en el STI.

Peugeot 605

Todos los Peugeot 605, el modelo emblemático de la marca del león, llevan sistema de antibloqueo de frenos de serie el ABR, excepto el SRI y el SRDT, en los que también se puede montar opcionalmente. Tres modelos llevan de serie la dureza de la amortiguación regulable electrónicamente: el SV 3.0 manual, el SV 3.0 automático y el SV 24 v.

PRECIOS

ABR, gama 106, 165.000 ptas. ABR, gama 405, 242.000 ptas. ABR, gama 605, 242.000 ptas.



CRASH TEST
Esta es la mejor forma de ver si las soluciones adoptadas son eficaces.

Para potenciar el uso de estos sistemas se podría reducir el I.V.A al incorporarlos.

Los ABS se van generalizando día a día y hay modelos populares que lo pueden montar.

PORSCHE

968

A partir de este modelo Porsche ya incluye de serie los frenos con ABS y el *airbag* para los dos ocupantes.

911

También con ABS en toda la gama, adoptan en las versiones Carrera 4 una tracción permanente a las cuatro ruedas regulada electrónicamente. Respecto a las versiones Carrera 2 eleva su precio sobre los dos millones de pesetas, cifra que hace cara esta posibilidad.

928

Además del ABS, opcionalmente puede montarse, en los más potentes de los Porsche, unos paragolpes especiales que absor-

do con lo imprescindible y obviamente Renault no ha previsto ABS para este modelo.

Renault 5

Renault no tiene disponible ningún sistema antibloqueo de frenos en este popular modelo.

Renault Clio

EL ABS es opcional en las versiones más altas: Clio RT 1.7. También está disponible opcionalmente este sistema en la versión 1.6 válvulas. Por contra, es parte del equipo de serie de los Clio Baccara en sus dos motorizaciones: 1.4 y 1.7.

Renault 19/Chamade

El ABS se puede montar opcionalmente en el Renault 19 y Chamade 16V, TXE, TXI y Turbo DX.

Renault 21

Las versiones más altas cuentan con ABS, caso del 21 TXi, Baccara, 2L Turbo. Además este elemento está disponible en opción en el 21 GTX, TXE, TXE Auto., TXE Cat., GTi 12V, TDX, Nevada TXE y Nevada TDX. También en la gama 21 hay versiones con cuatro ruedas motrices: R-21 TXi Quadra y R-21 2L Turbo Quadra, que cuentan entre su equipamiento de serie con sistema ABS. La diferencia de precio que hay que pagar con respecto a sus variantes con tracción delantera son de 790.000 pesetas.

Renault 25

En toda la gama cuenta de serie con ABS.

Renault Espace

El ABS es de serie en el Renault Espace RT 2.2i Quadra y Espace RXE V-6. De opción se puede equipar en el Espace RT 2.2i. La versión Quadra por su parte además es de cuatro ruedas motrices a un sobreprecio de 580.000 pesetas.

Renault Alpine

Está equipado de serie con un sistema de antipatinamiento convencional ABS.

Al respecto hay que decir que todos los modelos de la marca equipan cinturones en las plazas traseras.

PRECIOS

ABS gama Clio: 187.500 ptas.
ABS gama 19/Chamade: 197.500 ptas.
ABS gama 21: 197.500 ptas.
ABS gama Espace: 250.000 ptas.

ROVER

Serie 200

El antibloqueo de frenos ALB se ofrece opcionalmente en los 216 GTi de 3 y 5 puertas.

Serie 800

El antibloqueo de frenos viene incorporado de serie.

Serie 400

En esta serie sólo en el 416 GTi se puede montar el ABS opcional.

PRECIOS

Antibloqueo de frenos : 206.000 Ptas.

SAAB

Serie 900

Todos poseen como opción el sistema antibloqueo de frenos ABS. Asimismo, como opción pero sin cargo económico, puede montar unos paragolpes absorbentes de impactos.

Serie 9000

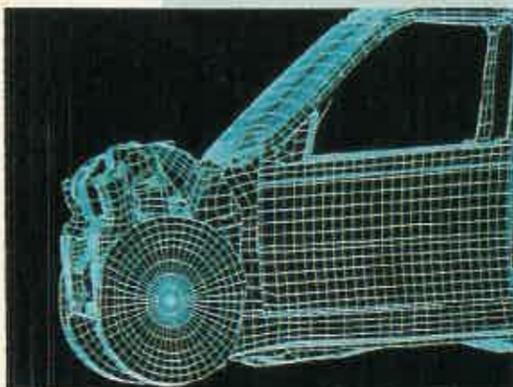
El ABS de tres vías es equipo de serie. Opcionalmente, se puede completar con el sistema de control de tracción TCS que evita que las ruedas anteriores patinen.

El *airbag* para el asiento del conductor también es ofrecido como opción excepto en el 9000 CDI Top Line, que lo adopta de serie.

PRECIOS

Sistema antibloqueo de frenos ABS + 3 Saab 900: 249.000 pts
Paragolpes absorbentes de impactos Saab 900: sin cargo
Cinturones de seguridad traseros Saab 900: sin cargo

DISEÑO CAD/CAM
 Los modernos ordenadores son una ayuda inestimable para estudiar las estructuras deformables.



ben la energía de los choques mediante amortiguadores. El *airbag* y, al igual que en los demás modelos exceptuando la posibilidad dos plazas, los cinturones traseros son ambos de serie.

PRECIOS

Paragolpes amortiguadores de energía delanteros y traseros 928 S4 y 928 GT: 63.840 pts

RENAULT

Renault 4

Es el modelo más veterano de la marca francesa y está equipa-

Paragolpes absorbentes de impactos Saab 9000: sin cargo
Sistema de control de tracción TCS Saab 9000: 125.000 ptas.
Cinturones de seguridad traseros 9000 Saab 9.000: sin cargo.

4WD pueden recibir este ABS de forma opcional. Estas últimas versiones poseen un sistema de tracción permanente.

PRECIO

ABS Legacy 2.2 GX 4WD y GX 4WD SW: 187.788 pts

SEAT

Seat Marbella

No puede disponer de sistemas específicos de seguridad.

Seat Ibiza

Salvo los cinturones de seguridad en las plazas posteriores, no hay otro sistema.

Seat Toledo

El Seat Toledo puede lle-

SUZUKI

Swift

La marca japonesa ofrece la tracción total en el Swift Sedan 1.6 con una diferencia de precio en relación al tracción delantera de 200.000 pesetas.

TOYOTA

Corolla

No lleva ABS.

MR/2

Monta de serie un ABS de cuatro vías.

Camry

El actual modelo no incluye opciones de seguridad.

Celica

Ofrece de serie el sistema ABS.

Supra

Este modelo incluye de serie el sistema ABS de cuatro vías y unos refuerzos en la carrocería.

Los Toyota de cuatro plazas incluyen todos el cinturón de seguridad trasero.

VOLKSWAGEN

Volkswagen Polo.

Tan sólo dispone de cinturones de seguridad traseros de serie.

Volkswagen Golf/Jetta.

Todas las versiones del Golf y el Jetta pueden montar opcionalmente el ABS salvo las 1.300. En el Golf GTi G-60 se puede montar un sistema antipatinamiento, denominado EDS.

Volkswagen Corrado.

En sus dos versiones está disponible el ABS como opción.

Volkswagen Passat.

Los Passat pueden montar, op-



TECNICA BMW
 Con su Serie 3, BMW ha dado un paso muy importante para poner un diseño muy avanzado al alcance de un público medio.

SUBARU

Legacy

Las versiones con motorización 1.8 GL 16V (sedán y familiar) no pueden montar el ABS con cuatro vías de la marca que posee la particularidad de incluir sellados en la llanta los sensores para que con el uso no lleguen a dañarse; en cambio, los 2.2 GX

BREVE DICCIONARIO DE LA SEGURIDAD

AAS: suspensión autorregulable propio de la marca Mazda.

ABR: antibloqueo de frenos electrónico propio de la marca Peugeot.

ABS: antibloqueo de frenos electrónico original de la marca Bosch y adoptado de forma general para denominar este sistema.

ADS: regulación de la amortiguación propio de la marca Mercedes.

Airbag: bolsa hinchable que actúa desde el volante o la guantera cuando se produce un choque frontal del vehículo y protege a los ocupantes de las plazas delanteras.

ALB: antibloqueo de frenos electrónico propio de la marca Honda.

Antiskid: sistema antibloqueo de frenos electrónico a las ruedas delanteras propio del Fiat Uno Turbo.

ASC: antipatinamiento electrónico de las ruedas propio de la marca BMW.

ASC + T: antipatinamiento electrónico de las ruedas conectado al ABS propio de la marca BMW.

ASR: antipatinamiento electrónico de las ruedas propio de la marca Mercedes.

EDC: control electrónico de la suspensión propio la marca BMW.

EDC III: versión evolucionada del anterior.

EDS: antipatinamiento electrónico de las ruedas propio de la marca Volkswagen.

ETC: antipatinamiento electrónico propio del Opel Astra.

DUET-EA: antipatinamiento electrónico de las ruedas propio de la marca Nissan.

Procon - Ten: sistema que actúa sobre la estructura del chasis, la columna de dirección y la tensión de los cinturones de seguridad propio de la marca Audi.

Super - HICAS: sistema de dirección en las cuatro ruedas propio de la marca Nissan.

TCS: antipatinamiento electrónico de las ruedas propio de la marca Saab.

SCS: antibloqueo mecánico de los frenos propio de los Ford Fiesta.

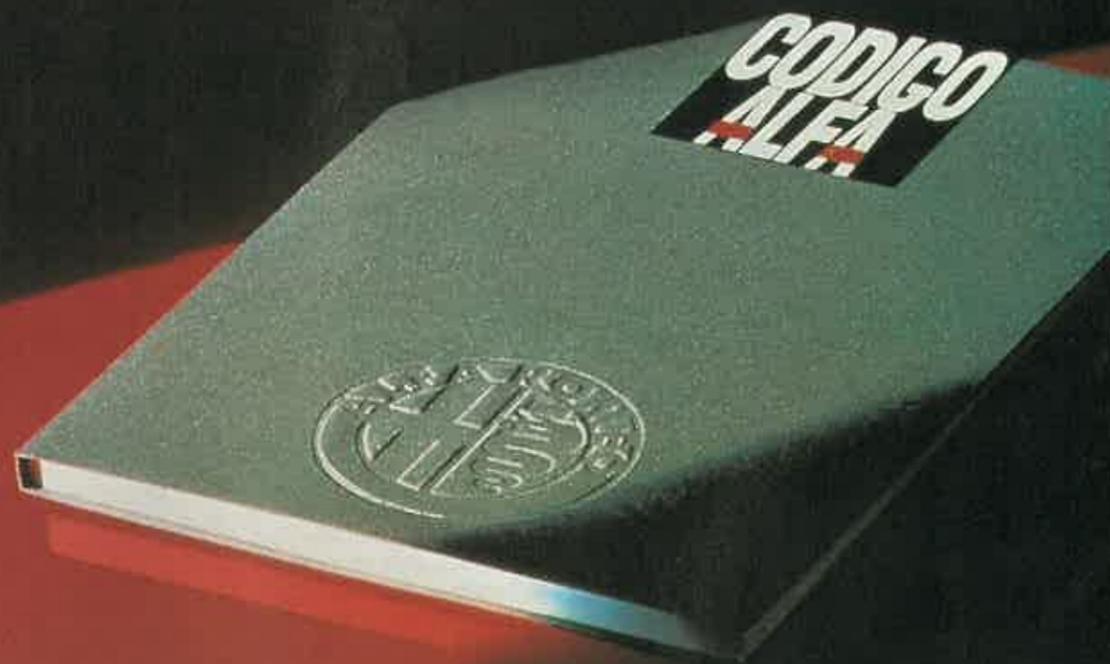
4 Matic: sistema de tracción a las cuatro ruedas regulado electrónicamente propio de la marca Mercedes.

Los sistemas de dirección a las cuatro ruedas no son plenamente eficaces todavía.

En coches potentes, los sistemas antipatinamiento suponen una gran ayuda al conductor.

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 disfrutan 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.

LA SEGURIDAD

LOS OSCAR DE LA SEGURIDAD

El nivel de seguridad de los importados de alto nivel está, en términos generales, muy alto, no obstante, los fabricantes alemanes y suecos se llevan la palma en este aspecto. Audi destaca por ser la marca que ofrece estos sistemas a mejor precio. BMW es el fabricante que en estos momentos ofrece una técnica más avanzada en todas sus gamas. Mercedes, por su parte, ofrece un mayor número de sistemas. Saab es marca que cuida mucho este aspecto y su producto resulta muy homogéneo. Volvo es un especialista en seguridad que ha perdido su puesto de privilegio, aunque todavía goza de buena imagen. Las estructuras de sus coches destacan por su resistencia. La revolución pendiente se va a producir en un futuro próximo, cuando los fabricantes de coches de mayor difusión generalicen la aplicación de estos sistemas en sus modelos. De esta forma la inversión necesaria será menor.

cionalmente, el sistema ABS en todas sus versiones. Además hay una versión denominada Syncro que dispone de un sistema de tracción a las cuatro ruedas.

PRECIOS

ABS Golf / Jetta: 139.850 ptas.
EDS con ABS en Golf G-60: 186.599 ptas.
ABS Passat: 182.000 ptas.
ABS Corrado: 139.850 ptas.

VOLVO

Volvo Serie 400.

Esta serie puede montar ABS opcionalmente en los acabados GLE y es de serie en el 440 Turbo, 460 Turbo y 480 Turbo.

Volvo Serie 900.

Todos pueden montar ABS. Es opcional en el Royal y de serie en el resto. Otros elementos de seguridad: asientos para niños o cinturones de seguridad posteriores de tres puntos.

PRECIOS

ABS en todas las gamas: 250.000 ptas.
Asiento especial para niños en la Serie 900: 30.000 ptas.

La vida humana no puede tener precio



MUCHO MAS MODERNO
La amenaza de japoneses está propiciando que las marcas americanas cambien su mentalidad. Modelos como el llamativo Probe (en la foto grande), el Mustang, que en su versión descapotable se sigue manteniendo actual y el Crown Victoria que en el 92 presentará un diseño totalmente nuevo.



GAMA FORD AMERICANA

USA

UN MUNDO APARTE

Las marcas americanas siempre han construido sus coches pensando en su público, éste es el caso de la gama Ford 92. Unos modelos de concepción muy moderna, bien equipados, pero específicos para el mercado americano.

LOS constructores americanos de coches, siempre han tenido en cuenta en sus modelos, ante todo, los gustos de su público. Una clientela amante de los coches de grandes dimensiones, equipados con cambio automático, que es el



A POR LOS JAPONESES
Con el Festiva, Ford confía en hacer frente a los modelos japoneses de reducidas

preferido allí por mayoría. También son coches adaptados a las particulares exigencias de tráfico de Estados Unidos, con unos límites de velocidad bajos.

Pero algo está cambiando en su filosofía a la hora de construir nuevos modelos. Un cambio propiciado por la agresiva política comercial de los japoneses, que han conquistado un porcentaje elevado de las ventas en norteamérica. Es por ello que ahora las marcas americanas han entrado en una frenética dinámica, intentando ofrecer a sus clientes un mejor servicio y una mejor calidad que sus rivales, los japoneses.

En esta lucha está implicada Ford, que acaba de presentar su ga-

MUY POPULARES
En Estados Unidos los monovolúmenes gozan de una gran popularidad. Ford ha actualizado su gama Aerostar.

NOVEDADES CHRYSLER

Con el pensamiento en España

SEDAN DEL FUTURO
El Chrysler Concorde es la apuesta de esta marca americana como coche de lujo para los primeros años del 2000.

La gran mayoría de las marcas americanas de coches construyen sus vehículos pensando sobre todo en la clientela de su país. Son muy pocas las que se aventuran a realizar modelos que puedan competir en Europa o en Japón. Una de ellas, que está desarrollando una serie de proyectos con el ánimo de introducirlos en el Viejo Continente, es Chrysler. Pero en los planes de la marca también está el de llegar al mercado español.

Los primeros escauceos de esta marca en España se producirán en los primeros meses del 92, momento a partir del cual se podrá adquirir el Chrysler Le Baron. Esto será posible gracias a un importador propio de la marca, fundado hace muy poco tiempo y conocido con el nombre de Chrysler España. Más adelante, en el 93 este importante constructor americano tiene prevista la realización de unos sedán con una concepción

muy moderna. No tendrán nada que ver con los actuales modelos de la marca. El diseño súper moderno, es más propio del inagotable ingenio de los fabricantes japoneses, que de los americanos. Estos modelos con los que Chrysler va a comenzar una importante ofensiva en Europa serán: el Concorde, Intrepid y Eagle Vision, unos nombres ante todo muy sugerentes y casi de ciencia ficción. El Concorde y el Eagle Vision serán dos nuevos modelos



de tres volúmenes y cuatro puertas, muy lujosos y con un generoso espacio para los pasajeros. Por su parte, el Dodge Intrepid tendrá también una carrocería de cuatro puertas, pero contará con una serie de elementos aerodinámicos, que le conferirán un agresivo aspecto deportivo. Algo común en estos tres vehículos, fuera de serie, será su lujoso acabado y los sistemas de seguridad que equiparán.

ESPECTACULAR AL MÁXIMO
En el Dodge Intrepid se aúnan el lujo en su máxima expresión y una línea deportiva al ciento por ciento.

ma de modelos 92, pensada especialmente para el mercado norteamericano. Unos coches con una línea moderna, buen ejemplo es el Crown Victoria, que durante años conservó el diseño clásico de los coches americanos. Eso sí, continuando la tradición siguen haciendo uso de motores de gran cilindrada, para el Crown Victoria han recurrido a un V-8 de 4,6 litros, que curiosamente, ofrece un rendimiento de tan sólo 210 caballos. Muy poca potencia, si tenemos

en cuenta que en Europa, para obtener esa cifra, es suficiente con una cilindrada mucho menor. En Estados Unidos lo hacen así, porque debido a los límites tan bajos de velocidad, los coches no están pensados para que alcancen altas máximas, por contra, gracias a su enorme cilindrada, los motores tienen un par increíble. Otro modelo que entra de lleno en la nueva dinámica de Ford es el Taurus, que al igual que el Crown Victoria presenta un diseño muy mo-

derno, además de unos cambios técnicos importantes. El más significativo es que abandona la tradicional tracción trasera y pasa a ser un todo delante. Un pilar básico en la nueva estrategia de Ford en Estados Unidos es el Escort, un modelo que ya recibió importantes cambios y que para el 92 se va a ver reforzado por una versión de tres volúmenes animado por un motor de 1,8 litros de 16 válvulas. Con el Festiva, Ford tiene también una gran confianza, no en vano es



TÍPICO USA
Unos vehículos que tienen una gran popularidad en Estados Unidos son los pick-up. Ford presenta su Serie-F modificada. Aunque sigue manteniendo los rasgos y estilo característicos de este tipo de coches.

la baza con la que haran frente a los coches japoneses de pequeñas dimensiones. Se trata de un coche de dos volúmenes, con dos niveles de acabado L y GL, esta última con una imagen muy deportiva. El resto de modelos de Ford: el Tempo, Probe y Thunderbird, recibirán también mejoras de estilo. Por otra parte, sigue en catálogo el mítico Mustang, que se sigue manteniendo actual, por supuesto este modelo seguirá estando impulsado por motores de gran cilindrada, como es el caso del V-8 de cinco litros y 225 caballos de potencia. En el 92, Ford también presentará novedades en su gama Lincoln y Mercury, además de su división de vehículos todo-terreno y monovolumen. En general todos los modelos ofrecerán cambios de estilo, unos equipamientos más completos y mejoras técnicas. En el caso del Mercury Cougar, para conmemorar su 25 aniversario comercializarán una versión especial. Por su parte, los todo terreno y pick-up, con algunas mejoras, van a seguir manteniendo la misma línea y conceptos que siempre los han distinguido. ○

EN DIRECTO

Mi experiencia americana

En dos ocasiones he tenido este año la oportunidad de conducir en los Estados Unidos; una experiencia que enriquece a cualquier conductor y que merece reflexiones sobre sus particularidades. Por la misma razón que se diferencia la conducción en Gran Bretaña o en Hong Kong y pese a que la técnica de manejar el automóvil sea intrínsecamente la misma en cualquier punto del globo. La primera impresión es la del espacio: la amplitud de las avenidas o la anchura de las carreteras no tiene comparación con la Vieja Europa en que cada metro cuadrado tiene dueño celoso. El concepto de autovía urbana, que por aquí no acabamos de entender muy bien (el ejemplo de la M-30 madrileña es bien claro) está allí perfectamente integrado en sus hábitos de conducción. Eso sí: con una señalización impecable que hace difícil perderse. Sólo se necesita tener muy claro dónde están los puntos cardinales y hacia dónde queremos ir. Norte, Sur, Este y Oeste son las cuatro palabras que más repiten los carteles indicadores en USA. La velocidad está limitada entre 55 y 65

millas por hora (según los Estados), de 88 a 104 kilómetros por hora, y los conductores la respetan en su gran mayoría. Casi todos los automóviles circulan en los alrededores de las 65 millas por hora, con el controlador automático de velocidad conectado. Muy raras veces nos adelanta algún otro coche a más velocidad. El americano medio es muy moderado cuando está al volante por varias razones. La más importante de ellas es porque el concepto seguridad es algo con lo que convive todos los instantes de su vida (no sólo en su faceta de conductor, como se quiere imponer en nuestro país) y en segundo lugar, por un aspecto práctico: no va a llegar antes por ir más deprisa, porque el tráfico es lo suficientemente fluido como para mantener promedios casi iguales a los de su velocidad de cruce. La vigilancia no es excesiva, pero una denuncia por exceso de velocidad acarrea no sólo sanciones muy graves, sino un importante desprestigio social.

J. M. Cernuda

LA GRAN SORPRESA



En el mundo del automóvil, el nacimiento de un nuevo modelo siempre causa un gran revuelo. El nacimiento del nuevo Peugeot 106 ha causado algo más que revuelo, ha resultado toda una gran sorpresa.

Porque el nuevo Peugeot 106 ha sido creado para ofrecer todas las ventajas de un coche de tamaño compacto en combinación

con las cualidades y prestaciones de uno grande. Y esto sólo es posible cuando, desde su concepción, se ha pensado, creado y probado cada detalle de su diseño y su construcción.

Por eso, el nuevo Peugeot 106 es capaz de ofrecer grandes sorpresas: un amplísimo espacio interior, más maniobrabilidad

y un excelente agarre en carretera, lo que se traduce en una gran demostración de seguridad en cualquiera de sus cuatro versiones, capaces de proporcionar hasta 100 CV. de potencia.

Pero eso no es todo, porque el nuevo Peugeot 106 es sorprendentemente silencioso, cuenta con una gran visibilidad y, además,

el concepto de automóvil ecológico se ha desarrollado plenamente en su concepción.

PEUGEOT 106

LA REVOLUCIÓN DEL ESPACIO

 **PEUGEOT**
FUERZA DINAMICA

 Lubricantes recomendados 

RENACEN LOS CLÁSICOS NUEVOS DEPORTIVOS ALFA Y MG

Alfa Romeo en Italia y MG en Gran Bretaña han decidido recuperar su tradición de automóviles deportivos, respectivamente con un coupé y un descapotable para los próximos años.

ALFA Romeo pretende retornar al primer plano de la actualidad con el futuro 155, que aparecerá en los primeros meses del año 92. Esta berlina dará lugar a un coupé, del que ya hemos hablado en alguna ocasión y del que ahora se perfilan algunos de los detalles más característicos en su carrocería.

Desde que dejó de fabricar el Sprint y los GTV, Alfa Romeo está ausente en una categoría, que precisamente fue la que le dio mayor prestigio y sus mejores días de gloria. Con el proyecto 155 y concretamente con sus derivados deportivos, se resucitará una fórmula de éxito.

Los directivos de Alfa ya han reconocido en voz baja los proyectos existentes de un coupé y un desca-



MGB V8
El grupo Rover quiere resucitar la marca MG. El primer producto será este MGB con motor de ocho cilindros en V.

potable, e incluso de un superdeportivo con el motor de 10 cilindros en V, que obviamente no derivaría del 155 y que, además, sería un producto de difusión limitada. El 155 Coupé, será sin embargo un Alfa a la vieja usanza; es decir un deportivo de gran difusión y al mismo tiempo de altas prestaciones. Los más exigentes podrán disponer, inclusive, de versiones con tracción a las cuatro ruedas y potencias del orden de los 200 caballos. La decisión de Alfa Romeo ha estado motivada por el auge que han cobrado los coches deportivos en los últimos años tras el tirón de los GTI. El público busca de nuevo -además de las prestaciones-, la exclusividad de una carrocería deportiva.

DESEMPOLVAR EL MGB

La nostalgia de los británicos llega a tales extremos que hace posibles los sueños más exóticos, como es volver a fabricar el MGB, uno de

los descapotables más populares de los años 60. Esta réplica es obra de British Motor Heritage, pero lo más curioso es que el propio Grupo Rover va a respaldar el año que viene la comercialización del renacido MGB con algunas aportaciones propias.

Los responsables de Rover han decidido colaborar con British Motor Heritage. Así, el motor será un V8 de 3,9 litros y 260 caballos de potencia. Las diferencias principales respecto a los MGB se encontrarán en las nuevas aletas, ensanchadas para dar cabida a unos neumáticos de mayor anchura y a unas suspensiones de nuevo diseño.

Del renacido MGB se ha previsto una producción de mil quinientas unidades, que se venderían al precio unitario de 7.300.000 pesetas.

Este proyecto daría paso en 1994 a otro mucho más ambicioso. Sería un MG V8, inspirado en la filosofía del MGB, pero basado en la plataforma del Rover 800 del que ya informamos en nuestro último número. Aún no se ha tomado una decisión definitiva sobre la viabilidad de este proyecto, que daría vida nuevamente y de manera definitiva a la marca MG.



S NUEVOS

O

I

E

E

R

R

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALEKO														
Aleko 2141	1.028.088	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0							Serie
ALFA ROMEO														
33 1.3	1.584.044	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000		67.000
33 1.3 Veloce	1.550.383	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000		67.000
33 1.5 le	1.731.034	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000		67.000
33 1.7 le	1.926.372	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	150.000		67.000
33 1.7 le 16V	2.167.467	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	150.000		150.000
33 16V Quadrifoglio	2.227.488	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	150.000		150.000
33 16V Permanent 4	2.695.468	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	150.000		150.000
33 1.7 le Sport Wagon	2.077.467	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	190.000	36.000	Serie	Serie	150.000		67.000
75 1.6 le	2.042.504	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie		84.056
75 1.6 le La Mans	2.022.503	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie		84.056
75 1.8 le	2.263.598	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie		84.056
75 1.8 le La Mans	2.263.598	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie		84.056
75 2.0 Twin Spark	2.618.450	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	84.056
75 Twin Spark Podium	2.674.787	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	84.056
75 3.0 V6 Q	3.730.449	2.959	192	230	7,5	11,9	442,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	Serie
75 2.0 TB	2.503.034	1.995	95	175	12,4	8,5	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	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	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	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.808.260	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	110.000
164 Quadrifoglio	5.570.260	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TB	3.972.165	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
Spider 2.0 le	3.429.598	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8			Serie	Serie	Serie		Serie
ARO														
Aro 10 Techo Lona	1.120.749	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.228.289	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
243 D	1.677.136	3.120	65	110	28,5	10,1	403,0							
244 D	1.720.480	3.120	65	110	28,5	10,1	403,0							
AUDI														
80 Special	2.654.918	1.781	112	192	10,9	9,1	439,3	262.613	42.095	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 E	2.509.918	1.781	112	192	10,9	9,1	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	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 TD	2.683.106	1.588	80	165	14,6	6,8	439,3	262.613	42.095	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.0 E	2.996.011	1.994	115	196	10,2	9,4	439,3	280.000	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V	4.026.034	1.994	160	215	8,9	10,0	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	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	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	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	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	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.3 E Cat.	3.241.014	2.369	133	211	9,2	10,9	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	439,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
100 2.3 E	3.698.014	2.309	133	202	10,2	10,5	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	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
100 2.3 E Aut.	3.966.014	2.309	133	202	10,4	10,5	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	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
100 2.8 E Quattro	5.196.014	2.771	172	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
Coupe 2.3 E Cat.	4.110.015	2.309	133	211	9,2	10,04	33,6			Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 E Quattro Cat.	4.850.015	2.309	133	211	9,2	10,0	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 20V Track Front	4.495.202	1.994	160	215	9,0	11,04	33,6	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 20V Quattro	5.052.203	1.994	160	215	8,9	11,0	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	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	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.309.203	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8	9.454.529	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 Aut.	9.814.529	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BERTONE														
Freemover TD T. Duro	3.714.758	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freemover 2.7 T. Duro	3.714.758	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freemover 2.7 Cabrio	3.714.758	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BMW														
316i 2p	2.290.921	1.596	103	176	12,1	9,6	432,5	175.000	93.314	108.867	56.570	Serie	175.000	190.560
316i 4p (gama 91)	2.672.164	1.596	100	189	12,8	9,0	443,5	259.153	93.314	108.867	56.570	Serie	168.000	154.328
316i 4p Aut. (gama 91)	2.897.183	1.596	100	184	16,1	10,9	443,5	259.153	93.314	108.867	56.570	Serie	168.000	154.328
318i 2p	2.553.665	1.795	115	189	10,8	10,1	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	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	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	154.328
318i S	2.778.666	1.796	136	202	9,9	8,5	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	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	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie		

AUDI

OFERTAS DEL MES

80
150.000 pesetas de sobretasación del coche usado.

90
150.000 pesetas de sobretasación del coche usado.

Coupé
También obtendremos una sobretasación de 150.000 pesetas por nuestro coche usado.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
325i X 4p	4.954.751	2.494	171	210	9,0	11,7	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	240 227
325i Cabrio	5.219.751	2.494	171	214	9,0	11,5	432,5	175.000	70.755	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring	4.984.413	2.494	171	221	8,8	11,5	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring	5.944.414	2.494	171	210	9,7	11,7	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	54.098
M3	6.997.602	2.302	200	234	6,7	10,6	434,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Cabrio	9.847.603	2.302	200	234	7,3	10,6	434,5	-	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Sport Evolution	8.447.602	2.467	238	248	6,5	10,1	434,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Z1	8.544.413	2.494	171	239	7,9	10,4	392,7	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325 TD (gama 91)	3.773.107	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	154.328
325 TD Aut. (gama 91)	4.048.107	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	154.328
324 TD Touring	4.462.507	2.443	115	187	12,3	7,0	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
520i	4.144.413	1.990	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	168.000	210.011
525i	5.197.602	2.494	192	275	8,6	9,0	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	168.000	210.011
535i	6.156.413	3.430	211	235	7,7	14,5	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	168.000	210.011
M-5	9.847.929	3.535	315	250	6,3	16,8	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525 TDS	4.616.108	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	258.238
525 TDS Aut.	4.928.107	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	258.238
730i	6.277.602	2.986	197	225	9,3	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	212.094
735i	7.942.603	3.420	220	236	8,3	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735 IL	8.347.602	3.420	220	236	8,3	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i A	10.537.929	4.988	300	240	7,4	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i AL	12.397.929	4.988	300	250	7,4	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i	12.547.929	4.988	300	250	6,8	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

CITROËN

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
AX 3p 11 TE 4V	1.109.937	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	18.953	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TE 5V	1.140.357	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	162.224	18.953	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TRE 5V	1.201.196	1.124	55	158	12,9	6,3	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	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	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 3p GT	1.467.557	1.360	85	177	9,3	7,3	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	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	352,5	-	18.953	-	-	-	-	-
AX 5p 11 TE 5V	1.206.266	1.124	55	158	13,2	6,3	352,5	162.224	18.953	-	-	-	-	-
AX 5p 11 YHR 5V	1.267.507	1.124	55	158	12,9	6,3	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	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	352,5	162.224	18.953	Serie	Serie	-	-	47.380
AX 5p GT	1.533.465	1.360	85	177	9,3	7,3	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	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 3p 14 TRD	1.375.239	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 5p 14 TD	1.374.223	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 5p 14 TRD	1.447.280	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
ZX 3p 1.4 Reflex	1.613.769	1.360	75	177	9,3	7,3	351,7	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
ZX 5p 1.4 Avantage	1.685.169	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1	148.919	31.212	20.400	20.400	-	-	66.299
ZX 5p 1.4 Aura	1.753.989	1.360	75	172	13,7	6,8	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	407,1	148.919	31.212	Serie	Serie	71.401	-	66.299
ZX 5p 1.6i Avantage	1.756.569	1.580	90	181	13,5	7,9	407,1	148.919	31.212	20.400	20.400	-	-	66.299
ZX 5p 1.6i Aura	1.912.289	1.580	90	181	13,5	7,9	407,1	148.919	31.212	Serie	Serie	71.401	-	66.299
ZX 5p 1.9i Volcane	2.229.581	1.905	130	201	8,3	8,8	407,1	148.919	31.212	Serie	Serie	195.721	-	Serie
ZX 5p 1.9i D Avantage	1.767.189	1.905	71	167	16,1	5,9	407,1	148.919	31.212	20.400	20.400	-	-	66.299
ZX 5p 1.9i D Avantage	1.842.189	1.905	71	167	16,1	5,9	407,1	148.919	31.212	20.400	20.400	-	-	66.299
BX 14 TE	1.572.608	1.360	72	161	13,1	8,1	424,0	-	41.714	-	-	-	-	-
BX 14 TGE	1.671.548	1.360	72	161	13,1	8,1	424,0	-	41.714	Serie	Serie	-	-	-
BX 14 TGE Prestige	1.680.729	1.360	72	161	13,1	8,1	424,0	-	41.714	Serie	Serie	-	-	-
BX 16 TE	1.709.987	1.580	94	171	12,7	8,0	424,0	166.033	41.714	-	-	-	-	-
BX 16 TGS	1.842.568	1.580	94	171	12,7	8,0	424,0	166.033	41.714	Serie	Serie	-	-	-
BX 16 TGS Prestige	1.940.387	1.580	94	171	12,7	8,0	424,0	166.033	41.714	Serie	Serie	-	-	-
BX 19 TGS	1.975.519	1.905	107	191	10,7	8,0	424,0	166.033	41.714	Serie	Serie	-	-	-
BX 19 TGS Prestige	2.059.473	1.905	107	191	10,7	8,0	424,0	166.033	41.714	Serie	Serie	217.504	-	67.408
BX 19 TZS Athena	2.093.840	1.905	107	191	10,7	8,0	424,0	166.033	41.714	Serie	Serie	217.504	-	67.408
BX 19 GTI	2.291.454	1.905	125	193	9,8	9,7	424,0	166.033	41.714	Serie	Serie	217.504	-	67.408
BX GTI 16V Prestige	3.154.536	1.905	160	215	8,6	9,9	424,0	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
BX 19 TZS Break	2.460.661	1.905	107	191	10,4	8,0	424,0	188.214	63.188	Serie	Serie	-	-	-
BX TD	1.859.478	1.796	60	155	17,2	6,8	424,0	-	41.714	24.110	24.110	87.429	-	-
SX 19 TD	2.016.317	1.905	71	157	13,8	7,2	424,0	166.033	41.714	24.110	24.110	87.429	-	-
BX 19 TDZ	2.248.525	1.905	71	157	13,8	7,2	424,0	166.033	41.714	Serie	Serie	Serie	217.504	67.408
BX TDZ Turbo	2.661.823	1.798	90	182	12,0	7,7	424,0	-	41.714	Serie	Serie	Serie	217.504	67.408
BX 19 TDZ Break	2.395.085	1.905	65	151	17,0	7,2	424,0	188.214	63.188	-	-	-	-	-
XM 2.0i Luxe	3.255.200	1.998	130	205	11,5	8,6	470,8	Serie	47.947	Serie	Serie	206.000	-	68.495
XM 2.0i Luxe Aut.	3.515.541	1.998	130	202	14,4	8,1	470,8	Serie	47.947	Serie	Serie	206.000	-	68.495
XM 2.0i Grand Luxe	3.381.911	1.998	130	202	11,9	8,6	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
XM 2.0i Grand Luxe Aut.	4.241.692	1.998	130	206	14,4	8,6	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
XM V6i	4.931.671	2.849	170	222	9,7	13,9	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
XM V6i Aut.	5.194.542	2.849	170	220	10,9	13,9	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
XM V6i 24V	5.879.799	2.875	200	235	8,6	11,4	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
XM Diesel Luxe	3.400.473	2.138	83	171	17,6	7,7	470,8	Serie	47.947	Serie	Serie	206.000	-	68.495
XM TD Grand Luxe	4.299.616	2.088	110	192	12,4	8,0	470,8	Serie	Serie	Serie	Serie	206.000	-	Serie

DAIHATSU

Appoline 1.6 IX 16V Sp	2.286.952	1.589	105	185	9,8	8,5	426,0	200.000	24.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Rocky TD Intercooler EX	3.184.578	2.765	102	145	17,2	12,6	411,5	187.293	35.715	-	-	-	-	-
Rocky TD Intercooler EL	3.363.740	2.765	102	145	17,2	12,6	411,5	187.293	35.715	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Feorza EL II	2.462.374	1.589	85	143	14,2	11,8	368,5	198.000	24.885	Serie	Serie	Serie	-	Serie

FERRARI

Mondial T	15.908.940	3.405	300	255	6,3	11,9	453,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Mondial Cabrio T	17.937.253	3.405	300	255	6,3	11,9	453,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie
348 TB	16.979.919	3.405	300	275	5,6	9,9	423,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie
348 TS	17.406.200	3.405	300	275	5,6	9,9	423,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Testarossa	29.019.680	4.942	390	290	5,7	18,4	448,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie

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



FORD

OFERTAS DEL MES

Fiesta Plus 1.3

Hasta 40.000 pesetas de descuento final. Escort y Orion (1.6 CLX)

El Escort y el Orion 1.6 CLX se comercializan durante este mes al precio de los Escort y los Orion con motor de 1,3 litros. Por lo tanto, se realiza un descuento de 126.000 pesetas.

Sierra 2.0i CLX

Aire acondicionado + ABS + 125 CV, desde 2.490.000 pesetas, IVA y transporte incluidos.



LADA

OFERTAS DEL MES

Samara

Crediliada financia a lo largo de este mes de noviembre cualquier Lada desde 17.500 pesetas al mes. 2.490.000 pesetas, IVA y transporte incluidos.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Sierra CLX 2.0i 4p.	2.439.918	1.998	125	195	9,7	7,9	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	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	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	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	449,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra CLX 1.8 TD 4p.	2.280.389	1.753	75	160	16,4	6,5	446,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra CLX 2.0i 5p.	2.179.918	1.998	109	178	11,3	8,0	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	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	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Cosworth 24V	5.819.203	2.935	195	225	8,8	12,7	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	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	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	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	474,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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

HONDA

Modelo	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Honda Civic	2.671.788	1.590	130	191	7,5	8,1	396,5	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
CRX	3.001.788	1.590	130	212	7,5	7,2	375,0	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
Concerto 1.6i 16V 4p	2.812.014	1.590	130	196	9,5	8,4	441,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Concerto 1.6i 16V 5p	2.727.014	1.590	130	196	9,5	8,4	426,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Accord 2.0i 16V	3.321.787	1.997	135	202	9,2	9,1	445,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	1	Serie
Prelude 2.0i 16V 4WS	4.020.817	1.958	150	204	8,0	8,5	446,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
NSX 3.0i VTEC	11.554.528	2.977	274	270	5,9	11,0	440,5	Serie	-	Serie	Serie	-	-	Serie

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

INNOCENTI

Modelo	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
990 SE	1.356.350	993	53	143	16,2	7,3	316,0	-	-	-	Serie	-	-	-
990 SL	1.236.651	993	53	145	16,2	7,3	316,0	-	-	-	-	-	-	-
990 MSE Aut.	1.436.989	993	53	145	16,2	7,4	316,0	-	-	-	Serie	-	-	-
Turbo de Tomaso	1.535.706	993	72	162	10,8	8,9	313,8	-	-	-	-	-	-	Serie
990 DSE	1.525.956	993	37	124	-	5,7	316,0	-	-	-	-	-	-	-

ISUZU

Modelo	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Trooper LS 2.8 TD 3p	3.390.219	2.771	106	156	19,7	10,4	407,5	Serie	-	-	Serie	Serie	-	-
Trooper LS 2.8 TD 5p	3.682.919	2.771	106	156	19,7	10,4	447,0	Serie	-	-	Serie	Serie	-	-

JAGUAR

Modelo	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
XJ6 3.2	6.634.329	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0	Serie	131.330	Serie	Serie	Serie	Serie	173.350
XJ6 4.0	7.746.329	3.980	223	225	7,6	13,3	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	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign 4.0	8.560.329	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign V12	8.832.328	6.343	295	230	7,7	17,5	496,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler 4.0	9.883.329	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler DD6	10.056.329	5.345	260	223	8,9	16,9	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS 4.0 Coupé	8.746.329	3.980	223	228	7,9	13,4	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Coupé	10.516.329	5.345	280	237	8,2	16,6	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Cabrio	11.611.320	5.345	280	230	8,5	16,8	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	476,4	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

LADA

Modelo	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Samara 1.3 3p	998.839	1.288	65	150	14,5	8,2	400,6	169.118	26.600	21.337	16.331	-	-	15.956
Samara 1.3 5p	1.069.038	1.288	65	150	14,5	8,2	400,6	169.118	26.000	21.337	16.166	-	-	15.956
Samara 1.5 3p	1.045.727	1.500	75	160	12,5	7,7	400,6	169.118	26.000	21.337	16.331	-	-	15.956
Samara 1.5 5p	1.119.702	1.500	75	160	12,5	7,7	400,6	169.118	26.000	21.337	16.166	-	-	15.956
Niva 1.6	1.250.294	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0	-	26.000	-	-	-	-	-

LANCIA

Modelo	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Y-10 Fire	1.066.659	999	45	148	16,0	6,0	339,2	-	-	-	-	-	-	-
Y-10 Mia	1.134.688	999	45	148	16,0	6,0	332,2	-	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Y-10 1.1 LX	1.260.039	1.108	57	151	15,2	6,1	339,2	-	19.418	Serie	Serie	-	-	-
Y-10 LX Selectronic	1.365.039	1.108	57	150	17,5	6,3	339,2	-	19.418	Serie	Serie	-	-	-
Y-10 Ego	1.491.069	1.108	57	151	15,2	6,1	339,2	-	-	Serie	Serie	-	-	Serie
Y-10 1.3 GT	1.442.039	1.301	78	175	12,0	7,2	339,2	-	19.418	Serie	Serie	-	-	51.870
Delta 1.5 LX	1.593.788	1.498	82	165	12,0	7,4	389,5	-	-	Serie	Serie	-	-	Serie
Delta 1.6 GT le	1.844.919	1.585	111	187	10,0	9,1	389,5	182.609	36.575	Serie	Serie	62.244	-	Serie
Delta HF Turbo Le	2.248.013	1.585	143	204	8,7	9,6	389,5	-	36.575	Serie	Serie	62.244	-	Serie
Delta HF Integrare 16V	4.525.203	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0	182.609	36.575	Serie	Serie	Serie	269.990	Serie
Dedra 1.600 le	2.136.760	1.591	90	180	12,1	9,5	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	210.140	-
Dedra 1.800 le	2.389.636	1.756	110	192	10,0	10,1	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	210.140	79.800
Dedra 2.000 le	2.703.885	1.995	120	196	9,6	10,5	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	210.140	Serie
Dedra 2.0 le Turbo	3.502.855	1.995	165	215	8,3	10,2	434,3	Serie	31.900	Serie	Serie	Serie	285.950	Serie
Dedra Integrare	4.146.044	1.995	180	215	7,8	11,1	434,3	Serie	31.900	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Dedra Turbodiesel	2.628.760	1.929	92	180	12,3	6,5	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	285.950	79.800

LAND ROVER

Rover ha aplicado una ligera subida en sus vehículos de todo terreno. Los Defender no se han visto afectados, ya que mantienen el mismo precio. Además están ya disponibles en todos los concesionarios las nuevas carrocerías pick-up de estos modelos. También está a la venta la novedosa versión V8 del Discovery.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Thema 2.0 le	3.336.791	1.995	120	195	10,5	8,5	459,0	Serie	41.496	Serie	Serie	Serie	283.000	91.238
Thema 2.0 le 16V	3.693.791	1.995	150	205	9,5	8,9	459,0	Serie	41.496	Serie	Serie	Serie	Serie	91.238
Thema La Turbo 16V	4.846.790	1.995	18											



OPEL

OFERTAS DEL MES
Corsa Swing y City
100.000 pesetas de
descuento final.

Vectra
Hasta 125.000 pesetas de
descuento.

Omega
Se realiza un descuento de hasta 150.000 pesetas o se incluye en el equipamiento un teléfono gratis.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
250 D	4.782.771	2.497	94	176	16,5	7,7	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	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D	5.185.958	2.996	113	190	13,7	7,7	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	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	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	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
200 TD	5.042.740	1.997	75	160	21,7	7,6	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 TD	5.420.459	2.497	94	176	16,5	7,7	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TD Turbo	6.866.054	2.996	147	196	10,9	9,6	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	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 SE	8.873.554	3.199	231	230	8,9	14,5	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
300 SEL	9.228.554	3.199	231	230	8,9	14,5	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
400 SE	10.625.880	4.196	286	250	7,6	14,2	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
400 SEL	11.075.880	4.196	286	250	7,7	14,2	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
500 SE	11.366.880	4.973	326	250	6,7	15,1	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
500 SEL	11.957.879	4.973	326	250	6,7	15,1	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
600 SE	17.697.380	5.967	408	250	6,0	17,3	511,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
600 SEL	18.383.865	5.967	408	250	6,0	17,3	521,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
420 SEC	11.033.280	4.196	231	219	8,3	13,2	493,5	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
500 SEC	11.694.290	4.973	252	225	7,5	11,4	493,5	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
560 SEC	15.200.645	5.547	279	250	7,2	15,1	493,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SL	9.874.553	2.960	190	228	9,3	12,1	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	447,0	330.000	164.388	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 SL	13.760.880	4.973	326	250	6,2	14,2	447,0	330.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Corto	5.564.018	2.296	93	145	17,7	15,2	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD ST Corto	5.969.668	2.497	69	125	28,1	12,7	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GE ST Corto	6.309.384	2.960	125	185	13,5	20,5	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GD ST Corto	6.233.008	2.960	83	138	22,2	13,6	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Largo	6.145.228	2.298	93	145	17,1	15,2	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD ST Largo	6.550.878	2.497	69	125	28,1	12,7	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MITSUBISHI

Galant GTI 16V	3.276.994	1.997	145	204	8,8	9,8	454,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant 2.0 GLS I Sp	2.476.334	1.997	111	190	10,6	8,5	434,0	159.600	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant Dynamic 4 Sp	4.277.154	1.997	150	207	9,2	9,9	457,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GL T. L.	3.181.508	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GL Corto	3.069.508	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLS Corto	3.683.268	2.477	105	140	17,6	14,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Corto	3.683.268	2.972	150	160	12,5	16,5	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLX Largo	3.683.268	2.477	105	140	17,6	14,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Largo	5.066.608	2.972	150	160	14,0	16,5	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MORGAN

4/4-1600 IE Cat 2A	5.260.504	1.598	104	190	8,0	8,5	389,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
4/4-1600 IE Cat 4A	5.515.914	1.598	104	190	8,0	8,5	389,0	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Plus-4 2.0 2A	6.128.544	1.996	140	195	7,5	10,0	396,0	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Plus-4 2.0 4A	6.824.838	1.996	140	195	7,5	10,0	396,0	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Plus-4 3.9 EFI	7.948.224	3.947	191	210	5,6	11,8	396,0	92.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NISSAN

Sunny SLX 1.6 16V 3p.	2.050.828	1.597	95	180	10,4	7,5	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	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	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	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	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	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 SLX 16V 4p.	2.174.919	1.597	95	185	10,4	7,8	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0i SLX 16V 4p.	2.438.919	1.998	122	200	9,9	8,5	440,0	163.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0i SLX Aut. 4p.	2.805.919	1.998	122	200	10,3	9,0	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0i GT 16V 4p.	3.504.013	1.998	150	220	8,4	8,9	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	450,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0i SLX 16V 5p.	2.689.013	1.998	122	200	9,9	8,5	450,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0i DX 4p.	2.393.919	1.974	75	160	17,5	6,1	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Maxima 3.0 Aut.	4.686.924	2.960	170	210	8,7	11,0	476,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 NX	3.336.923	1.998	143	210	8,2	9,5	413,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 ZX Turbo	4.290.914	1.809	171	227	7,5	10,5	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 ZX Turbo	8.086.914	2.960	283	250	6,0	13,5	460,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Praline SLX 2.0	3.189.819	1.974	99	170	...	9,8	436,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Corto 4 Cil. D	2.457.519	2.820	84	133	29,7	11,1	410,5	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Corto 4 Cil. TD	2.642.519	2.820	95	135	27,5	11,1	410,5	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Wagon 6 Cil. D	3.271.708	3.249	95	138	27,5	12,7	469,0	296.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Top Line Corto TD	3.639.708	2.826	115	145	21,9	12,7	410,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Top Line Largo TD	3.715.708	2.826	115	145	21,9	12,7	469,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Top L. Gas Corto	3.305.708	2.960	136	163	15,6	12,7	410,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Nissan Terrano 2.7	3.715.508	2.664	99	150	18,7	9,6	436,5	Serie	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

OPEL

Corsa 3p. City 1.0 S	1.077.189	993	45	142	19,5	7,6	365,2	Serie	18.264	Serie	Serie	Serie	Serie	35.669
Corsa 3p. Swing 1.2	1.237.589	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	Serie	18.264	Serie	Serie	Serie	Serie	35.669
Corsa 3p. Swing 1.4	1.289.589	1.389	75	168	12,0	7,9	365,2	Serie	18.264	Serie	Serie	Serie	Serie	35.669
Corsa 3p. Joy 1.2	1.300.569	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	Serie	13.700	13.700	Serie	Serie	Serie	33.297
Corsa 3p. Joy 1.4	1.353.569	1.389	75	168	12,0	7,9	365,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	33.297
Corsa 3p. Joy Sport 1.4	1.487.569	1.389	75	168	12,0	7,9	365,2	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Corsa 3p. GSI	1.738.288	1.598	100	188	9,5	8,0	365,2	Serie	18.264	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Corsa 3p. Swing 1.5 D	1.371.189	1.487	66	151	17,5	5,1	365,2	Serie	18.264	Serie	Serie	Serie	Serie	35.669
Corsa 3p. Swing 1.5 TD	1.584.570	1.487	66	168	13,0	5,2	365,2	Serie	18.264	Serie	Serie	Serie	Serie	35.669
Corsa 4p. Swing 1.2	1.323.569	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	Serie	18.264	Serie	Serie	Serie	Serie	35.669
Corsa 4p. Swing 1.4	1.376.570	1.389	75	168	12,0	7,9	365,2	Serie	18.264	Serie	Serie	Serie	Serie	35.669
Corsa 4p. GL 1.2	1.431.569	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	Serie	18.264	Serie	Serie	Serie	Serie	35.669

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Corsa 4p. GL 1.4	1.484.570	1.389	75	168	12,0	7,9	365,2	Serie	18.264	Serie	Serie	Serie	Serie	35.669
Corsa 4p. Swing 1.5 D	1.457.189	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2	Serie	18.264	Serie	Serie	Serie	Serie	35.669
Corsa 5p. Swing 1.0 S	1.187.189	993	45	142	19,5	7,6	365,2	Serie	18.264	Serie	Serie	Serie	Serie	35.669
Corsa 5p. Swing 1.2	1.282.569	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	Serie	18.264	Serie	Serie	Serie	Serie	35.669
Corsa 5p. Swing 1.4	1.335.568													

RENAULT

Renault incorpora nuevos precios en este mes, con una subida en torno al 2,4 por ciento. También se ha revisado el precio de las opciones y se ha variado el equipamiento de algunos modelos. Los R-21 GTX, TXE, TXE catalizado, TXE automático, TD, TDX y Nevada TDX han visto como bajaba su precio, pero también se reducía su equipamiento. Esta política pretende acercar más al consumidor a estos modelos y que sea él mismo quien elija las opciones que crea convenientes.

OFERTAS DEL MES

R-5
80.000 pesetas de descuento.

Clio
80.000 pesetas de sobretasación del coche usado.

R-19 y R-21
100.000 pesetas de sobretasación del coche usado.

R-25
300.000 pesetas de descuento dejando el coche usado.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
205 TD 3p	1.809.399	1.769	78	175	12,2	6,0	370,5	-	25.000	Serie	Serie	76.600	-	Serie
205 Wimmer D 5p	1.510.100	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 GLD 5p	1.515.000	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	-	Serie	-	-	-	-	-
205 GRD 5p	1.596.400	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 GTD 5p	1.722.900	1.769	60	155	15,1	6,6	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	76.600	-	-
205 TD 5p	1.868.399	1.769	78	175	12,2	6,0	370,5	-	25.000	Serie	Serie	76.600	-	Serie
205 Cabrio CI	2.143.000	1.360	70	174	12,3	7,8	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 Cabrio CTI	2.886.418	1.580	115	190	9,7	8,0	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	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 Look	1.618.269	1.294	65	164	13,6	8,2	405,0	-	30.000	-	-	-	-	Serie
309 Aut	2.074.218	1.580	80	165	17,1	9,1	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
309 GR	1.698.387	1.442	83	173	12,3	8,3	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 Slam	1.758.788	1.442	83	173	12,3	8,3	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 Best Line	1.728.988	1.580	92	180	10,5	7,5	405,0	-	30.400	-	Serie	-	-	-
309 SR	1.922.887	1.592	94	179	10,5	8,8	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	60.000	-
309 GT	2.071.688	1.905	105	191	10,4	8,3	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	70.000	-
309 GTX	2.100.619	1.905	105	190	10,4	8,3	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
309 GTI	2.305.683	1.905	130	199	8,0	9,1	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
309 GTI 16V	2.535.513	1.905	160	220	7,8	9,8	405,0	-	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
309 GLD	1.757.900	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	-	30.000	Serie	Serie	77.900	-	-
309 Best Line D	1.909.399	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	-	30.400	-	Serie	-	-	-
309 SRD	2.044.900	1.905	65	162	16,8	6,4	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	405,0	-	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
309 SRDT	2.263.269	1.769	78	175	13,0	6,4	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
405 GL	2.015.519	1.580	92	176	11,6	9,0	441,0	-	44.000	-	-	-	-	-
405 GR	2.349.619	1.905	110	185	10,2	8,9	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 GR x 4	2.981.619	1.905	110	185	10,2	8,9	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	-
405 GR Break	2.437.519	1.905	110	185	10,7	8,9	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 SR Aut.	2.953.213	1.905	125	198	11,9	10,2	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	(1)
405 GTX	2.909.314	1.905	125	198	9,7	10,2	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
405 SRH	2.781.114	1.905	125	198	9,7	10,2	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	(1)
405 STI	3.202.083	1.905	125	198	9,7	10,2	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	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	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
405 GLD	2.337.400	1.905	70	165	16,4	5,8	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 GRDT	2.644.218	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 GRDT Break	2.735.819	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 SRDT	2.977.218	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	-	(1)
605 SR	3.260.083	1.998	130	203	10,3	8,6	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	242.400	-
605 SVI	3.775.083	1.998	130	203	10,3	8,6	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SVI Aut	4.022.262	1.998	130	197	13,0	9,4	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	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	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 24	5.755.103	2.975	200	235	8,0	11,0	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SRDT	3.792.919	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
605 SVDT	4.301.788	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

POLONEZ

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

PORSCHE

968	7.885.014	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0	Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Tiptronic	8.474.530	2.990	240	247	7,9	12,2	432,0	Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Cabrio	9.082.014	2.990	240	258	6,5	11,9	432,0	Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Coupé	10.705.903	3.600	250	260	6,7	11,3	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	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	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	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Cab. 2 Turbo Cabrio	15.615.528	3.600	250	260	5,7	11,3	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	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	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	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera RS	14.046.202	3.600	260	261	5,4	12,0	425,0	-	-	-	-	-	-	Serie
911 Carrera RS Touring	14.046.202	3.600	260	261	5,4	12,0	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	425,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928 GTS	14.431.529	5.396	350	275	5,7	16,5	444,5	Serie	207.480	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928 GTS Automático	14.431.529	5.396	350	275	5,7	16,5	444,5	Serie	207.480	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

RENAULT

R-4 GTL	1.017.664	1.108	34	120	---	6,7	366,8	-	21.000	-	-	-	-	-
R-5 Five 3p	1.017.664	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1	-	21.000	-	-	-	-	-
R-5 Five 5p	1.077.664	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1	-	21.000	-	-	-	-	-
Clio RL 1.1 3p	1.111.650	1.108	49	145	17,0	6,1	375,9	-	26.500	-	-	-	-	-
Clio RL 1.2 3p	1.206.069	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	26.500	-	-	-	-	-
Clio RL 1.2 3p	1.286.068	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	26.500	23.250	23.250	-	-	-
Clio RT 1.2 3p	1.386.068	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	26.500	Serie	Serie	-	-	-
Clio RT 1.4 3p	1.529.919	1.390	80	175	11,2	6,7	370,9	147.000	26.500	Serie	Serie	72.000	-	-
Clio RT 1.4 3p Cat.	1.679.919	1.390	80	175	11,2	6,6	370,9	147.000	26.500	Serie	Serie	72.000	-	-
Clio Baccara 1.4 Aut 3p	2.074.918	1.390	80	175	11,2	6,7	370,9	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Clio 1.7 S 3p	1.409.918	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	147.000	26.500	-	-	72.000	-	-
Clio RT 1.7 3p	1.619.919	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	147.000	26.500	Serie	Serie	72.000	187.500	57.500
Clio Baccara 1.7 3p	2.074.918	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Clio 16V 3p	1.814.202	1.764	140	212	7,8	8,6	371,2	-	26.500	(1)	(1)	(1)	187.500	(1)
Clio RL 1.1 5p	1.171.650	1.108	49	145	17,0	6,1	370,9	-	26.500	-	-	-	-	-
Clio RL 1.2 5p	1.266.069	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	26.500	-	-	-	-	-
Clio RL 1.2 5p	1.346.069	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	26.500	23.250	23.250	-	-	-
Clio RT 1.2 5p	1.446.069	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	26.500	Serie	Serie	-	-	-
Clio RT 1.4 5p	1.589.919	1.390	80	175	11,2	6,7	370,9	147.000	26.500	Serie	Serie	72.000	-	-
Clio RT 1.4 5p Cat.	1.739.919	1.390	80	175	11,2	6,6	370,9	147.000	26.500	Serie	Serie	72.000	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Clio RT 1.4 Aut. 5p	1.934.918	1.390	80	170	15,0	9,2	370,9	-	Serie	26.500	Serie	Serie	Serie	-
Clio 1.7 S 5p	1.469.918	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	147.000	26.500	-	-	-	72.000	-
Clio RT 1.7 5p	1.679.919	1.721	92	185										



SEAT

OFERTAS DEL MES
Ibiza inyección
 140.000 pesetas de sobrevaloración del coche usado.
Ibiza 1.5 CLX
 120.000 pesetas de sobretasación de descuento.

Toda la gama Ibiza
 En toda la gama Ibiza se incluye ahora gratis un equipo de sonido con Compact Disc. Además se realiza un descuento de hasta **80.000 pesetas** en la mayor parte de los modelos.

Málaga
 En todos los modelos se realiza un descuento del 20 por ciento.
Terra
 130.000 pesetas de sobrevaloración del coche usado.

ALFA

Algunas versiones de los Alfa 33 y el Alfa 75 1.8 IE Le Mans modifican sus precios desde esta misma semana. El resto de modelos de la gama Alfa se mantiene sin variaciones.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Maestro MG 2.0i	2.092.789	1.994	117	176	9,2	9,8	405,0	240.000	17.256	Serie	Serie	Serie		Serie
Montego 1.6 SI	1.738.788	1.589	83	165	11,2	6,9	446,6	240.000	17.750					
Montego 1.6 Clubman	1.793.787	1.589	83	165	11,2	6,9	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie			
Montego 2.0 GSI	2.223.788	1.994	112	185	9,2	8,7	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie		
Montego Estate GTI	2.403.788	1.994	112	171	9,5	9,8	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	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	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	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie		
Rover 214 Si 3p	1.815.070	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	182.500	30.000					
Rover 214 Si 5p	1.876.069	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	182.500	30.000			Serie		
Rover 214 GSI 16V 5p	2.039.069	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie		
Rover 216 GSI 16V 5p	2.305.920	1.590	116	192	9,8	8,6	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie		
Rover 216 GSI 16V Aut. 5p	2.447.920	1.590	116	190	11,5	8,7	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie		
Rover 216 GTI 16V 3p	2.477.014	1.590	130	200	8,6	8,7	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 216 GTI 16V 5p	2.558.013	1.590	130	200	8,6	8,7	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 414 GSI 16V	2.170.788	1.396	95	180	11,9	6,5	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie		
Rover 416 GSI 16V	2.398.918	1.590	116	192	9,8	8,6	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie		
Rover 416 GSI 16V Aut.	2.540.919	1.590	114	190	11,5	8,7	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie		
Rover 416 GTI 16V	2.676.014	1.590	130	196	9,2	8,4	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 418 GSD Turbo	2.546.014	1.769	88	170	12,0	6,1	436,5		30.000	Serie	Serie	Serie		Serie
Rover 820 Si 4p y 5p	3.636.108	1.994	140	203	10,4	9,3	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 825 SD Turbo	4.124.918	2.499	118	190	11,3	7,0	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Sterling	5.171.014	2.675	177	219	8,5	10,4	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Sterling Aut.	5.382.014	2.675	177	215	9,4	11,4	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Vitese	4.935.013	2.675	177	215	8,6	10,4	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SAAB

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
900i 16V 3p	2.974.319	1.985	128	180	11,5	10,2	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	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	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	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	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	142.000
900 T Sport 16V 3p	4.624.514	1.985	160	205	9,6	10,7	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	Serie
900 T Sport 16V Cabrio	6.526.514	1.985	160	200	9,6	10,7	469,0	Serie	63.000	Serie	Serie	Serie	249.000	Serie
9000 CDI 2.3 16V 4p	4.127.464	2.290	150	205	10,5	8,9	478,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDI 2.0 16V 4p	4.938.514	1.985	165	215	8,9	10,3	478,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDI 2.3 16V 4p	5.297.703	2.290	200	230	8,0	10,7	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	462,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CSI 2.3 16V 5p	4.273.514	2.290	150	201	10,5	8,9	462,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CST 2.0 16V 5p	5.071.514	1.985	165	215	8,9	10,3	462,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST 2.3 16V 5p	5.350.514	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST Sport 2.3 16V	6.454.717	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SANTANA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
2.5 D Corto Techo duro	2.010.180	2.495	64	110	34,0	10,5	366,1							
2.5 D Largo Techo duro	2.234.525	2.495	64	110	34,0	10,5	449,9							
2.900 D Corto	2.339.741	2.495	64	110	34,0	10,5	366,1							
2.900 D Largo	2.683.488	2.495	64	110	34,0	10,5	449,9							

SEAT

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Marbella Jeans	909.664	903	40	130	20,3	7,0	347,5		14.231					
Marbella Special	895.664	903	40	130	20,3	7,0	347,5		14.231					
Marbella Black, Green, Blue	861.664	903	40	130	20,3	7,0	347,5		14.231					
Marbella CLX	956.663	903	40	130	20,3	7,0	347,5		14.231					
Marbella XL	1.022.665	903	40	130	20,3	7,0	347,5		14.231					
Marbella GLX	1.085.664	903	40	130	20,3	7,0	347,5		14.231					
Ibiza Special 0.9 3p	1.074.688	903	44	131	22,0	7,3	363,7		25.669					
Ibiza Clásico 1.2 3p	1.206.089	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7		25.669					
Ibiza CLX 1.2 3p	1.177.069	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7		25.669					
Ibiza CLX Plus 1.2 3p	1.259.088	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7		25.669					
Ibiza SX 1.2 3p	1.468.200	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7		25.669					
Ibiza GLX 1.2 3p	1.384.054	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7		25.669	Serie	Serie		Serie	
Ibiza GLX 1.2 Plus 3p	1.496.069	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7		25.669	Serie	Serie		Serie	
Ibiza Olímpico 1.5 3p	1.425.788	1.461	90	166	12,3	9,2	363,7	Serie	25.669					
Ibiza CLX 1.5 3p	1.394.787	1.461	90	166	12,3	9,2	363,7	Serie	25.669					
Ibiza CLX Plus 1.5 3p	1.476.789	1.461	90	166	12,3	9,2	363,7	Serie	25.669					
Ibiza GLX 1.5 3p	1.577.787	1.461	90	166	12,3	9,2	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	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie		Serie	
Ibiza SX 1.5 3p	1.654.788	1.461	90	166	12,3	9,2	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie		Serie	
Ibiza SXi 3p	1.746.788	1.461	100	180	10,8	8,4	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie		Serie	
Ibiza SXi Plus 3p	1.796.788	1.714	55	146	18,9	7,3	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	363,7		25.669					
Ibiza CLX 1.7 D 3p	1.347.201	1.714	55	146	18,9	7,3	363,7		25.669					
Ibiza CLX Plus 1.7 D 3p	1.428.200	1.714	55	146	18,9	7,3	363,7		25.669					
Ibiza Special 0.9 5p	1.160.689	903	44	131	22,0	7,3	363,7		25.699					
Ibiza Olímpico 1.2 5p	1.286.069	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7		25.669					
Ibiza CLX 1.2 5p	1.260.069	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7		25.669					
Ibiza CLX Plus 1.2 5p	1.341.070	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7		25.669					
Ibiza SX 1.2 5p	1.544.069	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7		25.669					
Ibiza GLX 1.2 5p	1.467.068	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7		25.669	Serie	Serie		Serie	
Ibiza GLX Plus 1.2 5p	1.578.069	1.193	63	151	16,0	8,4	363,7		25.669	Serie	Serie		Serie	
Ibiza Olímpico 1.5 5p	1.507.788	1.461	90	166	12,3	9,2	363,7	Serie	25.669					
Ibiza CLX 1.5 5p	1.477.787	1.461	90	166	12,3	9,2	363,7	Serie	25.669					
Ibiza CLX Plus 1.5 5p	1.558.788	1.461	90	166	12,3	9,2	363,7	Serie	25.669					
Ibiza GLX 1.5 5p	1.659.789	1.461	90	166	12,3	9,2	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie		Serie	
Ibiza GLX Plus 1.5 5p	1.789.069	1.461	90	166	12,3	9,2	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie		Serie	
Ibiza SX 1.5 5p	1.736.788	1.461	90	166	12,3	9,2	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie		Serie	
Ibiza SXi 5p	1.828.788	1.461	100	180	10,8	8,4	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie		Serie	
Ibiza SXi Plus 5p	1.879.788	1.461	100	180	10,8	8,4	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie		Serie	
Ibiza 1.7 D Special 5p	1.347.201	1.714	55	146	18,9	7,3	363,7		25.669					
Ibiza CLX 1.7 D 5p	1.429.200	1.714	55	146	18,9	7,3	363,7		25.669					

VOLKSWAGEN

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Golf CL 1.3 3p.	1.581.069	1.272	55	155	16,5	7,4	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	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	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	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	399,0	277.000	32.538	24.500	24.500	117.000	139.850	-
Golf GTI 3p. 16V	2.499.015	1.781	139	209	9,0	9,6	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	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	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	399,0	259.398	32.538	41.068	18.525	Serie	139.850	-
Golf GTD 3p.	2.312.919	1.588	80	173	13,2	6,9	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf Sp. Stream	1.663.129	1.272	55	155	16,5	7,4	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	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	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	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	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	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	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	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	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	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf GL Cabrio	2.280.469	1.595	75	167	14,0	8	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	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	Serie
Jetta CL 1.3	1.584.470	1.272	55	149	17,0	7,8	438,5	-	-	-	-	-	-	-
Jetta CL 75 Pacific	1.888.668	1.595	75	165	14,4	7,5	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	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	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	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	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	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	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	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	405,0	Serie	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
Passat CL 1.8	2.335.515	1.781	90	171	15,1	8,7	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	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	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	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GT Syncro G-60	4.135.606	1.781	160	216	9,6	10,3	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	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat Variant CL 1.8	2.562.515	1.781	90	171	14,2	8	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	457,0	262.000	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat Variant CL 2.0	3.339.702	1.984	115	191	11,5	9,2	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	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	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	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000

VOLVO														
440 GL	2.114.169	1.721	90	175	11,5	9,1	431,0	205.000	65.000	-	-	-	-	-
440 GLS	2.379.166	1.721	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opcion
440 GLJ	2.378.168	1.800	90	180	11,5	8,7	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
440 GLT	2.726.168	1.721	109	183	10,8	9,2	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
440 Turbo	3.202.263	1.721	122	193	9,0	11,9	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
460 GL	2.481.169	1.721	90	175	11,5	9,1	440,5	205.000	65.000	-	-	-	-	-
460 GLE	2.888.169	1.721	109	185	10,8	10,5	440,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
460 GLE Aut.	3.088.169	1.721	109	185	10,8	10,5	440,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
460 Turbo	3.376.263	1.721	122	200	9,0	9,9	440,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
480 ES	3.205.169	1.721	106	186	10,0	9,0	425,8	Serie	100.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
480 Turbo	3.703.264	1.721	122	200	9,0	9,3	425,8	Serie	100.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
240 Polar 2.3i	3.040.168	2.316	130	186	11,2	11,8	479,0	Serie	75.000	55.000	Serie	Serie	250.000	Serie
940 Royal 2.3i	3.601.264	2.316	130	185	11,2	10,5	487,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opcion
940 Royal 2.3i Aut.	3.801.264	2.316	130	179	11,7	10,9	487,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opcion
940 2.3i S. Wagon	3.624.934	2.316	130	185	11,2	10,5	484,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opcion
940 2.3i Aut. S. Wagon	3.826.264	2.316	130	179	11,7	10,9	484,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opcion
940 GLE 16V Sedan	4.301.264	2.316	155	200	10,2	11,2	487,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opcion
940 GLE 16V S. Wagon	4.444.264	2.316	155	200	10,5	11,4	484,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opcion
940 Turbo Sedan	4.728.453	2.316	165	200	9,0	13,0	487,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opcion
940 Turbo S. Wagon	4.875.264	2.316	165	200	9,0	13,1	484,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opcion
940 TD	4.724.169	2.383	122	181	12,0	7,9	487,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
940 TD S. Wagon	4.874.169	2.383	122	181	12,0	8,0	484,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
960 Turbo 16V	6.326.263	1.986	190	205	8,2	12,3	487,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
960 24V Aut.	6.726.263	2.922	204	220	8,9	12,2	487,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie
960 24V Aut. S. Wagon	6.801.263	2.922	204	211	9,5	12,2	484,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Serie

WARTBURG-TRABANT														
Berlina	700.749	992	50	132	23,0	9,9	422,0	-	-	-	-	-	-	-
Familiar	764.569	992	50	130	23,0	7,4	438,0	-	-	-	-	-	-	-

YUGO														
45 A	834.513	903	45	135	20,1	8,0	349,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	73.920
45 A Star	880.													

MERCADO

SIGUEN AUMENTANDO LAS VENTAS

LAS ventas de turismos han superado por segundo mes consecutivo las cifras alcanzadas en el año anterior.

Durante el pasado mes de octubre se vendieron en el mercado nacional 78.777 turismos y aunque estas cifras son una llamada a la esperanza, siguen estando por debajo de las conseguidas hace dos años, cuando la industria automovilística entró en recesión.

Por marcas, Renault figura en cabeza, con 16.163 unidades vendidas en este mes, un incremento del 13,6 por ciento y la

quinta parte del mercado. Le sigue Opel, con 9.913 unidades y un incremento del 18,1 por ciento gracias al buen momento de ventas del Vectra y a la recuperación del Corsa. Detrás se sitúa Ford, con 9.819 ventas, aunque sufre un ligero descenso, del 2,3 por ciento.

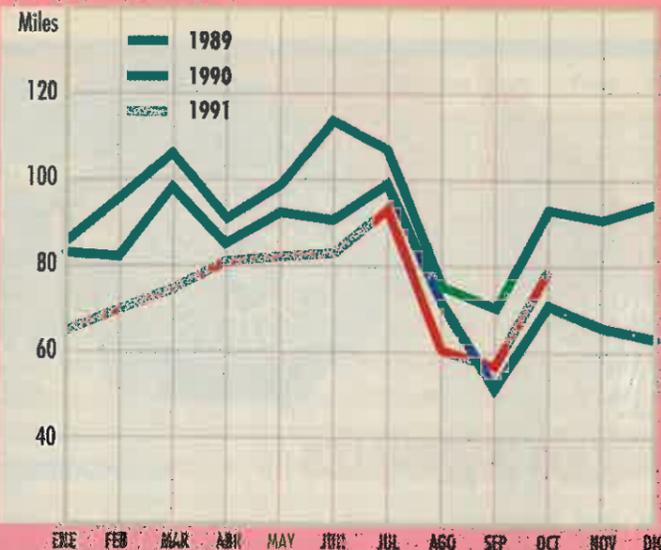
Seat, con 7.787 unidades es, dentro de las marcas nacionales, la que ha experimentado mayor incremento de ventas, un 28,2 por ciento, aunque como grupo se ve penalizada por la caída de Volks-

wagen y en menor cuantía, de Audi. Peugeot sigue sin recuperarse del todo, a pesar de que durante los meses del verano había experimentado una ligera mejoría. La marca de Villaverde baja un 22,2 por ciento. Por el contrario, su marca «hermana», Citroën, parece haber entrado en una fase expansiva, con un incremento en sus ventas del 23,6 por ciento, gracias a la llegada del nuevo ZX.

Las ventas de los coches importados experimentaron un ligero incre-

mento del 9,4 por ciento. Por modelos, el Renault Clio ha sido el más vendido en octubre (6.967 unidades), por delante del Renault 19, Ford Fiesta y Ford Escort-Orion dos Renault y dos Ford ocupando las cuatro primeras posiciones. Destacar las ventas del Seat Toledo, octavo absoluto y líder destacado de su categoría, por delante del R-21, Opel Vectra-Calibra y Peugeot 405. Un verdadero éxito de Seat que logra el liderazgo en los primeros meses de venta.

VENTAS DE TURISMOS



VIAJES

DE PARLA AL CIELO

Si los niños vienen cargados de panes, el nacimiento del tan esperado 1992 no va a ser menos. La última iniciativa es la puesta en marcha, para esta fecha, de una «viajeteca» para jóvenes, organizada por la Delegación de Juventud del Ayuntamiento de Parla, en Madrid. Con ello se pretende que todos los jóvenes que hayan realizado algún viaje al extranjero aporten folletos e información que sirva de ayuda para los que viajen por primera vez. La lectura también estimula el apetito viajero.

ECOLOGIA

PREMIOS FORD

En el Ayuntamiento de la Villa de Madrid se ha celebrado la entrega de premios a la Conservación de la Naturaleza y el Patrimonio Histórico Artístico, que patrocina Ford España.

En esta edición, el premio se lo llevó el Módulo de Promoción y Desarrollo de Llanes (Asturias) por su Plan de Acción para el Ecodesarrollo de la Comarca Oriental de Asturias. Otros galardonados fueron Emilio Blanco y el C.P. Manuel de Falla, de Tenerife. El acto estuvo presidido por el alcalde de Madrid, José María Álvarez del Manzano y por el Presidente de la Compañía, Jaime Carvajal. También estuvieron presentes en el acto los ministros de Defensa y Trabajo.

QUERIDOS COCHES

AUTO RETRO PERPIÑAN, BUENOS VECINOS

UNA excelente relación de vecindad, en asuntos relacionados con los automóviles de colección, es la que se establece entre Francia y España. En el país vecino el parque es más amplio y los precios mejores. Ello implica que los franceses estén viniendo aquí a vender, como pudo verse en Auto Retro Barcelona, mientras que los españoles nos vamos a Francia en cuanto aparece una ocasión. Y la última ha sido el Auto Moto Retro de Perpiñán que organiza el Antic Auto Club Catalán de la ciudad gala. En un magnífico marco, como es el Palacio de Exposiciones, se exhibían un centenar de bellas mecánicas y una veintena de motos, al tiempo que estaban también a la venta otro centenar de viejas glorias y se llevaba a cabo un activísimo mercado de piezas y objetos de colección.

Para honor de los nume-



rosísimos españoles que se desplazaron, hay que decir que la «joya» de la exposición era nada menos que un precioso Pega-

so Z-102 Coupé carrozado por Touring, que en aquellos lares es también mítico en cuanto que allí no hay ninguno en condiciones. Otras estrellas eran también españolas como es el caso de un David de 1917 y un Hispano Suiza 15/20 de 1909, ambos prestados por la Colección de Salvador Claret. Otras joyas eran un Bugatti 37, un Aston Martin Le Mans de 1936, y varias piezas galas de alto valor. El premio al exotismo cabía dársele a un Tatra de 1970 que había pertenecido nada menos que al ministro

AGENDA

ALUMNOS APLICADOS

La Escuela de Pilotos de Emilio de Villota, llevará a cabo, los días 14 y 15 de diciembre, un nuevo curso de perfeccionamiento de conducción destinado a un grupo reducido de alumnos, que contarán con la supervisión de los mejores especialistas.

Precio: 89.000 pesetas, más IVA.
Tfno. (91) 859 25 85

DERRAPAJE A TOPE

Desde el día 29 de noviembre al 1 de diciembre, la sierra del Maestrazgo, en Castellón, será escenario de un nuevo cursillo de derrapaje, a cargo del genial piloto de «off-road», Jordi Arcarons. Además de la diversión, los organizadores ofrecen la posibilidad de conseguir un fantástico viaje a Ciudad del Cabo para dos personas, que podrán estar presentes en la llegada del fascinante Raid París-Ciudad del Cabo. Esta actividad viene a sumarse a muchas otras que, con el sello de Lucky Strike, se

brindan a los miles de aficionados a la moto.

Precio por persona y moto: 25.500 pesetas. Incluye: dos noches de hotel de cuatro estrellas, pensión completa, servicio de asistencia médica y técnica, etc.
Tfno.: (93) 418 78 40

CURSOS EN CALAFAT

La Escuela de Conducción TAC-Calafat realizará a lo largo del mes de diciembre diversos cursos para automóviles y motoci-



cletas: del 31 noviembre al 1 de diciembre, del 14 al 15 y del 21 al 22, los de automóviles y el día 8 de diciembre el de motos.

Tfno.: (93) 433 25 85

CAMPEONATO DE TURISMOS

El fin de semana del 23 y 24 de noviembre se disputa en el circuito de Montmeló, en Cataluña, el Campeonato de España de Turismos, del que el espacio televisivo Domingo Deporte tiene previsto ofrecer un resumen, en diferido, a lo largo de la mañana del día 24.



Motor 16 / 53

	OCTUBRE			ENERO-OCTUBRE		
	unidades	penetración	variación	unidades	penetración	variación
RENAULT	16.163	20,5	+13,6	139.562	18,7	-4,49
OPEL	9.913	12,6	+18,1	101.029	13,5	-16,1
FORD	9.819	12,5	-2,4	88.660	13,5	-16,1
SEAT	7.787	9,9	+28,2	75.082	10,1	-11,1
PEUGEOT	7.511	9,5	-22,1	71.488	9,6	-20,6
CITROEN	7.262	9,2	+23,6	62.565	8,4	-6,6
VOLKSWAGEN	4.641	5,9	-30,9	52.554	7,0	-23,1
FIAT	4.100	5,2	-15,2	42.564	5,7	-11,8
NISSAN	1.423	1,8	+116,2	10.982	1,5	+48,8
B M W	1.398	1,8	+34,0	13.716	1,8	+16,9
ROVER	1.301	1,7	+54,8	14.069	1,9	+56,5
AUDI	1.226	1,6	-13,3	13.362	1,8	-29,5
MERCEDES	1.199	1,5	+25,8	10.941	1,5	+0,5
LANCIA	1.098	1,4	+7,9	10.812	1,4	-7,3
ALFA ROMEO	781	1,0	+15,8	8.765	1,2	-21,3
VOLVO	757	1,0	+70,4	7.600	1,0	+42,0
Otros	2.399	3,0	+11,0	19.961	2,7	+12,0
TOTAL	78.777	100,0	+5,0	747.434	100,0	-12,0
PSA	14.777	18,8	-4,9	134.138	17,9	-14,8
SEAT VAG	13.654	17,3	-3,8	141.718	19,0	-17,9
FIAT ALFA	5.979	7,6	-8,4	62.141	8,3	-12,6

ENMIENDA DE CIFRAS

En la prueba a fondo realizada al Saab 9000 G16 Turbo, publicado en el número 419 de MOTOR 16, por un error de transcripción aparecieron unos valores erróneos en las cifras de recuperación. Este coche posee un poder de recuperación sorprendente, superior incluso al de grandes deportivos como

un Ferrari Testarossa, por ejemplo. En cuarta velocidad tarda solamente 5,5 segundos en acelerar desde 80 a 120 kilómetros por hora, mientras que en quinta, lo hace en 8,2 segundos. Asimismo, en la ficha técnica de la prueba a fondo del Opel Astra 1.4 I, publicada también en el número 419 la verdadera potencia es de 52 caballos de vapor en lugar de los 60 indicados, que corresponden a ese mismo valor en kilowatts.

HOMENAJE
 El académico Francisco Ayala colaboró con Motor 16 en más de una ocasión. Ahora, como homenaje al flamante Premio Cervantes que acaba de recibir, publicamos el primero de sus trabajos en nuestra revista (6-10-84)

MI PRIMER COCHE

UNA de las más reproducidas fotografías de Ortega y Gasset es, sin duda, aquella en que, exhibiendo su muy amplia y feliz sonrisa, aparece nuestro filósofo instalado ante el volante de un automóvil. «Ortega y el automóvil», o «el automóvil y Ortega»: tal pudiera ser el epígrafe adecuado para cubrir un capitulillo significativo de su biografía, como, en manera análoga, de la biografía de tantos otros intelectuales de su generación y siguientes. Acaso tan sólo de la siguiente. Después de la mía, ya las relaciones entre la máquina y el hombre de letras han dejado de tener significación especial para convertirse en anodina práctica rutinaria. Y antes de Ortega... Bien puedo imaginarme a Unamuno, parado al borde de la polvorienta carretera, mirando con ceño pa-lurdo al insultante y fugitivo vehículo de motor, y sintiéndolo como cosa hostil, o en todo caso ajena. El automóvil en que Ortega aparece retratado era, en cambio, su coche propio. Pero antes de adquirirlo y tomar posesión física de este semoviente trono, los intelectuales de ese tiempo tuvimos que apropiárnoslo espiritualmente, como en efecto lo habíamos hecho mediante la revolución estética que se inicia con el movimiento futurista. Tanto o más que un «adelanto mecánico» asumido como muchos otros por razón de su utilidad, el automóvil es un símbolo, y no ya en el sentido en que todavía hoy puede expresar una posición social distinguida, sino como expresión de una beligerancia estética. Cada vez que veo esa foto de Ortega al volante recuerdo, es inevitable, el grito insolente de Marinetti cuando proclama con escándalo y declara superior la belleza de un auto de carreras a la de la Victoria de Samotracia.



FRANCISCO AYALA

BELLEZA impecable del objeto industrialmente producido, con formas de sucinta, ceñida y esencial adecuación a su finalidad práctica y desnudo de todo elemento decorativo; de la arquitectura funcional, que concibe la casa como una «máquina para vivir»... Era la época del vanguardismo, transida de entusiasmo, de verdadero deslumbramiento, por la gran ciudad y por todas las manifestaciones de la civilización urbana, en particular por los medios rápidos de transporte. A esa tan rica y singular fase de la modernidad, que aún no ha sido estudiada a fondo por más que ahora que empiece a estudiársela con creciente interés, pertenecen dos pasajes de memorable prosa, relacionados con la experiencia del viaje en automóvil: en uno de ellos, hace Pedro Salinas que su narrador describa la visión sincopada de las calles sevillanas desde un coche en movimiento; en el otro, Benjamín Jamés hace que el suyo vea transformarse el paisaje que recorre cuando el vehículo en que viaja llega a alcanzar una velocidad vertiginosa (¡nada menos que los cien kilómetros por hora!).

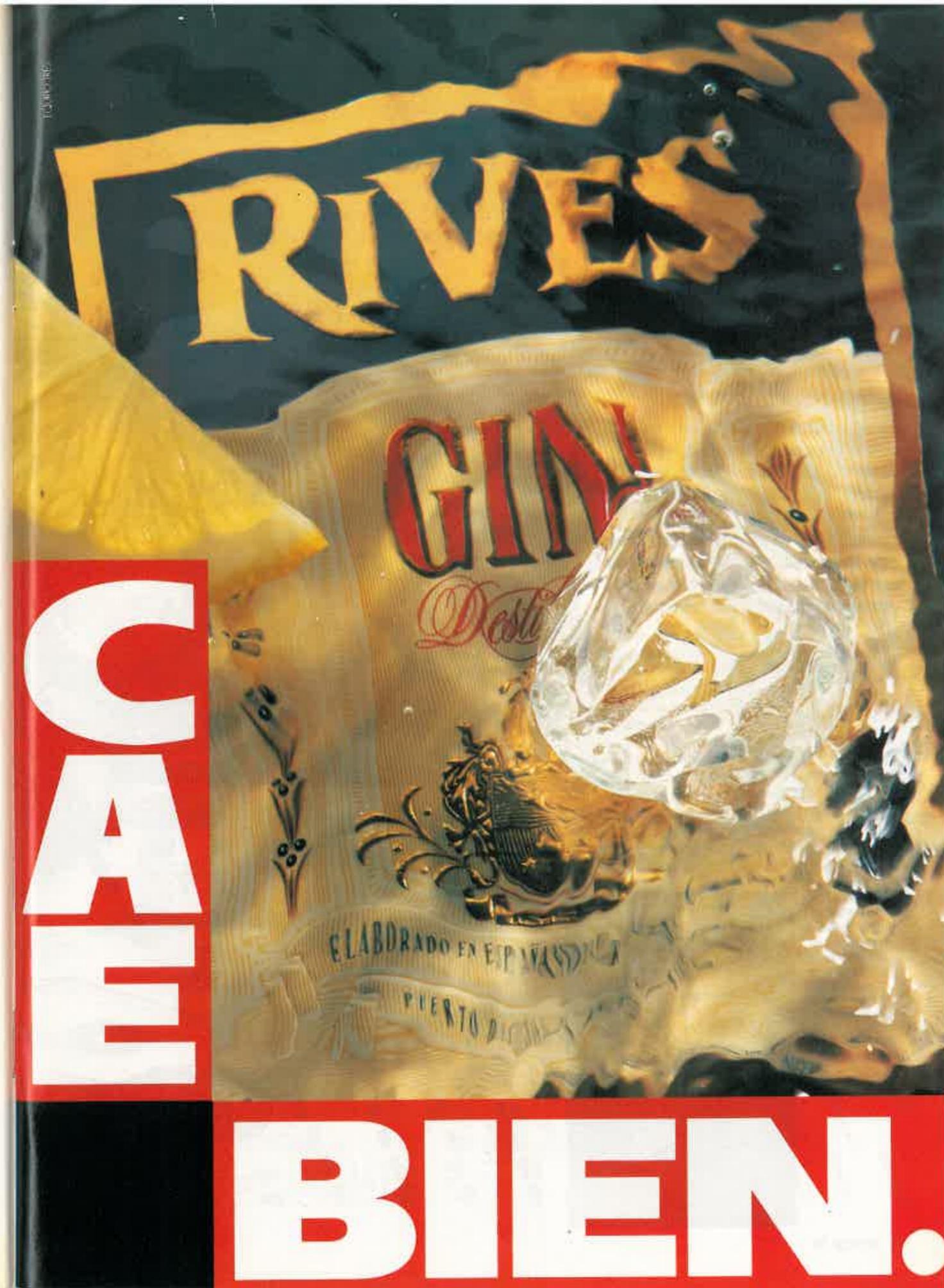
Son reflejos de una nueva experiencia vital sobre la imaginación literaria, y como esos dos que he destacado por haberme sido muy próximos en su momento pudieran seleccionarse muchísimos otros ejemplos. Pero la experiencia misma, la experiencia en sí, con independencia de tales ecos poéticos, tenía para los hombres de letras de aquel entonces, no sólo la excitación de la

novedad -en contraste con la rutinaria normalidad de hoy-, sino también, según antes dije, el carácter de una afirmación de actitud frente al mundo, en cuanto que se colocaba uno por vías de hecho a la altura de los tiempos (concepto este muy orteguiano), haciendo solemne profesión de «moderno».

EN cuanto a mí, tan pronto como pude disponer de los recursos suficientes, adquirí un automóvil. Lo recuerdo bien: fue un Peugeot. Previamente había tomado lecciones de conducir en una academia, cuyo instructor me llevaba a practicar por las mañanas en el paseo de Coches del Retiro. También recuerdo que durante esas lecciones mostraba yo la tendencia a irme con el coche hacia el lado izquierdo, y que el instructor, un chico madrileño muy castizo, pronunciando como ya no se pronuncia, me decía: «Pero es que usted es izquierdista acérrimo». (Estábamos en los años de la polarización política aguda, a finales de 1931 o comienzos del 32). En fin, hice mi examen, obtuve la licencia de conducir, y ese mismo día, tomando ya el auto por mi cuenta y riesgo, entré desde la carrera de San Jerónimo a la calle Marqués de Cubas en dirección prohibida. Casi ante el portal de la casa grande donde ahora vivo, di el inevitable encontronazo con un taxi. El guardia que vino a pedirme el carnet de conductor soltó una risotada al reparar en su fecha: era la de aquel mismo día. «Buen estreno», me felicitó con amable ironía, y eso fue todo. Por supuesto que el incidente -o mínimo accidente- no bastó a desanimarme.

Aquel sufrido Peugeot, mi primer coche, que conservé hasta que, principios de 1936, hube de embarcar para Sudamérica, me permitiría adquirir el control de la máquina que las sumarias lecciones de la academia no me habían procurado; pero lo adquirí a costa de algún que otro sobresalto. Del más serio fue testigo inconsciente y potencial víctima don Fernando de los Ríos, con quien yo mantenía desde tiempo atrás una amistad respetuosa. Durante el tiempo que él fue ministro del Gobierno me mantuve alejado, pues así como a muchos el poder les atrae y fascina, a mí me repele; pero ya había dejado de ser ministro y no estaba rodeado de turiferarios; de modo que un buen día se me ocurrió invitarlo a dar un paseo por la sierra de Guadarrama.

COMIMOS allí satisfactoriamente, y cuando ya, por fin, decidimos regresar a Madrid y nos pusimos en camino, pudo advertir este conductor inexperto que, en nuestro descenso, no conseguía, habiendo intentado pasar de una marcha a otra, engranar en ninguna. El coche rodaba, pues, cuesta abajo en punto muerto, y como yo ahorrraba el freno para usarlo en las curvas, nuestra velocidad era cada vez mayor. Literalmente aterrado, yo no decía palabra, pero mi don Fernando no se había dado cuenta de lo que ocurría. Sólo me observó en un momento dado: «¿Por qué tanta prisa, Ayala?. Disfrutemos de este hermoso paisaje serrano». Nunca supo el peligro en que mi impericia nos había puesto. Cuando, ya en terreno llano, pude hacerme con la máquina, me sentía desmadejado, cortada la digestión, y feliz. ○



EL CITROËN ZX A LOS 30.000 KILOMETROS

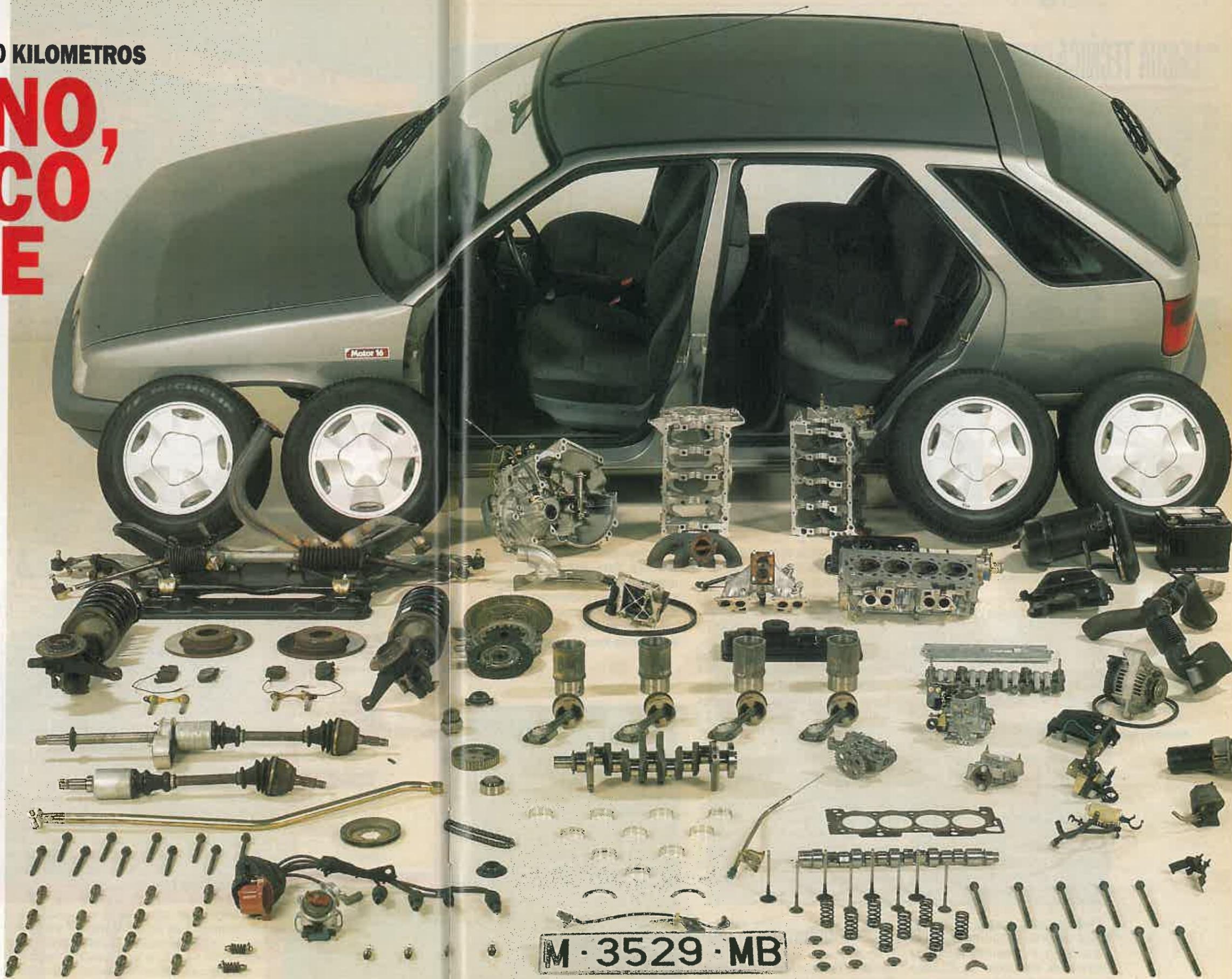
MODERNO, PRACTICO Y FIABLE

Mil kilómetros diarios durante un mes, seis vueltas completas al perímetro costero español o un Madrid-Honolulu-Madrid, ha sido la larga prueba realizada al Citroën Avantage. Treinta mil kilómetros que han servido para chequear este automóvil, «nacido campeón», que responde bien a las expectativas del equipo de marketing del fabricante.

CUANDO nuestro «cirujano» Angel Robledo, sometió a riguroso examen la anatomía del vehículo francés, no dudó en calificar con sobresaliente la prueba de esfuerzo a la que había sido sometido. El «paciente» rebosaba «salud».

El sector de los coches medios, entorno a los cuatro metros, es el escenario en el que se ofrece la batalla más feroz. La marca francesa, desde los tiempos ya lejanos del GS, estaba ausente de este segmento. Y este hecho, sin duda, ha-

UNA SALUD DE HIERRO
Angel Robledo calificó con sobresaliente la excelente mecánica del ZX. No dudó en afirmar que se trata de un motor moderno y fiable.



FICHA TECNICA 

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y 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: 1.360 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75 mm. Carrera: 77 mm. Compresión: 9,3 a 1. Potencia máxima: 75 CV (55 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 11,8 mkg (115,6 Nm) a 3.800 rpm. Alimentación: Carburador de doble cuerpo. Combustible: Gasolina 97 octanos y 95 sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 24,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,1 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,89 vueltas. Diámetro de giro: 11,1 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo pseudo McPherson, con brazos elásticos, amortiguadores telescópicos y muelles helicoidales. Trasera: Brazos tirados y eje con efecto autoridireccional programado. Amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra de torsión.

RUEDAS: Neumáticos: Michelin MIXT en medida 165/70 R 13. Llantas de chapa de 5,5 x 13.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 945 kg. Capacidad del depósito de combustible: 56 litros.



INCANSABLE VIAJERO. Por distintas carreteras de Europa el Citroën ZX demostró unas buenas cualidades ruteras.

de todo el conjunto y a las acertadas relaciones de la caja de cambios, ofrece un rendimiento espléndido. El sistema de suspensiones merecía una especial atención, porque con el ZX, Citroën ha utilizado unos esquemas convencionales, sustituyendo los de tipo hidráulico de esferas. La decisión responde a razones económicas, ya que de esta forma utiliza elementos comunes a otros modelos del Grupo PSA. La novedad es que utiliza un eje trasero autodireccional. Este curioso sistema mecánico, en función de la fuerza centrífuga en los apoyos de las curvas, alinea las ruedas traseras hacia un lado u otro. Además, contribuye a que el comportamiento sea muy bueno y los límites de seguridad muy altos. Las suspensiones, aunque para algunos de los probadores resultaron un poco blandas, ofrecen un elevado confort en marcha.

OPINIONES

Víctor Piccione, redactor jefe de Producto de la revista, le «metió en

el cuerpo» casi 7.000 kilómetros al Avantage. Esta cifra, recorrida a lo largo de veinte días, es considerada suficiente «para establecer una relación intensa entre conductor y automóvil». Desde Madrid a Ullapool, en el norte de Escocia, pasando por

las Islas Hébridias, con el correspondiente regreso, fue el test que superó el ZX, mostrándose seguro, fiable y confortable.

La ausencia de aire acondicionado, en este largo maratón, fue rápidamente olvidada, porque los trein-

INFORME LUBRICACION

EN PERFECTAS CONDICIONES

COMO es habitual en nuestras pruebas de 30.000 kilómetros, el aceite de origen del coche, lo sustituimos por Shell Helix 20W50. A lo largo de la prueba mandamos muestras a los laboratorios de Shell en Francia, que se muestran siempre muy reveladoras sobre el estado de la mecánica del coche en cuestión. En este caso todo indicaba un perfecto funcionamiento del motor, con un desgaste mínimo. La combustión también fue normal y los índices de contaminación fueron bajos.



ta y pico grados que calentaban Madrid, pasaron pronto a ser los doce de Londres. «En esta ciudad, apunta el conductor en su block de notas, sufrimos los inconvenientes de circular con un coche con volante a la izquierda, en un país donde todo el mundo hace lo contrario. La cortesía y la excelente educación vial de los ingleses fueron una ayuda inestimable. A pesar de su modesta motorización, el ZX permite rodar a buena velocidad por las autopistas europeas, por las que los kilómetros fueron cayendo sin sentir y con un consumo muy razonable».

Pero además del aire acondicionado, los probadores se habían mostrado recelosos, en cierto modo, con la dirección, por no estar equipada con asistencia de serie, ni estar prevista como opción. La opinión generalizada, sin embargo, es que no resulta pesada, incluso en maniobras en parado.

DISEÑO FUNCIONAL

La línea del Citroën ZX ha sido calificada, casi por unanimidad, de moderna por los expertos de la revista, que consideran que sigue las pautas de diseño marcadas por la mayoría de los fabricantes. El interior es espacioso porque, aunque no le sobran los centímetros, está bien aprovechado. El maletero, en

CONSUMOS

Datos en /100 km	5.000 Km	15.000 Km	30.000 Km
CIUDAD			
A 31,8 km/h de promedio	8,5	8,3	8,3
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	5,5	5,3	5,4
En conducción rápida	10,3	10,6	10,5
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	7,7	7,7	7,8
A 140 km/h de cruceo	10,3	10,5	10,1
CONSU. MED. PONDERADO			
Litros/100 km	7,5	7,3	7,4
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	696	715	706

PRESTACIONES

	5.000 Km	15.000 Km	30.000 Km
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	170	171	169
ACELERACION			
400 m salida parada (seg.)	18,1	17,9	18,3
1.000 m salida parada (seg.)	33,8	33,5	34,1
0-100 km/h (seg.)	12,0	12,2	12,3
Metros recorridos	217,8	217,8	223,2
RECUPERACION			
400 m desde 40 km/h en IV (seg.)	18,2	18,1	18,6
400 m desde 40 km/h en V (seg.)	20,0	19,7	20,3
1.000 m desde 40 km/h en IV (seg.)	36,7	36,4	36,9
1.000 m desde 40 km/h en V (seg.)	39,8	39,7	40,1
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,1	11,8	12,2
Metros recorridos	339,3	330,8	342,1
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	18,8	18,6	19,0
Metros recorridos	535,1	529,4	540,7



caso de viajar con la familia al completo, ya es otra historia. Historia que, sin embargo, se transforma en «espacio milagroso» cuando se aplican los ingeniosos sistemas que Ci-

troën ha fabricado para la ocasión. Conducir el ZX, asegura Mayte Ondarza, que realizó el trayecto Madrid-Vitoria «supone experimentar sensaciones de comodidad, estabili-

EN MANOS DE PROFESIONALES
Siempre que hubo necesidad de someter a nuestro protagonista a alguna revisión se recurrió a servicios especializados.

UNA LINEA MODERNA Y FUNCIONAL
El Citroën ZX tiene un diseño actual, con una línea moderna y a la vez gracias al portón trasero es muy funcional y versátil.



El motor, que es de aluminio, tiene un peso reducido, lo que facilita en gran medida su manipulación.



En los kilómetros finales de la prueba, fue necesario revisar y realizar un reglaje en el carburador, que fallaba en caliente.



Conducir el ZX 14 Advantage durante kilómetros resulta agradable. A esto contribuye en gran medida el puesto de conducción, donde todo está a mano.



Para desmontar la mecánica del ZX hace falta un útil especial para sujetar la culata, que mide los kilos y también grados.



Al final de la prueba se comprobó el estado del líquido de frenos y se pudo ver que mantenía un magnífico grado de ebullición, similar al del principio.

dad y buen comportamiento». Para nuestra joven periodista, la conducción resulta sencilla y relajada. «La perfecta estabilidad, dice, permite afrontar con seguridad el Puerto de Somosierra. La mecánica es fiable, la visibilidad es buena, los asientos cómodos y el tacto agradable». Piropos que no le impiden señalar que la caja de cambios le resultó «un pelín ruidosa» en ocasiones, y los asientos «un poco blandos» para viajes de larga distancia.

Los mandos del ZX están dispuestos de forma muy racional en el salpicadero y la instrumentación es muy fácil de leer. El acabado es bueno en líneas generales.

Uno de los incidentes de la prue-

ba, fue un pequeño problema con la puerta trasera derecha, que no cerraba bien. Fue suficiente reglar correctamente el sistema de cierre para dejar zanjado este asunto que, de ninguna manera ensombreció el buen estado general que imperó a lo largo de los 30.000 kilómetros.

Antonio Montañés, otro de los probadores con más kilómetros a su espalda, en su primer contacto con el ZX, observó que «el tacto del pedal del embrague es suave, las marchas se engranan perfectamente y el coche empuja sin brusquedades». La «blandura» de los asientos es la única nota que desafina en el cuaderno de bitácora de Montañés que, a su regreso a casa, tras un le-

ve vistazo al cuadro de instrumentos, apuntó: «el coche ha gastado por debajo de lo esperado».

Como suele ser habitual en este tipo de pruebas largas, al vehículo se le realizó, primero un concienzudo rodaje, con el fin de que todos los elementos mecánicos se ajustasen bien. Más tarde, se mantuvo escrupulosamente el mantenimiento y las revisiones aconsejadas por la marca francesa. Las mediciones efectuadas con el *Correvit*, señalaron, prácticamente desde el principio, el buen rodar del Advantage. Desde la primera comprobación, realizada a los 5.000 kilómetros, hasta la última con 30.000, los datos obtenidos fueron siempre muy similares. Todo ello teniendo en cuenta

que el uso de gasolina Súper de 97 octanos se alternó con la de 95, sin plomo. El consumo medio fue de 7,9 litros a los 100 kilómetros y el rendimiento similar con uno u otro combustible.

Víctor M. Fernández, nuestro probador-piloto, bien conocido en los circuitos nacionales, señala que después de haber viajado con el Advantage, a los circuitos de Jerez, Calafat y La Torrecica «lo mismo con un sol radiante, que con

la climatología más adversa» el Citroën ha respondido a la perfección. Tan sólo tuve que recurrir en una ocasión a un servicio de asistencia; se había roto una pieza del selector de cambio, que impedía engranar correctamente las marchas. El concesionario más próximo solucionó el problema». Para este probador, «el motor de 1,4 litros responde con la misma alegría en todo tipo de terrenos y el nivel de prestaciones que aporta llega a confundirnos y nos hizo cuestionarnos, si era la versión de 1,6 litros la que estábamos conduciendo. El brío de su mecánica y el comportamiento permiten viajar con alegría».

Esta euforia es la tónica general para todos los que probaron este modelo. Javier Gutiérrez, compañero de *Gran Auto 16*, también puso su granito de arena en esta larga y complicada prueba. El realizó un Madrid-Algéciras (ida y vuelta) en el

Con 30.000 kilómetros a sus espaldas, el Citroën ZX 14 ha mostrado unos magníficos niveles de calidad. También ha dejado claro que se trata de un coche moderno.





LOS CONDUCTORES OPINAN

Una opción acertada

El Citroën ZX 1.4 Avantage tras pasar por las manos de los diferentes probadores que han intervenido en la prueba, ha salido airoso. La opinión más generalizada es que se trata de un coche agradable, fácil de conducir y con un mantenimiento económico. El único pero es la capacidad de carga del maletero un poco justa. Tras analizar cada uno de sus apartados ha conseguido una buena nota media: **7,2**, que lo convierte en una opción acertada dentro de su segmento.

CONFORT	6,6	El puesto de conducción está muy bien conseguido y encontrar la postura idónea al volante no reviste dificultad. El que haya obtenido esta nota se debe a que es un poco ruidoso y la sonoridad del motor se deja notar en el habitáculo. El sistema de aireación por su parte cumple bien su cometido.
COMPORTAMIENTO	7,5	En este apartado, el ZX obtiene una nota elevada. El sistema de suspensiones es muy eficaz, además de ofrecer un magnífico confort de marcha cuenta con una estabilidad sensacional. Aquí contribuye, en buena medida, el eje trasero direccional. La dirección a pesar de no tener asistencia no es pesada.
MECANICA	7,6	El motor tiene un rendimiento sensacional y sus 75 caballos se pueden aprovechar al máximo. Aquí juega un papel fundamental la caja de cambios, con unos desarrollos muy acertados. El sistema de frenos es potente y capaz de detener sin problemas al ZX, sin que aparezcan síntomas de fatiga.
INTERIOR	7,2	El equipamiento está en consonancia con los modelos de la competencia. La calidad de acabado es mejorable, de todas formas los materiales usados por Citroën aguantan muy bien el paso del tiempo. El espacio interior es amplio y aunque no le sobran los centímetros está bien aprovechado.
CONSUMO	7,5	Este apartado que siempre suele resultar complicado salir con buena nota de él, el Citroën ZX lo pesa magníficamente. Esto se debe a que los consumos son ajustados. Sobre todo en ciudad, ambiente en el que este tipo de coches suelen realizar la mayoría de los kilómetros.
FUNCIONALIDAD	7,2	Los accesos al interior del coche son buenos, son unas puertas espaciales. Por otro lado, el portón trasero le confiere una gran versatilidad. Los mandos están situados de forma racional. El maletero es un poco justo, incluso con el curioso sistema que utiliza la marca para abatir los asientos traseros.



ELEVADO CONFORT
Otra de las virtudes de este vehículo es su gran confort de marcha. Aquí juega un papel importante el diseño de los asientos.

Avantage y, tras 1.400 kilómetros al volante, pudo despejar dos incógnitas respecto a la habitabilidad y la capacidad del maletero. «Dos aspectos muy importantes, dice, teniendo en cuenta el público al que va dirigido. El primero parece igual al de sus rivales, pero el metro da la victoria al Citroën. El segundo, ya es harina de otro costal, porque el fabricante, en su afán por buscar nuevas soluciones, como las distintas posiciones del asiento trasero, ha sacrificado el maletero».

La mecánica, en líneas generales, pasó con una magnífica nota la prueba. Sin embargo, hubo algunos pequeños aspectos -cosa lógica, por otra parte- de los que también conviene dejar constancia:

1- El mando del starter debió de ser revisado porque no actuaba bien sobre el carburador.



2- El carburador, en caliente, no funcionaba correctamente.

3- A los 9.000 kilómetros, al soltarse los flejes que sujetan los tapacubos, surgieron los ruidos. Estos desaparecieron al poner en marcha la garantía del vehículo en el servicio oficial más próximo.

ANÁLISIS FINAL

Así, con 30.000 kilómetros en el marcador, retornamos a la base. Los especialistas procedieron a su despiece y al análisis de cada elemento para comprobar los desgastes sufridos por la mecánica. Y quizás fuera en este momento, de la mano sabia de nuestro Angel Robledo, donde llegarían las más agradables sorpresas. El bloque del motor estaba prácticamente nuevo y el desgaste sufrido era inapreciable. La comprobación que se hizo de la compresión mantuvo unos valores prácticamente similares a los del inicio de la prueba. Las mediciones de las mediciones tóxicas mantenían unos índices de CO muy bajos y el embrague, una vez desmontado el motor, había sufrido un desgaste mínimo, hasta el punto de que podría afirmarse, que si se utiliza correctamente, podría sobrevivir más de 100.000 kilómetros.

El sistema de frenos estaba también prácticamente intacto, por un lado las pastillas habían perdido sólo 2,5 milímetros de espesor, encontrándose a mucho más de medio uso. De 12 milímetros que tienen nuevas, en el momento de desmontarlas tenían 9,5. Por otro

lado, los discos de frenos tan sólo habían perdido dos centésimas. En las ruedas traseras que equipan tambores y zapatas el desgaste era inapreciable. Además, el líquido del sistema conservaba un grado de ebullición similar al del principio de la prueba. Los neumáticos que equipan el ZX 1.4 Avantage, Michelin MXT con medida 165/70 R 13, pasaron con magnífica nota la prueba. Al final, el desgaste era normal, los neumáticos delanteros estaban a poco más de medio uso, se podrían haber seguido utilizando durante más tiempo. Los traseros estaban prácticamente nuevos y eran perfectamente utilizables. Un hecho insólito sorprendió a nuestros especialistas: el desgaste de los cojinetes axiales del cigüeñal, que se encarga de que este elemento no tenga holguras longitudinales. El resto de los cojinetes, sin embargo, estaban en perfecto estado. ¿Qué había sucedido? Lo más probable es que se tratara de un defecto de fabricación. Puesto el remedio se acabaron los problemas y el vehículo quedó listo para nuevas andaduras y tendrá, con seguridad, una larga vida. Angel Robledo no dudó en afirmar: «se trata de una mecánica moderna y muy fiable, que permite un desmontaje y montaje fáciles».

Gracias al peso del bloque y la culata, muy reducido por ser de aluminio, su manipulación no reviste dificultad». Angel Robledo justifica el escaso desgaste general del sistema de frenos y neumáticos por «el escaso peso del motor y del eje delantero».



DIARIO DE A BORDO

Kilómetro a kilómetro

- 5.000** Tras realizarle la primera revisión se le montó el Correvit para comprobar sus prestaciones. Tras la prueba, se pudo comprobar que éstas eran buenas y que el motor estaba ya rodado.
- 5.700** En días lluviosos entraba agua por la puerta trasera derecha. Esto fue debido a que no cerraba perfectamente, bastó con revisar y reglar el sistema de cierre para que este inconveniente quedase solucionado.
- 8.166** Comenzó a oírse un ruido desagradable en las ruedas traseras, sobre todo en carreteras con asfalto en mal estado. Tras revisar de donde procedía se comprobó que se habían soltado unos enganches de los tapacubos traseros.
- 9.922** Se le realizó una revisión en un concesionario oficial de la marca. Se pudo verificar que todo estaba en perfecto estado. También se aprovechó para realizarle un cambio de aceite.
- 15.000** Se le instaló por segunda vez el Correvit para comprobar si había habido cambios en las prestaciones. Estas se mantuvieron en unos valores muy similares a los de la primera medición.
- 25.000** Hubo necesidad de equilibrar las ruedas. Con este kilometraje fue necesario revisar el mando del starter que no funcionaba correctamente. Además fue necesario sustituir una cruceta situada debajo de la palanca del cambio.
- 28.000** El carburador comenzó a fallar, sobretodo en caliente y le costaba arrancar al motor. También se inundaba la boya y olía a gasolina. Tras un reglaje del sistema de carburación todo quedó solucionado.
- 30.000** Con este kilometraje se dio por concluida la prueba. Antes de desmontar la mecánica por completo se le realizó otra medición con el Correvit. Los datos obtenidos fueron similares a los anteriores.



AL OTRO LADO DEL CHARCO

En Inglaterra debido a su particular modo de circulación, el único inconveniente que sufrimos con el ZX fue circular en un coche con volante a la izquierda.

OK-ZX

El ZX, tras la prueba de 30.000 kilómetros a que le hemos sometido y tras analizar sus pros y sus contras, nos proporciona unas claras conclusiones. Se trata de un coche idóneo para todos aquellos que necesiten un vehículo de estas características. Está equipado con una mecánica moderna y económica.

Y con sus casi 1.400 centímetros cúbicos se desenvuelve sin problemas en ciudad y en carretera, con unos consumos muy ajustados.

Su mayor defecto radica en un maletero un poco escaso para viajar con toda la familia.

Por lo demás, con respecto a sus rivales tiene un precio competitivo, al igual que sus opciones.

Equipo de pruebas de MOTOR 16

MODE DE OTOÑO

Este otoño condúctete a la moda con la potencia, el diseño y la economía de la serie especial **UNO MODE**. En dos versiones:

gasolina o diesel. Y con un precio increíble: Uno Mode 45 3P motor Fire por 971.000 pts. y Uno Mode Diesel 1.7 S 5 puertas por

1.318.000 pts. Además el Uno Mode Diesel tiene un equipamiento que hace furor: elevalunas eléctricos, espejo exterior derecho, asiento

posterior partido, faros halógenos. No se puede pedir más. Acércate a tu Concesionario Fiat que ahora la moda es el Uno Mode.

Uno Mode



UNO 45 971.000 PTS. UNO DIESEL 5P S 1.318.000 PTS. FIAT

FIAT PLUS SERVICE

I.V.A., transporte y descuento promocional incluidos. Modelo presentado: Uno Mode Diesel 1.7 5P S.



FRONTAL CAMBIADO
Aunque de perfil no se aprecia la modificación, el morro del Renault 19 Turbo DX es diferente al de sus compañeros de gama. Junto a un nuevo paragolpes, el capó del motor es más corto, para facilitar la refrigeración.



IDENTICO TIPO
La imagen del Fiat Tipo no ha variado en todo el tiempo que lleva en el mercado. El Turbodiésel sólo se ofrece con nivel de equipamiento DGT, el más elevado que puede llevar este modelo. Gracias a su tercera ventana lateral, la visibilidad es mejor que en el Renault 19.



FIAT TIPO TD DGT CONTRA RENAULT 19 TURBO DX

DUROS RIVALES

El turbo ha resultado la panacea de los motores diésel. Al Fiat Tipo TD DGT y al Renault 19 Turbo DX, los coloca en la cumbre de su segmento y luchan entre ellos por la supremacía. Las opciones del Fiat y el precio del Renault son sus mejores armas.

SE puede argüir que estos dos modelos no son los únicos que están en la cumbre de su categoría con motores diésel turboalimentados. Y es cierto, porque en la primavera próxima llegarán el Astra y el nuevo Golf turbodiésel, aunque ninguno de ellos alcanza la potencia de los dos modelos de la comparativa de estas páginas. Y ésta es la gran diferencia que distingue al Fiat Tipo y al Renault 19 de cualquier rival: sus

impresionantes prestaciones dentro de unas cifras de consumo realmente envidiables.

Pero es que en estos dos modelos, la teoría de los motores diésel se viene por los suelos. Tradicionalmente, a los motores diésel se les acoplaba una transmisión con desarrollos muy largos para que el motor girara a pocas revoluciones. Con ello se conseguían varios objetivos: aprovechar la elasticidad del motor (potencia elevada a pocas revolucio-

VIRTUDES

- Prestaciones
- Habitabilidad
- Bajo consumo

**FIAT TIPO 1.9 TD DGT
PRECIO: 2.284.628 PTAS.**

- Rumorosidad
- Aireación forzada
- Diseño del mando del limpia-parabrisas.

DEFECTOS

VIRTUDES

- Prestaciones
- Bajo consumo
- Relación comodidad / estabilidad

**RENAULT 19 TURBO DX
PRECIO: 2.137.200 PTAS.**

- Rumorosidad al ralentí
- Sin opción A. Acondicionado
- Visibilidad en tres cuartos traseros

DEFECTOS



COLORES POR DOQUIER
Ambos tableros de instrumentos constan de bastantes colorines. El del Fiat, a la izquierda, es bastante más completo y lleva incorporado un check control.

nes) y disminuir la sonoridad y el consumo. En cambio, en el Tipo y el Renault turbodiésel los desarrollos son cortos. En ambos, la velocidad máxima se alcanza con el motor girando por encima del número de revoluciones al que se alcanza la potencia máxima. El motor del Tipo ofrece la potencia máxima a 4.100 revoluciones por minuto y, a velocidad máxima, el motor gira en quinta a más de 4.200 revoluciones por minuto. En el Renault 19, la potencia máxima se alcanza a 4.200 y la

velocidad punta a más de 4.400 revoluciones por minuto.

Con estas características, resulta que a 140 kilómetros por hora y en un repecho uno aprieta todavía más el acelerador y estos dos modelos aumentan su velocidad con energía. Y ello sin perjuicio del consumo, que se mantiene en ambos casos dentro de unas cifras considerablemente bajas. Vistas las posibilidades de los motores, y teniendo en cuenta que no se trata de modelos con aspiraciones deportivas, quizá

unos desarrollos un ápice más largos no les haría perder nada de su brío y permitiría viajar igual de rápido, con una sonoridad ligeramente menor y con el motor más relajado. Porque, aunque sea saltándose los límites legales de velocidad, por autopista resulta muy sencillo mantener una velocidad de crucero en torno a los ciento sesenta kilómetros por hora, lo que significa que el motor puede rondar constantemente las 4.000 revoluciones por minuto, cifra un tanto elevada para las propiedades de un motor diésel. Por tanto, aunque estos motores están preparados para soportar correctamente este esfuerzo, se debe tener presente en ambos modelos mantener siempre el nivel de aceite en su punto máximo, para que no se caliente en exceso y asegurar de este modo una correcta lubricación.

FICHA TECNICA

	FIAT TIPO 1.9 TD DGT	RENAULT 19 Turbo DX
MOTOR		
Disposición	Delantera transversal	Delantera transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.929	1.870
Árbol de levas	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	Dos	Dos
Alimentación	Bomb. iny. y turbo	Bomb. iny. y turbo
Compresión	19,2 a 1	20,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	92 CV (67,6 kW)/4.100	93 CV (68,5 kW)/4.200
Par máximo / r.p.m.	19,4mkal/190 Nm/2.400	18,2mkal/175 Nm/2.250
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1º/2º/3º	9,6/14,9/22,3	8,6/15,7/24,3
Velocidad a 1.000 rpm 4º/5º	20,7/42,7	33,0/42,4
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
DIRECCION		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,0	3,5
Diámetro de giro (m)	10,7	10,4
FRENOS		
Delante	Discos	Discos
Detrás	Tambores	Tambores
Antibloqueo	Opcional	Opcional
SUSPENSIONES		
Delantera	Tipo Mac Pherson	Tipo Mac Pherson
Trantera	Indep., brazos tirados	Semindep., brazos tirados
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Chapa 6,5 x 14	Chapa 6,5 x 13
Neumáticos	175/65 TR 14	175/70 TR 13
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1.110	1.040
Capacidad depósito combus.	55	55

FRONTAL REMODELADO

En el Renault, el nivel de aceite se puede controlar desde el indicador situado en el cuadro de instrumentos aunque resulta recomendable, al menos durante los primeros meses de utilización del coche, controlarlo también mediante la varilla y comparar con lo que indica el reloj del cuadro para comprobar su correcto funcionamiento y poder interpretar mejor sus indicaciones. Este Renault 19 incorpora un nuevo frontal, que mejora la entrada de aire para refrigerar el motor, cuya utilización se extenderá a todas las versiones en un futuro próximo, aunque curiosamente el Renault 19, a diferencia del Fiat Tipo, no lleva intercambiador de calor (intercooler) para refrigerar el aire de admisión, elemento con el que los motores

"EXIJA COMO YO RECAMBIOS ORIGINALES VALEO"

OLAS, S.A.

"Siempre exijo lo mejor. Por eso los Recambios Originales VALEO merecen toda mi confianza. Porque sólo la más avanzada tecnología puede garantizar el mejor resultado en el Mundial. Así es VALEO, el Fabricante del Recambio Original, de mi total confianza".

Carlos Sainz

Carlos Sainz
CAMPEON DEL MUNDO DE RALLIES

Valeo

CIBIE, CLAUSOR, DUCELLIER, FRAYMON, KINBY, MARCHAL, NEIMAN, PARIS-RHONE, PUMA-CHAUSSON...

... Son marcas VALEO.

Fabricante del Recambio Original.

ESPACIO
La gran habitabilidad del Fiat Tipo es posiblemente su mejor virtud. Atrás su anchura y la configuración del asiento permiten desplazarse a tres adultos con relativa comodidad.



MAS DETALLES
Los cinturones de seguridad traseros del Renault 19 son de serie. Su habitabilidad es similar a la del Tipo, pero a cambio de superior longitud exterior.



turbodiésel aumentan todavía más sus prestaciones, penalizando apenas el consumo.

A pesar de unas bujías de pre-calentamiento para motores diésel que siguen actuando después de que el motor arranque, la sonoridad del Renault 19 tampoco es reducida en frío. Por fortuna, el inconveniente es mínimo y circulando el rumor del motor se siente de forma similar en ambos coches. A cambio, estos desarrollos aportan la ventaja de que apenas hay que tocar la palanca cambios.

CONDUCCION RELAJADA

Como recuperan tan bien, en carretera rápida la quinta velocidad se puede utilizar casi constantemente y en carretera más lenta, en cuarta o tercera se puede ir rapidísimo. De hecho, sólo en circulación urbana se aprecian las cualidades de funcionamiento de ambas cajas de cambios, suaves y precisas. Para llegar a la palanca, como al resto de los mandos, con facilidad, ambos coches disponen de suficientes posibilidades. El volante es regulable en altura en ambos modelos y en el Renault, además, se puede ajustar la altura de banqueta.

CONSUMOS



Datos en l/100 km	TIPO TD	19 TDX
CIUDAD		
A 30,2 km/h de promedio	6,9	7,3
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	5,3	5,1
En conducción rápida	9,4	9,6
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	7,9	8,2
A 140 km/h de cruceo	8,6	8,7
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	6,6	6,8
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	785	760

PRESTACIONES



	TIPO TD	19 TDX
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	180,1	188,3
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	18,9	18,3
1.000 m. salida parada (seg.)	34,9	33,6
0-100 km/h (seg.)	13,1	11,7
Metros recorridos	230	195
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,7	18,9
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	23,7	23,1
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	36,1	34,8
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	44,9	40,3
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	9,7	10,0
Metros recorridos	285	295
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	18,8	14,2
Metros recorridos	523	400

EQUIPAMIENTO



	TIPO TD	19 TDX
Cuentarrevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	SI	SI
Faros antiniebla	NO	SI
Aire acondicionado	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	OP	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO
Retrovisor regulable electr. (zda./dcha.)	NO/SI	OP/OP
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevalunas eléctricos (D./I.)	SI/NO	SI/NO
Cierre centralizado	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	OP	SI
Asiento posterior divisible	OP	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO/SI

FRENOS



	TIPO TD	19 TD
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros:		
A 50 km/h	17,4	18,1
A 100 km/h	47,1	46,2
A 120 km/h	69,5	70,9

SONORIDAD



	TIPO TD	19 TD
Al ralentí	55,7	59,5
A 60 km/h	65,2	65,5
A 90 km/h	69,4	68,2
A 120 km/h	72,8	71,5
A 140 km/h	75,2	74,4
A tope	79,6	79,5

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



Si desea un folleto explicativo sobre la forma en que hacemos Jack Daniel's, escribanos a Jack Daniel's Distillery-Route 1.(Pop. 361). Tennesse 37352 U.S.A.

EL WHISKEY JACK DANIEL'S está fabricado con el agua sin hierro de una cueva caliza de Tennessee. En el Hoyo nunca estamos demasiado atareados como para no hacer una pausa y tomar un sorbo de nuestro manantial de la cueva de Tennessee y agradecerle su agua sin hierro. Así, desde 1866 este recurso natural (y nuestro proceso de envejecimiento del carbón) han dado a Jack Daniel's una rareza inusual y, creemos, este especial número de clientes y amigos.



DATOS DEL COMPRADOR

FIAT: Importador: Fiat Auto España, S.A. Paseo de la Habana, 74. 28036 Madrid. **Teléfono:** (91) 536 65 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 432 puntos de asistencia en toda España.

RENAULT: Fabricante: Fasa Renault. Ctra. Madrid-Burgos km. 5,5. 28050 Madrid. **Teléfono:** (91) 374 22 00. **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 2.040 puntos de asistencia en toda España.

Pero en estos coches, pensados para realizar sobre ellos muchos kilómetros, resulta fundamental que los asientos resulten cómodos a largo plazo. El gusto personal puede influir en este apartado, pero suele resultar preferible un mullido duro a uno que vaya perdiendo consistencia con el paso de los kilómetros y el cuerpo se resienta por adoptar posturas poco deseables. Tanto el Fiat como el Renault pecan de ligeramente blandos, aunque en ambos resultan suficientes para realizar largos viajes sin un excesivo cansancio. Es de agradecer la regulación del apoyo lumbar en el Renault 19, ya que en otros Renault 19 que no disponen de este elemento, el cansancio aparece con excesiva celeridad.

Gracias a sus 4,16 metros de longitud, el Renault 19 puede competir con el Tipo en habitabilidad,

aunque este último sea 20 centímetros más corto. Sin embargo, la elevada anchura del Fiat le proporciona mayor sensación de amplitud y, salvo el espacio longitudinal de los asientos de las plazas traseras, todas sus cotas son superiores.

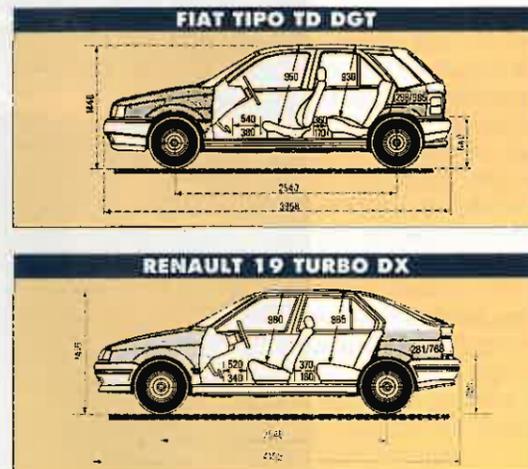
ESTABLES Y SEGUROS

El equipamiento es muy completo también en los dos modelos, circunstancia que redundará en mejorar la comodidad, y el acabado, aunque todavía no han alcanzado la precisión de remates y el aspecto de solidez de los vehículos alemanes, está bien conseguido. Por otro lado, los retoques en la carrocería del Renault 19 no han afectado para nada a sus dimensiones exteriores ni al espacio interior.

En cuanto a su comportamiento dinámico, ambos modelos superan

la prueba de estabilidad con buena nota. La dirección asistida resulta sensible en ambos, y si bien en el Fiat el morro tiene más tendencia a salirse hacia el exterior de las curvas, su nobleza de reacciones es tan elevada como en el Renault. Por último, los frenos actúan bien en ambos, aunque en el Tipo digieren peor un uso muy intensivo. Opcionalmente, estos dos vehículos pueden llevar sistema de antibloqueo.

Visto lo anterior, se deduce con facilidad que ninguno de estos dos modelos supera por sí mismo con



claridad a su rival. Pero el precio y las opciones pueden hacer decantar la balanza de uno u otro lado. El Renault 19 es 150.000 pesetas más barato, lo que en principio lo sitúa con clara ventaja y además su sistema de antibloqueo de frenos cuesta 85.000 pesetas menos que el del Tipo. Pero sin embargo, en el Renault 19 no se ofrece, de momento al menos, el aire acondicionado ni opcionalmente.

CLARAS DIFERENCIAS
En el Fiat se aprovecha el espacio en cada milímetro. El planteamiento del Renault resulta más clásico.

Javier Moltó
Fotos: Ramón Rodríguez



MECANICA	
1º FIAT TIPO	La adopción de turbocompresor e intercambiador de calor ha dado alas a este motor diésel de Fiat, con el que se consiguen elevadas prestaciones.
1º RENAULT 19	Lo mismo que se dice sobre el Tipo se puede aplicar al Renault 19. La diferencia es que este modelo no lleva intercambiador de calor.
COMPORTAMIENTO	
1º RENAULT 19	La estabilidad del Renault 19 se encuentra entre las mejores de su clase, gracias en parte a la adopción de dirección asistida.
2º FIAT TIPO	El mayor peso del motor diésel se deja notar sobre el eje delantero del Fiat Tipo. Aun así, su estabilidad es buena y noble su comportamiento.
RENDIMIENTO	
1º FIAT TIPO	La relación entre cilindrada, potencia y prestaciones obtenidas y consumo final del Fiat Tipo Turbodiésel es de las mejores.
1º RENAULT 19	También el rendimiento del Renault 19 Turbodiésel está entre los mejores y aún cabría la posibilidad de mejorarlo con un intercooler.
CONFORT	
1º FIAT TIPO	El elevado equipamiento, junto a la facilidad de utilización del motor y su amplia carrocería sitúa la comodidad del Tipo en cotas muy elevadas.
1º RENAULT 19	La superior sonoridad del Renault 19 y una carrocería peor aprovechada, se compensa por un acabado ligeramente mejor.
CARROCERIA	
1º FIAT TIPO	El Tipo es el líder indiscutible de su categoría en esta cuestión. Su habitabilidad, en relación con las cotas exteriores, parece inmejorable.
2º RENAULT 19	El Renault queda claramente postergado en este apartado. Además, su grueso montante posterior dificulta la visibilidad.
ECONOMIA	
1º RENAULT 19	Un consumo algo superior, se ve compensado por el inferior precio del coche y opciones. A cambio, no puede montar aire acondicionado.
2º FIAT TIPO	El Tipo es más caro que el Renault, pero cuenta con la ventaja de poder disponer de aire acondicionado opcionalmente.

GAMEL TROPHY GUAYANA '92

Llama a la Aventura



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

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

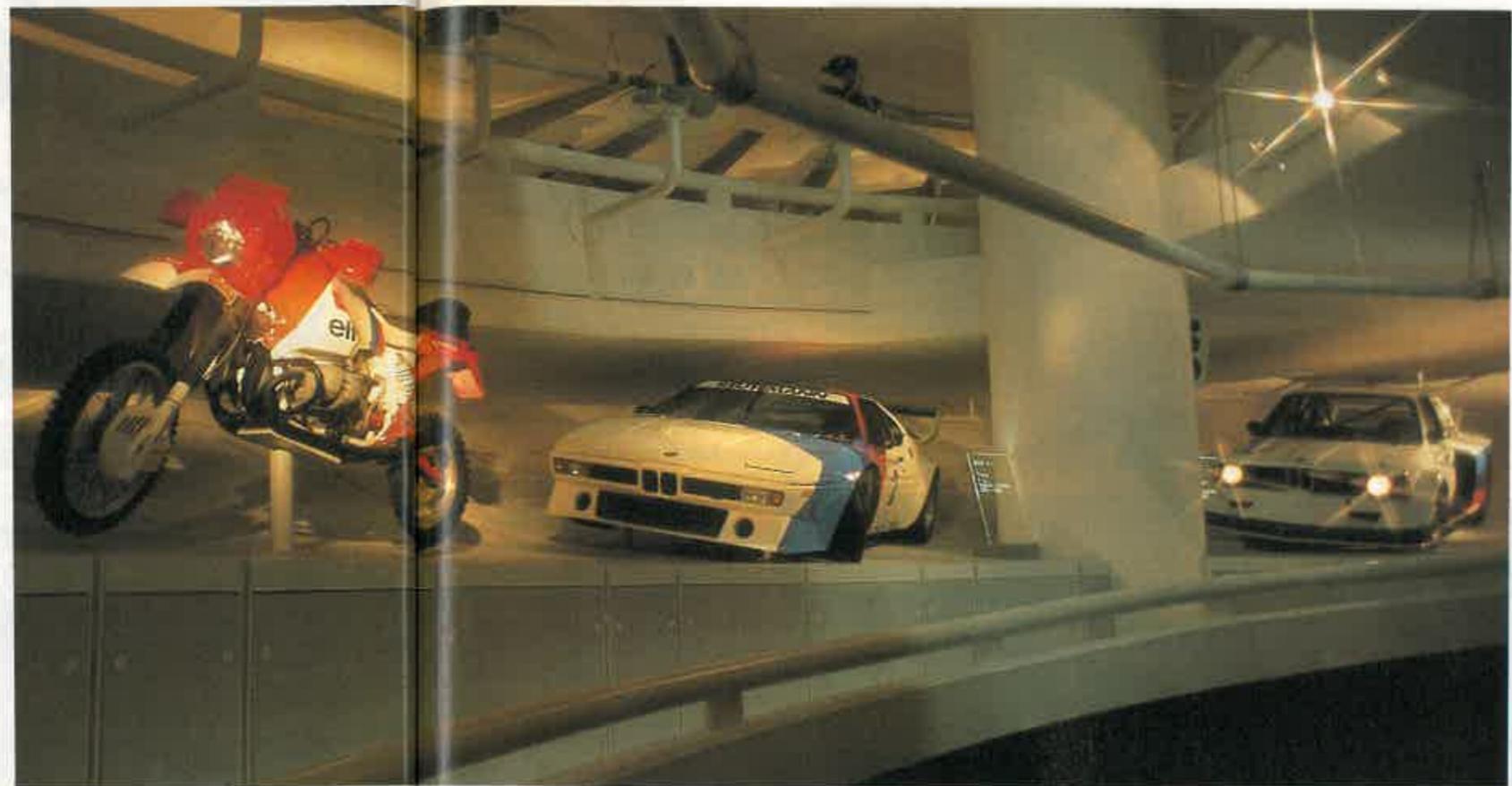
Camel Trophy Watch te invita.

Llama al 900.100.007





DISEÑO DE VANGUARDIA
La llamativa silueta del edificio del museo BMW destaca junto a la sede central de BMW en Munich.



ARTE EN MOVIMIENTO
Esta es una muestra de lo que se expone en el interior del museo: una BMW R 100 París-Dakar, un M-1 y un 320 Group 5 Junior Team. Grandes creaciones del diseño de motos y coches que ya se consideran como auténticos clásicos.

MUSEO BMW

Para reflejar la continua evolución técnica y estética de BMW a lo largo de sus 75 años de historia, nada mejor que este dinámico museo que en sucesivas muestras refleja las creaciones de la marca bávara. En este tercer montaje, «Horizon in time», se adelantan al futuro mostrándonos la posible realidad de la automoción en el siglo XXI.

FUERZA EXPRESIONISTA

EL museo BMW es un claro exponente de que no siempre el éxito es consecuencia directa de la premeditación. La idea de crear este centro de exposiciones surgió casi por casualidad, cuando el arquitecto austriaco Karl Schwazer decidió construir, a finales de los sesenta, un segundo edificio como anexo a la sede central de BMW en Munich. Su peculiar diseño, en forma de cuenco, y su localización dentro de la ciudad, hicieron pensar repentinamente en la conveniencia de destinar el edificio para la puesta en escena del patrimonio y riqueza tecnológica de este fabricante germano. En la actualidad es uno de los museos de ma-

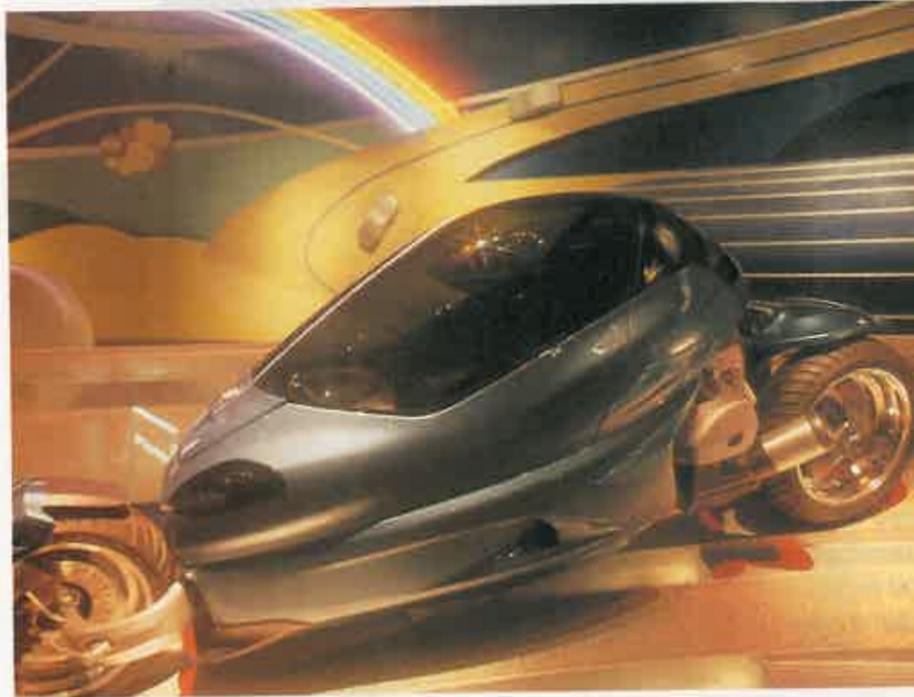
yor aforo en Alemania, únicamente superado por el Museo Alemán -el centro europeo tecnológico por excelencia- y la nueva Pinacoteca de Munich. La inauguración oficial del centro tuvo lugar en 1973. Con el fin de lograr una identidad propia y diferenciadora, los estilistas encargados del montaje recurrieron a una atrevida concepción: los visitantes debían acceder al edificio por su parte más alta y descender por la zona central. Pronto descubrieron que a pesar de que la muestra atraía a un gran número de visitantes, ninguno de ellos permanecía en el recinto más de media hora.

La segunda muestra, *Signals of Time* abrió sus puertas al público

en 1980. En aquella ocasión se optó por una distribución más en línea con la convencionalidad de este tipo de certámenes, logrando que más de dos millones de personas fueran testigos de la evolución de BMW desde sus orígenes hasta nuestros días.

Motor of Time, en 1985, supuso un nuevo énfasis en la tecnología, aunque con una visión más profunda que el simple análisis cronológico. La puesta en escena corrió a cargo del cineasta Rolf Zehetbauer, quien introdujo en la muestra multitud de efectos de luz y de color, que incidían sobre un tradicional fondo oscuro, ante la expectación y asombro de más de dos millones y me-

LA HISTORIA EN EL AIRE
En algún momento de su historia la marca bávara fabricó aviones. Su actual logotipo está inspirado en las aspas de una hélice.



PASADO Y FUTURO
Junto a los diseños y prototipos más vanguardistas conviven los coches más clásicos. El museo reserva un importante espacio para el mundo del motociclismo pasado y presente.



dio de visitantes. Pero sin lugar a dudas, el mayor reto de BMW es *Horizon in Time*, su más reciente muestra con la que pretende batir todos los records de asistencia. Se trata nuevamente de un viaje tecnológico y multicolor a través de la automoción del siglo 21, y su andadura por cinco generaciones de investigaciones y desarrollo.

EN EL SIGLO XXI

El recorrido de la exposición está articulado en torno al lema *un siglo en movimiento*. Comenzando por la planta baja, el visitante queda inmerso en una secuencia de imágenes que logran establecer la perfecta relación entre presente, pasado y futuro. Rolf Zehetbauer ha sido de nuevo el responsable de proporcionar los efectos más dinámicos dentro de la máxima técnica vanguardista. En la planta baja, se exponen numerosos *posters* y *affiches* con mensajes publicitarios relacionados con el automóvil. Seguidamente, y justo en el tramo de ascenso al primer piso, la marca germana ha optado por realizar una profunda reflexión sobre el principio de sus éxitos en el ámbito deportivo.

El piso superior es dominio de los modelos más clásicos de BMW, también en el campo de las dos ruedas. En este marco, la imagen se convierte en protagonista absoluta seduciendo los sentidos del espectador mediante el empleo de centenares de vídeos y diapositivas.

Subiendo nuevamente y antes de llegar al M-1 y el Isetta- BMW se anticipa al futuro de la automoción: nuevos sistemas de gestión del tráfico, fuentes alternativas de energía, técnicas de reciclaje y normas medioambientales. Las nuevas posibilidades que ofrecerá la electrónica y sus distintas aplicaciones en la automoción son fácilmente apreciables en una maqueta seccionada de un BMW de la serie 7. Con el fin de lograr la máxima espectacularidad para el visitante, el vehículo ha sido situado frente a un gran panel recubierto de cristales, cuyos reflejos crean un ambiente futurista, como colofón a un amplio recorrido por el universo estético de este gran fabricante de vanguardia.

Lourdes Bravo
Fotos: Automedia

USADOS

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 Concessionarios) 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. 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 se actualiza trimestralmente.

ganvam

ALFA ROMEO

MODELO	90	89	88	87	86
Alfa 33 SL	---	---	---	---	590
Alfa 33 QD	---	---	---	---	630
Alfa 33 QV	---	---	---	---	620
Alfa 33 1.3 S	1000	850	770	700	---
Alfa 33 1.5 4x4	1200	1000	920	830	---
Alfa 33 1.5 TL	1070	900	820	660	560
Alfa 33 1.7 QV	1220	1030	940	840	---
Alfa 33 1.7 IE	1190	1000	900	---	---
Alfa 33 1.7 SW	1320	1110	1000	---	---
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	---	---	---	---
Alfa 33 1.5 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 América	1920	1630	1480	1330	1030
Alfa 75 2.0	1340	1240	1150	980	840
Alfa 75 2.0 TS	1890	1430	1300	1170	---
Alfa 75 2.0 TD	1500	1270	1150	1020	880
Alfa 75 2.4 TD	1670	1420	---	---	---
Alfa 75 2.5 QV	1660	1580	1430	1220	980
Alfa 75 2.0 América	2300	2020	1830	1650	---
Alfa 90 2.0	1110	1010	920	730	560
Alfa 90 2.5	---	---	1150	920	700
Alfa 90 2.4 TD	1250	1150	1030	830	670
Sprint 1.5	930	870	810	690	530
Sprint 1.7 QV	1040	930	840	---	---
GTV 2.0	---	---	1080	880	700
GTV 2.5	---	---	1340	1100	890
Spider 2.0	---	---	1370	1100	860
Spider 2.0 QV	---	---	1530	1280	1150
164 Twin Spark	2900	2070	---	---	---
164 3.0 V6	2980	2680	---	---	---
164 2.5 TD	2400	2180	---	---	---

AUDI

MODELO	90	89	88	87	86
80 CD	---	---	---	---	780
80 GTE	---	---	---	---	810
80 Quattro	---	---	---	---	1360
80 CD TD	---	---	---	---	710
89 Special	1850	1490	---	---	---
80 1.8 E	1750	1580	---	---	---
90 2.0 E	2120	1980	1700	1530	---
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1960	1760	---
90 2.0 Front.	2970	2400	---	---	---
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	---
100 CC	---	---	---	---	1690
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1180
100 CC Avant	2390	2220	2040	1720	1300
100 CC Diesel	1520	1420	1280	1090	840
100 CD Turbo Diesel	1790	1610	1450	1240	950
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3350	3290	2980	---	---
200 CD	---	---	2110	1840	1230
200 Quattro	3560	3280	2710	2300	1860
200 V8	5850	5270	---	---	---
Coupe GT	2210	1790	1520	1220	980
Coupe Quattro	2760	2480	2120	1700	1290

BMW

MODELO	90	89	88	87	86
316/316i	1520	1420	1280	1120	1040
316 4p	1610	1520	1420	1220	1080
318i	1710	1610	1470	1260	1120
318 4p	1800	1710	1570	1350	1220
320i	1990	1850	1710	1530	1350
320 4p	2200	2050	1900	1710	1520
324D	1950	1800	1710	1570	---
324 TD	2330	2090	1900	---	---
325i	2680	2470	2280	2090	1950
325 4p	2750	2560	2370	2180	2040
325 X	3080	2850	2710	2560	---
M-3	4940	4580	4180	3800	---
520i	---	---	---	1210	1030
520i (nuevo)	2900	2600	2400	---	---
525i	---	---	---	1520	1340
525i (nuevo)	3600	3300	3050	---	---
528i	---	---	---	1800	1600

MODELO

MODELO	90	89	88	87	86
M 535i	---	---	---	2750	2350
535i (nuevo)	4420	4040	3800	---	---
524 TD	---	---	---	1750	1550
524 TD (nuevo)	3350	3000	2700	---	---
728i	---	---	---	---	1660
730i	4370	3890	3510	3130	---
735i	---	---	---	---	2430
735i (nuevo)	5410	5030	4660	4180	---
745i	---	---	---	---	2580
750i	7360	6650	6170	---	---
628 CSi	---	---	---	---	1890
635 CSi	4990	4420	3990	3610	3090
M 635	6650	5890	5410	4750	4080

CITROËN

MODELO	90	89	88	87	86
2 CV 6 CT	---	---	---	260	200
Mehari 4 p	---	---	---	290	230
LNA	---	---	---	---	200
LNA 11 E y RE	---	---	---	---	160
AX 11 RE	710	610	520	---	---
AX 11 RE 5 p	750	640	---	---	---
AX TRE	760	650	580	490	---
AX TRE 5 p	800	690	590	---	---
AX 14 TRS	820	700	630	540	---
AX 14 TRS 5 p	860	740	630	---	---
AX 14 TZS	880	750	680	580	---
AX 14 TZS 5 p	920	790	670	---	---
AX GT	960	820	740	630	---
AX GT 5 p	980	830	---	---	---
AX 14 RD	700	600	---	---	---
AX 14 RD 5 p	730	620	---	---	---
AX TRD	740	630	---	---	---
AX TRD 5 p	770	650	---	---	---
Visa II Club y ES	---	---	---	350	260
Visa II Super Fly X	---	---	---	370	280
Visa GT	---	---	---	440	330
Visa 11 E	---	---	---	370	27
Visa 11 RE	---	---	---	390	300
Visa Challenger	---	---	---	430	310
Visa 14 TRS y Stylo	---	---	---	500	380
Visa GT	---	---	---	850	730
Visa 17 D y Challenger	---	---	---	580	470
Visa 17 RD y Stylo	---	---	---	620	500
GSA X1	---	---	---	---	290
GSA X3	---	---	---	---	230
BX	---	---	---	720	610
BX 14 E RE	960	810	740	630	450
BX Leader T	960	810	740	630	450
BX 14 TRE y TGE	1050	870	790	670	570
BX 16 RS	---	---	---	---	500
BX 16 TS	1080	900	---	---	---
BX 16 TGS	1140	970	---	---	---
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	980	890	590
BX 19 TGS	1210	1030	---	---	---
BX 19 TRSGT y Athena	1330	1120	1020	870	740
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	---
BX 19 GTI 16 V	1920	1520	1380	---	---
BX 19 TRS Break	1490	1260	1140	970	820
BX D	1410	950	850	720	530
BX 19 D y RD	1180	1010	910	770	560
BX 19 TRD	1250	1060	950	800	580
BX 19 TRD Turbo	1450	1230	1040	---	---
BX 19 RD Break	1330	1130	1020	860	730
CX 22 TRS	1300	1100	920	700	510
CX 25 GTI	---	---	---	1190	910
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	860
CX 25 RD Familiar	2120	1810	1620	1280	800

FERRARI

MODELO	90	89	88	87	86
308 GT5	---	---	---	4200	3100
400 GT	---	---	---	6700	5900
Mondial 8	---	---	---	6200	5500
Mondial Cabrio	9850	8400	7500	6750	---
Mondial T	9100	7700	7000	6000	5000
412	13800	11500	10350	---	---
Testarossa	16800	14000	12800	10700	9300

FIAT

MODELO	90	89	88	87	86
Uno 45 Sting 3p	---	---	---	590	500
Uno Brio 45 3p	---	---	---	580	490
Uno 45 Fire 3p	700	600	570	520	440
Uno 45 Fire S 3p	780	670	600	510	430
Uno 45 Fire S 5p	820	700	630	530	450
Uno 60 S 3p	830	710	640	540	460
Uno 70 SL 5p	980	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 ASKO	1280	1080	920	---	---
Uno DS 5p	850	720	650	560	470
Tipo 1.400	1120	960	820	---	---
Tipo 1.400 DGT	1210	1050	890	---	---
Tipo 1.600 DGT	1300	1130	960	---	---
Tipo TD DGT	1590	1360	1160	---	---
Regata 70 C	---	---	---	460	390
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	790
Regata Weekend DS	---	---	---	930	850
Regata DS	---	---	---	850	760
Regata DS Turbo	---	---	---	---	570
Ritmo Abarth 135 TC	---	---	---	---	450
Argenta 2.0 ie	---	---	---	---	280
Argenta Volumex	---	---	---	---	390
Argenta 2.5 D	---	---	---	---	270
Croma CHT	1520	1280	1170	990	890
Croma Duemila	2000	1690	1540	---	---
Croma 2.0 ie	2000	1690	1540	1310	1180
Croma Turbo ie	2280	1930	1750	1500	1350
Croma TD	1850	1570	1480	1290	1080
Croma TDID	1620	1460	---	---	---

FORD

MODELO	90	89	88	87	86
Fiesta N y C	---	---	---	410	350
Fiesta 1.					

MODELO	90	89	88	87	86
Escort Country 1.8 D	1030	930	—	—	—
Escort Cabrio 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR3i	1750	1500	1350	1150	850
Orion GT y Millionair 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 GLD y GLD 1.6	—	—	700	680	550
Orion Ghia 1.6 D	1050	950	870	780	600
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	930	800	—
Sierra GL 1.8 5p	—	—	980	850	—
Sierra Laser 2.0	—	—	—	—	620
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	—
Sierra GL 2.0 4p	—	—	1040	900	—
Sierra GL 2.0 i 4p	1440	1220	1080	940	—
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalana	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	1260	1120	990	—
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1150	1030	—
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i	—	—	1500	1270	—
Sierra XR4 4x4 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	—
Sierra GLD 5p	1320	1110	960	—	—
Sierra GLD 5p	1440	1240	1050	900	600
Sierra Fam CL y GL 2.0	—	—	1050	900	600
Sierra Fam GL 2.0 i	1610	1360	1240	1050	—
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	—	—
Scorpio GL 2.0 i	1910	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	—
Scorpio GL 4x4 2.8 i	—	—	—	—	1420
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	1620	—
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1820	1710	1450	—
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	2390	2020	1840	1570	—
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 Fila	650	550	470	—	—
Y 10 Fire LX IE	750	630	570	480	390

MODELO	90	89	88	87	86
Y 10 Turbo	860	730	660	570	480
Y 10 1300	870	740	—	—	—
Delta 1300	970	820	750	640	—
Delta 1600 IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4V4	—	—	1590	1350	1150
Delta integrale	2550	2170	—	—	—
Delta integrale 16 V	2750	2340	—	—	—
Prisma 1.5 LX	1090	930	790	—	—
Prisma 1600 IE	—	—	950	800	680
Prisma Symbol	1200	1020	930	790	—
Prisma TD	1260	1070	970	820	—
Thema 2.0 IE	1850	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	2120	1900	1710	1460	1250
Thema 6V	—	—	1760	1500	1210
Thema Turbo IE SW	2820	2530	2280	1940	—
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	—	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	—	—
Thema 8 32	5100	4330	3700	—	—
Thema TD	1950	1750	1570	1340	1140
Thema TD Nuevo	2140	1900	—	—	—
Thema Turbo DS SW	2470	2230	2000	—	—
Debra 1.600 ie	1460	—	—	—	—
Debra 1.800 ie	1640	—	—	—	—
Debra 2.0 ie	1880	—	—	—	—
Debra Turbo Diesel	1650	—	—	—	—

MERCEDES BENZ

MODELO	90	89	88	87	86
190 D	2500	2170	1900	1670	1500
190 D 2.5	2940	2550	2240	1960	—
190 D 2.5 T	3300	2660	—	—	—
200 D	3220	2970	2450	2150	1930
250 D	3520	3060	2690	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	2690	2510	2200	1930	1730
190 E 2.3	3090	2870	2350	2060	1850
190 E 2.3 16V	—	—	4000	3500	3100
190 E 2.6	3680	3100	2720	2390	2150
190 E 2.5 16V	5280	4580	—	—	—
200	3000	2600	2280	2000	1800
230 E	3510	3040	2660	2340	2100
230 CE	4480	3880	3400	2980	—
230 TE	3960	3430	3030	2640	2370
260 E	4090	3550	3110	2730	2480
300 E	4420	3830	3360	2950	2650
300 E 4 Matic	5590	4840	4250	3720	3360
300 CE	5290	4580	4020	3520	—
300 TE	4870	4220	3700	3240	2920
260 SE	4400	3770	3140	2630	2510
300 SE	4720	4040	3370	3030	2700
300 SEL	5080	4360	3630	3260	2900
420 SE	5730	4910	4090	3680	3280

MODELO	90	89	88	87	86
420 SEL	6140	5260	4380	3940	3510
500 SE	6190	5310	4420	3980	3540
500 SEL	6780	5810	4840	4360	3880
560 SEL	9550	8190	6820	6140	5460
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	—	—	6400	5500	4680
420 SEC	7660	6570	5470	4930	4380
500 SL	—	—	7050	6080	4600
500 SEC	8120	6960	5800	5220	4640
560 SE	9140	7830	—	—	—
560 SEC	10580	9070	—	—	—

OPEL

MODELO	90	89	88	87	86
Corsa City 1.0 3p	670	570	510	430	340
Corsa Swing 1.0 3p	720	620	560	480	—
Corsa Base Luxus LS 1.0 3p	—	—	—	—	310
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520	—
Corsa B Luxus LS 1.2 3p	—	—	—	—	350
Corsa 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 E 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	760	680	570	430
Corsa Swing 1.5 D 3p	750	640	580	490	—
Corsa Swing 1.5 TD 3p	820	700	600	—	—
Corsa Swing 1.5 D 4p	800	680	620	530	—
Corsa Swing 1.5 TD 4p	870	740	630	—	—
Corsa Swing 1.5 D 5p	780	660	600	510	—
Corsa Swing 1.5 TD 5p	850	720	610	—	—
Corsa GSI 1.6 SE	1070	920	780	—	—
Kadett Top 1.6 3p	—	—	830	—	—
Kadett 1.6 GT 3p	1170	1010	—	—	—
Kadett 1.8 GSI 3p	—	—	—	—	620
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	530
Kadett City 1.3 S 5p	910	770	—	—	—
Kadett LS 1.6 S 4p y 5p	1120	960	860	770	650
Kadett GL 1.6 S 4p	1190	1020	920	820	660
Kadett GL 1.6 S 5p	1170	1000	900	800	650
Kadett GT 1.8 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	960	820	—	—	—
Kadett LS 1.6 D	—	—	840	720	580

PEUGEOT

MODELO	90	89	88	87	86
205 Junior 3p	690	650	—	—	—
205 XL	710	630	580	490	380
205 XR	870	780	720	610	470
205 Rallye	940	800	—	—	—
205 GTX	980	850	810	690	550
205 GTI	1250	1120	970	830	640
205 Automatico	950	850	770	650	—
205 Junior	730	620	—	—	—
205 GL	750	670	620	530	380
205 GR	840	760	700	600	460
205 SR	910	820	750	640	490

MODELO	90	89	88	87	86
Kadett Caravan LS 1.6 S	1200	1030	920	820	—
Kadett Caravan LS 1.7 D	1180	1000	910	810	—
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 2p	—	—	—	—	590
Ascona GLS 2.0 i 4p	—	—	880	750	—
Ascona GLS 2.0 i 5p	—	—	910	770	—
Ascona GT 2.0 i 2p	—	—	830	700	—
Ascona GT 2.0 i 5p	—	—	880	750	—
Ascona D Berlina	—	—	—	—	440
Ascona LS 1.6 D	—	—	810	680	—
Manza Coupé 200	—	—	1050	860	670
Rekord CD 2.2 i	—	—	—	—	650
Rekord Berlina D	—	—	—	—	440
Rekord 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	1510	1280	—	—	—
Vectra CD 2.0 i 4p	1720	1460	—	—	—
Vectra GT 2.0 i 4p	1660	1400	—	—	—
Vectra 2000 2.0 i 4p	2200	1880	—	—	—
Vectra GL 1.6 S 5p	1320	1120	—	—	—
Vectra GL 1.7 D 5p	1360	1160	—	—	—
Vectra GLS 2.0 i 5p	1570	1330	—	—	—
Vectra CD 2.0 i 5p	1780	1500	—	—	—
Vectra GT 2.0 i 5p	1710	1450	—	—	—
Omega GL 2.0 i	1530	1290	1160	1030	—
Omega GL 2.3 TD	1580	1350	1210	1030	—
Omega GLS 2.0 i	1770	1500	1360	1160	—
Omega GLS 2.3 TD	1720	1460	1320	1120	—
Omega CD 2.0 i	1800	1530	1480	1260	—
Omega CD 2.3 TD	1800	1510	1370	1160	—

MODELO	90	89	88	87	86
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	360	---
Horizon GL	---	---	440	360	---
Horizon GT	---	---	500	390	---
Horizon GLD	---	---	440	370	---
Horizon EXD	---	---	510	400	---
Horizon GTD Aut.	---	---	510	400	---
Solara Escorial Aut.	---	---	490	400	---
Solara Escorial D	---	---	580	480	---

VOLKSWAGEN

MODELO	90	89	88	87	86
Polo Burey 1.0	680	580	530	400	300
Polo 40 C	---	---	---	---	270
Polo C Quater	---	---	---	---	280
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 C y Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic C 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Del Air	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 65 cv	870	750	640	---	---
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	---	---
Golf Sprinter 2 p	1120	930	---	---	---

MODELO	90	89	88	87	86
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	---	---	---
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	---	---
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	---	---
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	790
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1070	910	820	690	540
Golf CL D 4 p	1140	970	870	740	580
Golf GTD 2 p	1280	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	1480	1260	1090	930	700
Jetta CLD	1100	930	790	---	---
Jetta CLD	1100	930	790	---	---
Jetta CL TD	1100	940	800	---	---
Passat 1.8 C L	---	---	650	510	420
Passat 2.0 GLS	---	---	810	690	---
Passat 1.6 CLD	---	---	---	500	420
Passat 1.6 CL D Turbo	---	---	670	570	---
Passat Variant 1.6 GL TD	---	---	---	---	500
Passat C 90 cv	1270	1080	920	---	---
Passat GL 90 cv	1500	1270	1080	---	---
Passat GL 112 cv	1550	1310	1110	---	---
Passat GT 16 v	1800	1530	1300	---	---
Passat CL TD	1350	1150	980	---	---
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	---	---
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	---	---
Passat Variant TD	1460	1240	1050	---	---
Corrado 16 v	2300	1940	1650	---	---
Corrado G 60	2640	2240	1930	---	---
Santana LX 1.8	---	---	---	570	480
Santana GX 5	---	---	---	850	680
Santana GX GTD	---	---	---	630	490
Sirocco GT	1250	1070	960	810	660

MODELO	90	89	88	87	86
Sirocco GTX	1450	1230	1100	940	750
Sirocco GT 16V	1430	1220	1040	---	---

VOLVO

MODELO	90	89	88	87	86
244 GL	1540	1320	1150	970	770
244 GLT	1960	1650	1500	1350	---
244 GLD	1370	1200	1070	810	650
245 GL	1400	1230	1110	850	680
245 GLD	1490	1280	1150	890	720
340 DL	---	---	900	770	640
340 CL	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/GL	1750	1470	---	---	---
440 GL	1750	1470	---	---	---
440 Turbo	1940	1660	---	---	---
440 CL	1800	---	---	---	---
460 GLE	1960	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	980
740 GLD	---	---	1570	1320	---
740 GLD	1620	1440	1230	1020	860
740 Turbo Diesel	1980	1880	1490	1280	1020
740 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
740 Master	2050	---	---	---	---
745 GLE	1950	1730	1490	1230	980
745 Turbo Intercooler	2300	2070	1710	1490	1190
760 GLE	2690	2610	2180	1860	1490

MODELO	90	89	88	87	86
760 Turbo Diesel	3020	2700	2310	1950	1570
760 Turbo Intercooler	3150	2840	2390	2050	1620
780	4510	4050	3440	2920	---

OTRAS MARCAS

MODELO	90	89	88	87	86
JAGUAR					
Sovereign 4.2	---	---	---	---	2560
Sovereign V12	5410	4750	3900	3430	2920
XJS 3.6 Cabriolet	---	---	---	---	4050
XJS V12 Cabriolet	6080	5890	5220	4510	3930
XJS 3.6	4940	4480	4180	3550	---
XJS V12	5220	4750	4460	3570	3070
XJ6 3.6	4560	3800	2940	2500	---
Sovereign 3.6 Aut.	5320	4810	4530	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 16V	1900	1690	1500	1280	1140
900 Turbo 16V	2360	2230	1930	1680	1500
900 16V Cabrio	3450	3060	---	---	---
900 Turbo 16V Cabrio	4050	3560	3190	2710	2420
9000 16V 2.0	2490	2220	1970	1670	1490
9000 16V 2.3	---	---	---	---	2570
9000 Turbo 16V 2.0	3190	2840	2530	2150	1920
9000 Turbo 16V 2.3	3350	---	---	---	---
CD 116V 2.3	2650	---	---	---	---
CD Turbo 16V 2.3	3410	---	---	---	---
TOYOTA					
Corolla 1.6	2430	2050	1850	1370	---
Corolla 2.0 GT	2750	2350	2100	1790	---
MR 2	2700	2300	2050	1740	---
Supra 3000	4200	3550	3250	2760	---
Supra Turbo	4490	3700	3400	2880	---
Camry	1950	1680	1490	1270	---

COMPRAR Y VENDER

SI QUIERE SEGURIDAD A LA HORA DE COMPRAR O VENDER UN VEHICULO SEMINUEVO O NUEVO

A. ARGÜELLES

SELECCIONADOS Y REVISADOS EN NUESTROS TALLERES.

- Alfa 33 1.5 QV, 50.000 km.
- Audi 90 2.2 AA, año 89.
- Audi Coupe GT. AA, 80.000 km.
- Audi 80 Quattro A.A., año 85.
- BMW 316 57.000 km.
- BMW 524 TD, año 84, motor nuevo.
- BMW 525i, año 88, 30.000 km.
- BMW 535i, año 88, 47.000 km.
- BMW 735i, full equip, 57.000 km.
- BMW M-3, full equip, 45.000 km.
- BMW M-5, extras, año 89.
- Citroën AX 1.4 RD, año 90.
- Citroën XM V6, full equip, año 90.
- Ford Sierra 1.8 GL, 30.000 km.
- Ford Escorpio 2.9 I Guia, año 90.
- Lancia Thema Turbo 16V, año 90, 13.000 km.
- Mercedes 300-E, año 89, extras, 36.000 km.
- Mercedes 300-CE full equip, año 88.
- Mercedes 300-CE 24V full equip, año 90.
- Mercedes 560-SEC full equip, 6.000 km.
- Maserati 228, año 89, 33.000 km.
- Opel Kadett GSI AA, 50.000 km.
- Opel Kadett GSI 16V, año 89, 44.000 km.
- Peugeot 309 GTI AA, año 89, 27.000 km.
- Porsche 944 Turbo full equip, 40.000 km.
- Renault 19 GTS, año 89.
- Audi 90 2.2 AA, año 89, 549 57 88.
- BMW 316, 57.000 km, 549 64 71.
- BMW 524 TD, extras, motor nuevo, año 84, 549 57 88.
- BMW 525i extras año 88, 30.000 km, 549 64 71.

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

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

BMW M-5

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

VENDO Mercedes
 180-D, año 1959, impecable. 780.000 ptas. Mando fotos. Tel. (965) 55 05 96.
GOLF 16V, impecable, rojo, radio. 1.775.000 ptas. Año 90. Tel. 461 33 63.
VENDO o cambio por Berlina Mitsubishi Starion 2000 Turbo, año 88, Full Equip, perfecto estado, interesados, Tel. (968) 53 36 00. Noche.
FORD Sierra 2.0i Cat, año 90, cinco puertas, metalizado, ABS A.A., techo solar, antirrobo, garaje, 19.000 km., nuevo. 1.900.000 ptas. Negociables. Tel. (91) 888 14 85.

BMW 750 I

AZUL MARINO METALIZADO CUERO, ASIENTOS ELECTRICOS FULL EQUIPE A MATRICULAR
 TEL: (908) 11 24 06

VENDO
R-9 GTC
 AÑO 84
 BLANCO
 PERFECTO ESTADO
 TEL (93) 323 43 34
 NOCHES

Directamente, encargue ahora a USA, en español, sus recambios y accesorios y recíbalos a domicilio en 48 horas, a precio de origen.
JR & HELLO CORP
 Tel 0712125200741
 Fax 0717183370535

VENDO
BMW Z1
 COLOR ROJO A ESTRENAR
 PROCEDE DE CONCURSO T.V.
 TEL 2 56 13 23
 NOCHES

VENDO plataforma giratoria para turismos, sólo dos horas de uso, totalmente nueva y comprada este año. Precio 50% de su valor. Tel. (987) 45 01 25.
MERCEDES 280 S, vendo, extras, aire acondicionado. 1.000.000 ptas. Tel. 352 61 01.

Motor 16

Suscribase a Motor 16

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

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

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

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

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

Por el precio de **13.520 ptas.** jaseo 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 N° _____ a nombre de **CAMBIO Y RUSCONI, S.A.**, Hermanos García Noblejas, 39, 28037 Madrid

D _____ Dirección _____

Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tfn. _____

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

IMPORT-DIR S.A.

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

MITSUBISHI ECLIPSE

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

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

TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS

VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

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, A.A. llan. susp. reb., etc., 86 3.300.000
 Mercedes 190 2.3 16V, Full Equip, 86 3.350.000
 Opel Vectra GT, A.A. D.A., etc., 89 1.850.000
 BMW M3, Full Equip, 87 3.500.000
 Audi 100 CD, A.A. D.A. etc., 84 1.100.000
 Renault 21 2.0 Turbo, ABS, 90 1.925.000
 Opel Omega CD, techo, llantas, etc., 87 1.675.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

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

SUZUKI 750 R GSX, año 89, color rojo y blanco, muchos extras, 26.000 km. Lérida. Tel. 27 26 66. Preguntar Paco. 850.000 ptas.

PARTICULAR Porsche Carrera 3.2, 1987, extras, 55.000 km. Perfecto estado. 5.000.000 ptas. Mañanas. Teléfono 394 54 75. Noches 519 05 21.

BMW 535 1. serie nueva, año 1988, Full Equip, matriculación nacional. 3.300.000 ptas. Tels. (96) 370 15 12 / 383 23 18.

VENDO Clio 16V, 3.000 km. Tel. 357 47 50.

PORSCHE 911 Targa Carrera, buen estado. 2.700.000 ptas. Tels. (908) 17 04 71 / (944) 46 39 92.

AUDI 200 Turbo Quattro, muy cuidado, todos extras, muy buen precio. Tel. (91) 730 20 26. Noches.

NISSAN Sunny GTi-R, Turbo 4 x 4, 220 CV, ABS, B-MP, 6.000 km., negro, garantía 3 años. Tel. (93) 431 01 01. Marcos. 4.500.000 ptas. contado.

MERCEDES 300-GD todo terreno, diesel, perfecto estado, muy cuidado, Full Equip, cabrestante, emisora, alarma, bola, remolque, brújula rumbo, botiquín, 2 juegos llantas, etc. Precio: 2.250.000 ptas. Tels. (911) 55 00 651 / 55 00 86.

ALFA Spider rojo, 1991, Mi-MH, nuevo. Tel. 314 25 26. 21 horas.

ALPINE V.6 Renault, 1986. Precio a ofrecer. Tel. (977) 23 07 01.

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, importado desde Alemania.

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.

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.

PORSCHE 911 Turbo Look, MHD, aire, hifi, perfecto estado, 4.500.000 ptas. Srta Chave. Tel. (91) 314 33 32.

F. TOME. Citroën AX Sport año 90, con pocos kilómetros y garantía 2 años. Por 890.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

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

F. TOME. Mercedes 300 E «Precioso», con muchísimos extras, con garantía de 6 meses. Por 3.500.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / (91) 329 33 15.

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

F. TOME. Renault 21 TXE con todos los extras, año 88, con garantía 18 meses. Por 1.350.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / (91) 329 33 15.

F. TOME. Polo Coupé GT, año 89, garantía 2 años, por 790.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / (91) 329 33 15.

F. TOME. Ford Fiesta 1.4 S, año 88, impecable, garantía 18 meses. Por sólo 690.000 ptas. Sr. More-

no, poquísimos kilómetros con garantía de 2 años. Por 1.075.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 / (91) 329 33 15.

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

PARTICULAR vende Fiat Croma 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, baratísimo, particular. Tel. (91) 534 72 54.

COMPRO Daihatsu o Vitara, buen estado. Tel. (956) 22 93 70. José. Cádiz. De 8 a 3.

VENDO o cambio Honda PC 800, turística, nueva, precio excepcional. Tel. (956) 22 93 79.

CLASICO Porsche 911-E, año 1969, perfecto. 2.500.000 ptas., particular. Tel. (91) 759 41 06.

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

AUTO RADIO UNION ALARMAS

● GRUNDIG
 ● PIONEER
 ● PHILIPS
 ● BLAUPUNKT
 ● ALPINE
 ● SONY
 ● AIWA

15% Descuento

VISA, ETC.

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

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

C.A.N.S.A.

SUZUKI OUTBOARDS

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

NAUTICA
 ● Ofertas todas marcas.
 ● Suzuki, ventas y servicio.
 ● Remolques: IMPA, Satélite (todo tipo de embarcaciones y motor igual).
 ● Ofertas especiales: neumáticas, regalo seguro.

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR

MADRID

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

VENDO Suzuki SJ 410, descapotable, techo duro, defensas, emisora hifi, boca, buen estado. Tel. (956) 22 93 79. José. Cádiz.

PORSCHE 911 Turbo 3.3. Tel. (911) 43 78 13.
SAAB 900 Turbo Cabrio, gris metalizado, full equip, impecable. Tel. (91) 742 94 23.
BENTLEY Mulsanne Turbo, 1983, 10.000.000. Drive Rolls. Sr. Casero. Teléfonos 766 83 99 / 766 87 99.

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.

PORSCHE 928-S, reestreno, 6.500.000. Tel. (974) 22 77 30. Llamar noche.
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.
PORSCHE 928, accidentado, M-EG, motor-caja, llantas, neumáticos, interiores y cristales, etc. Bien cuero, aire. Tels. (96) 528 21 22/528 31 53.

TALLERES EMILIO ARENAS S.A.

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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

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

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

CLASICO Alfa Romeo GTV 1750 Coupe, año 1968, perfecto, 1.000.000 ptas, particular. Tel. (91) 759 41 06.
MERCEDES 190 E, superdeportivo, suspensión sport, llantas anchas, techo, etc., 1.650.000. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.

Motor Retiro

Nuevo Audi 100 seis cilindros

SABADOS MAÑANA

Elevado a la perfección.

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

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

¡ANUNCIENSE HOY!

Envíenos este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 8.500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 268 00 69.

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

**EMPRESA
RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Color	Km.	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km.	Precio
Ford Fiesta	87	Negro	40.000	625.000	Ford Orion 1.6 I.A.A.	90	Negro	16.000	1.350.000
Renault 16 GTD	85	Rojo	32.000	675.000	Renault 19 TDE Charnade	88	Rojo	25.000	1.390.000
Citroen AX 11 RE	89	Gris	25.000	675.000	Fiat Tipo 1.6 DGT A.A.	89	Gris	28.000	1.450.000
Opel Corsa 1.3 Cup	88	Bianco	57.000	690.000	Peugeot 309 GTX A.A.	89	Rojo	23.000	1.450.000
Ford Fiesta 1.1	87	Bianco	35.000	695.000	Ford Escort XR3i A.A.	89	Rojo	36.000	1.450.000
Ford Fiesta 1.4 Ghia	87	Bianco	40.000	695.000	Citroen BX 16 TS A.A.	90	Gris	16.000	1.475.000
VW Polo Coupe 1.3	88	Rojo	26.000	790.000	VW Golf 1.8 Sprinter A.A.	89	Bianco	26.000	1.475.000
Alfa Romeo Giulietta 2.0	85	Rojo	50.000	795.000	VW Golf GTI Techno LL	88	Bianco	35.000	1.475.000
Citroen AX 11 New York	90	Bianco	13.000	845.000	Peugeot 309 GTI A.A. D.A.	88	Gris	36.000	1.525.000
Opel Corsa 1.2 SWING 5 p.	90	Bianco	13.000	875.000	Ford Escort 1.8 D. Ghia Mod.	91	Azul	3.000	1.525.000
Seat Ibiza 1.5 GLX A.A.	89	Bianco	23.000	890.000	VW Golf GTI LL	89	Bianco	27.000	1.550.000
Lancia Y10 Turbo	89	Beige/M	17.000	890.000	Fiat Tempra 1.8 IE	90	Champ.	15.000	1.625.000
Renault 11 Turbo	88	Rojo	32.000	890.000	Alfa Romeo 75 1.8 IE A.A. D.A.	91	Rojo	10.000	1.625.000
Opel Corsa 1.2 Joy Techno	89	Rojo	8.000	890.000	VW Golf GL Cabriolet	88	Bianco	36.000	1.625.000
Ford Escort 1.8 D. Van Isot.	90	Bianco	19.000	890.000	Citroen BX TRD (Turbo Diesel)	89	Rojo	32.000	1.650.000
Alfa Romeo 33 1.3	88	Gris	32.000	890.000	Peugeot 405 SRi A.A.	88	Gris	41.000	1.675.000
Alfa Romeo 33 1.5 Ti	87	Rojo	39.000	890.000	VW Golf GTI	90	Bianco	17.000	1.675.000
Opel Kadett 1.3 LS 4p.	88	Rojo	36.000	925.000	Ford Sierra 2.0i Fam. A.A. D.A.	88	Gris	32.000	1.690.000
Ford Fiesta 1.1 CLX	91	Bianco	11.000	925.000	VW Golf GTI	90	Bianco	13.000	1.775.000
Alfa Romeo 33 1.5 T.I.A.A.	87	Rojo	37.000	940.000	BMW 318 I.A.A.	88	Bianco	36.000	1.760.000
VW Golf 1.8 GTI	84	Bianco	63.000	945.000	Lancia Dedra 1.8 IE A.A.	91	Burdeos	16.000	1.875.000
Seat Ibiza Diesel	81	Bianco	17.000	1.050.000	Peugeot 406 SRi A.A.	89	Bianco	31.000	1.875.000
Seat Ibiza 1.5 SXI A.A. Cuero	89	Negro	26.000	1.050.000	Renault 21 TXE Nav. A.A. ABS	91	Gris	15.000	1.900.000
Seat Ibiza 1.5 SXI	91	Gris	17.000	1.100.000	Opel Kadett GSI Cabrio D.A.	89	Burdeos	13.000	1.950.000
Fiat Tipo 1.4 DGT	89	Bianco	31.000	1.225.000	Opel Vectra 2.0 GT A.A.	89	Bianco	18.000	1.975.000
VW Golf 1.8 Sprinter	89	Rojo	23.000	1.225.000	VW Golf GTI Cabrio Quarter A.A.	89	Bianco	28.000	1.975.000

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.

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.

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. Tel. (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 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.

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

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

DITECNICA



CHRYSLER LE BARON CABRIO



CHEVROLET ASTRO



CORVETTE ZR-1 COUPE



JEEP WRANGLER

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



CHRYSLER VOYAGER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.

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

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

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

VAROSA motors

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4
HUMANES DE MADRID
TEL: 6 06 15 11- 6 06 51 49



● MITSUBISHI 3000 GT VR4 '92, 305 C.V. TRACCION Y DIRECCION A LAS CUATRO RUEDAS
● MITSUBISHI 3000 GT 222 CV. FULL EQUIPE

MITSUBISHI
TOYOTA
HONDA
MAZDA

SERVICIO
GARANTIA
RECAMBIOS



● MITSUBISHI ECLIPSE GS '92
● ECLIPSE GS TURBO 190 CV
● ECLIPSE GSX TURBO 195 CV TRACCION CUATRO RUEDAS

**CASTELLANA MOTOR
LAS OCASIONES
MAS GARANTIZADAS**

Vehículos de ocasión de todas las
precios, marcas y modelos
- Rentados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contactos Sras. Maira Echavarría Carpas
Martínez Peñacoba



**UNA OCASION
DE AMIGO.**

Estamos donde siempre.

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

Castellana Motor S. A.

ARRENDOS SALVADORS
Y EQUIPAMIENTO

MERCEDES 300 CE Aut., año 90, M-KT, full equip, hifi, siempre garaje, impecable. 6.000.000. Tel. (91) 554 18 64. Oficina.
MERCEDES 2.3 16V, full equip, urgente vender, 2.800.000. Tel. (925) 36 06 60. Preguntar por Guillermo.

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

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

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.

JAGUAR XJ 5.3, 6, SE-AU, todos los extras, en perfecto estado, color verde, preequipo, teléfono, etc. Teléfonos (90) 815 52 36y (95) 423 41 40.

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.

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

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

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-INSTA-LAUTO. C/ MIGUEL ARACIL 66, MADRID. TELS. 373 84 56 / 373 99 63.

PORSCHE 911-Turbo Look MHD, aire, hifi, perfecto estado, 4.500.000. Tel. (91) 314 33 32. Srta. Chave.

CLASICO deportivo Lancia Fulvia Coupé 1.35, 5 velocidades, año 70, perfecto estado. 800.000 ptas. Tel. (968) 21 75 91. 7-10.

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

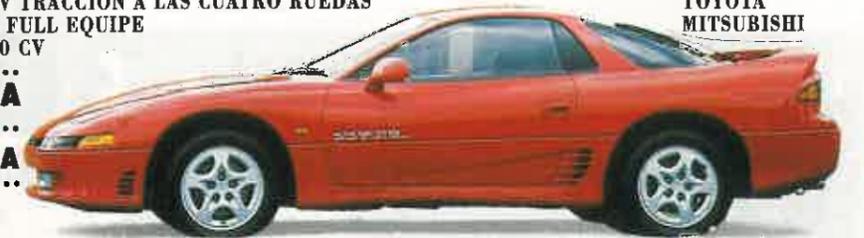
MERCEDES 300 CE negro azul metalizado, todos los extras, particular. 6.000.000 ptas. Tel. (942) 88 01 12. Mañanas.

LA BOUTIQUE DEL AUTOMOVIL JAPONES

SU VEHICULO JAPONES AL MEJOR PRECIO. NUEVOS A ESTRENAR

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

MAZDA
TOYOTA
MITSUBISHI



SERVICIO POST-VENTA

RECAMBIOS Y GARANTIA

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

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

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

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 3.3. Tel. (911) 43 78 13.

PORSCHE 928, accidentado, M-EG, motor, caja, llantas, neumáticos, interiores, 4 cristales, etc., bien, cuero, aire. Teléfono (96) 5 28 21 22 / 528 31 53.
PORSCHE 911 SC, techo, llantas, buen estado, precio interesantísimo, convenir. Azcona, 62.

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

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

MERCEDES 300 CE, negro azul metalizado, todos los extras, particular, 6.000.000. Tel. (942) 88 01 12. Mañanas.
VENDO Supercinco GT-Copa Turbo B-F, 54.000 km, Sostre, pintura metalizada, altavoces, alarma. Tel. (93) 793 88 40. Jordi.

GEMINI ELETTRONICA

Industria, 201 Cerro Blanco, 1 Pepita, 40

08026 BARCELONA TEL: 4 56 43 90
28026 MADRID TEL: 5 65 05 92
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

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

Laboratorios S.L. FORCAR

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

SE LOS LIMPIAMOS Y COMPROBAMOS CON TOTAL GARANTIA

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

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

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

cadenas
SPIKES SPIDER

Sólo **30 segundos**
para vencer el invierno



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

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

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

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turisport Pérez Galdós 40, 08012 BARCELONA (93) 237 83 24*

¡AHORA CON CENTRO UNIVERSAL!

ALFA 75 Turbo B-MU, alarma, neumáticos nuevos C.D., impecable, 74.000 km. 1.100.000 ptas. Tel. (93) 872 17 98.
TERRANO 3 y 5 puertas, Patrol GR, disponibles en Tecnipauto S.L.C/ Rioja, 4. Pamplona. Tel. (948) 26 27 62.

MERCEDES 300 CE negro, azul metalizado, todos los extras, particular. 6.000.000 ptas. Tel. (942) 88 01 12. Mañanas.
OPEL Kadett GSI 2.0, muy cuidado en garaje, aire, techo, alarma, hifi Pionner, full, extras. Tel. (91) 250 74 29, noches.

PORSCHE 944 Turbo gris metalizado, climatizador, asientos de cuero, eléctricos y calefactados, llantas BBS. Perfecto estado. 3.400.000 ptas.
BMW 530i Full Equipe antracita metalizado, cuero, asientos eléctricos, espejos eléctricos, techo eléctrico, llantas, equipo

de música Pioneer, instalación de teléfono. Impecable. 4.200.000 ptas.
BMW Z1 color rojo, 10.000 km. Impecable. 5.900.000 ptas.
PORSCHE 928 S4 Full Equipe, cuero, climatizador, perfecto estado. 40.000 km. 7.900.000 ptas.
MERCEDES 500 SEL co-

lor verde, climatizador, llantas, cuero, temporizador de calefacción, etc. 2.400.000 ptas.
CHEROKEE Limited LTD año 90, impecable. 3.600.000 ptas.
HONDA NSX nuevo, para estrenar. 9.800.000 ptas.
FERRARI Testarossa para estrenar. 24.000.000 ptas.

PROTEGE LA ESTRELLA DE TU MERCEDES

PATENTADO



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

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

DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA TODA ESPAÑA

DISTRIBUIDOR CANARIAS: HERAUTO Telf. 928/24.91.54

PRIMER SISTEMA DE OCULTACION MANUAL O ELECTRICO

ACD AUTO COM. DECA, S.A.

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

El futuro en refrigerantes

LA empresa guipuzcoana de productos para el automóvil y automoción Krafft, acaba de presentar un nuevo refrigerante cuya principal característica es la concentración superaditivada. Este producto ha sido desarrollado específicamente para adaptarse a las características de utilización de las zonas más cálidas de la península Ibérica. Denominado «Extragel 2.000», sus propiedades han sido exhaustivamente comprobadas en laboratorio y garantizan su efecto también como anticongelante, ideal para las zonas cálidas.



lato 4x4, ya en España

UN nuevo vehículo de todo terreno ha llegado a nuestro país. La firma Impcasey, S.A. importadora exclusiva para España de los lato 4x4 acaba de iniciar su comercialización. Por el momento, sólo está disponible en versión turbodiésel, dotada de una mecánica Fiat de 1.929 centímetros cúbicos con turbo e intercambiador de calor, que proporciona una potencia de 86 caballos a 4.300 revoluciones. La tracción es trasera con diferencial Thorsen 4x4 y reductora. Destaca el completo equipo de serie, con climatizador electrónico, eleva-



KAS DE CALIDAD

LOS refrescos Kas y los zumos Kasfruit han sido recientes premiados en Bruselas con dos Grandes Medallas de Oro, cuatro Medallas de Oro y dos de Plata por el comité organizador de «Monde Selection». Estos premios tienen una gran

relevancia en el sector, puesto que para su adjudicación los productos deben pasar exhaustivos análisis y test organolépticos, así como de normas de etiquetado, por parte de laboratorios oficiales y jurados especialistas. Estos premios reconocen una trayectoria impecable de marca.



EUROPARTS EN PARIS

EN el recientemente celebrado Equip Auto 91, Salón Internacional de recambios y accesorios de París, destacó la presencia de Europarts España S.A., que presentaba sus productos de personalización

para el automóvil en un «stand» de moderno diseño. Los productos de esta marca tienen gran aceptación en nuestro país y comienzan a ampliar mercados en toda Europa. Países de gran tradición en este sector como Holanda, Inglaterra, Italia y Francia.



Preparando el invierno

CUANDO aparece la nieve en la carretera se hace imprescindible el uso de los modernos Spikes Spider, la solución para circular sobre nieve con la mayor garantía de seguridad. Desarrollado en Suecia e importado a nuestro país por la empresa Turisport S.A., este sistema aparte de sus ventajas por la gran facilidad de montaje, sirve además para cualquier modelo y medida de neumático. El kit completo consta de todos los elementos en una misma caja.



prestigiosa revista «Media and Marketing Europe». Esta campaña tendrá continuidad, en una segunda fase, el año próximo. El objetivo fundamental de esta ambiciosa estrategia publicitaria, es dar a conocer la unificación de las tres tecnologías básicas de Lucas Automotive: Electricidad, frenos y diésel. Hasta ahora se encontraban distribuidas en tres empresas paralelas.

Marketing pan europeo

LA campaña publicitaria de Lucas Automotive lanzada a nivel europeo y llevada en España por la empresa de publicidad BCK/Alliance ha resultado ganadora del Premio Internacional de Publicidad 1991, en su categoría «Coche y Automoción», organizado por la



Finance
BMW
Leasing

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



**SELECCION
AUTOMOVILES
DE OCASION**

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
Ford	Escorpio 2.4 Ghia	1989	ABS/Aire Acondicionado	1.850.000	Auto Ampuria
BMW	318is	1991	Full Equip.	2.850.000	Auto Ampuria
Mercedes	190 D 2.5	1986	Pintura Metalizada/Radio-Cassette	2.250.000	Autogal
Ford	Scorpio GL 2.4	1989	Aire Acondicionado/ABS/Radio-Cassette	1.600.000	Autogal
BMW	735i AL	1988	Full Equip.	5.700.000	Autolago
BMW	M6	1988	Full Equip.	4.500.000	Autolago
Alfa Romeo	164	1988	Aire Aco./Dir. Asis./Radio-Cassette/Llantas	1.700.000	Auto París
BMW	320	1989	Aire Aco./Dir. Asistida/Radio-Cassette	1.900.000	Auto París
BMW	735i	1989	Full Equip.	5.800.000	Autosa (Oviedo)
BMW	635csi	1986	Full Equip.	2.900.000	Autosa (Oviedo)
Ford	Scorpio 2.0	1987	Aire Acondicionado	1.450.000	A. S. Busquets
BMW	318i	1983	Llantas	675.000	A. S. Busquets
Mercedes	190 2.3 16V	1985	Full Equip.	3.000.000	Bertolín
Mercedes	560 SEC	1988	Full Equip.	10.000.000	Bertolín
BMW	325i/4	1986	ABS/Llantas/Cierre Centralizado/Elevalunas	2.100.000	Bikar Motor
BMW	320i/4	1985	Aire Aco./Llantas/Cierre Centralizado/Eleval.	1.500.000	Bikar Motor
Mercedes	250 D	1989	ABS	3.300.000	Carmelo
Mercedes	190 E	1987	De Serie	2.500.000	Carmelo
Opel	Omega 2.0 CD	1987	Pintura Metalizada/Aire Acondicionado	1.500.000	Elitemotor
Opel	Ascona 1.8	1986	Pintura Metalizada	700.000	Elitemotor
BMW	735i	1987	Full Equip.	3.900.000	Engasa
BMW	635csi	1987	Full Equip.	5.900.000	Engasa
BMW	735i	1987	Full Equip.	4.600.000	Fersan
BMW	325i	1987	Aire Aco./Llantas/Elevalunas/Cierre Central.	2.500.000	Fersan
Mercedes	500 SE	1985	Full Equip.	3.300.000	G. Guarnieri
BMW	750i A	1990	Full Equip.	8.000.000	G. Guarnieri
BMW	325i/4	1988	Aire Aco./ABS/Eleval./C. Central./Check-C.	2.500.000	Hispanóvil
Mercedes	190 E 2.3	1989	Full Equip.	3.600.000	Hispanóvil
BMW	535i	1986	Full Equip.	2.300.000	Keldenich

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
Audi	90	1989	Full Equip.	2.600.000	Keldenich
Mazda	RX7 Coupé	1988	Full Equip.	3.200.000	Martín i Conesa
Ferrari	328 GTS	1989	De Serie	18.500.000	Martín i Conesa
BMW	735i AL	1989	Full Equip.	5.500.000	Motor Central
BMW	525i	1989	Full Equip.	3.300.000	Motor Central
BMW	316	1988	Llantas	1.500.000	Movilnorte
Alfa Romeo	75 Turbo	1988	Aire Acondicionado	1.300.000	Movilnorte
BMW	735i	1988	Cuero/Climatizador	4.500.000	Muntaña
BMW	750i	1988	Cuero/Telefono	6.500.000	Muntaña
BMW	530i	1988	Climatizador/Pintura Metal./Radio-Cassette	2.975.000	Noguera Piñol
BMW	325i	1986	Aire Aco./ABS/F. Ant./Llantas/Kit M-Technic	2.000.000	Noguera Piñol
BMW	325i/2	1986	Techo Solar/Volante/Asientos Deportivos	1.975.000	Pirineo Motor
Opel	Ascona 2.0 I	1988	De Serie	975.000	Pirineo Motor
BMW	730i	1991	Dirección Asistida/Radio-Cassette	5.700.000	Rex Motors
BMW	318i/2	1989	Elevalunas Eléctrico	1.900.000	Rex Motors
BMW	535i	1986	Full Equip.	2.850.000	Río Verde Motor
BMW	325i/4	1988	Aire Acondicionado/Llantas/Techo/ABS	2.400.000	Río Verde Motor
BMW	535i	1989	Climatizador/Autoblocante/Radio-Cassette	4.700.000	Ruera Sport
Opel	Omega CD 2.0i	1987	ABS/Ordenador	1.400.000	Ruera Sport
BMW	525i	1989	Kit/Llantas/Aire Acondicionado	3.600.000	Stinus
BMW	325ix	1990	Full Equip.	3.200.000	Stinus
BMW	M6	1991	Full Equip.	7.700.000	T. Cayma
BMW	325i/2	1988	Aire Aco./D. A./Kit Sp. M-Tech./Llantas/ABS	2.700.000	T. Cayma
Alfa Romeo	164	1989	Climatizador/ABS/Pintura Metalizada	3.200.000	Turalsa
Mercedes	300 D	1988	Aire Acondicionado/Cuero/Elevalunas	4.000.000	Turalsa
BMW	318i	1984	De Serie	1.100.000	Veimsa
BMW	325i Cabrio	1989	Full Equip.	3.500.000	Veimsa
BMW	323i	1984	Aire Aco./Eleval./C. Central./Pintura Metal.	1.450.000	Velomóvil
BMW	320i	1989	Aire Acondicionado/Cierre Centralizado	2.200.000	Velomóvil

RUIZ NICOLI

AUTO AMPURIA. Ctra. Olot, Km. 24.400. Tel. 50 85 61. **FIGUERAS**
AUTOGAL. Ctra. de Vigo, Km. 542.1. Tel. 21 44 72. **QUINTELA**
AUTO LAGO. Avda. de Zaragoza, 93. Tel. 24 14 00. **PAMPLONA**
AUTO PARIS. Rda. General Mitre, 29-35. Tel. 203 83 00. **BARCELONA**
AUTOSA. Cerdeño, 31. Tel. 28 49 55. **OVIEDO**
AUTO SPORT BUSQUETS. Ramón y Cajal, 24-26. Tel. 23 79 77. **TARRAGONA**
BERTOLIN. Rafael Cisternas, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**
BIKAR MOTOR. Gran Vía, 77. Tel. 441 99 00. **BILBAO**

CARMELO. Cisneros, 89. Tel. 23 46 78. **SANTANDER**
ELITEMOTOR. Roger de Flor, 69. Tel. 870 33 54. **GRANOLLERS**
ENGASA. Ctra. N-III, Km. 336. Tel. 152 18 62. **QUART DE POBLET. VALENCIA**
FERSAN. Ctra. Alicante-Valencia, Km. 87.300. Tel. 565 73 90. **SAN JUAN**
G. GUARNIERI. Ctra. de Cádiz, Km. 228.1. Tel. 37 30 68. **MALAGA**
HISPAMOVIL. Ctra. Alicante, esquina C/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**
KELDENICH. San Gervasio de Cassolas, 104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**

MARTIN I CONESA. Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**
MOTOR CENTRAL. Guillermo de Osema, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**
MOVILNORTE. Ctra. El Plantio-Majad., Km. 1.100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**
MUNTAÑA. Numancia, 22. Tel. 322 91 62. **BARCELONA**
NOGUERA PIÑOL. Doctor Fleming, 51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**
PIRINEO MOTOR. C/ Comercio, s/n. Tel. 24 12 45. **HUESCA**
REX MOTORS. Gran Vía Asima, 4. P. I. Son Castelló. Tel. 75 88 22. **MALLORCA**

RIO VERDE MOTOR. Ctra. N-340, Km. 175.3. Tel. 81 53 53. **PUERTO BANUS**
RUERA SPORT. Ctra. de Logroño, Km. 109. Polígono Villayuda. Tel. 22 42 50. **BURGOS**
STINUS. Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**
T. CAYMA. Ronda Barceló, 72. Tel. 798 28 00. **MATARO**
TURALSA. Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**
VEIMSA. Avda. de Madrid, 131. Tel. 37 38 88. **VIGO**
VELOMOVIL. Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA**



ESTETICA AGRESIVA
Pintada en este vistoso color rojo y con el llamativo diseño de la salida de los colectores de escape, la imagen de la Diversión resulta sumamente deportiva.

ESPIRITU POLIVALENTE
El diseño general y el comportamiento de la nueva Yamaha responden a una idea de polivalencia. Es una moto al alcance de cualquier piloto y para cualquier utilización.

cía, puesto que ambas acepciones son aplicables a nuestra protagonista de esta semana. Por un lado, es divertida de usar puesto que es una moto sin complicaciones y «agradecida». Por otro, se sale de lo corriente en cuanto que bajo un aspecto agresivo y deportivo se ofrece una moto mucho más sencilla y polivalente de lo que parece y por lo tanto más asequible a cualquier nivel de pilotaje del usuario, así como al de su bolsillo. No significa dar menos de lo que se aparenta, se trata de dar algo mucho más concreto y meditado pero con un atractivo envoltorio.

La Diversión es la moto llamada a suceder a un modelo de tan larga vida como la XJ 600, pero con ésta sólo tiene en común la cilindrada y el número de cilindros. La nueva Yamaha se estructura entorno a un motor de nuevo diseño; un cuatro cilindros, refrigerado por aire, con una cilindrada de 600 centímetros



YAMAHA XJ 600 DIVERSION LA MOTO RACIONAL

Yamaha acaba de lanzar un modelo destinado a entrar con fuerza en el mercado. Se trata de la Diversión, una moto sencilla, fiable, divertida y atractiva que entra «por los ojos». Uno de sus ases es un precio ultra-competitivo.



EN inglés la palabra «diversion» tiene dos sentidos: uno de ellos es exactamente el mismo que para nosotros, distracción, pero el otro significa desviación. A la hora de bautizar esta moto, la gente de Yamaha sabía lo que ha-



VIRTUDES

- Utilización polivalente
- Motor elástico y económico de mantenimiento
- Precio de compra

**YAMAHA XJ 600 DIVERSION
PRECIO: 714.000 Ptas.**

- Acabado espartano
- Velocidad máxima escasa
- Potencia limitada

DEFECTOS

cúbicos, doble árbol de levas y dos válvulas por cilindro. Está colocado en posición inclinada, lo que permite que los conductos de admisión sean casi verticales y de paso se refrigere mejor la culata. Toda la moto está pensada para lograr una gran economía, esto se refleja en el precio de compra y también en el mantenimiento.

En funcionamiento es silenciosa y sus vibraciones casi inexistentes. El cambio es de seis velocidades y el embrague multidisco está en baño de aceite. Ambos tienen un buen tacto y el escalonamiento del primero está muy bien resuelto. Algo que llama la atención a simple vista es la salida de los colectores y su peculiar disposición entrecruzada, los dos laterales se juntan por la izquierda y los centrales por la derecha, la razón técnica es favorecer el flujo de gases de escape.

El chasis es tubular, un doble cuna clásico. La suspensión trasera

consiste en un monoamortiguador trasero regulable con un basculante de acero y la delantera en una horquilla convencional. Los frenos están constituidos por un disco en cada rueda, muy generoso el delantero y con doble bombín.

EN CARRETERA

En marcha, la moto es muy agradable de llevar: ágil, estable, eficaz, y asequible a cualquier piloto. La posición es correcta y no cansa. El motor decepciona un tanto porque se tiende a esperar más de él, vistas las cualidades ruterías de la moto y el aspecto, pero es que en Yamaha no han querido darle «más marcha» expreso, porque la Diversión es una moto para todos los públicos y para todos los terrenos, que se desenvuelve bien en ciudad, perfectamente en carretera y con honor en la autopista. Sólo los «quemados» echarán en falta un ti-

rón suplementario de potencia a partir de las seis mil revoluciones, pero para ellos ya hay otros modelos de la misma marca en el mercado, capaces de satisfacerlos, aunque el precio es también muy diferente. Lo que ocurre es que la Diversión es un compromiso y como tal deja insatisfechos a algunos, pero interesa a una amplia mayoría que busca motos sencillas y asequibles. Si la comparamos con su antecesora, hay que decir que aquella tenía quince caballos más que añoramos ahora- pero ésta es mucho más aprovechable, tanto por sus amplias posibilidades de utilización de su motor como por las superiores cualidades ciclisticas, por lo que, aunque en aceleración y velocidad punta la vieja supere a la nueva (poco más de doscientos contra algo más de ciento ochenta), con la Diversión iremos más deprisa en carreteras en las que el piloto y el chasis tengan un papel protagonis-

AGRADABLES SENSACIONES
La Diversión tiene un agradable y ágil comportamiento en cualquier terreno. Pero, sobre todo destaca en carreteras viradas, por su elástico motor y su excelente estabilidad.

FICHA TECNICA

MOTOR: Tetracilíndrico en línea, cuatro tiempos, refrigerado por aire. Doble árbol de levas en culata. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 599 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 58,5 mm. Carrera: 55,7 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 61 CV a 6.500 rpm. Par máximo: 5,6 mkg a 7.000 rpm.

ALIMENTACION: 4 Carburadores Mikuni BSDT de 38 mm de difusor.

ENCENDIDO: TCI Electrónico. Batería 12 V 8 Ah.

LUBRICACION: Cáster húmedo y bomba tricoidal.

TRANSMISION: Primaria por engranajes, secundaria por cadena. Cambio de seis velocidades. Embrague multidisco en aceite.

BASTIDOR: Tubular de doble cuna. Basculante de acero de sección rectangular. Suspensión delantera con horquilla hidráulica de 38 mm de diámetro de barras con 140 mm de recorrido. Suspensión trasera, monoamortiguador de 110 mm de recorrido y siete posiciones de muelle. Frenos delantero, disco sencillo de 320 mm de diámetro con pinza de doble pistón. Trasero de disco con 245 mm y doble pistón. Llantas de aleación de tres radios. Neumáticos delantero 110/80-17. Trasero 130/70-18.

DIMENSIONES: Longitud total: 2.170 mm. Ancho total: 750 mm. Alto total: 1.210 mm. Alto al asiento: 770 mm. Distancia entre ejes: 1.445 mm. Distancia al suelo: 135 mm.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en vacío: 182 kg. Capacidad del depósito de combustible: 17 litros.

CONSUMOS

CIUDAD	7,5
CARRETERA	8,5
Conducción deportiva	8,5
AUTOPISTA	5,5
Media 130 Km/h	5,5

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	183
Km/h	183
Con dos personas	169
ACELERACION (seg.)	13,5
400 m salida parada	13,5
De 0 a 100 km/h	8,2

RASGOS NOVEDOSOS
Las líneas de la *Diversión* sólo recuerdan vagamente a las de su hermana de marca, la *TDM*. El acabado es bastante sencillo buscando la mayor economía posible.



ta. Probando esta moto disfrutamos de verdad en las carreteras víradas, puesto que el motor responde muy bien desde pocas vueltas y acelera con ganas, pero sobre todo es el chasis, con los frenos y las suspensiones, pese a no tener sofisticadas soluciones, lo que realmente nos agradó. Se puede ir muy deprisa con total seguridad y especialmente en las curvas rápidas se demuestra que la estabilidad es irrochable.

LA PRIMERA MIRADA

Estéticamente, la *Diversión* es llamativa y tiene un aire distinto a todo, pero no rompe moldes. Es una moto casi posmoderna. Su aspecto es agresivo en su vistoso color rojo, y más sobrio en el otro color disponible, el verde oscuro metalizado. La belleza del motor, los espectaculares escapes, las llantas de aleación de agradable diseño, el chasis bien visible y por fin el pequeño carenado, disponible en dos versiones, una con la cúpula



la más alta que la otra, componen todo un conjunto armonioso y efectista. La *Diversión* «entra por los ojos». Los acabados son algo espartanos, no de mala calidad, pero sí sencillos, aunque todo sea en aras de la economía. Por ejemplo, el tablero de mandos, sin faltarle

nada, es de diseño algo anodino, al menos en relación con el resto de la moto, que sí tiene un *look* muy personal.

El precio es 714.000 pesetas, lo que la sitúa algo por encima del precio del récord de ventas de este año, la Suzuki GS 500, casi a la par con la Suzuki Bandit, ésta más agresiva, y también casi en igualdad con la Kawasaki GPZ 500. Vemos, pues, que en cuanto a precio está emparejada con motos de inferior cilindrada, y si la comparamos con las de cubicaje similar, entonces hemos de hacerlo con las muy deportivas Honda CBR, Kawasaki ZZR, Suzuki GSX y Yamaha FZR, todas ellas muy superiores en prestaciones y precio, respondiendo además a un concepto muy distinto. Es por ello que la *Diversión* tiene un hueco claro en el mercado; un hueco en el que inciden las apetencias de un amplio sector de moteros, es una moto «Para Todos los Públicos».

Texto y fotos: José Luis Aznar

Estéticamente, la Diversión es llamativa y tiene un aire distinto a todo, aunque no rompe moldes. Es casi una moto posmoderna.

Europarts

ACCESORIO
AUTOMOVIL

VOLANTES DEPORTIVOS

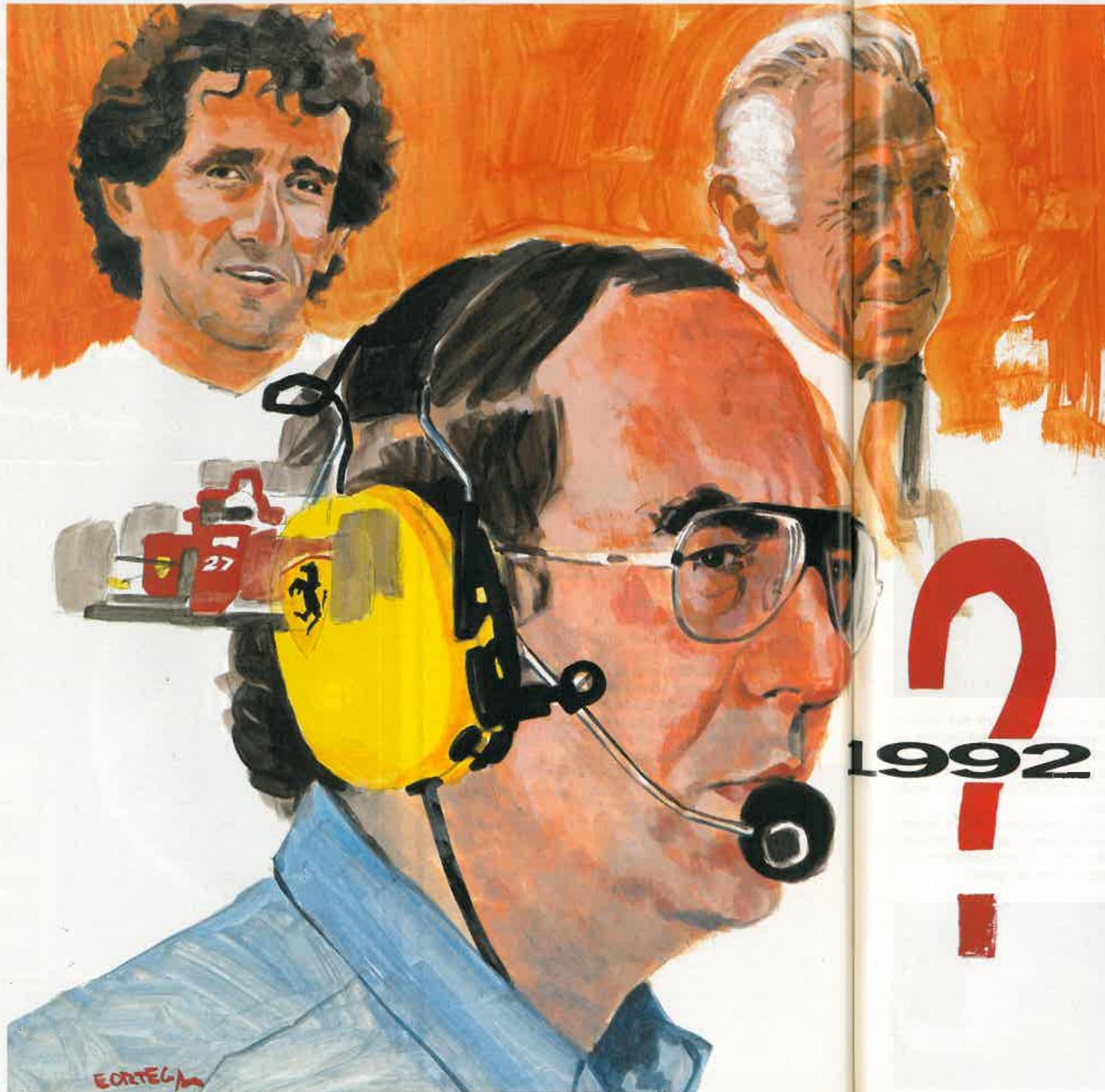
Un toque personal



Desing by ITALY

DISTRIBUYEN:

CITECA	Alicante	Tel: 98 544 30 11	GRAEL	El Estrecho	Tel: 953 20 00 06
LAMIAUTO SPORT	Madrid Sur	Tel: 91 643 18 30	ESCAPI S.A.	Valladolid	Tel: 98 374 44 41
TECER	Guadalajara Norte	Tel: 943 48 05 23	SEMALTO S.A.	Gilches (León)	Tel: 907 41 25 95
DUOS AUTOMOVIL	Barralona	Tel: 93 424 34 11	KNU	Vitoria	Tel: 94 610 21 59
RASA ACCES. VILLALBA	Madrid Norte	Tel: 91 680 77 82	NILSEN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel: 916 22 32 56
			RESPUESTAS QUALSAN	Oviedo	Tel: 985 38 38 00



ENTREVISTA CON CLAUDIO LOMBARDI
**LA VERDAD
 SIN MAS**

Llegó a Ferrari en uno de los momentos más críticos. Su presencia en la escudería es respetada, y todos confían en su trabajo cara a un futuro inmediato. Es, sin lugar a dudas, una fuente de experiencia y sabiduría. El gran reto al que se enfrenta, es reorganizar la escudería más famosa del mundo, y lograr que el título de Campeón del Mundo vuelva a Ferrari después de doce años.

La temporada que acaba de terminar, ha sido una de las más catastróficas para Ferrari. Ingenieros que se despiden, pilotos que hablan demasiado, falta de comunicación en el equipo y un coche como el 643, que parece un castigo más que un Fórmula 1, han propiciado la incorporación de un hombre de gran valía como Lombardi. Su quehacer en el Cavallino va más allá de su cargo oficial como director deportivo. En realidad, Lombardi representa la reorganización de la escudería y el saber valorar con pragmatismo los aspectos negativos que acosan la buena marcha de Ferrari.

HOMBRE TRANQUILO

En su personalidad, conviven un extremado sentido autocrítico con la modestia que caracteriza a los sabios. Es exigente con sus colaboradores, posee una gran capacidad de convicción, y su pasado está ligado a infinidad de éxitos cosechados en Abarth, Lancia y Alfa Romeo. La decisión de su incorporación a Ferrari fue tomada por Giovanni Agnelli, que en el intento de encarrilar el Cavallino, asumió la responsabilidad de descapitalizar el equipo Lancia de rallyes, donde Lombardi era el máximo responsable técnico.

-En una situación tan crítica como la actual, ¿Qué le falta a Ferrari para alcanzar la competitividad?

•No es fácil contestar a una pre-



LA CALMA COMO NORMA
 Lombardi observa y decide con total pragmatismo.



PENDIENTE DE TODO
Jean Claude Migeot, responsable de la aerodinámica, escucha las instrucciones de Lombardi. En segundo término, Piero Ferrari contempla la difícil situación.

gunta de esta clase, y la respuesta puede parecer banal. Aparentemente no falta nada; hay mecánicos muy motivados, ingenieros de primera fila, todos los medios necesarios, y buenos pilotos. Sin embargo, el Ferrari 643 es un coche que no está entre los más competitivos. Incluso, en algunas ocasiones se ha visto superado por el Benetton-Ford B191 de Martin Schumacher. Para lograr superar las prestaciones de Williams y McLaren, es necesario asentar nuevas bases».

¿A qué se refiere como bases?

«Actualmente Ferrari es víctima de los continuos cambios en la cúpula técnica que se han producido a lo largo de estos últimos años. Fue un error creer que con el fichaje de los «genios» se solucionaba todo. Eso sirvió sólo para obtener éxitos

momentáneos, y por el contrario, no se formó un equipo técnico totalmente estable, que permitiera una evolución progresiva de los monoplazas».

En este momento, ¿qué le preocupa principalmente?

«Sin lugar a dudas, vivo con el temor de una reacción emotiva y precipitada de la dirección por la falta de resultados. Sólo en el atletismo ocurren milagros, debido a que todo el esfuerzo depende del hombre. Por el contrario, en la F1, la valía del ser humano tiene que pasar por un medio técnico, y eso, precisa tiempo para su evolución».

En el paddock de la F1, lo más normal es encontrarse a Lombardi caminando sólo, o sentado en una esquina del motorhome de Ferrari en compañía de su carpeta de cues-

ro, en la que esconde sus cálculos y conclusiones. En realidad, no parece italiano; nunca gesticula ni grita, jamás se le ha visto correr, y las broncas las echa al oído, sin escándalo.

¿No cree usted que en Ferrari hay demasiado de todo. Demasiados «tifosi», dinero, directores, medios, y prisas por ganar?



TODOS SUS SECRETOS
Jamás se separa de su carpeta. Datos, cálculos y conclusiones se apuntan en ella, sin que nadie pueda tener acceso.

«En cuanto a los medios, quiero precisar que nunca son demasiados. Tenemos los necesarios, nada más. Sin embargo, concuerdo con su pregunta en el resto. En Maranello se trabaja bajo una presión psicológica insoportable, que a la larga genera siempre situaciones negativas. Prueba de ello, es que después de doce años, la realidad demuestra que no se es capaz de alcanzar el Campeonato del Mundo».

¿El 643 es un coche resultado de un error de planteamiento o de las prisas? Usted sabe que Alain Prost opina que es un proyecto desastroso ha re-hacer totalmente.

«En primer lugar no quiero entrar en discusiones con el señor Prost. Y respecto al 643, afirmo que es la lógica evolución del 642/2. Se ha mejorado la aerodinámica, y aplicado todos los aspectos positivos de las experiencias acumuladas. Evidentemente, es un coche inferior al McLaren y al Williams».

¿Cual ha sido vuestro talón de Aquiles en esta temporada?

«En ningún equipo puntero hay sólo un punto débil. La competitividad de un monoplaza es el resultado de la mejora técnica de todos los departamentos de investigación y proyectos. Es indiscutible que en Ferrari no hemos sido capaces de evolucionar en la misma medida que Williams. Razón por la cual estamos en inferioridad».

¿Porqué en Ferrari se retrasa tanto el empleo del cambio transversal?

«Según nuestras experiencias, el cambio transversal no proporciona ninguna ventaja en el aspecto aerodinámico. En cuanto al aspecto mecánico, nuestro cambio es el que menos potencia resta al motor. Si

un día, después de nuevas investigaciones sobre la solución transversal, se descubren claras ventajas, se empleará en carrera. Por el momento, nuestros esfuerzos van dirigidos hacia otros aspectos».

En la temporada pasada, la gasolina de Agip representó una clara ventaja para Ferrari respecto a los demás equipos, ahora parece que ya no es así.

«Es verdad en 1990 disfrutamos de una clara ventaja por disponer de una gasolina especialmente for-

sería únicamente por no ser necesario debido al tipo de circuito».

Al contrario que en otros departamentos, en la sección de motores se ha conservado a Paolo Massai como máximo responsable, ¿porqué no se ha reforzado dicho departamento?

«Afortunadamente, en esa parte de Ferrari se ha conservado las cosas y las personas válidas. No se han fichado «mercenarios» en busca de dinero, y Massai ha desarrollado una labor de gran importancia. El pasado año, el motor Ferrari estaba al mismo nivel que el Honda, cosa que demostraba la validez de nuestros técnicos. Lo que es realmente importante, es la creación de una verdadera escuela en Maranello en cuanto a chasis se refiere».

¿Qué pasó con Prost?

«En cuanto a mis relaciones con él, sólo puedo decir elogios. Su problema estaba relacionado con el hecho de hacer declaraciones escandalosas. Personalmente le aprecio y le respeto por su calidad como piloto».

La templanza de Lombardi, en combinación con su capacidad técnica, darán los resultados previstos y su

presencia en la escudería representa la primera piedra de una época en la que el furor y el «gran casino» se archivarán de una vez por todas. Según palabras de Prost, no se hubiese perdido el Campeonato del Mundo en 1990, si Lombardi hubiese ocupado el puesto de Cesare Fiorio. Por una parte, nadie en Ferrari se atreve a contestar sus opiniones técnicas, y tanto los pilotos como los directivos aprecian en gran medida su trabajo. ○

Gigi Corbetta

Motor 16 / 99





**RALLYE
CATALUÑA/COSTA BRAVA**

**EL BARON
ROJO VOLO
RASO**

Finalmente, la victoria de Armin Schwarz en el rallye Cataluña-Costa Brava ha dado la razón a la decisión de Ove Andersson, patrón del Toyota Team Europa, de mantener al joven piloto alemán en el seno de la escudería, después de extraordinarias actuaciones aunque también no menos importantes accidentes, que ni siquiera el día de su primer triunfo en el campeonato del mundo, pudo evitar.

Enviado Especial

Esteban Delgado

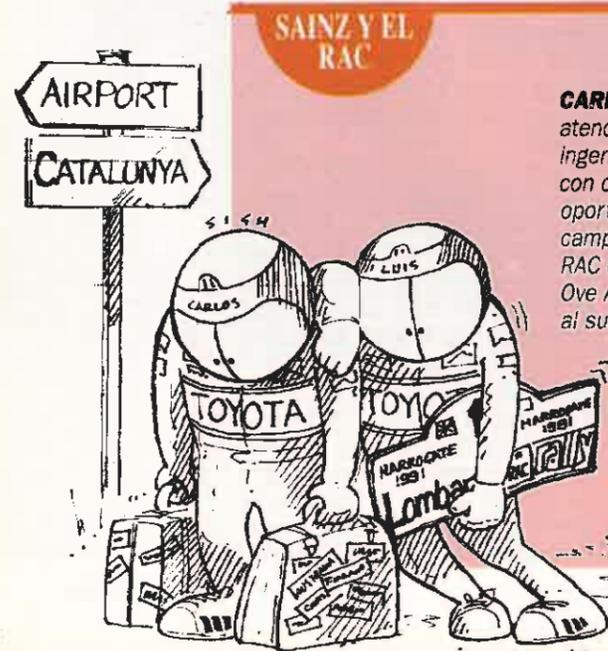
EL piloto de Toyota consolidó su ventaja en el asfalto sobre su máximo rival, el finlandés Juha Kankkunen, hasta lograr más de cuatro minutos de ventaja sobre el hombre fuerte de Lancia, aunque sin poder evitar la remontada de François Delecour en la última etapa de asfalto, donde el piloto de Ford reducía su parcial en 1 minuto y 10 segundos. Sólo un pequeño problema de subviraje en los inicios, que Schwarz solucionaba de forma natural para el deleite de los aficionados, supuso algún inconveniente.

Pero donde Armin Schwarz sorprendió a propios y extraños fue en la primera etapa de tierra donde Kankkunen sólo llegó a recuperarle 37 segundos. El Barón Rojo realizaba una etapa perfecta sin cometer errores de neumáticos, quejándose como todo el mundo de la falta de agarre sobre la gravilla de los tramos entorno a Solsona. Sin embargo, el drama surgía en la última asistencia previa al parque cerrado, cuando la caja de cambios del Toyota quedaba bloqueada en sexta, entrando en el mismo a trancas



EL TITULO A SU ALCANCE

La inesperada retirada de Carlos Sainz propició la remontada de Kankkunen en los tramos de tierra.



SAINZ Y EL RAC

CARLOS SAINZ tendrá para sí la atención de todos los mecánicos e ingenieros del Toyota Team Europa con ocasión de su última oportunidad de ser de nuevo campeón del mundo de rallyes en el RAC de Inglaterra. Tal decisión de Ove Andersson ha dejado apeados al sueco Mikael Ericsson y a su compatriota Mats Jonsson, toda vez que el mundial de Marcas está perdido y de nada sirve tratar de situar más peones por delante de Juha Kankkunen y su Lancia. Kankkunen cuenta

Solo ante el peligro

actualmente con 138 puntos, fruto de nueve resultados, contra los 131 del piloto español, a quien todavía le queda por sumar la totalidad de puntos que logre recoger en Inglaterra. Por su parte al finlandés sólo le sirve ser cuarto para aumentar su ventaja, toda vez que tendría que descontar los ocho puntos que significaron su quinto puesto en Montecarlo.

En pocas palabras, para que Carlos Sainz y todos los aficionados españoles podamos celebrar su triunfo debe quedar siempre por delante del piloto de Lancia, al menos en quinta posición.

y barrancas. A la mañana siguiente, Schwarz y su copiloto Arne Hertz no tenían más remedio que empujar su coche, penalizando 30 segundos. Pero esta vez las asistencias funcionaban a la perfección y lograban sustituir el cambio en apenas ocho minutos, tomando la salida en el primer tramo sin más contratiempos.

Tres tramos más tarde, Armin Schwarz volvía por sus fueros y volcaba en una horquilla de primera velocidad quedando el Toyota sobre el techo. Con la ayuda de un espectador el propio Armin lo ponía sobre sus ruedas, mientras que Arne Hertz permanecía ligado a su asiento sin darse cuenta de que sus notas quedaban en el lugar del accidente en el que increíblemente el piloto alemán solo perdía un minuto, logrando en consecuencia preservar su liderazgo.

LA REMONTADA

Todos estaban pendientes del resultado que pudiese lograr el finlandés Juha Kankkunen. Durante la segunda y última etapa de asfalto, el piloto de Lancia lograba conservar su posición, pero perdía otros dos minutos y medio más. El asfalto nunca fue el punto fuerte de Kankkunen, pero basta recordar que sobre el asfalto curso sus cronos eran parecidos a los de Carlos Sainz sobre el mismo vehículo. Por ello, resultaba poco comprensible que un Andrea Aghini recién llegado, con menos días de entrenamiento que él estuviese por delante en la general. Pero al finlandés siempre le quedaba la esperanza de lanzar su ataque en los tramos de tierra. Si bien el primer día el finlandés no se mostró contento con los reglajes de suspensión de su Lancia, logró ascender a la tercera plaza para situarse a sólo 25 segundos de François Delecour a quien tenía en su punto de mira para la última etapa. Esa mínima diferencia era rápidamente absorbida a pesar de los esfuerzos del francés con quien empataba en el antepenúltimo tramo, para superarlo a continuación a pesar de un trompo en el último tramo, quedando fijada la diferencia entre el segundo y tercer lugar en tan sólo 5 segundos.

Después de un Sanremo desas-



DELECOUR OTRA VEZ ARRIBA
El piloto francés de Ford volvió a ser uno de los más rápidos en todos los terrenos con su Cosworth 4x4.

troso el equipo Ford logró un excelente resultado en tierras catalanas. François Delecour hubiese podido vencer de no mediar el problema con la válvula del turbo la primera jornada. El piloto francés logró durante la segunda etapa doce mejores cronos sobre trece posibles, recuperando 1m y 10 segundos al alemán Schwarz. En la tierra el uso de la misma carcasa desarrollada por Pirelli para el equipo Toyota reveló como falsa la dirección seguida en el desarrollo del Sierra Cosworth 4x4 sobre tie-

A UN PASO

Así de bien situadas están las nuevas tiendas SUZUKI AUTO MADRID. En las calles más céntricas, a un paso.

Venga a ellas, allí encontrará toda la gama de automóviles SUZUKI, sus recambios, accesorios y un servicio especial, distinto. Hecho a su medida.

Venga a las tiendas SUZUKI. Abiertas al menos dos días a la semana y sábados por la mañana. Están a un paso.

SUZUKI

SUZUKI AUTO MADRID, S. A.
EL IMPERIO DE LOS SERVICIOS

LUCHANA 30 TEL.: 447 92 44

CASTELLANA 132 TEL.: 563 28 04

LA OPINION TECNICA

¿Qué es una «centralina» electrónica?

A MEDIADOS de los años 70, comenzaron a sustituirse los temidos platinos por un transistor de silicio, que realizaba sus mismas funciones y además ventilaba de un plumazo los famosos problemas de reglaje, platinos pegados, etc. En la era de los 90, todos los coches que incorporan «inyección electrónica» llevan al menos una «centralina» ó mejor dicho «centralita» (E.C.U. Electronic control unit, para los anglosajones), que gestiona integralmente el correcto funcionamiento del motor. Cada una de esas centralitas aloja un circuito impreso con bastantes «Chips» (o en lenguaje más técnico circuitos de alta integración) dentro de las cuales puede haber hasta millones de transistores reducidos e integrados en una pequeña plaquita de silicio bonificado. La utilización de estas «centralitas» que en realidad no son sino pequeñas

computadoras, es en los coches de competición como vanguardia de la tecnología del automóvil, una necesidad y como ingeniero dedicado a la competición automovilística, puedo decir que de una inestimable ayuda. Un coche como cualquiera de los que corre actualmente en el Campeonato del mundo de rallyes (incluido el de Carlos), lleva una o más de estas centralitas. La primera y más importante (y la que probablemente le dejó tirado), es la que gestiona los

parámetros del motor. Su funcionamiento en sí no es muy complicado si bien su reparación es prácticamente imposible. El cometido de esta centralita es el de determinar en cada momento cuánta gasolina (que será dosificada a través de los inyectores electrónicos) y cuánto avance de encendido requiere el motor en cada momento. Para ello, lleva una serie de sensores (temperatura del agua, temperatura del aire, presión en el colector de admisión, posición del acelerador, posición del cigüeñal, r.p.m., etc.) que le informan de la situación del motor, la «centralita» calcula según un programa informático residente en una EPROM (un tipo de chip que se utiliza como memoria no volátil) la cantidad de gasolina, de avance, la apertura del Waste-Gate en los coches turbo, etc. La regulación de estos parámetros es de una precisión impensable para los viejos sistemas de carburador y platinos. Estos sistemas de encendido e inyección integral han permitido en los coches de serie, disminuir el consumo, disminuir las emisiones contaminantes, aumentar la potencia y por increíble que parezca mejorar el arranque en

frío. Su único problema aparece cuando se averían, ya que al ser un sistema digital el mal funcionamiento de uno solo de los miles de transistores que hay en cada uno de los chips de la «centralita» puede inutilizarla y su única reparación pasa por la sustitución de la unidad completa. La probabilidad de que fallen es casi despreciable. Entrando ya en tecnicismos, las especificaciones de una «centralita» de estas características son generalmente las siguientes: rango de temperatura de trabajo de -30° a 80° C, tolerancia a la vibración de 3g, de pico a pico, en un rango de frecuencias entre 5 y 300 Hz, protecciones para sobretensión de 1 hora a 18 voltios y 1 minuto a 24 voltios (nominal 12v), protección a emisiones de radiofrecuencia, resistencia a la humedad de hasta el 90 por ciento no admitiendo sin condensación directa, etc. Quisiera resaltar esta última porque, aun a riesgo de equivocarme pienso que ha podido influir en el caso concreto de Carlos. Los circuitos impresos, que son las placas en las cuales van colocados los chips, llevan grabadas unas pistas de material conductor de la electricidad que comunican los distintos elementos y chips de la «centralita», la condensación de agua entre estas pistas puede llegar a originar un pequeño cortocircuito y/o variación de impedancia que falsea la información que llega al chip, lo cual puede en algunos

casos destruirlo y en otros evitar su correcto funcionamiento y por tanto el arranque. El rallye Cataluña-Costa Brava tiene el parque cerrado en el paseo marítimo de Lloret de Mar a 20 metros del agua. Mientras el coche está en marcha la temperatura del habitáculo motor hace que la cantidad de agua admitida por el aire en forma de vapor sea bastante elevada. Durante la noche, al bajar mucho la temperatura, esta agua que contiene el aire se condensa originando gotas de agua líquida, la proximidad del mar hace que éstas tengan altos porcentajes de sales lo que aumenta la capacidad de las mismas para conducir la corriente. Si alguna de estas gotas se condensó dentro de la centralita y cortocircuitó dos pistas destruyendo algunos de sus chips, el resultado es que el coche no arranca, o lo que es lo mismo y como dijo Luis Moya, «meigas».

Quiero resaltar que esto es una hipótesis, como otras de las posibles y que desde mi punto de vista el fallo interno de la centralita teniendo en cuenta el magnífico nivel técnico y de preparación del coche no es otra cosa que el colmo de la mala suerte.



JOSÉ J. ARACIL ELEJABETTIA. Ingeniero jefe Piedraflta Sport S.A.

rra, donde el vehículo inglés todavía tiene que mejorar bastante, sobre todo en las reacciones del tren posterior. Bardolet sufrió el segundo día problemas con el diferencial delantero que le impidieron mejorar su actuación antes de cambiarlo en su pueblo, Sant Julià de Vilatorrada, para a continuación igualar el crono de Delecour en Collsapina. En las etapas de tierra un problema con el cambio y la estabilidad y la rotura de turbo al día siguiente le impidieron estar más cerca de su compañero de equipo, logrando una excelente cuarta plaza.

Entre los Lancia, Andrea Aghini cumplía su papel y terminaba en quinta posición, seguido de Jorge Recalde que desarrolló una carrera sin problemas con su Lancia privado asistido por los hermanos Alessandrini, siendo el piloto de Mina



EN CASA «Mia» Bardolet ha demostrado en un terreno que conoce a fondo, que se encuentra a la altura de los mejores pilotos del mundial.



SUERTES DIVERSAS

José Mari Ponce no lograba terminar el Cataluña-Costa Brava, aunque incluso así se hacia finalmente con el nacional. El canario Capdevila se instalaba en la octava posición final, un puesto magnífico.

Clavero el primer sorprendido con sus cronos en asfalto y de Luis Monzón con su Lancia de la escudería Grifone. El joven piloto canario perdía un minuto en el asfalto con un problema con la válvula wastegate del turbo, no situándose lejos de los otros Lancia a pesar de una conducción no demasiado pulida. En la tierra, Monzón volcaba en el tercer tramo, dañando el diferencial posterior y la suspensión, pero lograba acabar la prueba acumulando más kilómetros al volante de su vehículo.

Entre los abandonos el más destacable era el de Gustavo Trelles que durante la primera etapa de

UN TIGRE EN SU MOTOR





UN LEON Tras una lucha sin tregua, Casasayas lograba llevar su Peugeot 309 GTI hasta el décimo puesto de la general. Un resultado del que sin duda debe sentirse satisfecho.

tierra lograba situarse a espaldas de Kankkunen, sufriendo ,como todos los pilotos de Lancia, de la falta de las mejores calidades de neumáticos, al quedarse sin tracción en las ruedas delanteras y romper definitivamente el embrague en el segundo tramo de la última etapa. También Jesús Puras se quedaba apeado definitivamente tras romper el turbo y penalizar un minuto el tercer día, y volcar en el primer tramo de la última jornada.

En el grupo N, Carlos Menem Jr. lograba conservar su liderato al término del asfalto delante de Fernando Capdevila a pesar de perder un neumático, lo que le costaba un minuto en Coll de Rabell. En la tierra, los Ford Sierra Cosworth de los dos protagonistas sufrían distintos problemas. El argentino se quedaba sin dirección asistida y tenía problemas de embrague que le hacían penalizar un minuto, mientras que el canario rompía un so-

porte motor. Capdevila rompía definitivamente el cambio y penalizaba nueve minutos, pero Menem se salía contra un árbol y perdía una rueda, perdiendo casi diez minutos. De esta forma, Fernando Capdevila pasaba a ser tercero en la Copa FIA de Grupo N, pudiendo luchar por el subcampeonato en Inglaterra. En cuanto al campeonato de España, la retirada de Trelles proclamaba automáticamente a José Mari Ponce como campeón de España para delicia de los cientos de aficionados canarios presentes, desplazados desde la isla para animar a su paisano. Borja Moratal perdía en Collaplana más de ocho minutos por problemas de motor, que se arreglaban sorprendentemente solos. Finalmente la victoria entre los dos ruedas motrices, rubricada con una excelente décima posición, era para el vencedor del Volante RACC del pasado año, José Casasayas. ○

ANIMOS La Peña Canaria se desplazó hasta tierras catalanas para animar a Fernando Capdevila. Desde luego que no defraudó, el canario hizo un excelente rallye con el Ford Sierra.



CLASIFICACIONES

CLASIFICACION FINAL

1º Schwarz-Hertz (Toyota Celica GT-Four), 6 horas, 44 minutos, 42 segundos; 2º Kankkunen-Pilronen (Lancia Delta Integrale 16V), a 1m 33s; 3º Delecour-Grataloup (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 1m 38s; 4º Bardolet-Rodriguez (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 5m 40s; 5º Aghini-Farnocchia (Lancia Delta Integrale 16V), a 7m 02s; 6º Recalde-Christie (Lancia Delta Integrale 16V), a 19m 00s; 7º Monzón-Romaní (Lancia Delta Integrale 16V), 24m 26s; 8º Capdevila-Rodriguez (Ford Sierra Cosworth 4x4, 1º grupo N), a 53m 09s; 9º Menem-Zucchini (Ford Sierra Cosworth 4x4, 2º grupo N), a 1h 01m 33s; 10º Casasayas-Dalmases (Peugeot 309 GTI), a 1h 05m 42s.

LIDERES SUCESIVOS

TC 1, Delecour; TC 2-35, Schwarz

MUNDIAL DE MARCAS

1º Martini-Lancia, 134 puntos; 2º Toyota, 128; 3º Ford, 46; 4º Mitsubishi, 45; 5º Mazda, 38; 6º Subaru, 32; 7º Nissan, 16; 8º BMW, 6. 9º Renault, 4; 10º Daihatsu, 2

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Juha Kankkunen, 138 puntos; 2º Carlos Sainz, 131; 3º Didier Auriol, 101; 4º Massimo Biasion, 69; 5º Armin Schwarz, 55; 6º Kenneth Eriksson, 51; 7º Markku Alen, 40; 8º François Delecour, 34; 9º Jorge Recalde, 29; 10º Mikael Ericsson, 27

COPA FIA GRUPO N

1º Gregoire de Mevius, 46 puntos; 2º Stig Walfridsson, 23; 3º Fernando Capdevila, 19

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES

1º José Mari Ponce, 1.545 puntos; 2º Gustavo Trelles, 1.182; 3º Borja Moratal, 1.145; 4º Iñigo Lilly, 884; 5º Daniel Alonso 880

VENCEDORES DE TRAMOS

	1º	2º	3º	4º	5º	6º
DELECOUR	15	5	4	6	2	-
KANKKUNEN	10	3	2	1	3	7
SCHWARZ	9	19	3	1	1	-
BARDOLET	1	3	9	6	11	-
AGHINI	-	1	6	7	8	6
SAINZ	-	1	3	-	-	1
TRELLES	-	-	9	6	4	4
PURAS	-	-	-	4	2	9
RECALDE	-	-	-	2	1	8
MONZON	-	-	-	-	-	1

THE RACE OF THE CHAMPIONS Rally Masters '91 MADRID, CIRCUITO JARAMA 6-7-8 DICIEMBRE 1991



RACE FIA RALLYES imp DORMA KAS REPSOL Melid Hoteles Sol Hoteles TIRELLI MICHELIN PEUGEOT TALBOT TOYOTA LANCIA MARTINI

Venta de localidades en el RACE (91) 447 32 00

FINALES RENAULT EN ALBACETE

UNA BUENA FORMULA

Renault, una vez más, ha vuelto a dar en la diana del éxito con sus trofeos monarca. Sobre todo con la Fórmula Renault, en la que Antonio Albacete se ha proclamado flamante vencedor de la primera edición. En la última carrera, celebrada en el circuito manchego de la Torrecica, se pudo saber por fin el nombre de los primeros vencedores de la Copa Clio 16V y de la Iniciación: Enrique de la Puente y Juan Carlos Delgado.

Enviado Especial
Manuel Madrid



RENAULT, una vez más, ha puesto de manifiesto que a la hora de organizar trofeos monarca es muy difícil superla. Esta temporada, que acaba de finalizar en Albacete, así lo demuestra. Porque, para el automovilismo español, con la puesta en marcha de la Fórmula Renault, ha sido un año muy importante. Un escalón superior al que teníamos hasta ahora en monoplasas, y que se ha consolidado como un auténtico trampolín para nuestros pilotos hacia categorías superiores. También ha sido un certamen que no ha defraudado a los aficionados, que, carrera a carrera, se han dado cita en los circuitos. Se ha podido disfrutar de un magnífico espectáculo, con una lucha apasionante por las primeras posiciones. Al final, el triunfo ha sido para Antonio Albacete, un piloto con un magnífico palmarés a sus espaldas que, haciendo uso de toda su sabiduría al volante, no ha tenido rival y ha llegado a la última cita como campeón.

Por lo que respecta a la Copa Clio 16 válvulas y la Clio Iniciación, en un principio pudo parecer que iban a tener muy difícil reemplazar a los veteranos Renault 5. Que a lo largo de su andadura habían conseguido hacer una magnífica escuela. Pero a lo lar-

go de la temporada han ido evolucionando, y se ha podido vivir también en cada carrera momentos muy emocionantes. Más emoción ha sido imposible, a esta última cita en Albacete tanto la Clio 16 válvulas como la Iniciación, llegaron con el certamen sin decidir, y en el caso de la más pequeña de las dos, con cuatro pilotos aspirando al título y con un margen de puntos muy escaso entre ellos. En la 16 válvulas, tres pilotos aspiraban al triunfo final, encabezados por Enrique de la Puente, y aunque la diferen-

cia de puntos entre ellos era superior, cualquier cosa podía pasar.

En las mangas de entrenamientos cronometrados, en esta ocasión dos para cada categoría, se pudo comprobar que los candidatos al triunfo final se presentaban bien preparados. En la Fórmula Renault la *pole position* fue para Antonio Albacete, gracias al trabajo de sus mecánicos, ya que en la primera manga tan sólo pudo dar dos vueltas al romperse el motor de su vehículo. Más tarde en la carrera también fue el dominador. En segun-

da posición se clasificó Pedro Martínez de la Rosa en lo que ha sido su mejor carrera del año. Tercero ha sido Morback, puesto que le sirve para lograr el subcampeonato.

En la Copa Clio 16V el dominador del fin de semana fue Ignacio Hervás, que se adjudicó el mejor tiempo de los entrenamientos y venció en la carrera. A Enrique de la Puente le bastó finalizar en segunda posición para adjudicarse el campeonato, en justa recompensa a su labor de toda la temporada en la que ha sido el

gran dominador. Por lo que respecta a la Clio Iniciación, esta última carrera fue para Juan Carlos Delgado, una victoria que le ha valido para alzarse con el campeonato.

Coincidiendo con esta última cita de los Trofeos Renault, José María Llusá, gerente del circuito y Carlos Gracia, Presidente de la F.E. de A. anunciaron que, tras pasar su homologación por la Fisa, ya es seguro que se celebre una prueba de la Fórmula 3000, para el 92, en el circuito de Albacete. ○



UN BUEN RELEVO
Las Copas Clio han sido muy disputadas a lo largo de todo el año. La emoción duró hasta el final, en la última carrera celebrada en Albacete se pudieron conocer los nombres de los campeones.

CLASIFICACIONES

FORMULA RENAULT
1º Antonio Albacete 33.06.95. 2º Pedro Martínez 33.10.87. 3º Roger Morback 33.24.01. 4º Iván Arias 33.25.46. 5º Ricardo Gallano 33.37.93

FINAL CAMPEONATO
1º Antonio Albacete, 86 puntos; 2º Roger Morback, 63; 3º Ricardo G. Gallano, 58; 4º Pedro M. de la Rosa, 46; 5º Iñaki Soto, 43.

COPA RENAULT CLIO 16V
1º I. Hervás 30.38.91. 2º E. de la Puente 30.39.45. 3º J. F. Gastañaga 30.43.11. 4º J. Codony 30.44.31. 5º J. M. Aráez 30.44.51.

FINAL CAMPEONATO
1º Enrique de la Puente, 80 puntos; 2º Nicolás Arribas, 60; 3º Antonio Aguado, 50; 4º Gonzalo Arche, 42; 5º José Mº Aráez, 39;

C. CLIO INICIACION
1º J. C. Delgado 22.26.08. 2º V. Fernández 22.27.61. 3º I. Rodríguez 22.32.30. 4º L. Sabán 22.38.55. 5º G. de Alba 22.40.27.

FINAL CAMPEONATO
1º Juan Carlos Delgado, 63 puntos; 2º Pablo Tesoro, 62; 3º Víctor Fernández, 61; 4º Gonzalo de Alba, 59; 5º Juan C. Ayuso, 36.



ANTONIO ALBACETE
Ha sido el dominador de la Fórmula Renault. A esta última carrera llegó ya como campeón.



ENRIQUE DE LA PUENTE
En Albacete era el que más posibilidades tenía para conquistar el primer título de la Copa Renault Clio 16V.



JUAN CARLOS DELGADO
Su victoria en esta última carrera le ha permitido adjudicarse el título de campeón de la Clio Iniciación.

RALLYE DE TIERRA DE MADRID RIUS, SUBCAMPEON

VOLCAR NO FUE PROBLEMA
Al Golf Rallye de Antonio Rius y Manuel Casanova no le afectó el vuelco para lograr la victoria. Tampoco el incidente se reflejó en los tiempos al ocurrir justo después del final de tramo.



La buena estrella acompañó a Antonio Rius en Madrid donde se anotó victoria y subcampeonato. La victoria fue merecida, pero la suerte jugó su papel.

Enviados Especiales

M^o J. Benoit y Ramón Rodríguez

POCO se jugaba en esta última cita del año a la que se llegaba con todo prácticamente decidido y en la que tres equipos, Barolet-Rodríguez, Rius-Casanovas y Ba-

rerras-Minguez, lucharon al unísono por la victoria, victoria que fue para el Volkswagen Golf Rallye de Antonio Rius que se adjudicaba el subcampeonato y al que la suerte favoreció en este rallye en el que Trelles no tomó la salida.

En principio, el corto, sólo 53 kilómetros totales de velocidad, y rápido rallye tenía un claro favorito: el Ford Sierra Cosworth de José María Barolet y Antonio Rodríguez, ya con el Campeonato en sus manos pero con ganas de cerrar el año con un nuevo

triunfo. Sin embargo, en el primer tramo, el trazado por el Circuito del Jarama, la transmisión del Ford se rompía. El tiempo perdido, pese a la gran remontada, les impedía alcanzar al Volkswagen que ganaba el rallye pese al vuelco que sufrió, en el momento en que el cronómetro se acababa de parar, justo al final del tercer tramo, al que llegaba empatado con el Citroën de Guillermo Barreras. En ese mismo tramo, pero unos metros antes, Barreras se salía y protagonizaba un espectacular vuel-



ESTA VEZ NO PUDO SER
La mecánica implidió a «Mia» Barolet cumplir su deseo de revalidar el Campeonato con una nueva victoria.



LAS CARRERAS SON ASI
De no ser por la salida de pista, Barreras y Minguez podían haber optado también a la victoria.

co que lo apeaba de su lucha por subirse a lo más alto del podium y lo dejaba luchando con el Sierra Cosworth de Aldecoa-Vázquez y el Citroën AX de Burrull-Martín por la cuarta plaza que al final sería para el piloto gallego, mientras que el Austin Metro de «Patxi» Romani se afianzaba en la tercera posición y el Opel Vectra 4x4 de Moratal-Fernández de la Puente mantenía su duelo particular con el Citroën AX de la pareja Labaka-Muguruza, a casi medio minuto del sexteto de cabeza.

En dos ruedas motrices se imponía el Golf GTI de Puigdemol·l-Falcó, con el título en sus manos antes del rallye madrileño, al Golf de Solans-Ibañez y al Opel Corsa de Climent-Muñoz, mientras que Mora se quedaba apeado casi a mitad del rallye cuando tan sólo tres segundos lo separaban del vencedor de esta categoría. El octavo puesto en la general de Labaka-Muguruza les servía para ser los mejores de la Challenge Citroën y Muniente-Muniente ganaban entre los Marbella. ○

CLASIFICACIONES

CLASIFICACION FINAL

1º Rius-Casanova (VW Golf Rallye), 30 minutos, 15 segundos; **2º Barolet-Rodríguez** (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 06s; **3º «Patxi» Romani** (Austin Metro 8R4), 54s; **4º Barreras-Minguez** (Citroën AX 4x4), 58s; **5º Aldecoa-Vázquez** (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 1m 12s; **6º Burrull-Martín** (Citroën AX 4x4), a 1m 30s; **7º Moratal-Fdez Puente** (Opel Vectra 4x4), 1m 54s; **8º Labaka-Muguruza** (Citroën AX 4x4, 1º Challenge Citroën), a 2m 24s; **9º Puigdemol·l-Falcó** (VW Golf GTI 16 v, 1º dos ruedas), a 2m 25s; **10º Solans-Ibañez** (VW Golf GTI 16 v, 2º dos ruedas), 2m 32s. **23º Muniente-Muniente** (Seat Marbella, 1º Challenge Marbella), 5m 35s.

CAMPEONATO DE ESPAÑA

1º José María Barolet, 153 puntos; **2º Antonio Rius**, 134; **3º Gustavo Trelles**, 122; **4º Guillermo Barreras**, 104; **5º Claudio Aldecoa**, 84;

VENCEDORES DE TRAMOS

	1º	2º	3º	4º	5º	6º
BAROLET	6	-	1	-	-	-
RIUS	3	4	1	-	-	-
BARRERAS	2	1	2	1	-	-
«PATXI»	-	-	4	3	-	1
ALDECOA	-	1	-	3	2	2
BRURRULL	-	-	-	1	3	1
MORATAL	-	-	-	-	2	4
TORRA	-	-	-	-	1	5
MORA	-	-	-	-	-	1



Turismos: Montmeló, última cita.

El próximo día 24 de noviembre, se disputará en Montmeló la última prueba puntuable de la temporada del Campeonato de España de Turismos. Un certamen que este año ha experimentado un notable interés y una gran expectación en cada carrera, que se va a mantener hasta la última cita, llegando al trazado catalán tres pilotos con posibilidades de alzarse con el Título final: Luis Pérez Sala, Alfa Romeo 75 3.0; «Kuru» Villaciers, BMW M-3 y Jossep Bassas, BMW M-3. En un principio

el piloto que tiene más posibilidades es Pérez Sala, al que en caso de que el vencedor fuese Bassas, con un sexto puesto le bastaría, siempre y cuando Villaciers no hiciese segundo, ya que entonces necesitaría ser cuarto para adelantar por un punto al piloto del BMW. Si el vencedor es Villaciers, Pérez Sala irremediadamente tendría que ser segundo para seguir venciendo por un punto. Las posibilidades de Villaciers pasan por que Pérez Sala, finalice en tercera posición, y él gane la

carrera. En caso de que Bassas fuese el vencedor necesitaría ser tercero siempre y cuando Sala no sea segundo. Para que Bassas logre el Título, no tendría más remedio que ganar esta carrera, que Villaciers sea cuarto y que Pérez Sala finalice en séptima posición.

Raid París-el Cabo, todo a punto.

El recorrido definitivo del Raid París-El Cabo parece estar ultimado. Finalmente la organización ha decidido evitar pasar por Zaire, más aún teniendo en cuenta que la guerra en aquel país se ha recrudecido. Los participantes embarcarán en Sete (Francia) el día 23 de diciembre y partirán rumbo a Syrte (Libia), cruzarán Libia, pasarán por Níger, Chad, República Centroafricana y se irán desviando hacia la costa atlántica para llegar a Punto Negro (Congo).

En esta ciudad embarcarán y por mar evitarán cruzar territorio zaireño. Desembarcarán en Angola,

¡Vaya Susto!

En el pasado Supercross de Barcelona, en el que resultó vencedor Jean Marie Bayle, ocurrió lo inexplicable. José María González Raba, tras un toque con Jordi Elias, fue a "meter la pata" y bien medida entre el basculante y la rueda, tras varios intentos "in situ" por liberarlo, hubo que trasladarlo en volandas hasta los boxes donde se serro el basculante. ¡Milagrosamente la pierna del piloto sólo resultó contusionada, pero sin fractura!



seguirán hacia Namibia, atravesando el Kalahari, siguiendo por pistas hasta Botswana para llegar a El Cabo (Sudáfrica) el día 16 de enero, dos días antes de la fecha prevista en un principio, para que no coincida con el Rallye de Montecarlo.



SPORT

Los caprichos de la FISA.

LONDRES, 11 de noviembre. Reunión de la Comisión de Vehículos Sport de la FISA. Se establecen tres propuestas para presentarlas ante el Consejo Mundial del Deporte del Automóvil que tendrá lugar el próximo día 5 de diciembre. Hasta aquí, nada anormal en apariencia, pero esas tres propuestas, íntimamente relacionadas, concluyen con la siguiente frase: «que ningún campeonato del mundo FIA para vehículos de sport sea organizado en 1992». Esto suena a más que una simple propuesta, suena a la cancelación, pura y simplemente, de un campeonato de rango mundial. Cuando nos llegó la noticia no pudimos por menos que quedarnos absolutamente perplejos.

Jean Marie Balestre, en contra de la opinión de muchos, se sacó de la manga un Campeonato del Mundo de Sport hecho a la medida de sus intereses, los de la FISA, que debía

iniciarse en 1992. Ahora, su sustituto, Max Mosley, se lo carga de un plumazo. No lo entendemos..., si ni siquiera había empezado a andar. ¿No es el mismo organismo, la misma Federación? ¿es qué lo que valga para unos no vale para los recién llegados? Resulta francamente difícil de entender. ¿Quién está detrás de esta caprichosa decisión? Es una incógnita imposible de despejar puesto que, aunque algunos rumores apuntaban a que podían estar implicados Jaguar y Mercedes, en la tarde del día 13 recibimos en la redacción de Motor 16 un comunicado oficial de Mercedes Benz que decía textualmente «con pesar, Mercedes ha conocido la noticia de la decisión de FISA de 11 de noviembre, de no celebrar el Campeonato del Mundo de Sport en 1992», y añadía «Mercedes Benz no ha tomado ninguna decisión sobre su futura involucración en el deporte a nivel internacional». Sobran las palabras a pesar de los rumores de su retirada del campeonato. De Peugeot, sin duda el más perjudicado, no se sabe nada, pero intuimos lo que deben sentir en es-

tos momentos. Ellos, como Jaguar, Mercedes, Toyota y Mazda, habían creído en el campeonato de 1992. Más que ninguno de ellos, había invertido miles de millones para prepararse, se habían jugado imagen y prestigio ¿para qué? Habrá que preguntárselo a la FISA.

Sólo Balestre, como presidente de la FIA (órgano superior) puede salvar su antaño polémica creación, pero aun así será tarde, el daño ya está hecho y si subsistiera el Mundial ya no sería el mismo. Lo peor del caso es que la decisión se ha tomado sin previo aviso, sin tener en cuenta los intereses de los equipos, el esfuerzo que todos han hecho (no olvidemos los nuevos coches de BRM, Lola March, Brun o Konrad para el 92) f, a esos pilotos de notoriedad que se han quedado sin volante y sin posibilidades de reacción. Pero no importa, ellos no cuentan, sólo cuentan los caprichos de la FISA. ¿Recuerdan cuando se prohibieron los grupo B de rallies?, ¿quién fue el más perjudicado?. Que se lo pregunten a Peugeot...

Manuel Doménech

BOXES

Alfa Romeo licenciará los 75 3.0 y participará en el 92 en el Campeonato de España de Turismos con uno de los nuevos 155 4x4 Turbo 16V.

Tras la votación de los equipos que integran el IRTA, el G. P. de Inglaterra de Motociclismo ha sido considerado el mejor de la temporada.



Bimota ha probado, por primera vez, la moto con la que tomará parte en el 92 en la categoría de 500 en el circuito de Misano Adriático.

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MX1

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO



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



La perfección técnica de los elementos que componen el MX1 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 MX1 aporta una seguridad superior, gracias a la avanzada tecnología y probada experiencia de Michelin.



EL HOMBRE DEL ABOGADO

Luca Cordero de Montezemolo, el hombre de confianza del abogado Giovanni Agnelli, ha sido designado nuevo

presidente de Ferrari en sustitución del ingeniero Piero Fuscato. Montezemolo ya había trabajado para Ferrari anteriormente, desempeñando la dirección de la Scuderia en los años 70. Ahora, el reto es mucho más importante, pero en su favor tiene todo el apoyo del abogado Agnelli, quien anteriormente le confió los designios de la Juventus, su equipo de fútbol. Montezemolo, un hombre hábil con la pistola, dirigió el Italia '90.

* Las pruebas comparativas se refieren al MX1 frente al neumático de la misma categoría (S-T series 70-65) más vendido en Europa, el MXL Michelin.

No se puede pedir peras al olmo

QUÉ frase más entrañable es aquella que dice: enséñame a plantar un rosal, y un día te regalaré una rosa. Tristemente, el ciudadano de a pie, el que aplica su ética humana al bullicio de la calle, el que tiene siempre presente que su libertad termina donde comienza la del vecino, tardará mucho en recibir esa rosa simbólica, que debería crecer día a día en el desertizado jardín de los buenos modales. Uno abre el periódico, y lee: -Un total de 307 niños menores de catorce años, perecieron en accidentes de tráfico durante el pasado año-. En nuestro país, la media anual de accidentes de ciclomotores es de unos veinte mil; sin embargo, en el caso de las motos la cifra es de sólo diecisiete mil, total nada.

Al enterarse de ciertas cosas, uno que ha sido joven antes que motorista, y lo sigue siendo incluso después que automovilista, siente una gran desazón que desata una rabia añeja y rencorosa.

Allá por los años cincuenta, uno aprendía a montar en ciclomotor con la misma violencia que con la bicicleta. Pero ahora, las cosas han cambiado. Un chico de dieciséis años se monta por las buenas en un ciclomotor, sin que nadie le haya explicado que ese vehículo no ha de ser el desahogo de sus complejos, y que no se ha hecho para saltarse los semáforos en rojo, ni rodar por las aceras, ni arrancar los

espejos retrovisores de los coches y no parar. Tampoco se le ha enseñado que las señales de tráfico no se han colocado para que se orienten los marcianos en una posible invasión. A raíz de eso, el embrión de la mala educación cívica ha anidado en la médula psíquica del joven conductor que, en un mañana muy próximo, se subirá en un poderosa moto pluricilíndrica. Acto seguido, aquel chaval sin miedo que hacía filigranas con el ciclomotor, convierte su moto en un símbolo de violencia.

Si las cosas se tercián bien, ese motorista valentón, abandona el mundo de las dos ruedas para entrar a formar parte de ese gremio automovilista cargado de turbos, válvulas, pegatinas y ruidos; total, el deterioro de imagen en las dos ruedas era objetivo cumplido.

A la vista de semejante panorama, de nada sirven ya las multas, las retiradas temporales de carné, o la caza con radar del indisciplinado conductor. El, y sus «colegas» se han convertido en víctimas de una educación automovilística jamás recibida, y el espectáculo que se ofrece sobre el asfalto urbano, a diario, es tan lamentable que dan ganas de irse al monte. En nuestra civilización, es tan importante enseñar a los niños el justo valor y manejo de un vehículo, como el respeto a la naturaleza, o saber nadar. El secreto de un futuro vivible, debería de comenzar con la educación automovilística de esos locos pequeños, y enseñarles a echar un trago de agua al esqueje de la rosa.

Gigí Corbetta



BALLESTA



Bienvenidos a BP.



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

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



EN MOVIMIENTO

EN CITROËN

*Su coche usado,
con garantía europea
por escrito*

SELECCION
CITROËN EUROCASION
CARNET DE GARANTIA



COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

**Todas las marcas.
Todos los modelos.**

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir. Con Garantía.

**Garantía Europea
hasta 2 años.**

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de garantías por escrito. Con garantía nacional de 3 y 6 meses y garantía Europea de 12, 18 y 24 meses (según estado del vehículo).

Servicio Citroën 24 Horas.

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía Europea disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario, dentro del ámbito nacional.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN

 **Eurocasion**

Vehículos de ocasión. Coches de primera.

RALLYE DE CATALUÑA: LA SOLUCION EN INGLATERRA

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

23 de noviembre de 1991

Núm. 422 • 325 ptas.

PARA COMPRAR COCHES MAS SEGUROS



BAJO LA LUPA
CITROËN
ZX
30.000 KMS.



COMPARATIVA
TURBODIESEL
**TIPO
CONTRA
R-19**

