

Guía
PRECIOS
**TODOS LOS
COCHES
QUE SE
VENDEN
EN ESPAÑA**

SEMANA
Motor 16
GRUPO

27 de julio de 1991

Núm. 405 • 325 ptas.

AUDI S4

**LLEGARÁ
EN OTOÑO**



**LA SERIE
DEL
VERANO**

PRUEBA DE LOS BMW 316i Y AUTOMATICO



NUEVO

205

Style

Con el nuevo Peugeot 205 Style, disfruta todo el equipamiento y las prestaciones que estabas esperando con una decoración especialmente creada para ti.

Nuevo Peugeot 205 Style.

El estilo que tú quieres al precio más joven.

El estilo que tú quieres.



PEUGEOT 205
Contigo al fin del mundo.

Desde **995.000** Ptas.*



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

* PVP Peugeot 205 Style (3 puertas); oferta promocional. IVA y transporte incluidos. Oferta válida durante este mes para vehículos en stock.

SUMARIO

4 PUNTO DE MIRA

8 AL VOLANTE
Presentación en el circuito de Zolder del Audi 100 S4, un verdadero deportivo con aspecto de berlina.

12 LO ULTIMO
Las novedades de Audi para el 92, mecánicas más potentes y estética unificada.

14 LO ULTIMO
Lotus Desing apuesta por un automóvil monovolumen y super tecnificado para hacer frente al tráfico del año 2010.

16 LO ULTIMO
El nuevo Toyota Corolla ya está a la venta en el mercado japonés. Nuevas carrocerías y una sofisticada mecánica de cinco válvulas por cilindro y excepcional rendimiento.

20 FRENTE A FRENTE
BMW 316i cambio manual y automático, los más pequeños de la exitosa Serie 3 ya están en España.

30 A FONDO
Rover 418 GSD Turbo.

36 ESTADISTICA
Nueva bajada en las ventas de vehículos durante el mes de junio.

37 PRECIOS
Vehículos nuevos.
Vehículos usados.

67 TECNICA
El túnel de viento Julio Verne, de Heuliez, es uno de los más avanzados del mundo.

68 OCIO
III Más Allá del Atlas.

72 DEPORTE
El McLaren-Honda MP4/6 a examen.

76 Baja Aragón '91, la confirmación del raid más importante de Europa.

82 G. P. de motociclismo Paul Ricard, Francia.

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



EDITORIAL

CUESTION DE IMAGEN

LOS teléfonos están más tranquilos este caluroso verano. No sucede, como en años precedentes, que no paraban de sonar solicitando consejo para la compra de un nuevo coche. Es evidente, como demuestran las cifras de los fabricantes, que el sector atraviesa por un mal momento.

Pero siempre hay excepciones. Así ocurre, por ejemplo, con dos modelos europeos y uno japonés que han abierto «lista de espera» para sus potenciales compradores. Se trata de la nueva serie 3 de BMW, del «Calibra» de General Motors y del «Primera» de Nissan.

Empecemos por el último, el nipón, que se ha convertido en uno de los automóviles más condiciados -su segundo puesto en el ranking de «Coche del Año en Europa» así lo hacía prever- hasta el punto de que valen de muy poco las recomendaciones para adelantar el plazo de entrega. El precio competitivo y la bondad técnica del producto que ha puesto Nissan a su nueva estrella son, sin lugar a dudas, las claves del éxito. Otro tanto de lo mismo sucede con los «peques» de BMW que por diseño, calidad y precio se han ganado la simpatía del mercado. Si al equilibrio mencionado le añadimos la imagen de la

marca, ya tenemos la justificación de los tres meses largos de espera que supone el comprarse uno de estos automóviles.

Hace algunos días comentaba un concesionario de Opel que en su cartera de pedidos figuraban 90 «Calibra», una cifra realmente exagerada, «si tenemos en cuenta que la marca únicamente me facilita dos mensuales». Echen ustedes cuentas...

Hay, en los tres casos, un cierto paralelismo. Los tres son importados, los tres han alcanzado el éxito, pero debemos añadir que los tres hacen gala de una línea moderna, que «entra por los ojos» y, en consecuencia, han conquistado la atención de gran parte de la clientela. La imagen, una vez más, se ha ganado la calle.

Félix Lázaro
Editor ejecutivo



DEPORTE



G.P. DE FRANCIA

El Gran Premio de Francia de motociclismo se vio casi completamente dominado por los italianos. Victorias en 125 y 250, además de una excelente tercera posición de la Cagiva en el medio litro. (Pag. 82)

MOTOR 16 EN TELETXTO DE TVE

LOS COCHES QUE BATEN RECORDS

LOS MAS RAPIDOS	LOS MAS CAROS
McLaren-Honda MP4/6	McLaren-Honda MP4/6
...	...

Motor 16
PAGINAS 650 A 668

OCIO



MAS ALLA DEL ATLAS

Tercera edición de este viaje apasionante al más profundo Marruecos patrocinado por Aventurismo y Nissan. (Pag. 68)

A FONDO



ROVER GSD TURBO

El nuevo Rover turbodiésel, presentado en el último Salón de Barcelona se caracteriza por la utilización de una mecánica francesa de origen PSA, una caja de cambios japonesa Honda y su nacionalidad británica. Un coche con brío, parco en consumo y buena terminación. (Pag. 30)

Motor 16 / 3



DESDE LONDRES
IAN ADCOCK

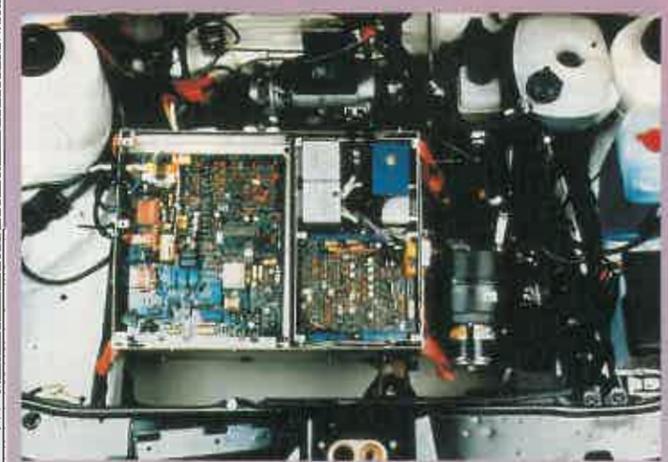
● EL nuevo Range Rover Mark II, que debía estar preparado para ser presentado a la prensa a mediados del mes de septiembre, ha visto retrasada su presentación en el último momento debido a que los ingenieros de Rover no estaban totalmente satisfechos con el resultado del vehículo. Aparte de verse sometido a numerosos retoques estéticos, el Range Rover ha recibido también mejoras en el voluminoso motor de 3,9 litros, con la incorporación de culatas de cuatro válvulas por cilindro.

● UNA nueva versión del motor Ford de seis cilindros en V de 2,9 litros de cilindrada y 24 válvulas ha sido desarrollado por Cosworth para utilizarlo en una nueva fórmula racing, que deberá debutar el próximo año en el Reino Unido. En este último trabajo realizado por la firma Cosworth, se ha obtenido la nada despreciable cifra de 300 caballos de potencia

● FORD y Mazda han roto las negociaciones que estaban manteniendo para la creación de un *joint venture* en la planta Saarlouis de Ford en la que producirían un nuevo Mazda coupé. Esta rotura de las negociaciones significa que Mazda es la única de las cinco grandes marcas japonesas que todavía no ha establecido acuerdos de cooperación con ninguna marca europea.

● MERCEDES-Benz ha recibido ofertas de los soviéticos para construir 25.000 unidades del Mercedes G de todoterreno en unas antiguas instalaciones militares situadas en los Montes Urales. Al mismo tiempo, Mercedes está negociando con Mitsubishi y otras marcas para sustituir este veterano todoterreno a mediados de los 90.

NUEVO VW ELECTRICO



EL Golf «Citystromer» es ya una realidad. Volkswagen acaba de iniciar la comercialización de una serie limitada de 40 unidades, de las cuales 15 están rodando desde hace algunas semanas en Suecia. Del resto, 24 serán vendidas a los clientes más importantes de flotas de VW en Alemania, a un precio de 4 270 000 pesetas. Este modelo utiliza baterías de plomo situadas detrás del eje trasero y un motor eléctrico de 18,5 kw (25,16 cv) que le proporciona una aceleración de 0 a 50 kilómetros por hora en 13 segundos y una velocidad máxima de 100 kilómetros por hora y una autonomía de 56 kilómetros en ciclo urbano.



Ramón en el «YA»

ANTIC CAR CLUB DE CATALUÑA
VISITA TURISTICA

EL Consejero de Consumo, Comercio y Turismo de la Generalitat de Cataluña, Sr. Alegre, visitó las instalaciones del Antic Car Club de Cataluña. Esta era una visita semi-oficial, pero que sirvió para que los estamentos oficiales supiesen y conociesen de cerca la existencia y la problemática de un núcleo de aficionados que sin ayuda alguna hacen tanto por la salvaguarda de uno de los patrimonios de la humanidad, porque a pesar de los muchos enemigos que tiene el automóvil, no hay duda alguna de que el Siglo XX no es otro que el siglo de la motorización. Ya que el automóvil es sin duda una expresión social.

FIAT-ENASA
CONTROL EN TRES AÑOS

FIAT adquirirá el 40 por ciento de Enasa que aún posee el INI en los próximos tres años, según ha anunciado Humberto Quadrino, director de Planificación y Control del grupo italiano. Fiat, que invertirá 105.000 millones de pesetas en Enasa, pretende sustituir mil empleados de los departamentos de administración, ventas y distribución por otros tantos puestos en producción. Según ha declarado Giovanni Agnelli, se trata de sustituir «cuellos blancos» por «cuellos azules», manteniendo el compromiso, firmado en su momento, de no reducir la plantilla.

ESTACIONES DE SERVICIO
GADAFI VENDE GASOLINA

EL Estado libio ha conseguido la autorización de la Dirección General de Transacciones Exteriores del Ministerio de Economía para instalar una red de gasolineras en España. El Gobierno que lidera Muamar el Gadafi controlará la sociedad Oilinvest España, que se constituirá con un capital de 1.000 millones de pesetas y que distribuirá en la red paralela de estaciones de servicio.

YAMAHA JOG
IDEAL PARA LA CIUDAD

EL Jog'90 acaba de ponerse a la venta al precio de 234.800 pesetas. Presentado en el Salón de Barcelona,



este scooter retoma el aspecto y cualidades de su hermano menor pero con la cilindrada que su numeral indica. Este aumento de cubicaje es parejo a una revisión de la parte dinámica como pueden ser las suspensiones, frenos -con disco delantero- y tamaño de llantas y neumáticos. Obviamente mantiene sus características urbanas y utilitarias como son el cofre en el que cabe un casco, su estética agresiva y sus cuidados acabados entre los que se puede escoger entre el color rojo y el gris oscuro. El motor ofrece una potencia de ocho caballos, incorpora engrase separado, puesta en marcha eléctrica, estarter automático, etc...



DESDE TURIN
GIANCARLO PERINI

RECIENTEMENTE, Giovanni Agnelli reconoció que Fiat contempla el lanzamiento de un nuevo modelo en Brasil. De acuerdo con esta afirmación, Fiat podría introducir a finales de este año un nuevo modelo de clase media basado en el diseño del Tempra. Además de la versión cuatro puertas, la marca italiana podría ofrecer otra versión de dos puertas, desarrollada específicamente para el mercado brasileño. En este país, los sedan de dos puertas representan el 80 por ciento de las ventas de turismos, mientras que el otro 20 por ciento prefieren los cuatro puertas.

GIORGIO Garuzzo, director ejecutivo de Fiat Spa, realizaba recientemente unas declaraciones en las que admitía que Fiat era una de las marcas europeas más vulnerables a un «ataque» japonés en el mercado automovilista. Para Garuzzo, «todo el mercado europeo corre el mismo riesgo. Hace algunos años, creíamos que los japoneses no tendrían nada que ofrecer en el segmento alto, pero hoy en día, hasta Mercedes y BMW están preocupados, porque los precios de los japoneses llegan a ser hasta un 30 ó 40 por ciento más baratos».

FIAT ha decidido ampliar su gama de modelos lo más rápidamente posible. Por eso, Paolo Cantarella ha aprobado un plan para el lanzamiento de un Tipo con carrocería de tres puertas, que podrá estar en el mercado en el año 93.

FIAT piensa invertir en los próximos cinco años 270.000 millones de pesetas en investigación y desarrollo de nuevos modelos y soluciones y en mejoras en la producción.

VERDE Y ROJO



● Al coraje de los responsables de FACONAUTO, la Federación de Concesionarios de la Automoción, al presentar su plan de reconversión para salir de la crisis por la que atraviesa el sector. Cuarenta mil puestos de trabajo están en juego y ahora es el Gobierno el que tiene la palabra.

● A los «oidos sordos» del Gobierno del que depende, en gran parte, la recuperación del sector automovilístico. En su tejado está ahora la pelota de los 100.000 millones de pesetas y de la refinanciación de las inversiones que solicitan los concesionarios, para evitar las «cosas dramáticas» que, según los interesados, se avecinan.

● Exito clamoroso el de la nueva serie 3 de BMW. La lista de espera es ahora de tres meses para poder disfrutar de uno de estos modelos. Diseño y mecánica han conseguido el milagro... sólo falta que el mercado disponga de las unidades necesarias para que los clientes no pierdan la paciencia.

● A los fallos detectados en el aire acondicionado del nuevo Seat Toledo. Son varios los usuarios, y al mismo tiempo lectores de esta revista que han denunciado anomalías en este sentido. Los calores aprietan por estos páramos y es una lástima que este flamante modelo haya tenido ese pequeño defecto.



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

● APARENTEMENTE Japón está atrasado unos dos años en el desarrollo de coches eléctricos con respecto a EEUU, pero esto puede cambiar en poco tiempo. El Ministerio de Industria y Comercio Internacional de Japón acaba de crear un consorcio con 75 empresas del sector a fin de aunar todos los esfuerzos de I + D en coches eléctricos del archipiélago.

● AL vender más coches que Chrysler, Honda ha pasado a ser ahora el número tres de Estados Unidos, por detrás de General Motors y Ford. De enero a junio de este año, Honda vendió 399.120 unidades, una caída del 8,1 por ciento con respecto al año anterior, pero más que los 361.870 vehículos que ha conseguido vender la compañía Chrysler.

● LAS ventas de coches importados continúan cayendo por sexto mes consecutivo. La caída de junio, del 20 por ciento con respecto al año anterior, se atribuye principalmente a la aparición de nuevos y lujosos modelos nacionales, a la falta de aparcamiento y al incremento en los precios de importación debido a la apreciación del yen. En junio se vendieron tan sólo 17.800 unidades importadas.

● SIGUIENDO el dicho de que más vale tarde que nunca, Toyota ha puesto en marcha un plan de cinco años para reducir a la mitad las aguas residuales y desechos industriales producidos en sus cadenas nacionales de montaje. Además tienen previsto disminuir en aproximadamente un 10 por ciento su consumo eléctrico con el fin de disminuir las emisiones de dióxido de carbono, uno de los más peligrosos contaminantes.

SALON DE ACCESORIOS

LA CITA EN PARIS

DESDE el día 18 al 24 del próximo mes de octubre se va a celebrar en París el Salón Internacional de los Equipamientos. Una cita a la que acudirán más de 2.000 expositores de 40 países, de los cuales 80 serán españoles. La mitad de los expositores españoles acudirán de forma particular mientras que la otra mitad lo hará representado por sus respectivas agrupaciones. Durante el Salón se celebrarán jornadas específicas de temas relacionados con recambios y accesorios, instalación de primeros equipos y talleres.

INTERNACIONAL EL SALÓN INTERNACIONAL DE LOS EQUIPAMENTOS, PRIMERA MONTA, RECAMBIOS Y ACCESORIOS, TALLER. DE LA CONCEPCIÓN AL MANTENIMIENTO 91



CATALUÑA

CONDUCCION EN CATALAN

DENTRO de la Campaña de Promoción de la Lengua Catalana en el Mundo de la Automoción que el pasado año se inició con un extenso vocabulario técnico en catalán para el correcto uso de este idioma en los talleres, ahora acaba de presentarse el Manual de Normas y Señales de Circulación y Seguridad Vial que ofrece además la posibilidad de examinarse en esta lengua. Esto es una iniciativa de la Dirección General de Política Lingüística de la Generalitat junto con la Jefatura Provincial de Tráfico y la Federación Catalana de Autoescuelas.

Se calcula que más de cien mil nuevos alumnos pasan cada año por las más de mil autoescuelas con sede en Cataluña y que un porcentaje muy alto de éstos, los jóvenes en su mayoría, hablan y escriben

CONTANTE Y SONANTE

El grupo alemán Volkswagen y la sociedad Ching Fong han firmado un acuerdo para crear un joint venture destinado a la producción de automóviles y autobuses en Taiwan.

Valencia ha sido elegida por Hidroeléctrica Española como la primera ciudad en la que a finales de año comenzarán a circular los primeros coches eléctricos españoles.

Mitsubishi, accionista con el 50 por ciento de la compañía Diamond Star, está negociando la compra a Chrysler del otro 50 por ciento.

Los distribuidores de turismos prevén 40.000 despidos este año si no se solucionan diversos problemas presentados por Faconauto al Ministerio de Economía y Hacienda y de Industria

En el último número de la revista Fortune, Ford ha descendido del segundo puesto que ocupaba en 1990 al tercero. Esta lista incluye a las 500 empresas más importantes del mundo.

En enero de 1992, Campsa dejará de fijar los precios de los combustibles. De esta manera, cada marca determinará en cada estación su propio precio.

correctamente su lengua vernácula, por lo cual esta iniciativa optativa ha de ser un paso decisivo para aumentar el uso del catalán en este ámbito a la par que al ciudadano se le ofrece la posibilidad de ejercer un derecho.



De izquierda a derecha: Caño (Campeón), D'Innocenti (Subcampeón), Amagliani, director general de Alfa, Manjón (4º clasificado), De Santis (3º clasificado).

ALFA TENIS

UN TORNEO DISPUTADO

JOSÉ Manuel Caño, responsable de promociones de Alfa Romeo, se ha proclamado campeón del I Torneo de Tenis de esta marca automovilística al derrotar en la final a Paolo D'Innocenti, director de Marketing. El tercer puesto fue

para Beniamino De Santis, director general de Fiat Auto, que se impuso a José Luis Manjón de «Tiempo BBDO».

Entre la treintena de participantes de este torneo, que se disputó en el Club de Tenis de La Moraleja, intervinieron también, aunque con peor fortuna, Paolo Amagliani, director general de Alfa Romeo y Giorgino Zaglia, director comercial de Fiat Financiera.

SALON DE FRANCFORT

ESTILO ITALIANO

LOS carroceros y diseñadores italianos estarán presentes en el Motor Show Internacional de Francfort que tendrá lugar el próximo mes de septiembre. La presencia de los «magos» del diseño trasalpino se centrará en un único stand que estará dirigido y coordinado por la Asociación Italiana de Vehículos de Motor (ANFIA). Durante los doce días de duración del salón germano, está previsto que la Asociación Italiana distribuya, a la prensa especializada, en su stand una edición especial del libro titulado «Carrozzeria Italiana». Un volumen que recoge las principales tendencias en materia de diseño realizadas en Italia en los últimos años.



HE RECIBIDO UNA CARTA DE MI HIJO QUE VIVE EN MADRID DESDE HACE TRES AÑOS. DICE QUE HA CONSEGUIDO APARCAR EL COCHE

AUDI S4

DEPORTE DE ALTURA

Después de haber sido una sorpresa reservada por Audi para el Salón de Barcelona, llega el S4. Tras la primera toma de contacto en el circuito de Zolder puede decirse que es algo más que una berlina potenciada. El Audi S4 asombra tanto por su potencia como por su comportamiento.

Enviado Especial

Juan Luis Soto

LA cifra de 230 caballos impresionada ya en cualquier deportivo, pero si hablamos de un señorial Audi 100 la cosa puede incluso parecer exagerada. Al sentarse delante del salpicadero los relojes de fondo blanco, al más puro estilo de competición, surge la pregunta de si no estaremos ante una preparación especial, reservada a los circuitos y a las manos de algún experimentado piloto de carreras.

Estas reticencias desaparecen casi antes de salir de los boxes por el carril que conduce a la pista. El Audi arranca suave y silenciosamente respondiendo al acelerador con una docilidad completa, nada de altibajos en el régimen ni de protestas del motor a bajas revoluciones. La causa de este sorprendente comportamiento del motor de 2,2 litros que equipa el S4 es un valor de par máximo, es decir, la mayor parte de fuerza disponible, a tan sólo 1.950 revoluciones por minuto. Este hecho de tener ya a punta de gas casi 200 caballos convierte al S4 en un coche muy fácil de llevar y con respuestas enérgicas en cualquier circunstancia. Se puede acelerar en cualquier marcha sin que la mecá-



UN COCHE MUY SERIO
A pesar de su aspecto exterior de gran berlina de representación, traccionada solamente por el anagrama de Audi Sport y por las llantas de 16", el S4 posee un corazón de joven atleta, con un comportamiento sorprendentemente deportivo.



8 / Motor 16



nica protesta y la aguja del cuentavueeltas gira sin dubitaciones hasta el régimen de rendimiento máximo, situado en las 5.900 revoluciones por minuto.

Técnicamente, este pequeño motor, y lo de pequeño viene por lo relativamente discreto de su cilindrada, consigue este asombroso comportamiento primero por una sofisticada culata de cuatro válvulas para cada uno de los cinco cilindros. Para sobrealimentarlos, se recurre a un turbocompresor que utiliza un sistema de enfriamiento del aire aspirado para conseguir mayor densidad de la mezcla. Además, esta mezcla es procesada electrónicamente mediante una inyección secuencial Motronic que proporciona puntualmente un combustible idóneo para

Motor 16/9



FUERZA Y PODER
El motor 2.2 de cinco cilindros tiene un rendimiento excepcional ya sea por su potencia de 230 caballos como por su respuesta a todo régimen. El revirado circuito belga de Zolder sirvió para buscarle los límites al Audi S4 y se comprobó que los tiene muy altos.

FICHA TECNICA	
AUDI S4	
MOTOR	
Disposición	delantero longitudinal
Nº de cilindros	cinco, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.226
Árbol de levas	dos en cabeza
Nº válvulas por cilindro	cuatro
Alimentación	inyección electrónica
Compresión	9,3 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	230 cv (169 kW) / 5.900 r.p.m.
Par máximo / r.p.m.	35,7 mkg (350 Nm) / 1.950 r.p.m.
TRANSMISION	
Tracción	a las cuatro ruedas
Caja de cambios	de 5 velocidades (de 6 op.)
DIRECCION	
Sistema	de cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,4
FRENOS	
Sistema (Del/Tras)	discos vent / discos vent.
SUSPENSIONES	
Delantera	independiente
Trasera	independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1.610
Largo/ancho/alto (mm)	4.790/1.804/1.443
Capacidad del depósito (l)	80
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	6,8
Velocidad Máxima (km/h)	244
Consumo Urbano (l/100 km)	14,6
A 90 km/h (l/100 km)	7,9
A 120 km/h (l/100 km)	9,5



de Zolder los ángulos rectos y las bruscas chicanes no fueron obstáculo para que la berlina de Audi se moviera con una facilidad digna de coches deportivos mucho más pequeños. Unas suspensiones de gran firmeza y una dirección asistida muy precisa y rápida completan las aptitudes deportivas del S4 y eso que en un circuito a alta velocidad las trayectorias son mucho más exigentes que circulando tranquilamente por carreteras abiertas.

En cuanto a seguridad, cuatro generosos discos ventilados y equipados con antibloqueo sumados a unos impresionantes neumáticos de 225/50 ZR montados en llantas de 16" se encargan de que no haya problemas a la hora de mantener dominado el S4. El coche ha sido dotado asimismo del sistema Procon-ten y protección adicional en las puertas para preservar al máximo el habitáculo en caso.

Si exteriormente esta versión varía poco respecto a las demás de la serie 100, los interiores han sido personalizados para la ocasión. Unos envolventes asientos deportivos reciben una tapicería especial con las siglas quattro, el volante está guarnecido en cuero, el tablero de instrumentos está acabado en madera y se monta un ordenador de auto-check.

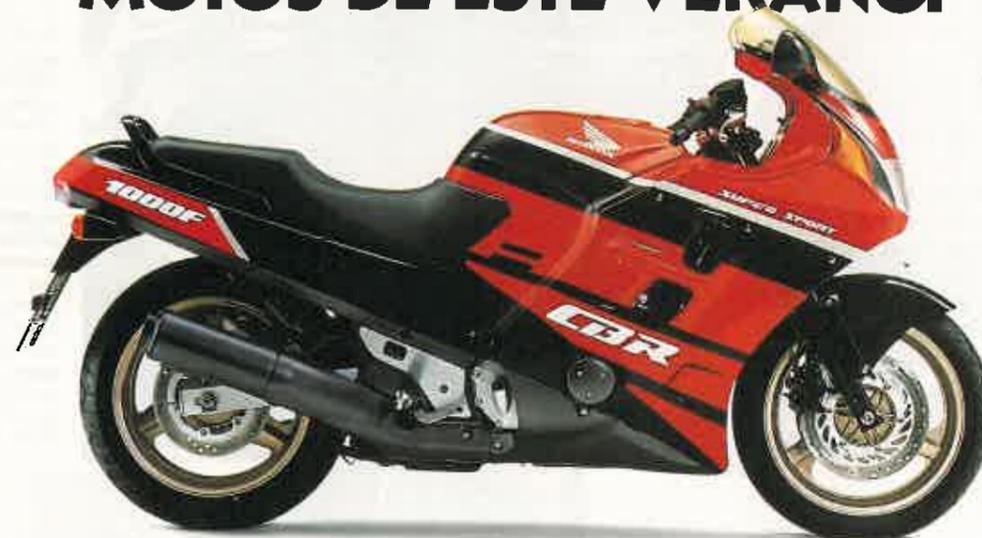
En Alemania la comercialización de este modelo será inminente, en España tendremos que esperar hasta otoño para disponer de este último acierto de Audi cuyos resultados ya han demostrado ser contundentes. ○

cada circunstancia. El encendido también contribuye por su elevada tecnología a hacer de este motor un sobresaliente entre los de su categoría; adopta el sistema de distribución de alta tensión estática que consiste en que cada cilindro dispone de una bobina independiente situada justo encima de la bujía. Las chispas de ignición son así mucho más potentes y garantizan un quemado óptimo de la mezcla aumentando el rendimiento y reduciendo el consumo. Todo ello convierte al motor del S4 en un propulsor de excepción, por ejemplo, rinde mayor par motor que el

ocho cilindros en V de 3,5 litros que equipaba el buque insignia de la casa y que sólo gana por veinte caballos al S4. En el apartado transmisión no es menos eficaz este coche, que engaña por su aspecto de serio hombre de negocios. Aparte de unas relaciones de cambio muy bien escalonadas y de ofrecer opcionalmente una caja de cambios de seis velocidades, el S4 dispone de tracción integral quattro mediante un diferencial central Torsen y autobloqueante en el tren trasero. El resultado es una agilidad inusitada en un coche de estas dimensiones. En el revirado circuito



KAS PRESENTA A LOS GANADORES DE LAS 5 PRIMERAS MOTOS DE ESTE VERANO.



Joseba Ruiz de Gauna • Oscar Benedicto Vega • Fernando Martínez Santos
Agustín Lorenzo Juarez • Isabel María González Vicente



Y aún quedan muchas motos. Busca en las anillas de las latas o en los tapones de los envases familiares de KAS. Puedes entrar en el sorteo de otras 5 motos HONDA CBR 1000 F o ganar directamente las gorras más divertidas del verano o auténticas mochilas KAS.

Vive el verano a toda marcha con KAS.



AUDI: VERSIONES PARA EL 92

MAS POTENCIA Y ESTETICA COMUN

Ya se conocen las modificaciones que Audi introducirá en sus modelos para el próximo año. Aparte de cambios estéticos, tendentes a unificar el aspecto exterior de toda su oferta, se aumenta la cilindrada del motor V8, se adopta una caja de cambios de seis marchas y se extiende la utilización del turbodiésel de inyección directa.

La elevada potencia con que cuentan las berlinas alemanas de alto prestigio, ha obligado a Audi a aumentar la cilindrada del motor de ocho cilindros en V que monta su modelo cumbre. Ya cuando apareció, a este motor se le achacó una ligera falta de potencia para competir de igual a igual con BMW y Mercedes. Ahora en Audi se ha suplido esta carencia, con un motor que alcanza 280 caballos de potencia, que queda más cerca de los 300 caballos del motor de 12 cilindros en V de BMW. Mercedes se mantiene muy alejada con los más de 400 caballos de su último motor de seis litros de cubicaje. También la cifra de par máximo ha aumentado considerablemente, un 18 por ciento aproximadamente, ya que pasa de 34,7 a 40,8 kgm, siempre a 4.000 revoluciones por minuto.

El camino seguido por Audi para incrementar la cilindrada de su motor de ocho cilindros en V, que ha pasado de 3.562 a 4.172 centímetros cúbicos ha sido doble: se ha aumentado tanto el diámetro como la carrera de sus cilindros. Pero las modificaciones no se han quedado en un simple aumento de la capacidad, también se han introducido cambios en la distribución, cabeza de pistones y cilindros, lubri-

cación, colector de admisión y en el sistema de inyección. También influirá notablemente en el comportamiento de los nuevos Audi la adopción de una caja de cambios de seis velocidades. Para los modelos de 8 cilindros en V, que se fabricarán a partir de ahora en las dos cilindradas, la caja será de relación cerrada y la velocidad máxima se alcanzará en sexta.

Esta caja de seis velocidades también se



MAS CILINDRADA EN EL MOTOR V8 Con el incremento de cilindrada, el Audi V8 alcanzará, en las versiones equipadas con este nuevo motor, 280 caballos de potencia. Para aprovechar mejor sus posibilidades, se podrá adquirir, aunque sin pagar sobrepeso, con una caja de cambios de seis velocidades de relación cerrada. El motor turbodiésel de inyección directa vuelve al Audi 100.

podrá montar en un nuevo modelo: el Audi 100 con el motor de 2.5 litros turbodiésel de inyección directa. Este motor de bajísimo consumo, con inyección regulada electrónicamente y un catalizador de oxidación para los gases de escape, suma a sus altas prestaciones unos niveles de contaminación de gases de escape lo suficientemente reducidos como para cumplir las futuras directivas de la comunidad en este sentido. Al contrario que en los V8, la sexta marcha en el 100 turbodiésel está pensada para obtener con ella bajos niveles de consumo y de ruido, ya que se trata de una relación muy larga. La velocidad máxima se alcanza en quinta marcha.

En cuanto a las modificaciones estéticas, se circunscriben al Audi Coupé. Siguiendo la tónica marcada por la versión S2, la parrilla de todos los Audi Coupé se asemejará a partir de ahora a la de los modelos V8, con lo que se consigue una estética que unifica la oferta de Audi.



PERFECTO

YAMAHA ha fabricado un scooter **¡PERFECTO!**

Con toda la potencia necesaria... **¡PERFECTO!**

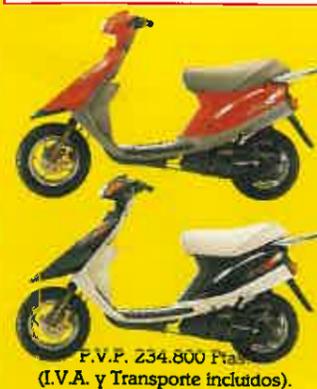
Te lleva por la ciudad con toda comodidad y también puedes hacer excursiones por carretera... **¡PERFECTO!**

Es ligero, esbelto y ágil como ninguno... **¡PERFECTO!**

Y el freno de disco le da mayor seguridad... **¡PERFECTO!**

Nuevo **JOG '90** de **YAMAHA**, **PERFECTO.**

PRUEBALO en tu **CONCESIONARIO OFICIAL YAMAHA**



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



JOG '90

DE

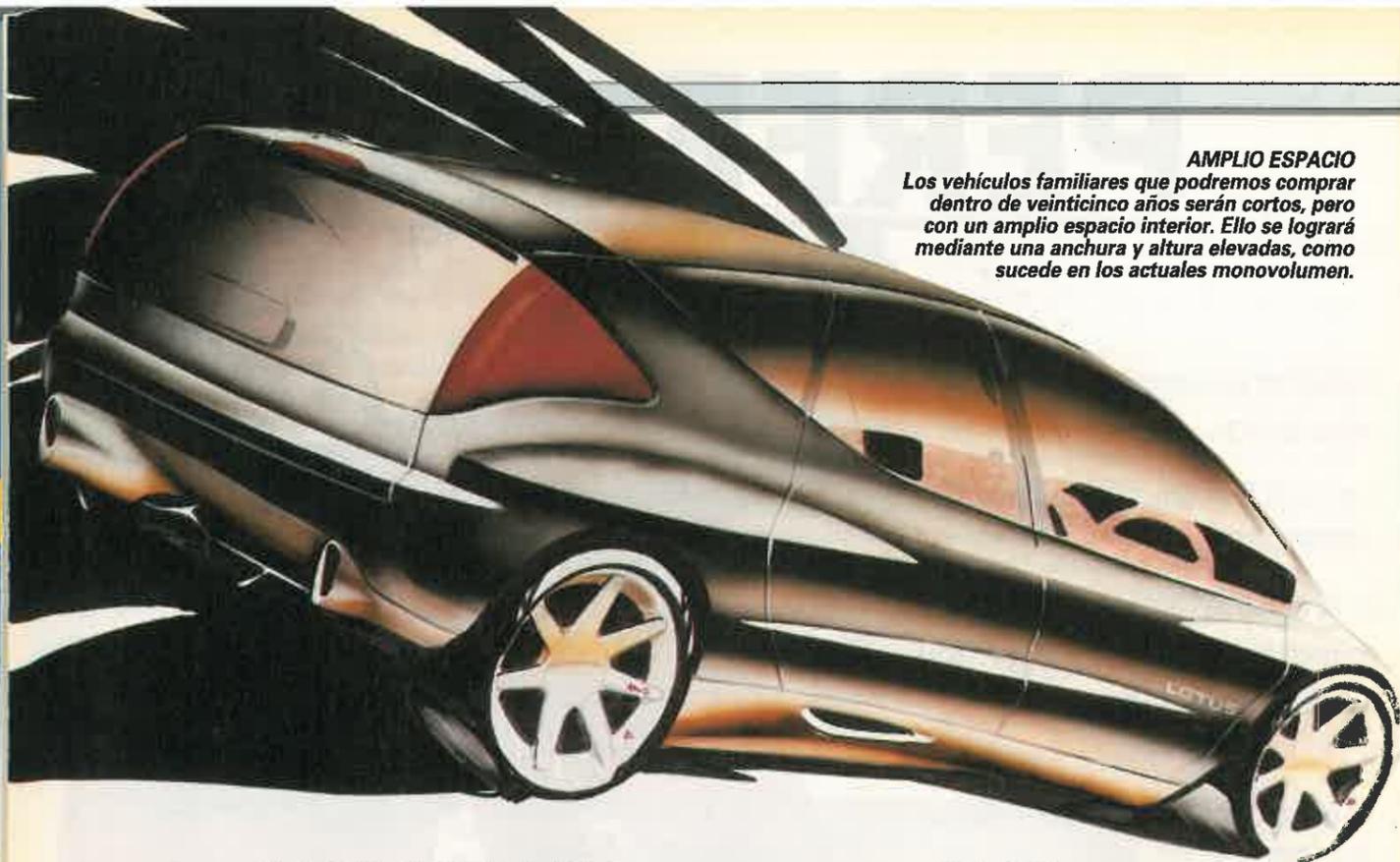
YAMAHA



RECOMENDAMOS:



CASCOS YAMAHA, POR LA VIDA.



AMPLIO ESPACIO
 Los vehículos familiares que podremos comprar dentro de veinticinco años serán cortos, pero con un amplio espacio interior. Ello se logrará mediante una anchura y altura elevadas, como sucede en los actuales monovolumen.

MONOVOLUMEN DE LOTUS PARA EL 2010

EL FUTURO NO PUEDE ESPERAR

Las previsiones para los modelos que han de venir ya están hechas. Los ocupantes medirán lo mismo que ahora y las carreteras también serán parecidas. Por tanto, no parece posible una revolución, pero, según los cálculos de Lotus Design, la sofisticación alcanzará límites extremos.

El coche del año 2010 será bastante alto y ancho como para poder moverse con facilidad por su interior y dispondrá, asimismo, de amplio espacio para equipajes. La comodidad será una exigencia generalizada. En cambio, la longitud total de los vehículos tiende a reducirse, para permitir que quepan muchos en carreteras y ciudades.

Incluido en la misma búsqueda por conseguir un alto nivel de comodidad, los interiores deberán ser adaptables mediante diferentes posiciones de los asientos. La atmósfera interior, configurada por el espacio disponible, el diseño de dicho espacio y el sonido deben crear un entorno relajante. Por ello, los colores y las formas deben ser suaves y cálidos y el motor y los ruidos aerodinámicos apenas audibles.

Quizá el campo de la seguridad sea el que avance más espectacularmente. Resulta probable que, para entonces, ya estén listos todos los sistemas de control de

tráfico que se desarrollan e investigan en la actualidad. Con la mejora del tráfico, disminuirá el riesgo de accidente. Además, en el habitáculo, deberán adaptarse *airbags* que protejan también de los impactos laterales.

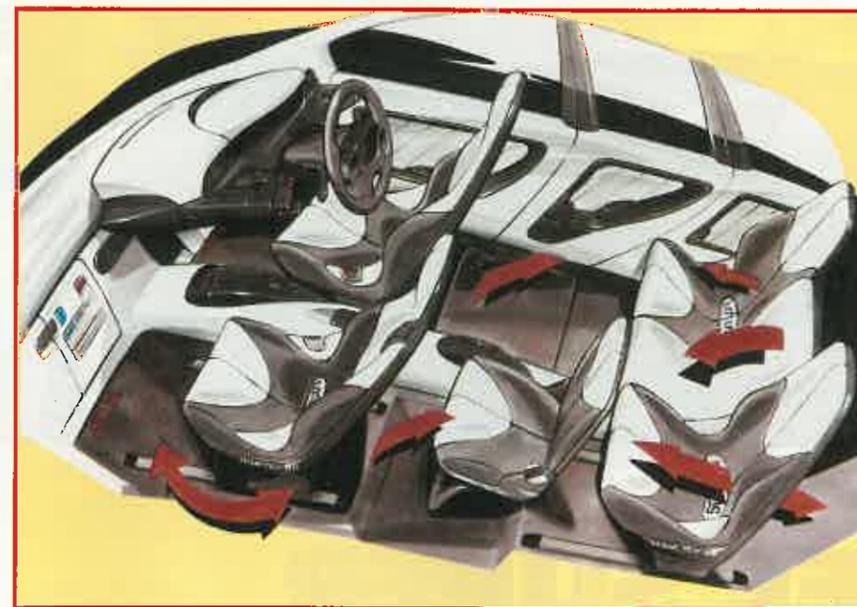
También referente a la seguridad, los vehículos serán más ligeros que los equivalentes de hoy en día. Para ello, se utilizarán materiales ligeros y se mejorará el análisis estructural, con el objetivo de que que resulte más eficiente la utilización de materiales convencionales como el acero. Como resultado, las estructuras serán más ligeras, pero mejor preparadas para ofrecer adecuada resistencia a los impactos.

En el apartado mecánico, se mejorará el rendimiento de los motores, para poder utilizar propulsores de cuatro cilindros, pequeña capacidad y reducido peso. Predominarán las cuatro válvulas por cilindro con sobrealimentación y el combustible será gasoil con sistema de inyección di-

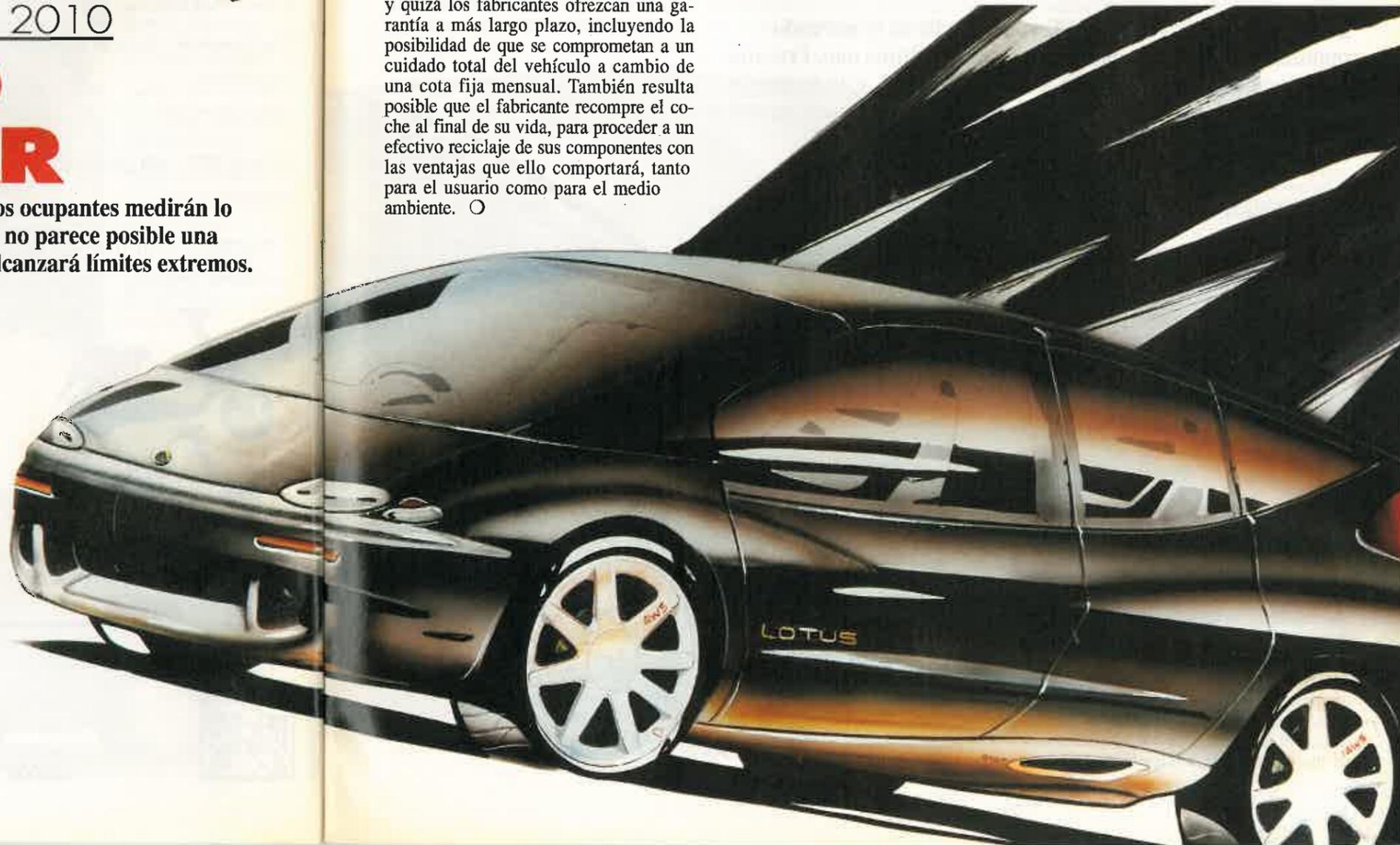
recta. La altura y duración de apertura de las válvulas será controlada electrónicamente, por lo que desaparecerán los árboles de levas. Los materiales que compondrán los pequeños motores serán aluminio para bloque y culatas, plástico en algunas zonas, aleaciones de acero en elementos sometidos a fuertes esfuerzos y también cerámica.

La transmisión se basará en variadores continuos de alta eficiencia y un procesador controlará el conjunto de motor y transmisión para optimizar al máximo el compromiso entre consumo y prestaciones. También existe la posibilidad de que se dote a los vehículos de dos motores, uno de gasoil y otro eléctrico con sus correspondientes baterías, aunque el incremento de peso y el mayor consumo de energía total pueden hacer desechar esta propuesta, que resultaría muy beneficiosa para disminuir la contaminación provocada por el automóvil en las grandes ciudades.

Para esas fechas se deben poder suministrar neumáticos resistentes al pinchazo y quizá los fabricantes ofrezcan una garantía a más largo plazo, incluyendo la posibilidad de que se comprometan a un cuidado total del vehículo a cambio de una cota fija mensual. También resulta posible que el fabricante recompre el coche al final de su vida, para proceder a un efectivo reciclaje de sus componentes con las ventajas que ello comportará, tanto para el usuario como para el medio ambiente. ○



VERSATILIDAD Y COMODIDAD
 El amplio espacio interior deberá ser multiadaptable en los coches del futuro. En el plano de la seguridad, resulta posible que incorporen *airbags* que protejan de los impactos laterales. La electrónica se utilizará para mejorar el rendimiento de todos los componentes.





TOYOTA COROLLA EL SUPER VENTAS

La supremacía de ventas del Toyota Corolla en el mercado mundial se ha visto amenazada durante el último año. Pero dos nuevos modelos, que llegarán a Europa en 1993, y un motor de cinco válvulas por cilindro, de excepcional rendimiento, ya están listas en Japón.

LIDER de ventas en el mundo durante varios años consecutivos, el Corolla ha visto peligrar este puesto a causa del éxito del Volkswagen Golf. Sin embargo, nuevos Corolla caracterizados por la suavidad de sus líneas, de similar estilo al adoptado en el Toyota Celica, y por una nueva culata hiperventilada, de cinco válvulas por cada cilindro, saldrán de la cadena de producción japonesa a finales de verano, dispuestos otra vez a ser los primeros.

Estas versiones no suponen una simple remodelación de los modelos antiguos: el chasis, la carrocería y los interiores son absolutamente nuevos. En cuanto a los motores, la mayoría han sufrido modificaciones, pero destaca sobre todo una culata de cinco válvulas por cilindro para el motor de 1.600 centímetros cúbicos,

que alcanzará los 160 caballos de potencia.

De momento, se fabricarán únicamente dos tipos de carrocería: de tres puertas y de cuatro puertas con male-

tero separado, versiones que nunca se han importado oficialmente a la Península y Baleares. El modelo de tres puertas, un clásico coupé que se denominará Corolla Levin, recuerda poderosamente al Celica, del que apenas le separan quince centímetros de largo. La diferencia más evidente con respecto al anterior Corolla Coupé y al Celica son los grandes faros integrados en la parrilla delantera, en lugar de los típicos faros escamoteables a que nos tiene habituados Toyota en sus modelos de línea más deportiva.

El Corolla Sedan, de cuatro puer-

COUPE Y MOTOR DE 20 VALVULAS
Para albergar este motor se practica una elevación en el capó.

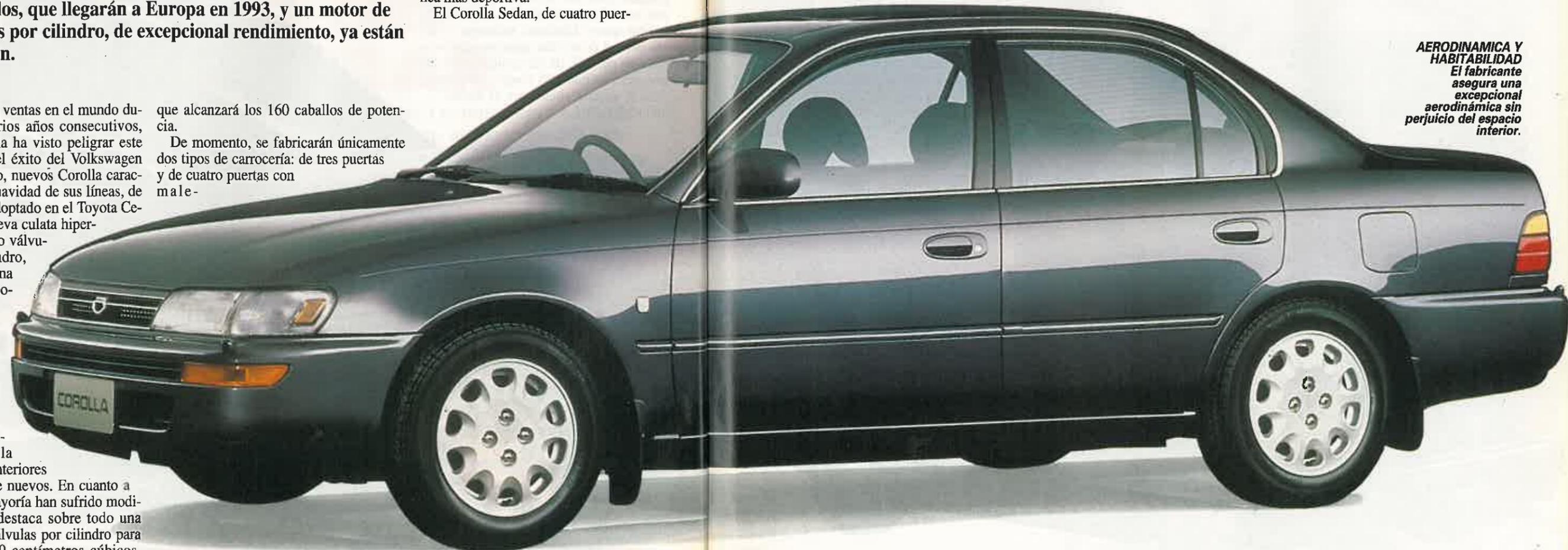


tas y maletero separado, crece poco con respecto a su predecesor, pero paradójicamente es medio centímetro más corto que el coupé. Con todo, el habitáculo del Sedan supera en todas las cotas (largo, an-

cho y alto) a su predecesor. Además, las mejoras introducidas en la forma y en los anclajes de los asientos delanteros permiten disponer de más espacio para las piernas a los pasajeros del asiento posterior.

También ha aumentado el volumen del maletero y de la guantera. Por último, se ha incrementado el número de pequeños huecos para depositar objetos menudos.

En el Coupé, aparte de la mejoras gene-



AERODINAMICA Y HABITABILIDAD
El fabricante asegura una excepcional aerodinámica sin perjuicio del espacio interior.

FICHA TÉCNICA	
COROLLA 20V	
MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.587
Árbol de levas	2 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	5
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	10,5 : 1
Potencia máxima / r.p.m.	160 CV (118 kW) / 7.400
Par máximo / r.p.m.	16,5 mkg (162 Nm) / 5.200
TRANSMISION	
Tracción	Delantera
Caja de cambios	Manual/Automática
DIRECCION	
Sistema	Cremallera
FRENOS	
Sistema (Del/Tras)	Discos vent / Discos
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1.080
Largo/ancho/alto (mm)	4.270/1.685/1.380 (Sedan) 4.275/1.695/1.305 (Coupe)
Capacidad del depósito (l)	50

CAMBIO AUTOMÁTICO
Ambas versiones estarán disponibles con cambio manual y automático. En el coupé se han rediseñado por completo los asientos delanteros para mejorar la sujeción.

rales introducidas en ambos modelos, que afectan a la visibilidad, al acceso a los mandos, a la textura de los tejidos y al descenso de sonoridad, se han rediseñado por completo los asientos delanteros para mejorar la sujeción del conductor y acompañante.

Opcionalmente, en Japón al menos, se podrá disponer en ambos modelos de asientos Recaro y de piel, regulación eléctrica del movimiento de los asientos delanteros, aire acondicionado, control remoto de apertura de puertas y respaldo trasero abatible por partes.

En el apartado mecánico, la novedad viene de la mano de una nueva culata de cinco válvulas por cilindro, tres de admisión y dos de escape. Las válvulas de admisión están mandadas por un sistema de distribución variable que regula su apertura y cierre en función de las condiciones de funcionamiento del motor. Gracias a esta culata, el motor de 1.587 centímetros cúbicos tradicional de Toyota, alcanza 160 caballos de potencia a 7.400 revoluciones por minuto. Esto significa rebasar los 100 caballos de potencia por cada litro de cilindrada sin recurrir a ningún tipo de sobrealimentación, lo que sitúa a este motor entre los mejores en este apartado.

En cuanto al chasis, está disponible una nueva suspensión delantera para las versiones más deportivas. También se han variado los frenos, que han aumentado de tamaño y pueden llevar antibloqueo de frenos como opción. Los coupés, con la nueva suspensión, llevan incorporado en el sistema de frenado un sensor de aceleración lateral que dosifica la presión ante el menor amago de trompo.

Las restricciones de importación que los modelos japoneses sufren en el continente europeo impedirán que Toyota lleguen a nuestro país antes de finales del año 1993. Hasta esa fecha, en España se seguirá comercializando el Corolla Liftbac. ○

CASI UN CELICA
El tamaño y la línea son similares a las del Celica.



Siente el placer de pilotar la Honda CRM 75, una moto joven, ágil y rápida con la que podrás vivir apasionantes aventuras. Así es la CRM 75, una auténtica correcaminos capaz de llevarte a aquellos lugares que jamás imaginaste.



MOTUL con HONDA



P.V.P. 298.000€
PRECIO SIN MATRICULAR

BMW 316i MANUAL Y AUTOMÁTICO

PRUEBA

Motor 16

A SU ALCANCE

VIRTUDES

- Coche muy seguro
- Comportamiento
- Posición de conducción

BMW 316i
PRECIO: 2.672.184 pts

- Recuperaciones lentas
- Equipamiento de serie escaso
- Ventilación mejorable

DEFECTOS



Seis meses después de la llegada de los nuevos BMW Serie 3 a España, se ha iniciado la comercialización del benjamín de la gama, el 316i. Su tarjeta de presentación es muy atractiva, pues aporta casi todas las virtudes de sus hermanos mayores a un precio muy sugerente. Sus versiones, manual y automática, comparten la estética pero tienen un carácter muy diferente.

VIRTUDES

- Funcionamiento del cambio
- Comportamiento
- Posición de conducción

BMW 316i AUTO
PRECIO: 2.879.183 pts

- Aceleraciones escasas
- Equipamiento de serie escaso
- Ventilación mejorable

DEFECTOS





EN términos generales, las diferencias entre unos modelos y otros de la Serie 3, se centran en sus motorizaciones. El resto de sus elementos son comunes y tan sólo hay diferentes reglajes para las diversas solicitaciones. El 316i que ahora probamos resulta un buen compromiso para aquellos conductores que, sin exigir elevados rendimientos, quieran disfrutar de un coche moderno y de renombre, a un precio moderado. En efecto, por el mismo dinero que hay que pagar por un Renault 21 TXE o un Peugeot 405 SRI, por mencionar los modelos más populares, podemos disfrutar de lo más modernito de la marca alemana. Eso sí, tendremos que renunciar a una serie de elementos de equipamiento, o bien pagar unas 700.000 pesetas adicionales en opciones para ponerlo al mismo nivel. No obstante, es justo decir que el BMW también ofrece cosas que otros modelos no pueden montar ni opcionalmente, tal y como las luces con tecnología elipsoidal, la antena de radio integrada en la luneta posterior o el indicador de intervalos de servicio que avisa al conductor de cuando es necesario pasar una revisión.

DISEÑO RACIONAL
El cuadro de los 316i es como el del resto de la gama. La disposición de los elementos es muy racional y fácilmente asimilable.

RECIO Y CONFORTABLE
Los asientos son muy cómodos. El mullido es bastante recio y permite realizar largos viajes sin fatiga.



PEQUEÑOS DETALLES
La única diferencia entre el manual y el automático reside en la consola central, en la cual está la palanca del cambio y el botón de selección del programa. En la guantera hay una pequeña linterna.

SEGURIDAD DETRAS
En los Serie 3 BMW incorpora unos cinturones de seguridad en el asiento trasero con el anclaje en el centro. Este sistema es muy eficaz.



En esta ocasión pasan por nuestras páginas las dos versiones del 316i existentes; el manual de cinco marchas y el automático de cuatro con gestión electrónica y tres programas de uso. Ambos coches comparten sus características de confort, acabado y tamaño, pero tienen un carácter claramente diferenciado en virtud de sus diferentes cajas de cambio. Mientras que el manual es un coche polivalente con unas buenas aptitudes ruterías. El automático, por su parte, se encuentra a gusto en el tráfico urbano, en el cual la caja de cambios automática supone un elemento de confort adicional.

La diferencia fundamental del 316i respecto a sus hermanos de gama se centra, pues, en su motor. Es un cuatro cilindros de 1.600 centímetros cúbicos que desarrolla 100 caballos, que en principio parece una potencia razonable pero que arroja una relación peso potencia de 11,3 kilos por caballo de potencia, que resulta ligeramente desfavorable respecto a las berlinas más populares de su segmento.

Hay que destacar la buena voluntad de motor que a partir de las 3.500 revoluciones por minuto sube de vueltas con una



BMW SERIE 3

NIÑOS BONITOS

EN los seis meses que llevan en nuestro mercado, los BMW de la serie 3 han tenido una tremenda aceptación y a pesar de que su llegada ha sido progresiva, ha supuesto un éxito para la marca alemana. Inicialmente se comenzó la comercialización con los 318i y los 325i. De estos se han vendido en los primeros seis meses 1.775 y 627 unidades respectivamente. Después, en abril, se inició la venta de los 320i, del cual se han vendido en este intervalo 520 unidades. Por último en el mes de junio llegó el 316i, del cual se han vendido 134 unidades. Esto supone un 44 por ciento de las ventas totales de la marca en nuestro país. Este porcentaje se incrementará con la sucesiva aparición de las versiones que completarán la gama hasta llegar a un 60 ó 65 por ciento, aproximadamente.

100 CABALLOS
El motor 1.600
tiene un
funcionamiento
suave y silencioso,
pero es algo
perezoso en sus
recuperaciones.



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado por cadena. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.596 c.c. Diámetro del cilindro: 84 mm. Carrera: 72 mm. Compresión: 9,0 a 1. Potencia máxima: 100 CV (73 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 14,3 mkg (73 Nm) a 4.250 rpm. Alimentación: Inyección electrónica.

TRANSMISION: Tracción trasera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 32,9 km/h. Caja de cambios automática de cuatro marchas con gestión electrónica. Veloci-

dad en 1ª a 1.000 rpm: 10,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 17,3 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 25,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 35,3 km/h.

DIRECCION: Sistema: Cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,4. Diámetro de giro: 10,4 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Teves, opcional.

SUSPENSION: Delantera: Independiente, de brazos telescópicos. Trasera: Independiente, de brazo central. Amortiguadores de gas, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 185/65 HR 15. Llantas de aleación, 6x15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.130 kg (1.170 kg el automático). Capacidad del depósito de combustible: 65 l.

rapidez pasmosa. Las relaciones de cambio también resultan apropiadas a las condiciones del coche. En cambio donde falla es en las recuperaciones a bajo régimen. Por debajo de las ya mencionadas 3.500 vueltas es bastante perezoso y hay que recurrir continuamente al cambio. En el caso del manual esta pereza a bajo régimen se soluciona jugando con el cambio de marchas y, en última instancia, ayudando con el embrague. En el caso del automático, la solución no es tan fácil ya que aunque estrujemos el pedal del acelerador a fondo y a pesar de la pronta reacción de la caja de cambios no se consigue que el coche se mueva con suficiente rapidez.

Al margen del rendimiento del motor, hay que decir que el cambio automático funciona a las mil maravillas. Dispone de un botoncito en la consola central, justo al lado de la palanca, mediante el cual podemos escoger entre las tres posibilidades que ofrece: Sport, Económico e Invernal. Al margen de las intenciones del conductor, el cambio responde mejor en la posición Sport. De esta forma el motor sube de vueltas sin necesidad de apretar a fondo el acelerador.

A la menor insinuación del conductor, la caja de cambios reduce una velocidad para conseguir una respuesta más rápida. Además, en las retenciones, al levantar el pie del acelerador, la caja reduce una velocidad. En cambio en la posición económica, la tendencia es ir siempre en la relación más larga y salvo que apretamos a fondo el acelerador y accionemos el me-

A los que desayunan en el Ritz también les gusta correr en el Jarama.



Mercedes 500 E. De 0 a 100 en 6,1 segundos. Con un confort exclusivo.

► Hasta ahora las personas que exigían los niveles más altos de potencia y confort en un sólo automóvil, no tenían donde elegir. Especialmente si también tenían en cuenta la calidad de todos los componentes, la comodidad de la electrónica y los detalles exclusivos. Para ellos Mercedes-Benz ha cubierto este hueco con el nuevo 500 E.

Un modelo excepcional que reúne el espíritu de un motor de competición con el tradicional confort, seguridad y calidad de Mercedes.

► En el 500 E, su motor de 8 cilindros responde al más mínimo toque, consiguiendo 326 CV a 5.700 r.p.m., en un ambiente de conducción lleno de detalles: Maderas nobles, tapizado en cuero,

equipamiento de radio con sonido cuadrafónico. Un vehículo cuyo motor tiene la capacidad de ganar sin tener que demostrar. Evidentemente, el 500 E ha sido hecho para unos pocos.



Mercedes-Benz



canismo de *kick-down*, no se produce la reducción.

En definitiva, es un cambio de funcionamiento impecable, pero que no puede paliar las limitaciones del motor.

Por su parte, el cambio manual es típico BMW: movimientos cortos, posiciones bien definidas y rapidez de funcionamiento. Gracias a esta buena disposición del cambio, los conductores más avezados podrán obtener aceleraciones razonables.

Sin duda, lo más destacable de estos 316i, es el elevado nivel de seguridad que

conferen a sus ocupantes. Por una parte su estructura moderna, con elementos para absorber la energía en caso de choque, es un valor seguro. De otra parte, su excelente comportamiento en cualquier condición da una gran confianza a su conductor. Otro elemento que colabora en este sentido son los frenos. Son infatigables y tienen un buen tacto. La frenada es estable en cualquier terreno y con la ayuda del sistema antibloqueo, que se ofrece opcionalmente, resulta francamente irrepachable.

Al igual que estos conceptos son comunes al resto de la gama, también lo son el buen nivel de acabado y el confort de marcha. En el primer aspecto hay que destacar que los 316 que han pasado ahora por nuestra prueba estaban mejor terminados que los primeros Serie 3 que probamos hace más de seis meses y que mostraban algunos fallitos de acabado, típicos de las primeras series, que ahora están totalmente solucionados. Son coches cómodos y agradables de conducir que en estos momentos ofrecen una tecnología

CONSUMOS		
Datos en l/100 km	316 i	316i auto
CIUDAD		
A 26 km/h de promedio	10,9	11,8
CARRETERA		
A 90 km/h de cruceo	5,6	6,4
En conducción rápida	10,3	11,2
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	8,1	8,7
A 140 km/h de cruceo	9,9	10,1
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	9,0	10,9
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	670	550

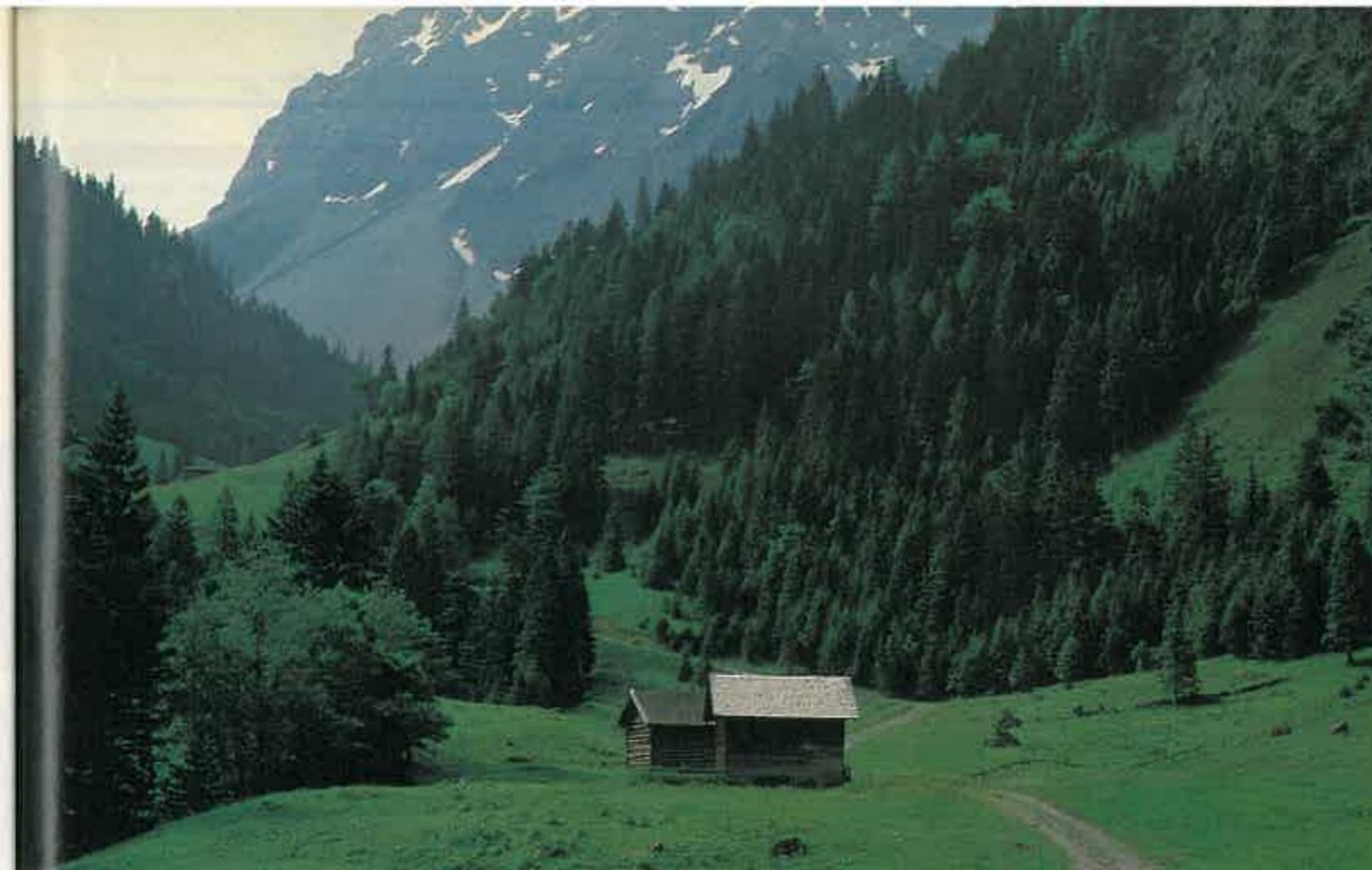
FRENOS		
	316i	316i auto
DISTANCIAS DE FRENADO		
(En metros)		
A 60 km/h	15,8	15,8
A 100 km/h	41,8	41,8
A 120 km/h	61,3	61,3

SONORIDAD		
	316i	316i auto
Al ralentí	47,5	45,8
A 60 km/h	62,3	63,3
A 90 km/h	67,5	67,1
A 120 km/h	69,6	70,6
A 140 km/h	72,7	76,3

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

PRESTACIONES		
	316i	316i auto
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	189,5	183,8
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	18,2	21,1
1.000 m. salida parada (seg.)	33,8	37,4
0-100 km/h (seg.)	12,8	16,1
Metros recorridos	223	310
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	20,7	18,5
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	23,3	--
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	38,4	34,7
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	43,5	--
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	15,1	12,4
Metros recorridos	394	312
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	20,3	--
Metros recorridos	510	--

EQUIPAMIENTO		
	316i	316i auto
Cuentarevoluciones	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	OP	OP
Volante regulable	NO	NO
Paros antiniebla	OP	OP
Aire acondicionado	OP	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO
Retrovisor regulable electr. (zda./dcha.)	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevallas eléctricos (D/T)	OP/OP	OP/OP
Cierre centralizado	OP	OP
Cinturones de seguridad traveros	SI	SI
Asiento posterior divisible	NO	NO
Faros regulables desde el interior	OP	OP



La gran evasión

Olvídate de todo y busca nuevas sensaciones, dejando atrás una semana de reuniones, atascos, nervios y stress.



Con la DOMINATOR y en compañía de tus amigos, descubrirás el placer de la aventura. Vivirás momentos inolvidables, en lugares inaccesibles, tranquilos, rodeado de paisaje salvaje.



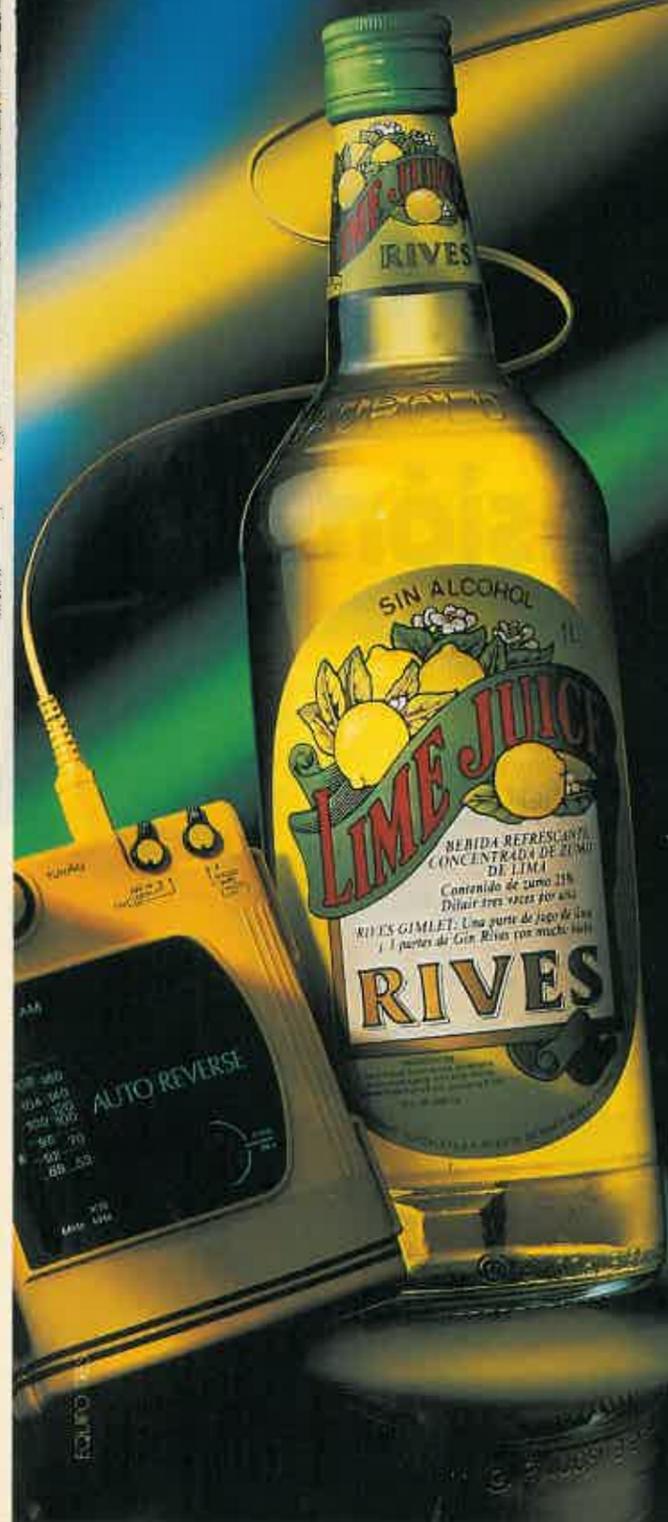
Dominator



MOTUL con HONDA

HONDA

FIEBRE



A FONDO

MECANICA		
MOTOR	Normal	El rendimiento es bueno en alta, pero resulta un tanto perezoso a bajas vueltas.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	En ambos casos funcionan bien. La automática es de las mejores de su categoría.
TRANSMISION	Buena	Son apropiadas para el ajustado rendimiento del motor. No dejan huecos.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	Es rápida y muy precisa. El grado de asistencia es el apropiado.
FRENOS	Excelente	Son inagotables y con un buen tacto. El antibloqueo es una opción muy recomendable.
SUSPENSION	Excelente	Tanto por el equilibrio entre confort y seguridad, como por el excelente comportamiento.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Bueno	Los mandos están bien situados y los asientos son cómodos.
CLIMATIZACION	Normal	Para que entre un caudal de aire suficiente es imprescindible utilizar el impulsor a tope.
SONORIDAD	Buena	Es un coche silencioso, pero el ventilador de la climatización eleva el nivel sonoro.

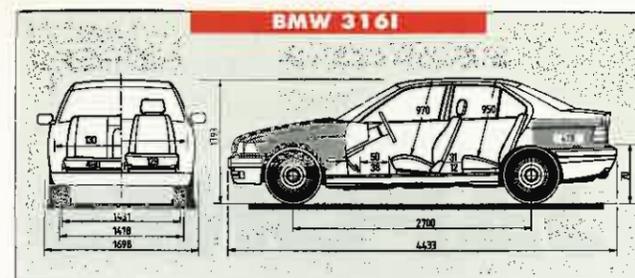
RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Normal	Está dentro de lo lógico teniendo en cuenta la cilindrada del motor.
ACELERACION	Regular	En particular en el automático, las aceleraciones son mediocres.
RECUPERACION	Regular	El cambio automático disimula la peteza del motor para recuperarse.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Buena	Sin duda el Serie 3 tiene un espacio interior muy bien aprovechado.
MALETERO	Bueno	El maletero resulta apropiado para el tamaño del coche.
CALIDAD	Buena	En los 316i se ha incrementado todavía más la calidad respecto a las primeras series.

ECONOMIA		
CONSUMO	Bueno	Son ajustados y si no pretendemos estrujar el motor resultan económicos.
EQUIPAMIENTO	Regular	El equipo de serie es pobre, pero hay una completísima lista de opciones.
PRECIO	Bueno	A pesar de su equipamiento escaso, es un precio bueno para un producto de calidad.

FRENTE A SUS RIVALES

Los nuevos BMW 316i entran de lleno en la categoría de las berlinas medias con motores en torno a los 1.600. En este nivel nos encontramos con rivales tales como el Alfa Romeo 75 1.6 IE (2.042.504 pts), el Audi 80E (2.647.919 pts), el Ford Sierra 2.0 CL (2.94.919 pts), el Lancia Dedra 1.6 IE (2.111.760 pts), el Opel Vectra 1.6 CL (2.021.788 pts), el Peugeot 405 GL (1.985.993 pts), el Renault 21 TS (1.944.919 pts), el Volkswagen Passat 1.8 CL (2.289.919 pts) y el Volvo 460 GLE (2.888.169 pts). Como se ve, la competencia es dura y variada. Frente a sus rivales de origen alemán, el BMW se enfrenta con una cierta ventaja en virtud de su precio. En cambio esta faceta se torna en su contra al compararlo con los líderes del segmento, que ofrecen unos precios más reducidos con unos equipamientos más completos. Lo que no pueden ofrecer estos últimos es el discreto encanto de conducir un BMW, cuestión muy valorada por los más apasionados.



muy avanzada a un precio bastante razonable.

Si nos planteamos la duda de cuál de los dos comprar, la cosa está bastante clara. Para un conductor que busque ante todo el confort en una utilización fundamentalmente urbana, el automático será la solución ideal. Esta facilidad para un uso urbano se complementa con unas posibilidades ruterías razonables. En cambio para aquel que vaya a dar un uso más de carretera a su automóvil, el manual le proporcionará una mayor satisfacción además de permitir unas aceleraciones más brillantes. Sea cual sea la elección, es recomendable mejorar el equipamiento de serie con el magnífico sistema antibloqueo de frenos que se ofrece opcionalmente a un precio razonable de 168.000 pesetas. La seguridad no tiene precio.

Víctor Piccione
Fotos: José Robledo

DATOS DEL COMPRADOR

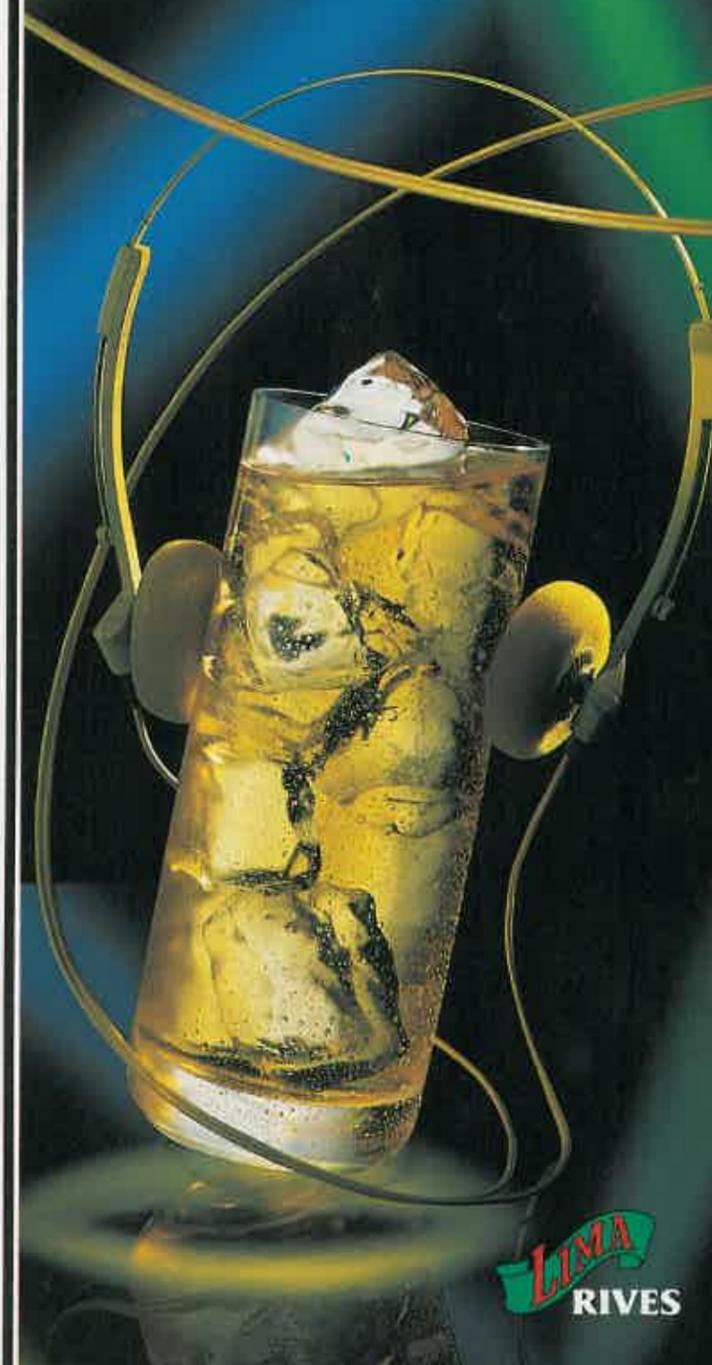
BMW

Importador: BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana 149 28046 Madrid. Teléfono: (91) 450 60 01. **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 70 puntos de asistencia en toda España.

OPCIONES BMW 316i

Pintura metalizada: 93.314. Diferencial autoblocante: 97.758 ptas. ABS: 168.000 ptas. Volante deportivo en piel: 33.839 ptas. Suspensión deportiva M-Technic: 43.068 ptas. Enganche de remolque: 125.132 ptas. Neumáticos de perfil bajo con llantas de acero: 40.230 ptas. Neumáticos de perfil bajo con llantas de aleación ligera: 154.328 ptas. Cierre centralizado: 56.570 ptas. Alarma antirrobo: 52.076 ptas. Espejos eléctricos: 22.731 ptas. Parabrisas con franja superior verde: 9.565 ptas. Techo corredizo mecánico: 142.023 ptas. Techo corredizo eléctrico: 191.755 ptas. Elevalunas eléctricos delanteros: 108.867 ptas. Elevalunas eléctricos traseros: 197.908 ptas. Cortina retráctil luneta trasera: 26.149 ptas. Alfombras de velour: 19.141 ptas. Triángulo señalizador y equipo de primeros auxilios: 8.545 ptas. Bolsa porta-esquíes con reposabrazos trasero: 35.595 ptas. Reposacabezas traseros: 27.687 ptas. Tapicería de cuero: 270.543 ptas. Limpia y lavafaros: 55.083 ptas. Regulación altura luz de cruce desde el interior: 11.963 ptas. Faros antiniebla: 39.308 ptas. Micro filtro por partículas: 16.266 ptas. Aire acondicionado: 259.153 ptas. Paquete de luces interiores (mapa, espejo, parasoles y motor): 13.259 ptas. Porta cassettes: 10.192 ptas.

AMARILLA



LIMA
RIVES

ROVER 418 GSD TURBO

INGLES, FRANCÉS Y JAPONES

Presentado en España en mayo en el Salón Internacional del Automóvil de Barcelona, el Rover 418 GSD Turbo, rompe fronteras y conjuga en un solo producto fabricación inglesa, motor francés y caja de cambios japonesa.



VIRTUDES

- Consumos económicos
- Confort de marcha
- Facilidad de conducción

ROVER 418 GSD TURBO
PRECIO: 2.544.919 PTAS.

- Ausencia de ABS
- Ventilación escasa
- Tapicería calurosa

DEFECTOS

A FONDO



CARNET DE IDENTIDAD
Las siglas 418 GSD de la parte trasera y el emblema «Turbo», revelan la identidad del nuevo diesel de la firma Rover.

La mezcla de nacionalidades conviven ejemplarmente en el nuevo Rover. El envoltorio aporta el cachet y conservadurismo británicos, la motorización se beneficia de la experiencia gala en propulsores de gasóleo y la precisión nipona es la encargada de escalar la fuerza del motor a través de la caja de cambios.

El 418 GSD Turbo gustará al comprador que busque un medio de transporte mediano, de diseño sobrio con acento de lord inglés, pero la razón de peso será el poco combustible que consume y su precio. La carrocería se diferencia de los otros Rover de la serie 400 por la denominación 418 GSD y el emblema «Turbo» de la parte trasera. Es de línea clásica, pero la impronta inglesa lo hace fácilmente reconocible entre los demás coches. Accedemos al 418, sin dificultad, por sus cuatro puertas; es una carrocería de tres volúmenes, o lo que es lo mismo, con maletero diferenciado.

Para mover el 418, la firma británica ha apostado sobre seguro, eligiendo un motor experimentado y de buen rendimiento. Se trata del mismo propulsor que mueve los modelos turbodiesel del Peugeot 205 y 405, así como del Citroën BX. Es casi un 1.800 centímetros cúbicos, de 88 caballos, que recibe la ayuda de un turbocompresor para garantizar viveza, y de un *intercooler* para reducir la temperatura del aire de admisión y, por lo tanto, mejorar el rendimiento.

Es un motor silencioso, ausente de vibraciones y que deja oír el ronco sonido del diesel solo al ralenti. Su utilización es óptima a partir de las 2.500 vueltas, cuando aparece suavemente en escena el turbo, hasta poco antes de las 4.500 vueltas en que empieza a decaer el ritmo, aunque el régimen máximo está indicado en

PRUEBA

Motor 16

5.000 revoluciones. Funciona agradablemente, sin los inconvenientes de los motores de gasóleo, siempre y cuando lo mantengamos dentro de los regímenes de su mejor utilización. Claro que esto nos obliga a cambiar de marchas a menudo si queremos mantenerlo pronto a superar cualquier obstáculo.

En cuanto a rendimiento, la velocidad máxima de 170 kilómetros por hora se queda algo corta para obtener altas medias cuando viajamos por una buena autopista, sobretodo si somos viajeros a los que no les gusta perder el tiempo. En aceleración con salida parada, este diesel es de los rápidos, pero si queremos recuperar velocidad, hay que armarse de paciencia ya que, en quinta velocidad a 40 kilómetros por hora, el motor gira a 1.000 revoluciones y hasta las 2.500 no empieza a tirar. Desde luego el mejor argumento de este motor, es su probada resistencia y por supuesto lo poco que consume.

La caja de cambios, aunque construida en Inglaterra, es de diseño y tecnología japonesa. Su manejo no tiene ningún inconveniente y las marchas se engranan sin dificultad ni esfuerzo. Las relaciones del cambio pecan de una quinta marcha

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de hierro fundido y culata de aleación de aluminio. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.769 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 22 a 1. Potencia máxima: 88 CV (64,7 Kw) a 4.300 rpm. Par máximo: 18,4 mkg (180 Nm) a 2.500 rpm. Alimentación: Por inyección indirecta, más turbo e intercooler. Combustible: Gasoil.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,5 km/h. En 2ª: 14,8 km/h. En 3ª: 22,2

km/h. En 4ª: 32,0 km/h. En 5ª: 41,8 km/h.

DIRECCION: Sistema: De piñón y cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,4 vueltas. Diámetro de giro 10,2 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente por columnas McPherson con brazo inferior y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de doble horquilla con brazo trasero de compensación y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 175/70 TR 14. Llantas de acero de 5,5 J X 14.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.170 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 30 km/h de promedio.....	7,0
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo.....	4,9
En conducción rápida.....	10,0
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo.....	7,9
A 140 km/h de cruceo.....	8,7
A 180 km/h de cruceo.....	-
CONSUMO MEDIO POND.	
litros 100/km.....	6,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	796

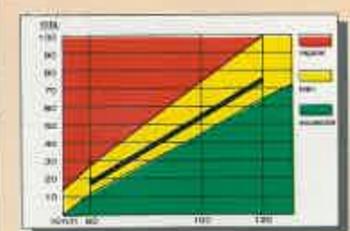
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	Km/h.....	171,4
ACELERACION (seg.)		
400 m salida parada.....		18,5
1.000 m salida parada.....		34,2
De 0 a 100 km/h.....		12,3
Recorriendo (metros).....		-
RECUPERACION		
400 m desde 40 km/h en 4ª.....		21,8
400 m desde 40 km/h en 5ª.....		25,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....		38,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....		46,1
De 80 a 120 km/h en 4ª.....		11,2
recorriendo (metros).....		-
De 80 a 120 km/h en 5ª.....		16,8
recorriendo (metros).....		-

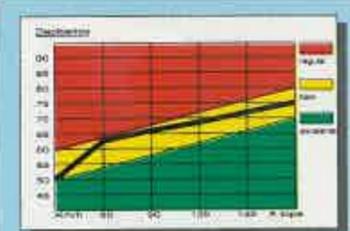
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



PRACTICO
Los elevallunas eléctricos se accionan desde el puesto de conducción.

de desarrollo largo, pero que en contrapartida le permite ahorrar mucho gasóleo.

En carretera el Rover 418 sobresale por su seguridad. El tren delantero aguanta mucho antes de quejarse y cuando esto ocurre, basta con levantar el pie del acelerador para que las cosas vuelvan a su sitio. Además, la carrocería apenas se inclina, gracias a las barras estabilizadoras (una delantera y otra trasera). A lo largo de esta prueba, algunos de los kilómetros se recorrieron por caminos de tierra con numerosos baches y surcos. Sorprendió la poca repercusión en el habitáculo de las malas condiciones del suelo. La suspensión, de recorridos largos y amortiguadores energicos pero cómodos, apenas dejaron notar los baches a los pasajeros.



SOBRIO Y PERSONAL
La carrocería del nuevo Rover es de tres volúmenes y de línea clásica. Los interiores se han personalizado con tiras de madera tanto en el salpicadero como en los laterales.



COMODIDAD PARA CUATRO
Los asientos son confortables y espaciosos para cuatro viajeros. Los delanteros sujetan bien el cuerpo y son regulables en altura.



El manejo fácil del coche se completa con una dirección asistida, de serie, con la dureza suficiente para notar las ruedas en el volante. Otra peculiaridad es que cuando giramos la dirección, ésta vuelve a ponerse recta, pero sólo cuando el coche rueda, en parado no. Los frenos aguantan bastante antes de dar síntomas de calentamiento y se puede pisar fuerte el pedal y sin miedo de un bloqueo súbito de las ruedas en asfalto seco. Sin embargo, no podemos completar el conjunto de frenos con un sistema antibloqueo, porque no existe entre su lista de opciones.

El nuevo diesel de Rover presenta unos interiores bien contruidos e insonorizados, que nos permiten charlar sin tener que levantar la voz. La decoración inte-

MECANICA

MOTOR	Buena	Es el mismo del 205, del 405 y del BX. Funciona fenomenal entre 2.500 y 4.500 rpm.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	De diseño japonés y construcción inglesa, es precisa y suave de manejar.
TRANSMISION	Buena	Las relaciones del cambio distribuyen bien la potencia. La quinta es muy económica.

COMPORTAMIENTO

DIRECCION	Buena	Es asistida de serie y vuelve sola a su sitio siempre que el coche esté rodando.
FRENOS	Regular	No tiene la opción del antibloqueo y las distancias se alargan a más velocidad.
SUSPENSION	Buena	Es efectiva y cómoda para los pasajeros. Neutraliza bien los baches.

CONFORT

PUESTO DE CONDUCCION	Buena	Tiene asientos confortables, envolventes y regulables en altura.
CLIMATIZACION	Regular	Las salidas de aire son pequeñas y obligan al uso del ventilador al máximo.
SONORIDAD	Buena	El buen aislamiento casi nos hace olvidar que es un diesel, salvo al ralentí.

RENDIMIENTO

VELOCIDAD MAXIMA	Normal	170 kilómetros por hora se quedan algo cortos para conseguir buenas medias por autopista.
ACELERACION	Buena	Muy digna para un vehículo diesel y con 1.170 kilos de peso.
RECUPERACION	Normal	Son flojas y sobre todo en quinta velocidad el tiempo de respuesta es lento.

CARROCERIA

HABITABILIDAD	Buena	Cuenta con unos interiores espaciosos y confortables para uso familiar.
MALETERO	Normal	Es amplio pero no tiene la posibilidad de comunicación con el habitáculo.
CALIDAD	Buena	No hay reproches para los acabados interiores, que están decorados con tiras de madera.

ECONOMIA

CONSUMO	Excelente	La mejor virtud de un vehículo que se alimenta de gasóleo es desde luego su economía.
EQUIPAMIENTO	Normal	No carece de elementos esenciales, pero tampoco se excede en su equipo.
PRECIO	Normal	Está en consonancia con el de sus rivales, excepto el del Seat Toledo que es más barato.

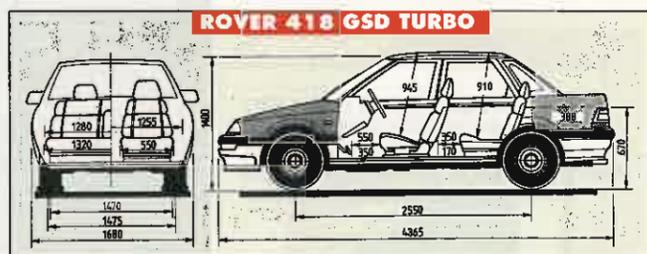
FRENTE A SUS RIVALES

Bajo el mismo concepto de automóvil que el Rover 418 GSD Turbo, se vende el Fiat Tempra 1900 TD SX (2.433 179 pesetas), el Lancia Dedra TD (2 595 760 pesetas) y el neófito Seat Toledo 1.9 D GL Turbo (2 030 912 pesetas). Los dos italianos equipan el mismo motor de 92 caballos y 1 929 centímetros cúbicos. Su funcionamiento es más alegre que el del Rover, el equipamiento muy parecido y el precio ligeramente superior al del Lancia, se compensa con algo más de calidad. El Seat Toledo con menos potencia (75 caballos) y equipo, se compensa con un precio interesante.

DATOS DEL COMPRADOR

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

FRANCES
Para mover el 418, Rover ha elegido un motor experimentado y de buen rendimiento. Se trata del turbodiesel que mueve el Peugeot 205 y 405, así como el Citroën BX.



pueden accionar cómodamente, por estar en un mismo bloque, desde el puesto de conducción. Las opciones se reducen sólo al aire acondicionado (182.000 pesetas) y la pintura metalizada (30.000 pesetas).

El 418 GSD Turbo es un coche medio confortable, reposado, con toques de distinción, que encontrará su razón de compra en aquellas personas que de verdad recorran muchos kilómetros a lo largo del año. La economía, el precio del gasoil, la buena autonomía y la fiabilidad del motor son sus mejores argumentos de compra, puesto que casi por el mismo precio se vende el Rover 416 GTi, de 16 válvulas con 130 caballos.

Simonetta Garih
Fotos: José A. Díaz

montesa

Cotas de evasión



Prueba las nuevas Montesa Cota 310 y Evasión, dos motos ágiles, fuertes y manejables con las que podrás llegar a los lugares más lejanos. Todavía: hay cotas inaccesibles que te harán sentir tu más gran evasión.



MOTUL con montesa

PVP 499.000
PRECIO SIN MATRICULAR

PVP 566.979 (matriculable)
PVP 477.456 (compañía)

VIVA

MONTESA HONDA, S. A.
Tel. 93-474 02 52

VENTA DE VEHICULOS EN JUNIO MENOR DESCENSO

Cuando las ventas de automóviles siguen cayendo mes tras mes, y de una forma continuada desde hace año y medio, la noticia ya no está en la caída sino en su cuantía y, en este sentido, hay que decir que ésta ha sido menor que la del pasado mes, si esto sirve de consuelo a alguien.

SEGUN datos de la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (AN-FAC), durante el pasado mes de junio las ventas totales de turismos alcanzaron la cifra de 82.550 unidades frente a las 91.665 que se vendieron en el 90, lo que representa un descenso del 9,94 por ciento, sensiblemente inferior al 12,56 por ciento experimentado en el mes de mayo.

En cuanto a marcas, la crisis no afecta por igual a todas. Así, Fasa-Renault no sólo no pierde sino que experimenta un crecimiento del 12,7 por ciento con relación al mismo mes del año anterior y mantiene su liderato con 15.442 unidades vendidas; en cambio, Seat sufre una caída del 27,56 por ciento. Por su parte, Opel, otro de los «favorecidos», «sólo» sufre un ligero descenso del 3,7 por ciento y vuelve a ocupar, después de diez meses, la segunda oposición en detrimento de Ford, que en esta ocasión retrocede un 25,51 por ciento.

El Renault 19 se sigue manteniendo en cabeza, con 5.887 unidades vendidas durante este mes de referencia, seguido del Opel Kadett, con 5.488, que experimenta un apreciable ascenso con relación al mes anterior. A continuación, se sitúan el duo Ford Escort/Orion y nuevamente otro modelo de Renault, el Clio. Los novatos Seat Toledo y Citroën ZX incrementan lógicamente sus ventas, pero ninguno de los dos dan el gran salto y quedan en los puestos 12 y 13 respectivamente, avanzando sólo dos puestos cada uno en la lista de los más vendidos.

El descenso acumulado en este primer semestre del año con relación a 1990, alcanza el 16,29 por ciento, al haberse vendido 453.849 unidades frente a las 542.153 alcanzadas en el mismo periodo del año anterior. En estos seis meses, Renault ha sido la marca más vendida, con 89.401 unidades y un descenso de «sólo» un 3,95 por ciento, seguida de Ford con 63.796 (-18,73%), Opel con 56.214 (-23,87%), Peugeot con 42.439 (-27,6%), Seat, 41.583 (-25,3%), Citroën, 34.692 (-18,65%) y Volkswagen 33.965 (-18,68%).

El total de turismos importados en junio ascienden a 35.196 unidades frente a las

RENAULT EN CABEZA
El Renault 19 ocupa el primer lugar en la lista de los coches más vendidos en el mes de junio, con una cifra de 5.887 unidades vendidas.

VENTAS POR MARCAS			
MARCA	ENERO-JUNIO 1991	1990	%91/90
FASA RENAULT	89 401	93 075	-3,95
FORD	63 796	78 500	-18,73
OPEL	56 214	73 835	-23,87
PEUGEOT	42 439	58.616	-27,60
SEAT	41 583	55 667	-25,30
CITROEN	34.692	42 647	-18,65
VOLKSWAGEN	33 695	41.765	-18,68
FIAT	24 599	29 326	-16,12



LOS MAS VENDIDOS EN JUNIO

1º	Renault 19	5.887
2º	Opel Kadett	5.488
3º	Ford Escort/Orion	5.007
4º	Renault Clio	4.995
5º	Volkswagen Golf/Jetta	4.103
6º	Opel Corsa	4.051
7º	Ford Fiesta	3.708
8º	Seat Ibiza	3.333
9º	Peugeot 205	3.286
10º	Citroën AX	3.026
11º	Renault 21	2.701
12º	Seat Toledo	2.665
13º	Citroën ZX	2.592
14º	Fiat Uno	2.381
15º	Peugeot 405	2.330

37.012 unidades vendidas durante el mismo mes del año anterior, sólo un 4,9 por ciento menos, situándose así el porcentaje de ventas de los importados con relación a los de fabricación nacional en el 42,63 por ciento en dicho mes (un 40,05 por ciento en el primer semestre).

A la cabeza de las marcas más importadas sigue figurando Volkswagen, con 27.537 turismos importados en este primer semestre, seguida muy de cerca por Opel, con 27.010 unidades. Fiat, por su parte, continúa siendo con gran diferencia líder de las marcas importadas «puras» con 24.599 unidades, seguida de Rover, que experimenta una gran progresión, con 8.670 (50,91%), BMW con 8.232 (9,13%) y Lancia, 6.913 (-6,06%).

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.

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

PRECIOS Guía

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

Precios coches nuevos

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALFA ROMEO															
33 1.3	1.584.044	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.3 Veloce	1.550.383	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.5 ie	1.731.034	1.490	98	181	10,7	8,6	13,54	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.7 ie	1.926.372	1.712	110	190	9,5	8,9	13,80	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	67.000
33 1.7 ie 16V	2.167.467	1.712	137	208	8,4	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.227.468	1.712	137	208	8,4	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	Serie
33 16V Permanent 4	2.695.468	1.712	137	202	8,9	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	2.077.467	1.712	110	187	9,8	8,9	13,88	420,0	190.000	36.000	Serie	Serie	Serie	150.000	67.000
75 1.6 ie	2.042.504	1.570	107	180	11,3	7,9	13,74	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 1.6 ie Le Mans	2.022.503	1.570	107	180	11,3	7,9	13,74	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 1.8 ie	2.263.598	1.779	122	190	10,4	8,9	14,70	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 1.8 ie Le Mans	2.283.599	1.779	122	190	10,4	8,9	14,70	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	-	Serie
75 2.0 Twin Spark	2.618.450	1.962	148	198	8,2	8,6	14,86	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	84.056
75 Twin Spark Podium	2.676.787	1.962	148	198	8,2	8,6	14,86	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	Serie
75 3.0 V6 Q	3.730.449	2.959	192	230	7,5	11,9	18,68	442,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	Serie
75 2.0 TD	2.503.034	1.995	95	175	12,4	8,5	10,12	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 2.4 TD	2.792.335	2.393	112	184	11,7	7,4	10,21	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
164 2.0 Twin Spark	3.128.260	1.962	148	210	9,2	12,1	17,52	455,5	225.000	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
164 2.0 V6 Turbo	4.983.598	1.996	210	240	7,2	10,1	15,76	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.808.260	2.959	192	230	7,9	12,3	17,69	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	110.000
164 Quadrifoglio	5.570.260	2.959	200	231	7,7	11,3	16,81	455,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.972.165	2.500	117	204	10,8	7,6	9,61	455,5	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
Spider 2.0 ie	3.429.598	1.962	126	190	9,0	9,1	14,88	425,8	-	45.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie

ARO

Aro 10 Techo Lona	1.289.869	1.289	54	125	29,0	9,5	11,80	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.320.109	1.289	54	125	29,0	9,5	11,80	380,0	-	-	-	-	-	-	-
240 D	1.520.848	3.120	65	110	28,6	10,1	11,08	403,0	-	-	-	-	-	-	-
243 D	1.612.512	3.120	65	110	28,6	10,1	11,08	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.654.400	3.120	65	110	28,6	10,1	11,08	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 S	1.817.136	3.120	65	110	28,6	10,1	12,48	403,0	-	-	-	-	-	-	-
320 D	1.542.064	3.120	65	110	28,6	10,1	11,08	403,0	-	-	-	-	-	-	-

AUDI

80 E	2.802.920	1.781	112	192	10,9	9,1	14,80	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 Special	2.647.919	1.781	112	192	10,9	9,1	14,80	439,3	262.613	42.095	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 TD	2.847.108	1.588	80	165	14,6	6,8	9,80	439,3	262.613	42.095	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 TD Special	2.712.108	1.588	80	165	14,6	6,8	9,80	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.2 E	3.112.013	2.226	136	214	9,2	10,1	15,76	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.2 Quattro	4.106.014	2.226	136	214	9,2	10,1	15,76	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.2 Quattro Sport	4.438.014	2.226	136	214	9,2	10,1	15,76	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Track Front	4.213.014	1.994	160	215	8,9	10,0	15,67	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Front Sport	4.548.203	1.994	160	215	8,9	11,0	16,77	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Quattro	4.772.204	1.994	160	215	8,9	11,0	16,77	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Quattro Sport	5.104.204	1.996	160	216	8,9	11,2	16,95	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Cat.	4.374.014	2.309	170	217	8,6	11,3	16,81	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
90 20V Quattro Cat.	4.931.014	2.309	170	217	9,4	11,3	16,81	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
90 2.3 E Cat.	3.505.014	2.309	133	211	9,2	10,0	15,67	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
90 2.3 E Quattro Cat.	4.246.014	2.309	133	211	9,2	10,0	15,67	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 2.3 E	3.591.114	2.309	133	202	10,2	10,5	16,11	479,0	Serie	124.468	Serie	Serie	Serie	186.000	205.175
100 2.3 E Quattro	4.364.114	2.309	133	202	10,4	10,7	16,29	479,0	Serie	124.468	Serie	Serie	Serie	186.000	205.175
100 2.3 E Aut.	3.857.114	2.309	133	202	11,9	10,5	16,11	479,0	Serie	124.468	Serie	Serie	Serie	186.000	205.175
100 2.8 E	4.453.114	2.771	172	218	8,0	10,4	16,02	479,0	Serie	124.468	Serie	Serie	Serie	Serie	-
100 2.8 E Quattro	5.049.513	2.771	172	218	8,0	11,8	17,25	479,0	Serie	124.468	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Coupe 20V Track Front	4.495.202	1.994	160	215	9,0	11,0	16,77	433,6	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 20V Quattro	5.052.203	1.994	160	215	8,9	11,0	16,77	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.0V Cat.	4.692.015	2.309	170	217	8,6	11,3	16,81	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.0V Quatt. Cat.	5.252.014	2.309	170	217	8,4	11,3	16,81	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 E Cat.	4.110.015	2.309	133	211	9,2	10,0	15,67	433,6	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 E Quatt. Cat.	4.850.015	2.309	133	211	9,2	10,0	15,67	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.137.203	2.226	220	248	6,1	11,8	18,24	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8	9.454.529	3.562	250	244	7,6	13,2	19,45	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 Aut.	9.814.529	3.562	250	235	9,0	14,0	20,13	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BERTONE

Bertone Frencimber	3.708.759	2.443	116	153	13,9	10,9	11,99	371,5	Serie						
--------------------	-----------	-------	-----	-----	------	------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------	-------

BMW

316i 2p	2.290.921	1.596	103	176	12,1	9,6	14,24	432,5	175.000	93.314	108.867	56.570	Serie	175.000	190.560
316i 4p	2.385.920	1.596	103	176	12,1	9,6	14,24	432,5	175.000	93.314	108.867	56.570	Serie	175.000	190.560
318i 2p	2.553.655	1.795	115	189	10,8	10,1	15,68	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	175.000	154.328
318i 4p (gama 91)	2.999.920	1.776	113	199	11,3	10,1	15,68	443,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	175.000	154.328
318i 4p Aut. (gama 91)	3.244.919	1.776	113	198	12,3	10,3	15,85	443,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	175.000	154.328
318i S	2.778.656	1.796	136	202	9,9	8,5	14,27	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	151.632
320i 2p	3.161.014	1.991	129	191	10,6	9,3	15,05	432,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	154.328
320i 4p (gama 91)	3.464.413	1.991	150	214	9,3	10,6	16,20	443,5	260.000	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	190.560
320i 4p Aut. (gama 91)	3.734.414	1.991	150	214	10,8	11,0	16,55	443,5	260.000	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	190.560
320i Cabrio	4.459.751	1.990	129	191	11,5	9,3	15,05	432,5	175.000	70.755	-	Serie	Serie	Serie	154.328
320i Touring	3.864.413	1.990	129	191	11,5	9,3	15,05	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	138.263	175.000	Serie
325i 2p	3.902.016	2.494	171	221	8,3	11,5	18,11	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	154.328
325i 4p (gama 91)	4.321.014	2.494	192	234	7,9	11,8	18,37	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p Aut. (gama 91)	4.559.413	2.494	192	231	8,9	12,0	18,55	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X 2p	4.789.750	2.494	171	210	9,0	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	240.227
325i X 4p	4.954.751	2.494	171	210	9,0	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	240.227
325i Cabrio	5.219.751	2.494	171	214	9,0	11,5	18,11	432,5	175.000	70.755	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring	4.984.413	2.494	171	221	8,8	11,5	18,11	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring	5.944.414	2.494	171	210	9,7	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	54.098
M3	6.997.602	2.302	200	234	6,7	10,6	17,54	434,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Cabrio	9.847.603	2.302	200	234	7,3	10,6	17,54	434,5	-	93.314	-	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Sport Evolution	8.447.602	2.467	238	248	6,5	10,1	15,98	434,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Z-1	8.544.413	2.494	171	239	7,9	10,4	17,14	392,7	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
324 D	3.021.844	2.443	86	162	16,1	8,0	10,61	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	-
324 TD	3.586.844	2.443	115	133	11,9	7,0	9,94	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	-
324 TD Touring	4.462.507	2.443	115	187	12,3	7,0	9,94	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
520i	4.144.413	1.990	150	211	10,6	9,8	15,49	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	168.000	210.011
525i	5.197.602	2.494	192	225	8,6	9,0	15,01	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	Serie	169.780
535i	6.156.413	3.430	211	235	7,7	14,5	19,63	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M-5	9.847.929	3.535	315	250	6,3	16,8	23,01	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
524 TD	4.521.507	2.443	115	196	12,9	9,0	11,29	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	258.238
730i	6.277.602	2.986	197	225	9,3	15,0	20,53	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	212.094
735i	7.942.603	3.420	220	236	8,3	15,0	20,97	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735 IL	8.347.602	3.420	220	236	8,3	15,0	20,97	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i A	10.537.929	4.988	300	240	7,4	15,0	21,43	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i AL	12.397.929	4.988	300	254	7,4	15,0	21,43	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i	12.547.929	4.988	300	250	6,8	15,5	21,87	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

CITROËN

AX 3p 11 TE 4V	1.095.586	1.124	55	156	13,2	6,2	10,76	352,5	-	18.690	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TE 5V	1.125.587	1.124	55	158	12,9	6,3	10,76	352,5	159.984	18.690	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TRE 5V	1.185.586	1.124	55	158	12,9	6,3	10,76	352,5	159.984	18.690	14.601	14.601	-	-	-
AX 3p 14 TGS	1.265.587	1.360	75	175	10,8	6,8	11,20	352,5	159.984	18.690	14.601	14.601	-	-	46.726
AX 3p 14 TZX	1.325.587	1.360	75	175	10,8	6,8	11,37	352,5	159.984	18.690	-	-	-	-	46.726
AX 3p GT	1.448.305	1.360	85	177	9,3	7,3	11,82	351,7	159.984	18.690	14.601	14.601	-	-	46.726
AX 3p GTI	1.688.305	1.360	100	190	8,7	7,5	12,00	351,7	159.984	18.690	Serie	Serie	-	-	160.000
AX 5p 11 TE 4V	1.160.586	1.124	55	156	13,2	6,2	10,76	352,5	-	18.690	-	-	-	-	-
AX 5p 11 TE 5V	1.190.587	1.124	55	158	12,9	6,3	10,76	352,5	159.984	18.690	-	-	-	-	-
AX 5p 11 TRE 5V	1.250.587	1.124	55	158	12,9	6,3	10,76	352,5	159.984	18.690	14.601	14.601	-	-	46.726
AX 5p 14 TGS	1.330.586	1.360	75	175	10,8	6,8	11,20	352,5	159.984	18.690	14.601	14.601	-	-	46.726
AX 5p 14 TZX	1.390.587	1.360	75	175	10,8	6,8	11,37	352,5	159.984	18.690	-	-	-	-	46.726
AX 5p GT	1.513.305	1.360	85	177	9,3	7,3	11,82	351,7	159.984	18.690	14.601	14.601	-	-	46.726
AX 3p 14 TD	1.291.207	1.360	53	155	16,5	4,7	6,92	352,5	-	18.690	-	-	-	-	-
AX 3p 14 TRD	1.357.207	1.360	53	155	16,5	4,7	6,92	352,5	-	18.690	14.601	14.601	-	-	46.726
AX 5p 14 TD	1.356.207	1.360	53	155	16,5	4,7	6,92	352,5	-	18.690	-	-	-	-	-
AX 5p 14 TRD	1.428.338	1.360	53	155	16,5	4,7	7,33	352,5	-	18.690	14.601	14.601	-	-	46.726
ZX 5p 14 Reflex	1.583.569	1.360	75	172	13,7	6,8	11,37	407,1	146.000	-	-	-	-	-	-
ZX 5p 14 Advantage	1.653.569	1.360	75	172	13,7	6,8	11,37	407,1	146.000	-	-	-	-	-	65.000
ZX 5p 16 Reflex	1.686.288	1.580	90	181	13,5	7,9	12,48	407,1	146.000	-	-	-	-	-	-
ZX 5p 16 Aura	1.876.287	1.580	90	181	13,5	7,9	12,48	407,1	146.000	-	Serie	Serie	70.000	-	65.000
ZX 5p Volcane	2.187.383	1.905	130	201	8,3	8,6	13,62	407,1	146.000	-	Serie	Serie	Serie	186.000	Serie
BX 14 TE	1.572.608	1.360	72	161	13,1	8,1	12,92	424,0	-	-	-	-	-	-	40.896
BX 14 TGE	1.671.548	1.360	72	161	13,1	8,1	12,92	424,0	-	-	-	-	-	-	40.896
BX 14 TGE Prestige	1.680.729	1.360	72	161	13,1	8,1	12,92	424,0	-	-	-	-	-	-	40.896
BX 16 TS	1.809.929	1.580	94	171	12,7	8,0	12,57	424,0	166.033	-	-	-	-	-	-

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Ford Fiesta, Escort, Orion, Sierra, and Scorpio models.

HONDA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Honda Civic, Concerto, Accord, Prelude, and NSX models.

INNOCENTI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Innocenti 990 SE, 990 SL, 990 MSE Aut, and Turbo de Tomaso models.

ISUZU

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Isuzu Trooper 3p DLX and Trooper 5p DLX models.

JAGUAR

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Row includes Jaguar XJ6 3.2 model.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Lada Samara and Niva models.

LADA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Lada Samara 1.3 3p, 1.3 5p, 1.5 3p, 1.5 5p, and Niva 1.6 models.

LANCIA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Lancia Y-10 Venetto, Fire, LX 1.1, LX Selectronic, GT 1.3, Delta, and Thema models.

LAND ROVER

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Land Rover Defender 90 TDi, 110 TDi 3p, Discovery TD Base, and R. Rover models.

LOTUS

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Lotus Esprit Turbo, Esprit Turbo SE, and Elan SE models.

MAHINDRA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Mahindra CJ 340 and CJ 540 models.

MASERATI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Maserati 222, 422, Spider, and 222 SE models.

MAZDA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, CPK, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Mazda 323 F, 323 GT, 323 4WD, MX-5, MX-5 LSD, and 626 models.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
RX-7	4.995.153	2.616	150	210	8,0	10,3	16,15	429,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
RX-7 Turbo	6.510.023	2.616	200	234	6,7	11,9	17,56	431,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
RX-7 Cabrio 929 3.0i	7.008.773	2.616	200	234	7,0	11,9	17,56	431,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
	5.925.624	2.954	190	216	8,6	13,0	18,31	488,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MERCEDES BENZ

190 E 1.8	3.062.419	1.797	109	185	12,3	8,1	13,92	444,8	330.000	133.798	103.740	Serie	Serie	Serie	128.345
190 E 2.0	3.927.919	1.998	118	193	10,9	8,4	14,18	444,8	330.000	133.798	103.740	Serie	Serie	Serie	128.345
190 E 2.3	4.188.014	2.298	132	203	10,6	9,8	15,49	444,8	330.000	133.740	103.740	Serie	Serie	Serie	128.345
190 E 2.6	4.848.015	2.597	160	208	9,2	11,5	18,11	444,8	330.000	133.740	103.740	Serie	Serie	Serie	128.345
190 E 2.5 16V	7.086.014	2.498	195	235	7,7	10,8	17,49	444,8	330.000	Serie	103.740	Serie	Serie	Serie	Serie
190 D	3.402.200	1.997	75	164	17,9	7,3	11,21	444,8	330.000	133.798	103.740	Serie	Serie	Serie	128.345
190 D 2.5	3.998.920	2.497	94	177	15,1	8,4	10,67	444,8	330.000	133.798	103.740	Serie	Serie	Serie	128.345
190 DT 2.5	4.475.514	2.495	126	192	11,5	8,0	10,47	444,8	330.000	133.798	103.740	Serie	Serie	Serie	128.345
200 E	4.587.054	1.996	118	195	12,0	9,5	15,45	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
200 TE	5.183.554	1.996	118	195	13,9	9,8	15,71	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
200 D	4.380.051	1.997	75	160	18,5	7,6	9,94	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
200 TD	5.042.740	1.997	75	160	21,7	7,6	9,99	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
230 E	4.748.866	2.298	132	202	11,2	9,8	15,49	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
230 TE	5.362.053	2.298	132	203	11,4	9,8	15,54	476,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
230 CE	6.053.865	2.298	132	200	11,4	10,3	15,93	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 D	4.782.771	2.497	94	176	18,5	7,7	10,19	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 D Turbo	5.537.054	2.497	125	195	12,3	7,7	10,49	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 Turbodiesel	5.420.459	2.497	94	176	16,5	7,7	10,24	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
260 E	5.547.054	2.597	160	209	9,8	11,9	17,56	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
260 E 4 Matic.	7.133.054	2.597	160	218	10,7	10,1	15,98	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
260 SE	6.375.055	2.597	160	205	9,8	11,9	17,56	502,0	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 CE	7.137.054	2.960	180	228	8,8	12,1	17,74	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 CE 24V	8.037.055	2.960	220	240	8,0	13,1	18,62	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 E	5.987.054	2.960	180	228	8,8	11,2	16,95	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 E 24V	6.687.054	2.960	220	240	8,0	13,1	18,62	476,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE	6.577.054	2.960	180	230	9,0	11,2	16,95	470,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE 4 Matic.	8.141.154	2.960	180	230	8,1	11,2	16,95	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE 24V	7.283.554	2.960	220	240	8,4	13,1	18,62	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 SE	8.873.554	3.199	231	230	8,9	14,5	19,42	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
300 SEL	9.228.554	3.199	231	230	8,9	14,5	19,42	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
300 SL	9.874.553	2.960	190	210	9,3	12,1	17,74	447,0	Serie	164.388	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SL 24V	10.925.954	2.960	231	240	8,4	13,1	18,62	447,0	Serie	164.388	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 E 4 Matic.	7.537.054	2.960	220	230	9,1	11,2	16,95	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D	5.185.958	2.996	113	192	13,7	8,6	11,02	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D 4 Matic.	6.885.959	2.996	147	192	16,0	8,6	11,02	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 Turbodiesel	5.822.054	2.996	147	192	10,9	8,6	11,10	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 T Turbodiesel	6.866.054	2.996	147	196	10,9	9,6	11,78	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TD Turbo 4 Matic.	7.615.054	2.996	147	196	12,8	9,6	11,78	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 DT Turbo 4 Matic.	7.615.054	2.996	147	196	12,8	9,6	11,78	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
400 SE	10.625.880	4.196	286	250	7,6	14,2	20,30	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
400 SEL	11.075.880	4.196	286	250	7,7	14,2	20,30	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
420 SEC	11.033.280	4.196	224	219	8,3	13,2	19,85	493,5	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
500 E	13.535.380	4.973	326	250	6,1	14,9	20,90	475,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 SE	11.366.880	4.973	326	250	6,7	15,1	21,07	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
500 SEL	11.957.879	4.973	326	250	6,7	15,1	21,07	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
500 SEC	11.694.296	4.973	252	225	7,5	11,4	18,26	493,5	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
500 SL	13.760.680	4.973	326	250	6,2	14,2	20,73	447,0	420.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
600 SE	17.697.380	5.987	408	250	6,0	17,3	22,94	511,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
600 SEL	18.383.865	5.987	408	250	6,0	17,3	22,94	521,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
560 SEC	15.200.645	5.547	279	250	7,2	15,1	21,28	493,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE Capota	5.580.776	2.298	93	145	17,7	15,2	21,29	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD Capota	5.988.286	2.497	69	125	28,1	12,7	14,53	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GE Capota	6.328.004	2.960	125	165	13,5	20,5	26,03	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GD Capota	6.252.958	2.996	83	138	22,2	13,6	15,33	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Corto	5.564.018	2.298	93	145	17,7	15,2	21,51	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD ST Corto	5.969.668	2.497	69	125	28,1	12,7	14,72	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GE ST Corto	6.309.384	2.960	125	165	13,5	20,5	26,03	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GD ST Corto	6.233.068	2.996	83	138	22,2	13,6	15,33	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Largo	6.145.228	2.298	93	145	17,1	15,2	21,10	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD ST Largo	6.550.878	2.497	69	125	28,1	12,7	14,72	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NISSAN

Galant GTI 16V	3.276.994	1.997	145	204	8,8	9,8	15,32	454,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant 2.0 GLS 1.5p	2.476.334	1.997	111	190	10,6	8,5	14,18	454,0	159.600	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant Dynamic 4.5p	4.277.154	1.997	150	207	9,2	9,9	15,1	457	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GL T. L.	3.181.508	2.477	105	140	17,6	14,5	16,32	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GL Corto	3.069.508	2.477	105	140	17,6	14,5	16,32	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLS Corto	3.683.268	2.477	105	140	17,6	14,5	16,32	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Corto	3.683.268	2.972	150	160	12,5	16,5	22,16	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDI GLX Largo	3.683.268	2.477	105	140	21,5	14,5	16,32	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Largo	5.066.808	2.972	150	160	14,0	16,5	22,16	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
L-300 2.5 TD	3.373.788	2.477	84	133	19,0	11,7	12,63	437,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MORGAN

4/4-1600 Ford 2 A	5.777.039	1.598	96	185	8,0	8,5	14,98	389,0	-	24.000	-	-	-	-	Serie
4/4-1600 Ford 4 A	6.066.925	1.598	96	185	8,0	8,5	14,98	389,0	-	24.000	-	-	-	-	Serie
Plus-8	7.454.837	3.532	193	197	7,0	11,8	18,59	396,0	-	24.000	-	-	-	-	Serie

NISSAN

Sunny SLX 1.6 16V 3p.	2.050.828	1.597	95	180	10,4	7,5	13,22	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
-----------------------	-----------	-------	----	-----	------	-----	-------	-------	-------	--------	-------	-------	-------	-------	-------

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Sunny SLX 1.6 16V 4p.	2.120.829	1.597	95	180	10,4	7,5	13,22	421,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny SLX 1.6 16V 5p.	2.120.829	1.597	95	180	10,4	7,5	13,22	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny GTI 2.0 16V 3p.	2.786.924	1.998	143	210	8,2	9,5	15,23	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny GTI 2.0 16V 5p.	2.861.924	1.998	143	210	8,2	9,5	15,23	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 LX 16V 4p.	1.975.919	1.597	95	185	10,4	7,7									

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Vectra 4p 2.0i 4x4	3.942.014	1.998	150	220	8,5	10,0	15,67	443,0	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 5p GL 1.6 S	2.106.788	1.598	82	178	13,5	7,8	12,66	435,0	179.478	44.616	63.881	42.588	Serie	-	-
Vectra 5p GL 2.0i	2.389.919	1.998	115	197	10,5	8,5	14,10	435,0	179.478	44.616	63.881	42.588	Serie	-	-
Vectra 5p CD 2.0i	2.892.919	1.998	115	197	10,5	8,5	14,10	435,0	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	189.618	79.092
Vectra 5p CD 2.0i Aut.	3.068.919	1.998	115	193	12,0	9,0	14,54	435,0	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	189.618	79.092
Vectra 5p GT 2.0i	2.787.918	1.998	129	206	9,5	8,5	14,27	435,0	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	189.618	79.092
Vectra 4p GL 1.7 D	2.224.200	1.700	57	153	20,0	6,0	8,66	435,0	179.478	44.616	63.881	42.588	Serie	-	-
Vectra 5p GL 1.7 D	2.306.199	1.700	57	153	20,0	6,0	8,66	435,0	179.478	44.616	63.881	42.588	Serie	-	-
Calibra 2.0i	3.101.203	1.998	115	203	10,0	8,2	15,43	449,2	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calibra 2.0i 16V	3.567.203	1.998	150	220	8,5	8,9	16,04	449,2	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calibra 2.0i 16V 4x4	4.146.204	1.998	150	220	9,5	9,2	16,31	449,2	Serie	44.616	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 2.0i	3.028.014	1.998	122	203	10,0	9,2	14,97	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	187.590	86.679
Omega GLS 2.0i	3.253.014	1.998	122	203	10,0	9,2	14,97	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	187.590	86.679
Omega GLS 2.6i	3.589.919	2.594	150	215	9,8	11,1	16,23	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 2.6i Diamond	3.705.919	2.594	150	215	9,8	11,1	16,23	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega CD 2.6i	3.748.919	2.594	150	215	9,8	11,1	16,23	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega CD 2.6i Aut.	4.009.918	2.594	150	210	10,8	11,9	17,26	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 3.0i 24V	5.061.014	2.969	204	240	7,9	11,7	18,29	468,7	Serie	52.318	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 2.3 TD	3.350.919	2.260	100	173	14,0	9,6	11,48	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	187.590	86.679
Omega GLS 2.3 TD	3.416.919	2.260	100	173	14,0	9,6	11,48	468,7	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	187.590	86.679
Omega Caravan 2.0i	3.123.919	1.998	122	190	11,0	9,2	14,72	473,0	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	187.590	86.679
Omega Caravan 3.0i	4.098.340	2.969	177	222	8,7	10,2	15,87	473,0	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega Caravan 2.3 TD	3.447.919	2.260	100	173	15,0	9,6	11,48	473,0	Serie	65.009	Serie	Serie	Serie	187.590	86.679
Senator 3.0i	4.627.203	2.969	177	220	9,0	11,5	18,10	484,5	Serie	98.000	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
Senator 3.0i Aut.	4.934.203	2.969	177	210	10,3	11,8	18,36	484,5	Serie	98.000	Serie	Serie	Serie	Serie	120.000
Senator 3.0i CD 24V	5.621.203	2.969	204	240	7,9	11,5	18,10	484,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Senator 3.0i CD 24V Aut.	5.944.203	2.969	204	238	10,0	11,7	18,27	484,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTAS: Opcion 1: incluye elevalunas eléctricos, cierre centralizado y capota eléctrica en el Kadett Cabrio 1.6: 57.515 ptas.
 Todos los modelos de la gama Opel están en versión catalizada.

PANTHER

Panther Kallista	5.431.014	2.933	150	195	7,2	9,5	13,98	389,0	-	-	-	-	-	-	265.000
------------------	-----------	-------	-----	-----	-----	-----	-------	-------	---	---	---	---	---	---	---------

PEUGEOT

205 Style 3p	1.150.099	1.124	55	155	14,6	7,0	11,79	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 Junior	1.150.099	1.124	55	154	14,6	7,0	11,79	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 Winner 3p	1.220.800	1.124	55	146	14,6	7,0	11,79	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 XL 3p	1.223.699	1.124	55	157	14,6	7,0	11,79	370,5	-	-	-	-	-	-	-
205 XS 3p	1.334.769	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 Plus 3p	1.323.268	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 XT 3p	1.571.919	1.360	85	178	10,9	8,5	13,86	370,5	142.900	25.000	-	-	-	-	50.000
205 Rallye 3p	1.589.219	1.294	103	190	9,6	8,5	13,29	370,5	-	-	-	-	-	-	-
205 Indiana 3p	1.647.118	1.360	85	178	10,9	8,5	13,86	370,5	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
205 Aut. 3p	1.682.888	1.580	80	166	14,2	8,1	12,53	370,5	142.900	Serie	-	76.600	-	-	-
205 GTX 3p	1.701.087	1.592	94	181	10,6	9,3	13,75	370,5	-	25.000	Serie	Serie	-	-	Serie
205 GTI 3p	2.034.488	1.905	130	206	7,8	9,0	14,30	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	-	-	Serie
205 Style 5p	1.211.100	1.124	55	155	14,6	7,0	11,79	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 Junior 5p	1.211.100	1.124	55	154	14,6	7,0	11,79	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 Winner 5p	1.279.800	1.124	55	155	14,6	7,0	11,79	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 GL 5p	1.290.530	1.124	55	157	14,6	7,0	11,18	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 GR 5p	1.393.269	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 SR 5p	1.503.469	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	25.000	Serie	Serie	-	-	-
205 GT 5p	1.631.119	1.360	85	178	10,9	8,9	14,21	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	-	-	50.000
205 XAD 3p	1.275.199	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	-	-	-	-	-	-
205 Winner D 3p	1.451.100	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 XLD 3p	1.457.199	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	-	-	-	-	-	-
205 XSD 3p	1.537.999	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 XTD 3p	1.664.000	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	76.600	-	-
205 TD 3p	1.809.399	1.769	78	175	12,2	6,0	8,30	370,5	-	25.000	Serie	Serie	76.600	-	Serie
205 Winner D 5p	1.510.100	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 GLD 5p	1.515.000	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	Serie	-	-	-	-	-
205 GRD 5p	1.596.400	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 GTD 5p	1.722.900	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	76.600	-	-
205 TD 5p	1.868.399	1.769	78	175	12,2	6,0	8,30	370,5	-	25.000	Serie	Serie	76.600	-	Serie
205 Cabrio CJ	2.143.000	1.360	70	174	12,3	7,8	12,49	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 Cabrio CTI	2.866.418	1.580	115	190	9,7	8,0	13,42	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	76.600	-	Serie
309 GL Profil	1.587.368	1.294	65	164	13,6	8,2	12,17	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 Look	1.618.269	1.294	65	164	13,6	8,2	12,17	405,0	-	30.000	-	-	-	-	Serie
309 Aut	2.074.218	1.580	80	165	17,1	9,1	14,63	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
309 GR	1.698.387	1.442	83	173	12,3	8,3	12,43	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 Stiam	1.758.788	1.442	83	173	12,3	8,3	12,43	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 SR	1.922.887	1.592	94	179	10,5	8,8	13,31	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	60.000	-
309 GT	2.071.688	1.905	105	191	10,4	8,3	12,87	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	70.000	-
309 GTX	2.100.619	1.905	105	190	10,4	8,3	13,51	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
309 GTI	2.305.683	1.905	130	199	8,0	9,1	14,06	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
309 GTI 16V	2.535.513	1.905	160	220	7,8	9,8	15,49	405,0	-	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
309 GLD	1.757.900	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	-	30.000	-	77.900	-	-	-
309 SRD	2.044.900	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	60.000	-
309 Look D	1.847.000	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	-	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
309 SRDT	2.263.269	1.769	78	175	13,0	6,4	9,62	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
405 GL	2.015.519	1.580	92	176	11,6	9,0	14,30	441,0	-	44.000	-	-	-	-	-
405 GR	2.349.619	1.905	110	185	10,2	8,9	14,21	441,0	162.000	44.000	-	-	Serie	242.400	-
405 GR x 4	2.981.619	1.905	110	185	10,2	8,9	14,21	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	-	-
405 GR Break	2.437.519	1.905	110	185	10,7	8,9	14,21	441,0	162.000	44.000	-	-	-	-	-
405 SRI Aut.	2.953.213	1.905	125	198	11,9	10,2	15,85	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	(1)
405 GTX	2.909.314	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
405 SRI	2.781.114	1.905	125	198	9,7										

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
R-19 Chamade TD	1.627.119	1.870	65	160	15,7	7,2	9,28	426,0	-	28.000	-	-	70.000	-	-
R-21 TS 4p y 5p	1.944.919	1.721	92	175	10,7	8,6	13,19	446,0	-	31.000	-	-	-	-	-
R-21 GTS 4p y 5p	2.201.069	1.721	92	175	10,7	8,6	13,19	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	-	-	-
R-21 GTX 4p y 5p	2.361.014	1.995	120	200	9,7	9,2	14,39	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
R-21 TXE 4p y 5p	2.741.014	1.995	120	200	9,7	9,2	14,39	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXE Aut. 4p y 5p	2.931.013	1.995	120	194	10,0	11,0	16,08	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXE Cat. 4p y 5p	2.929.918	1.665	110	192	10,8	9,2	14,29	446,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXI 4p y 5p	2.914.203	1.995	140	210	9,2	9,6	15,63	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXI Quadra 4p y 5p	3.614.202	1.995	140	202	9,2	10,6	16,52	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 Baccara	3.231.013	1.995	120	200	9,7	9,2	14,39	446,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2L Turbo Quadra	3.646.013	1.995	175	227	7,4	11,2	16,56	451,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2LT Quadra	4.426.013	1.995	175	227	7,9	11,2	16,56	451,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 GTD 4p y 5p	2.372.200	2.068	74	166	12,5	6,8	9,20	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R-21 TD 4 y 5 p	2.599.919	2.068	88	178	11,8	8,5	10,36	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R-21 TD 4p y 5p	2.849.919	2.068	88	178	11,8	8,5	10,36	446,0	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
R-21 Nevada GTS	2.451.069	1.721	92	169	11,2	8,3	12,92	464,4	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 Nevada TXE	2.824.919	1.995	120	189	10,5	9,5	15,86	464,4	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 Nevada GTD	2.672.200	2.068	67	155	12,9	8,7	10,49	464,4	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 Nevada TD	2.874.919	2.068	88	172	12,2	8,5	10,36	464,4	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 Nevada TDX	3.099.919	2.068	88	172	12,1	8,0	10,02	464,4	Serie	31.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TX	3.209.919	1.995	120	194	10,7	9,2	16,01	471,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R-25 TXI	3.911.013	1.995	140	207	9,5	9,8	16,71	471,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TXi Aut.	3.911.013	1.995	140	207	9,5	10,3	17,16	471,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i	4.504.202	2.849	153	208	9,3	11,8	18,36	471,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i Baccara	5.509.207	2.849	153	208	9,3	11,8	18,36	471,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i T Baccara	6.754.203	2.458	205	233	7,4	12,0	18,53	471,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TD	3.534.919	2.068	85	175	13,1	7,9	11,45	471,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Alpine V6 Turbo	8.519.203	2.975	250	265	5,8	11,9	18,44	441,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RN 2.2i	2.999.918	2.165	110	175	12,9	10,3	15,48	442,9	200.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	250.000
Espace RT 2.2i	3.529.918	2.165	110	175	12,9	10,3	15,48	442,9	200.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	250.000
Espace RT 2.2i Quadra	4.099.919	2.165	110	170	13,9	11,0	16,08	442,9	200.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	250.000
Espace RXE 2.8 V6i	4.674.202	2.849	153	195	10,3	13,0	19,39	442,9	200.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	250.000
Espace RN 2.1 TD	3.374.919	2.068	88	160	15,0	8,5	10,56	442,9	200.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	250.000
Espace RT 2.1 TD	3.904.919	2.068	88	160	15,0	8,5	10,56	442,9	200.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	250.000
Jeep Cherokee Chief	3.684.813	3.960	189	180	10,0	15,5	21,32	428,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Jeep Cherokee	4.851.014	3.988	178	170	10,2	14,2	20,20	428,8	Serie	29.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Jeep Wrangler	2.053.571	2.461	105	145	13,6	14,3	19,09	381,3	-	45.000	-	-	-	-	-

NOTA: Opcion 1: forma un pack completo: 190.000 ptas.

ROLLS ROYCE/BENTLEY

RR Silver Spirit	19.153.330	6.750	-	192	10,0	17,5	23,83	527,0	Serie						
Bentley Eight	15.703.309	6.750	-	193	10,0	17,5	22,51	520,0	Serie						

ROVER

Mini After Eight	1.106.574	998	41	129	17,0	5,7	9,67	305,0	-	-	-	-	-	-	-
Rover 111 L 3p	1.171.069	1.120	60	155	13,7	5,8	10,72	352,1	-	-	19.000	-	-	-	-
Rover 111 L 5p	1.240.068	1.120	60	155	13,7	5,8	10,72	352,1	-	19.000	-	-	-	-	-
Rover 114 S 3p	1.281.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	-
Rover 114 S 5p	1.350.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	-
Rover 114 SL 5p	1.421.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	Serie	Serie	-	-	-
Rover 114 GTi 16V	1.598.787	1.396	95	180	9,8	6,5	11,52	352,1	-	19.000	Serie	Serie	-	-	Serie
MG 2.0i	2.092.789	1.994	117	176	9,2	9,8	15,00	405,0	240.000	17.256	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 1.6 SL	1.738.788	1.589	83	165	11,2	6,9	12,04	446,6	240.000	17.750	-	-	-	-	-
Montego 1.6 Glubman	1.793.787	1.589	83	165	11,2	6,9	12,04	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	-	-	-
Montego 2.0 GSi	2.223.788	1.994	112	185	9,2	8,7	14,04	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego Estate GTI	2.403.788	1.994	112	171	9,5	9,8	15,00	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 GTI	2.310.538	1.994	112	171	9,2	9,8	14,65	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 DSL	2.285.389	1.994	81	163	12,5	5,1	8,08	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego 2.0 DSL Glub.	2.350.389	1.994	81	163	12,5	5,1	8,08	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 214 Si 3p	1.766.068	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 214 Si 5p	1.826.069	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	-	Serie	-	-	-
Rover 214 GSi	1.998.069	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi	2.248.918	1.590	116	192	9,8	8,6	14,19	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi 5p Aut.	2.387.918	1.590	116	190	11,5	8,7	14,28	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GTi 3p	2.411.014	1.590	130	200	8,6	8,7	14,36	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 216 GTi 5p	2.491.013	1.590	130	200	8,6	8,7	14,36	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 414 GSi	2.121.288	1.396	95	180	11,9	6,5	11,52	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSi	2.344.918	1.590	116	192	9,8	8,6	14,19	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSi Aut.	2.483.919	1.590	114	190	11,5	8,7	14,28	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GTI	2.616.013	1.590	130	196	9,2	8,4	14,19	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 418 GSD Turbo	2.544.919	1.769	88	170	12,0	6,1	8,81	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 820 Si	3.549.204	1.994	140	203	10,4	9,3	15,37	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 820 Si 5p	3.549.204	1.994	140	203	10,4	9,3	15,37	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 825 SD Turbo	4.124.918	2.499	118	190	11,3	7,0	9,35	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Sterling	4.986.014	2.675	177	219	8,6	10,4	16,02	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Sterling Aut.	5.251.015	2.675	177	215	9,4	11,4	16,90	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Vitese	4.816.014	2.675	177	215	8,6	10,4	16,02	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SAAB

900 3p.	2.841.669	1.985	118	175	11,5	9,6	15,24	469,0	-	63.000	-	-	-	-	-
900 4p.	2.941.669	1.985	118	175	11,5	9,6	15,24	469,0	-	63.000	-	-	-	-	-
900 5p.	3.071.668	1.985	118	175	11,5	9,6	15,24	469,0							

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
SUZUKI															
Swift GTI	1.873.787	1.298	101	180	10,0	7,2	12,72	371,0	175.000	-	Serie	-	-	-	Serie
Swift 1.3 GL	1.366.068	1.298	67	162	14,2	5,6	10,15	371,0	-	12.000	-	-	-	-	-
Swift Sedan 1.6 GLX	1.693.787	1.590	91	171	10,6	6,9	11,53	407,0	175.000	12.000	Serie	Serie	-	-	-
Swift Sedan 1.6 4x4	1.893.787	1.590	91	171	11,0	6,9	11,53	407	175.000	12.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Samurai Mil Techo Lona	1.276.429	970	45	119	21,8	10,0	14,82	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mil Techo Duro	1.345.869	970	45	118	21,8	10,0	14,82	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mil Techo Met.	1.308.029	970	45	118	21,8	10,0	14,82	344,0	-	-	-	-	-	-	-
S J 413 Techo Lona	1.515.236	1.325	63	123	19,5	9,3	13,81	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 Techo Duro	1.585.606	1.325	63	123	19,5	9,3	13,81	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 Techo Met.	1.552.151	1.325	63	123	19,5	9,3	13,81	401,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 TL Long Body	1.437.723	1.325	63	123	19,5	9,3	13,81	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 TD Long Body	1.525.771	1.325	63	123	19,5	9,3	13,81	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
Vitara TL Estandar	1.727.754	1.590	75	145	17,6	9,7	14,17	362,0	175.000	20.189	-	-	-	-	-
Vitara TL Lujo	1.855.664	1.590	75	145	17,6	9,7	14,17	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie	-	-
Vitara TM Estandar	1.731.826	1.590	75	145	17,6	9,7	14,17	362,0	175.000	20.189	-	-	-	-	-
Vitara TM Lujo	1.859.732	1.590	75	145	17,6	9,7	14,17	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie	-	-
Vitara TD Lujo Power Pack 2	2.037.514	1.590	75	145	17,6	9,7	14,17	362,0	175.000	20.189	Serie	Serie	Serie	-	-

NOTA: Opción 1: Power Pack: Ejevalunas eléctricos, cierre centralizado, retrovisores eléctricos: 100.000 ptas.

TOYOTA															
Corolla 1.6 Liftback	2.151.158	1.587	95	171	10,9	8,0	12,50	421,0	-	34.580	Serie	Serie	Serie	-	-
MR2	4.266.802	1.587	124	200	9,5	8,3	14,17	436,0	Serie	39.934	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Camry 2.0i	3.079.082	1.988	128	190	9,4	7,9	13,00	450,0	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calica 2.0i 16V	4.186.614	1.988	160	210	8,4	9,8	15,49	436,0	Serie	44.027	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i	6.512.898	2.954	203	220	8,2	11,7	18,51	462,0	Serie	70.765	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Targa	6.826.289	2.954	203	220	8,2	11,7	18,51	462,0	Serie	70.756	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Land Cruiser 250 TD	3.082.308	2.499	114	145	20,7	12,4	14,72	435,0	-	40.936	-	-	Serie	-	-
Land Cruiser SW	6.171.437	3.956	145	160	17,4	13,0	14,73	397,5	Serie	65.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie

UMM															
100 DA Corto	2.242.319	2.498	76	121	24,9	12,5	13,08	413,0	226.240	31.920	-	-	-	-	75.040
100 DTI Corto	2.483.679	2.498	110	140	21,5	13,6	13,82	413,0	226.240	31.920	-	-	-	-	75.040
100 DAS Corto	2.125.279	2.498	76	121	24,9	12,5	13,08	413,0	226.240	31.920	-	-	-	-	75.040
121 DA Largo	2.367.199	2.498	76	121	24,9	12,5	13,08	485,7	226.240	31.920	-	-	-	-	75.040
121 DTI Largo	2.697.999	2.498	110	140	21,5	13,6	13,82	485,7	226.240	31.920	-	-	-	-	75.040

VOLKSWAGEN															
Polo Fox 1.05 4V	1.104.689	1.043	45	145	20,5	7,1	10,82	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Fox 1.05 5V	1.175.820	1.043	45	145	20,3	7,1	11,50	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Fox D 1.4 5V	1.455.820	1.395	50	142	19,5	5,8	8,14	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo CL 1.05 5V	1.209.689	1.043	45	145	20,3	7,1	11,11	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo CL 1.3 5V	1.326.068	1.272	55	155	15,5	8,4	12,34	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox 1.05 4V	1.114.689	1.043	45	145	20,5	7,1	10,82	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox 1.05 5V	1.179.689	1.043	45	145	20,3	7,1	10,82	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox D 1.4 5V	1.459.689	1.395	50	141	19,5	5,8	7,83	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé CL 1.05 5V	1.219.689	1.043	45	145	20,3	7,1	10,82	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé CL 1.3 5V	1.336.069	1.272	55	155	15,5	7,4	11,44	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT 55 5V	1.341.070	1.272	55	155	15,5	7,4	11,73	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT Injection	1.472.399	1.272	80	175	12,1	7,7	12,17	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé G-40	1.727.399	1.272	115	196	8,6	7,7	12,17	372,5	-	-	-	-	-	-	-
Polo Classic C 1.3 5V	1.271.069	1.272	55	155	15,5	7,4	11,73	397,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Classic CL 1.3 5V	1.471.069	1.272	55	155	15,5	7,4	11,73	397,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Classic CD 1.4 5V	1.424.688	1.395	50	141	19,5	5,8	7,83	397,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Golf 3p. Stream	1.531.069	1.272	55	155	16,5	7,4	11,73	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter 75 3p.	1.717.068	1.595	75	167	14,1	7,5	11,29	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter 90 3p.	1.830.919	1.781	90	174	11,7	8,8	14,09	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf CL 90 3p. Aut.	1.996.919	1.781	90	174	13,7	9,2	14,45	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf CL 90 Syncro 3p.	2.683.919	1.781	90	178	11,9	9,2	14,45	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf GTI 3p.	2.018.919	1.781	112	189	10,3	8,6	14,19	399,0	315.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTI 3p. 16V	2.442.013	1.781	139	209	9,0	9,6	15,15	399,0	316.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTI 3p. G-60	2.626.014	1.781	160	216	8,3	10,2	15,85	399,0	204.000	32.538	Serie	Serie	Serie	204.000	Serie
Golf CL D 3p	1.800.070	1.588	54	148	18,7	6,7	8,63	399,0	259.398	32.538	26.500	26.500	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 3p	1.996.069	1.588	70	170	14,5	6,7	8,80	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	Serie	139.850	-
Golf GTD 3p	2.259.919	1.588	80	173	13,2	6,9	9,36	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf 5p. Stream	1.609.070	1.272	55	155	16,5	7,4	11,73	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 75 5p.	1.795.069	1.595	75	167	14,1	7,5	12,80	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 90 5p.	1.908.920	1.781	90	174	11,7	8,8	14,09	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf CL 90 5p. Aut.	2.104.919	1.781	90	174	13,7	9,2	14,45	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf CL 90 Syncro 5p.	2.791.919	1.781	90	178	11,3	9,2	14,45	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf GTI 5p.	2.131.522	1.781	90	189	10,3	8,6	14,19	399,0	315.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTI 16V 5p.	2.550.013	1.781	139	209	9,0	9,6	15,15	399,0	316.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTI G-60 5p.	2.734.014	1.781	160	216	8,3	10,2	15,85	399,0	204.000	32.538	Serie	Serie	Serie	204.000	Serie
Golf CLD 5p.	1.878.070	1.588	54	148	18,7	6,7	8,55	399,0	259.398	32.538	42.000	42.000	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 5p.	2.075.070	1.588	70	170	14,5	6,7	8,72	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	Serie	139.850	-
Golf GTD 5p.	2.367.919	1.588	80	173	13,2	6,9	9,28	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf GL Cabrio	2.217.069	1.595	75	167	14,0	8,0	13,24	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Cabrio Quartett	2.545.919	1.781	112	189	10,3	8,8	14,36	399,0	259.398	32.538	Serie	18.525	108.104	139.850	Serie
Jetta CL 1.3	1.546.069	1.272	55	149	17,0	7,8	11,77	438,5	-	-	-	-	-	-	-
Jetta 75 CL Pacific	1.797.069	1.595	75	165	14,4	7,5	12,22	438,5	259.398	32.538	41.088	18.			



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

precios de compra: es decir los precios medios por los que podemos comprar los coches. Por tanto, para conocer el precio al que podemos vender nuestro coche usado, tendremos que descontar un porcentaje, de alrededor del 25 por ciento, que se considera beneficio del comprador. Obviamente, hay que descontar también los gastos para poner en buen estado de funcionamiento el coche en cuestión. Esta lista de coches usados se actualiza trimestralmente.



PRECIOS coches usados

ALFA ROMEO

Table with 12 columns (Modelo, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83) listing Alfa Romeo models like Alfa 33, Alfa 75, Alfa 164, etc.

AUDI

Table with 12 columns (Modelo, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83) listing Audi models like Audi 80, Audi 90, Audi 100, etc.

BMW

Table with 12 columns (Modelo, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83) listing BMW models like BMW 3 Series, BMW 5 Series, etc.

BMW

Table with 12 columns (Modelo, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83) listing BMW models like BMW 3 Series, BMW 5 Series, BMW 7 Series, etc.

CITROËN

Table with 12 columns (Modelo, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83) listing Citroën models like Citroën 2CV, Citroën BX, Citroën CX, etc.

Table with 12 columns (Modelo, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83) listing models like CX 25 GTI, CX 25 GTI Turbo 2, etc.

FERRARI

Table with 12 columns (Modelo, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83) listing Ferrari models like 308 GTS, 400 GT, 512 BB, etc.

FIAT

Table with 12 columns (Modelo, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83) listing Fiat models like Uno, Ritmo, Regata, etc.

Table with 12 columns (Modelo, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83) listing models like Fiesta Ghia 1.1 y 1.3, Fiesta Sport 1.4, etc.

Table with 12 columns (Modelo, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83) listing models like Scorpio GL 2.0, Scorpio GL 2.4, etc.

LANCIA

Table with 12 columns (Modelo, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83) listing Lancia models like A 112 Junior TC, A 112 LX, etc.

MERCEDES BENZ

Table with 12 columns (Modelo, 90, 89, 88, 87, 86, 85, 84, 83) listing Mercedes-Benz models like 190 D, 190 D 2.5, etc.

Precios coches usados

Precios coches usados

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
280 CE					1790	1540	1230	
280 TE					1670	1400	1140	
300 E	4420	3830	3360	2950	2650	2360		
300 E 4 Matic	5590	4840	4250	3720	3350			
300 CE	5290	4580	4020	3520				
300 TE	4870	4220	3700	3240	2920			
260 SE	4400	3770	3140	2830	2510	2200	1890	1570
280 S					1450	1150	900	
280 SE					1900	1650	1400	
280 SEL					2080	1800	1550	
300 SE	4720	4040	3370	3030	2700			
300 SEL	5080	4350	3630	3260	2900			
380 SE					2400	2050	1710	
380 SEL					2550	2250	1900	
420 SE	5730	4910	4090	3680	3280			
420 SEL	6140	5260	4380	3940	3510			
500 SE	6190	5310	4420	3960	3540	3100	2650	2210
500 SEL	6780	5810	4840	4360	3880	3390	2910	2420
560 SEL	9550	8190	6820	6140	5490			
280 SL					2880	2520	2110	
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320			
380 SL					3610	3150	2680	
380 SEC					2760	2200	1680	
420 SL			6400	5500	4680			
420 SEC	7680	6570	5470	4930	4380			
500 SL			7050	6080	4600	4050	3510	2970
500 SEC	8120	6980	5890	5220	4640	4060	3480	2900
560 SE	9140	7830						
560 SEC	10580	9070						

OPEL

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
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	230	190	150	
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520				
Corsa B-Luxus LS 1.2 3p				350	270	220	180	
Corsa TR 1.2 2p					250	200	160	
Corsa Swing 1.2 4p	850	720	650	550				
Corsa Swing 1.2 5p	820	700	630	540				
Corsa Berlina LS 1.2 3p					300	240	190	
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 TR 1.3 2p					270	220	180	
Corsa B-Luxus LS 1.3 3p					390	310	250	200
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	370	290	250
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				

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Corsa Swing 1.5 TD 5p	850	720	610					
Corsa GSI 1.6 SE	1070	920	790					
Kadett Top 1.6 3p			830					
Kadett 1.6 GT 3p	1170	1010						
Kadett 1.8 GSI 3p				650	550	470		
Kadett 1.8 GT 3p	1240	1080						
Kadett 2.0 GSI 3p	1460	1250	1130	1000				
Kadett 2.0 GSI 16v 3p	1720	1470	1320	1180				
Kadett LS 1.3 S 4p	970	820	740	630	500			
Kadett City 1.3 S 3p	910	770						
Kadett LS 1.6 S 4p y 5p	1120	960	860	770	600			
Kadett GL 1.6 S 4p	1190	1020	920	820	660			
Kadett GL 1.6 S 5p	1170	1000	900	800	650			
Kadett GT 1.8 4p	1320	1130	1020	910	740			
Kadett GSI 2.0 15p	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			
Kadett Caravan LS 1.6 S	1200	1030	920	820				
Kadett Caravan LS 1.5 TD	1180	1000	910	810				
Kadett Caravan LS 1.7 D	1180	1000	910	810				
Kadett 1600 SR					480	380		
Kadett GTE					480	410		
Ascona 1.600 S			650	490	420	330	280	220
Ascona 1.800 E					520	460	390	320
Ascona 1.800 E					590	500		
Ascona GT 1.8 2p					880	750		
Ascona GLS 2.0 14p					910	770		
Ascona GT 2.0 15p					830	700		
Ascona GT 2.0 15p					880	750		
Ascona D Berlina					440	360	310	250
Ascona LS 1.6 D			810	690				
Manta Coupé GT/E						410	340	
Manta Coupé 200			1050	860	670	570	480	
Rekord Berlina 2.0 E						430	310	260
Rekord CD 2.2i						850	550	
Rekord Berlina D						440	340	230
Rekord CD 2.3 D Turbo						860	560	
Vectra GL 1.6 S 4p	1270	1070						
Vectra GL 1.7 D 4p	1260	1070						
Vectra GL 4x4 2.0 14p	1980	1680						
Vectra GLS 2.0 14p	1510	1280						
Vectra CD 2.0 14p	1720	1460						
Vectra GT 2.0 14p	1860	1400						
Vectra 2000 2.0 14p	2200	1880						
Vectra GL 1.6 S 5p	1320	1120						
Vectra GL 1.7 D 5p	1310	1110						
Vectra GLS 2.0 15p	1570	1330						
Vectra CD 2.0 15p	1780	1500						
Vectra GT 2.0 15p	1710	1450						
Omega GL 2.0i	1530	1290	1180	1000				
Omega GL 2.3 TD	1580	1350	1210	1030				
Omega GLS 2.0i	1770	1500	1360	1160				
Omega GLS 2.3 TD	1720	1460	1320	1120				
Omega CD 2.0i	1920	1630	1480	1260				

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Omega CD 2.3 TD	1800	1510	1370	1160				
Omega 3.0 i	2470	2090	1930	1640				
Omega Diamond	1820	1550						
Omega Caravan GL 2.0i	1590	1350	1150					
Omega Caravan GL 2.3TD	1630	1390	1190					
Senator 3.0 E					680	520	410	
Senator 3.0	2310	1950	1780	1520	1220			
Senator 3.0 CD	2620	2210	2010	1720	1380			
Monza CS 3.0 E					680	520	410	
Monza GSE				790	630			

PEUGEOT

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
205 Junior 3p	690	650						
205 XL	710	630	580	490	380	320		
205 XR	870	780	720	610	470	400		
205 Rallye	940	800						
205 GTX	980	880	810	690	550			
205 GT	1250	1120	970	830	640	540		
205 Automatico	950	850	770	650				
205 Junior	730	620						
205 GL	750	670	620	530	380	290	250	
205 GR	840	760	700	600	460	350	300	
205 SR	910	820	750	640	490	420	360	
205 GT	940	840	770	660	510	430	360	
205 XLD	810	720	670	570	430	360		
205 XRD	910	820	740	630				
205 GLD	840	760	700	600	460	390		
205 GRD	890	800	720	610				
205 SRD	950	850	780	670	510	430		
205 Cabriolet CJ	1370	1180	1060	900				
205 Cabriolet CTI	1800	1550	1400	1190				
309 GL Profil	920	830	750	640				
309 GR	1000	900	810	690				
309 Automatico	1070	910						
309 SR	1100	990	900	780				
309 GT	1190	1060	960	810				
309 GTX	1290	1100						
309 GTI	1370	1230	1110	940				
309 GLD	980	830	740	630				
309 SRD	1100	930	840	710				
405 GL	1280	1150	980					
405 GR	1410	1260	1070					
405 GR 4x4	1740	1480						
405 SRI	1590	1430	1210					
405 SRI Autom.	1580	1340						
405 M 16	2200	1910	1620					
405 GLD	1240	1050						
405 GRD DT	1420	1210						
405 SR DT	1600	1360						
405 GR Break	1460	1240						
405 GR DT Break	1500	1270						
504 Familiar						270	190	
504 Familiar Diesel							310	260
505 GL		590	440	310	250	210	180	

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
505 GR					360	290	210	170
505 Covadonga y SR				670	510	380	290	220
505 GTI y GTI				840	640	450	340	260
505 GTI A				930	790			
505 V6				1180	1000			
505 V6A				1180	1000			
505 GLD				790	630	480	410	
505 GRD y SRD						320	250	190
505 SR DT						430	360	310
505 GT DT				970	790	580	450	350
505 GTD						560	450	350
505 GTD Intercooler				1250	1060			
505 GTD Intercooler Aut				1250	1060			
505 GR Familiar		</						

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Montego GTI 2.0	1350	1200						
Montego Estate 2.0 GTI	1350	1200	1000	900				
Montego DSL Turbo	1250	1100						

SEAT

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Panda 40				300	230	190	150	130
Panda Marbella 5v						210	180	150
Panda Sprint					280	250		
Marbella L y Playa			450	380				
Marbella Special y Junior	590	470	400					
Marbella XL y GL	630	540	460					
Marbella GLX	660	570	480					
127 Fura L						140	130	
127 Fura CL						190	170	140
127 Fura Crono							180	150
Ritmo 85 L								90
Ritmo 65 CL								110
Ritmo 75 CL y CLX								130
Ritmo CL Diesel								100
Ronda 65								200
Ronda 75 CLX								150
Ronda Crono 1.6								150
Ronda CLD								140
Ronda CLXD								190
Ronda LP 1.2								230
Ronda GLP 1.2								200
Ronda GLP 1.5					360	310	260	
Ronda CLXP 1.5					380	320	270	
Ronda LD					280	220	190	
Ronda GLD					280	240	200	
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	630	530	490	420	360			
Ibiza GL y XL 1.2 3p	790	670	610	510	330	280		
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400	340		
Ibiza Del Sol			610	510	410			
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	760	640	540					
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390	330		
Ibiza GL y Crono 1.5 3p			620	530	420			
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440	370		
Ibiza SXi 1.5 3p	1020	860	790					
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	680	580	520	440	350			
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	750	630	570	480				
Ibiza L 1.2 5p			620	530				
Ibiza GL 1.2 5p	840	710	650	550				
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610				
Ibiza GL y XL 1.5 5p	800	680	620	530				
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650				
Ibiza Inyección 5p	1040	880						
Ibiza Disc. Spc. y Jun D3p	700	590	530	440	320	270		
Ibiza GLD y XLD 3p	780	670	600	500	370	310		
Ibiza Disc. Spc. y Jun D5p	750	630	570	480				
Ibiza GLD y XLD 5p	830	710	640	540				
Malaga Touring	720	610						
Malaga L y GL 1.2			530	450				
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480				
Malaga L 1.5			590	480	360	310		
Malaga Touring 1.5	790	670						
Malaga GL y Brisa 1.5			610	490	390	330		
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410	350		
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470	400		
Malaga Touring D	790	670						
Malaga LD			570	430	330	280		
Malaga GLD			600	470	370	310		
Malaga GL XD	820	700						
131 Supermirafiori 1600							140	120
131 Supermirafiori 2000							170	140
131 Diplomatic							200	180
131 Panorama Super 1600							150	130
131 Diesel							80	60
131 Mirafiori 2500 D							120	100
131 Supermirafiori 2500D							140	110
131 Panorama Super 2500D							140	110

TALBOT

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Samba LE							160	140
Samba LS							210	170

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Samba GL						220	180	140
Samba S						220	190	
Horizon LS				410	330	270	200	170
Horizon GL					440	360	310	220
Horizon GLS						310	230	190
Horizon GT					500	390	320	270
Horizon LD						270	200	170
Horizon EXD				440	370	310	220	180
Horizon GLD				510	400	330	240	200
Horizon GTD Aut.				510	400	330	240	200
150 LS y GL							140	100
150 GT							150	110
GT 5 v GT2							150	110
150 SX y Aut.								130
Solara LS						220	180	140
Solara GL						240	200	160
Solara GLS							300	210
Solara SX								400
Solara Escorial Aut.				490	400	340		
Solara Escorial D				580	480	410		

VOLKSWAGEN

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Polo Bunny 1.0	680	580	530	400	300	250		
Polo 40 C					270	220	190	
Polo C Oxford					280	230	200	
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340			
Polo 55 C y Fox 1.3	800	680	620	460	360	290	250	
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330	280		
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360	310		
Polo Classic Bel 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 55 cv	970	750	640					
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	690					
Golf Sprinter 2 p	1120	950						
Golf Sprinter 4 p	1180	1000						
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590	460	340	260
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920					
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670	570		
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040					
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730	540	420	320
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750	640		
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	370	280	210
Golf CL D 4 p	1140	970	870	740	580	400	310	220
Golf GTD 2 p	1260	1070	970	820	630	450	350	300
Golf GTD 4 p	1330	1130	1020	850	660	480	360	310
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	980	800	640	510	420
Golf Cabrio Quattro	1700	1450	1300	1100	900	720	580	470
Jetta CL 75 cv	1040	880	750					
Jetta CL 90 cv	1150	970	820					
Jetta GT	1490	1260	1090	930	700	530	410	350
Jetta CLD	1100	930	790					
Jetta CL TD	1100	940	800					
Passat 1.8 CL			650	510	420	360	310	
Passat 2.0 GLS				810	690			
Passat 1.6 CLD				500	420	340	290	
Passat 1.6 CL D Turbo				670	570			
Passat Variant 1.6 D								
Passat Variant 1.6 GL TD						500	420	360
Passat CL 90 cv	1270	1090	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	1900					
Santana LX 1.8				570	480	400	300	
Santana GX 5				850	680	550	410	
Santana GX GTD				630	480	400	300	
Scirocco GT	1250	1070	960	810	660	500	420	
Scirocco GTX	1450	1230	1100	940	750	680		
Scirocco GT 16V	1430	1220	1040					

VOLVO

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
244 GL	1540	1320	1150	970	770	620	440	310
244 GLE							540	430
244 Turbo								810
244 GLT	1950	1650	1500	1350				
244 GLD	1370	1200	1070	810	650	470		

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 PÉREZ DEL SUR
 Concesionario Oficial de Alfa Romeo

Guinda de la semana

POLO COUPE M-JW
 año 89, bastantes extras, 850.000 ptas.
 6 meses garantía

Tels.: 680 40 89-690 60 21

AUTOMASER

Nissan Primera 2.0i GT, nuevo a matricular	3.300.000
Opel Calibra 2.0i 16V, 7 meses, 8.000 km.	3.100.000
Ford Fiesta XR2i, llantas, techo, 90	1.300.000
Alfa Romeo GTV 2.5i, 83	925.000
Mitsubishi Montero Corto 2.5 TD, A.A., 88	2.300.000
Toyota Supra 3.0i Targa, 88	3.700.000
Opel Kadett GSI A.A., techo, 87	1.275.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

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

PEUGEOT 205 Cabrio a estrenar. 1.700.000 ptas. Facilidades. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.
ATENCIÓN: sección náutica de C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62. Cambiamos: coche barco, barco coche, coche moto, moto barco, etc. Ofertas lanzamientos mes de julio y agosto. Tel. 255 86 21.

LANCIA Y 10 Turbo. Llantas, metalizado. 650.000 ptas.

IBIZA 1.5 GL. Bien cuidado. MIH. 590.000 ptas.

ALFA Sprint 1.7 aire, 1.5 llantas, etc. Perfecto estado 19-88. Garantía. 1.000.000 ptas. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21.

MERCEDES 190 E. Antracita. M-LM 1987. Precioso. 2.300.000 ptas. C/ Azcona, 62. 255 86 21/22.

BMW 635 CSI. Impecable 1987. M-HM. Todos extras. Estrenado en España. C/ Azcona, 62.

OPEL Kadett 1.6 GL 5 puertas, M-JU, aire acondicionado, facilidades, garantía 12 meses. Precio interesante. Tel. 255 86 21/22.

BMW M-3, rojo, cuero, aire, techo, etc... Español, impresionante estado, aceptamos cambio, precio convenir.

BMW 365 CSI, full equipo, impresionante, 735i, 325i, 318i, etc... Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

VOLKSWAGEN Escarabajos varios modelos, todos revisados, preciosos, diferentes colores y tapicería, desde 500.000 pesetas. Garantizados. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

PEUGEOT 205 Cabrio a estrenar, 1.700.000 pesetas. Facilidades. C.A.N.S.A. Azcona, 62.

ATENCIÓN Sección náutica de C.A.N.S.A. Azcona, 62. Cambiamos: coche barco, barco coche, coche moto, moto barco, etc... Ofertas lanzamientos mes de junio y julio. Tel. 255 86 21/22.

VOLKSWAGEN Golf CL 1.800, blanco.

LANCIA Y10 Turbo, llantas, metalizado. 650.000 pesetas.

IBIZA 1.5 GL, bien cuidado, M-H, 560.000 ptas.

ALFA Sprint 1.7, aire, 1.5 llantas, etc., perfecto estado, garantía. Azcona, 62.

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

MERCEDES 190 E, antracita, M-LM, 1987, precioso. 2.300.000 pesetas. Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

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

PARTICULAR Jeep Cherokee LTD, 89, 3 millones. Tel. 577 18 63.

F. TOME S.A. Audi 80 Quattro, año 84, con garantía 12 meses. 975.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Volkswagen Classic D, año 88, 12 meses de garantía. 675.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Volkswagen Polo, año 85, con garantía por sólo 390.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Peugeot 205 GT, año 1986 con garantía. 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

BMW 325i Cabrio, negro metalizado, cuero beige, llantas de 3 piezas, estéreo, cierre suspensión, M-Tech, alarma, lavafaros, ABS, pocos kilómetros. Incluye libro de mantenimiento, como nuevo, matrícula Zaragoza. Precio: 3.000.000 pesetas. Tel. (976) 53 61 17. Oficina: 21 52 61.

PEUGEOT 405 Mi 16 B-JZ, 57.000 kilómetros, plateado, equipo Pioneer, alarma, seguro. 2.250.000 pesetas. Tel. (93) 2 04 23 69-347 60 81.

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

FIAT Balilla, Fiat Topolino, Riley Elf, impecables, documentados, vendo. Tel. (927) 2 2 09 52, 22 45 00, 29 00 40.

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

PORSCHE 911 SC, rojo, año 85, aire, techo BBS, cuero, 84.000 kilómetros. (968) 21 14 36.

CITROEN BX 16 Leader, B-KD, año 89, 55.000 kilómetros, extras, estado impecable, 900.000 pesetas. (93) 630 33 86.

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

F. Tomé

Concesionario



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

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

F. TOME S.A. Mercedes 300 D, full equip. perfecto con garantía 12 meses. 3.300.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Ford Granada 2.8 «automático» M FD por 450.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Opel Corsa, año 1989, con garantía de un año, por sólo 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Citroën AX T2S, año 87, garantía 12 meses. 675.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOMÉ S.A. Oportunidad. Audi 100 CD por sólo 850.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Volkswagen Golf D, año 86, con garantía 12 meses, por sólo 850.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Volkswagen Golf A.A. año 89, garantía 18 meses. 1.250.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

F. TOME S.A. Audi 100 CD, por sólo 850.000 pesetas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00.

RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

PORTABICICLETAS «UNIVERSAL» PARA LA PARTE POSTERIOR DE VEHICULOS

- Adaptable a todo tipo de vehículos. - Util para la mayoría de las bicicletas. - Capacidad para tres bicicletas. - Montaje y desmontaje rápido, sin herramientas. - Plegado fácil para guardar en el maletero. PVP (incluido IVA 9.950 ptas. envío por correo más gastos)

TEL: 475 47 93
 FAX: 476 90 77



CAR AUDIO

PIONEER - CLARION - ALPINE - BLAUPUNKT
 SONY - IBL - JENSEN

● **TELEFONIA MOVIL**

MOTOROLA - NEC - INDELEC - ERICSON

● **ALARMAS**

GEMINI PROFESIONAL



(abierto sábados y festivos)

GRUPO LAMINAUTO

CENTRAL: Avda. POLVORANCA, S/N. ALCORCON
 643 18 30

MAJADAHONDA
 6381751

MOSTOLES
 6170316

LEGANES
 6941629

VILLAVICIOSA DE ODON
 6164675

PLASENCIA
 (92) 7420733

BENIDORM
 (96) 5855962

YAWDAT 1991

KITS AERODINAMICOS • ACCESORIOS

LUNAS DEL AUTOMOVIL • ENGANCHES Y REMOLQUES

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

**EMPRESA
RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Seat Marbella	88	27.000	685.000	Citroën BX 19 TRD R.A.	89	35.000	1.975.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	88	45.000	780.000	Citroën CX 25 TRDT 7D F.E.	88	60.000	1.975.000
Seat Ibiza 1.5 GLX A.A.	88	29.000	945.000	Ford Fiesta 1.1 CLX	90	14.000	925.000
Seat Ibiza 1.2 Special	89	32.000	725.000	Ford Fiesta 1.4 CLX	89	21.000	980.000
Fiat Uno Turbo E	90	13.000	1.250.000	Ford Fiesta 1.6 S	91	1.000	1.325.000
Fiat Panda Soley 4x4	90	7.000	825.000	Ford Escort XR3i A.A.	89	21.000	1.450.000
Renault 5 GTS	87	47.000	725.000	Ford Fiesta XR2	86	51.000	690.000
Renault 5 GTL 5p	88	31.000	775.000	Ford Fiesta XR2i	90	12.000	1.375.000
Renault 5 Oasis	90	10.000	825.000	Ford Escort 1.6 Mark II	90	13.000	1.160.000
Renault 5 GT Turbo	87	38.000	1.050.000	Ford Escort 1.6 GT 2p	90	12.000	1.175.000
Renault 19 GTS	89	29.000	1.100.000	Ford Escort 1.6 Ghia	87	29.000	940.000
Renault 19 GTD D.H.	90	17.000	1.275.000	Ford Escort 1.6 Ghia	90	20.000	1.225.000
Renault 19 GTD	90	17.000	1.275.000	Ford Escort 1.8 D Van	90	15.000	1.160.000
Opel Corsa City	89	16.000	675.000	Ford Escort XR3	82	65.000	590.000
Opel Corsa 1.3 Cup	89	25.000	1.375.000	Ford Escort Country 1.6 CL	90	14.000	1.250.000
Opel Corsa 1.3 Cup	90	12.000	1.825.000	Ford Orion 1.6i Ghia A.A.	88	38.000	1.325.000
Opel Omega 2.0i A.A.	88	32.000	1.440.000	Ford Orion 1.8D Turbo	89	18.000	1.330.000
Opel Omega 2.0i A.A.	88	41.000	725.000	Ford Scorpio 2.9i Ghia F.E.	88	38.000	2.350.000
Opel Omega 2.0i A.A.	89	25.000	1.550.000	Ford Sierra 2.0i S F.E.	88	28.000	1.975.000
Opel Omega 2.0i A.A.	90	16.000	1.775.000	Ford Sierra 2.0i Ghia ABS A.A.	87	39.000	1.450.000
Opel Omega 2.0i A.A.	88	31.000	1.725.000	Ford Sierra 2.0i Ghia F.E.	90	16.000	2.150.000
Opel Omega 2.0i A.A.	88	35.000	775.000	Ford Sierra 2.0i Fam. A.A. DA	89	27.000	1.750.000
Opel Omega 2.0i A.A.	89	21.000	825.000	Ford Sierra Cosworth F.E.	88	30.000	2.650.000
Opel Omega 2.0i A.A.	90	10.000	825.000	Alfa Romeo Giulietta 2.0 A.A.	85	50.000	795.000
Opel Omega 2.0i A.A.	90	20.000	825.000	Alfa Romeo 33 Fied	90	14.000	1.275.000
Opel Omega 2.0i A.A.	88	35.000	1.050.000	Alfa Romeo 33 1.3	88	29.000	960.000

PEUGEOT 205 GTX. B-JV, 1989, 37.000 kilómetros, mejor que nuevo, 15 extras, fenomenal. 1.200.000 pesetas. (93) 314 26 09.

CONCESIONARIO Lancia vende Delta Integrare 16V, preparación Nocentini 294 CV sin carreras. Tel. (974) 21 07 50.

OPEL Kadett GSi 16V. M-KH, gama 90, ABS, aire acondicionado, techo solar, elevalunas, alarma Cobra Gololine, cuadro analógico, computadora. 2.000.000 pesetas. Tel. 473 38 05, noches.

ALFA 33 Boxer 4 C. 825.000 ptas. M-HF. Tel. (91) 331 48 48.

FIAT Balilla, Fiat Topolino. Riley ELF, impecables, documentados. Vendo. Tel. (927) 22 09 52/22 45 00/29 00 40.

PEUGEOT 405 Mi 16. B-JZ, 57.000 km, plateado, equipo Pioneer, alarma, seguro. 2.250.000 ptas. Teléfono (93) 204 23 69/347 60 81.

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos
- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contacto Sras. Mara Echavarría Corpas
Martinez Peñacoba



UNA OCASION
DE AMIGO.

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

AGENCIOS SEPARADOS
Y DOMICILIOS

LLANTA ref. TZ

25 ANIVERSARIO

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



NOVEDAD

TARGA RACING WHEELS

LLANTAS TARGA, S.A.

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

TREMA OSNUR, S.A.

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

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

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



¡ GARANTIA SI !

AMPLIO STOCK



C.A.N.S.A.



AUTOMOCION



VISÍTENOS, ENCONTRARÁ:

- OFERTAS AUTOMÓVILES NUEVOS.
- ESPECIALIDAD: VW, AUDI, BMW, MERCEDES.
- AUTOMÓVILES OCASIÓN REVISADOS, CON GARANTÍA.

NAUTICA



- OFERTAS TODAS MARCAS.
- SUZUKI, VENTAS Y SERVICIO.
- REMOLQUES: IMAP, SATÉLITE (TODO TIPO DE EMBARCACIONES Y MOTOS AGUA).
- OFERTAS ESPECIALES: NEUMÁTICAS, REGALO SEGURO.

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR

MADRID TELS. 255 86 21
256 86 22

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-RECAMBIO ORIGINAL
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

SE VENDE Audi Quattro blanco, todos los extras. En garantía. Tel. 4210187.

PEUGEOT 205 SR 5 puertas, 1985, 550.000 ptas. Teléfono (91) 570 10 96.

PARTICULAR Jeep Cherokee LTD 89, 3 millones. Tel. 577 18 63.

VOLKSWAGEN Polo Classic 1.3, 1987, techo, 590.000 ptas. Tel. (91) 570 11 18.

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

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

¡ ANUNCIESE
HOY !

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

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

DNI _____

Firma



Motor Retiro



Nuevo Audi 100
seis cilindros

SABADOS
MAÑANA



Elevado a la perfección.

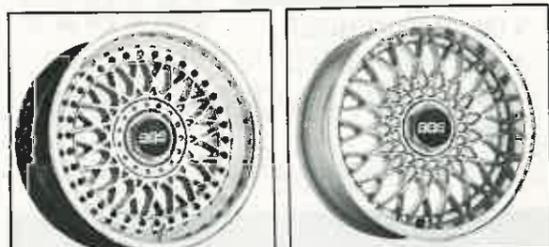
- Somos especialistas VW, AUDI
- Con Volkswagen Credit la financiación y el Leasing más económicos

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

BBS® TECHNIK AUS DEM MOTORSPORT

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA
Turisport
Paseo Gálvez, 60 08012 Barcelona (91) 931 27 43 24

RUEDAS DE ALEACIÓN



Rueda RM (2 piezas)

Rueda RZ (monobloc)



Rueda RJ (monobloc)



Rueda RF (3 piezas) Rueda RD (monobloc)

LA OBRA MAESTRA
Rueda RS
(3 piezas)



LANCIA DELTA



UN CAMPEON
DE SERIE

EQUIPAMIENTO DE SERIE:

- 1600 c.c.i.e. • 108 CV • Volante deportivo forrado en cuero y regulable en altura • Asiento posterior abatible.
- Faros antiniebla • Cierre centralizado de puertas
- Alzacristales eléctricos anteriores • Distintivos exteriores con los colores MARTINI RACING • Espejo retrovisor derecho • Cuentarrevoluciones • Reloj digital
- Llantas de aleación exclusivas • Asiento mixto tejido Alcántara®



LA DIFERENCIA DE VIAJAR EN LANCIA

SERIE ESPECIAL LIMITADA
PVP 1.690.000
IVA Y TRANSPORTE
INCLUIDO

Lancia-Concesionario

Talleres y Recambios:
Javier Ferrero, 3, 5 y 7
Teléfono: 413 70 13
29002 Madrid

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

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

Vagma, s. a.

BENEFICIESE! Nueva bajada de aranceles, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 pesetas. Import-Automoción, apartado 375. 30500. Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Oficina fax: (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

OCASION vehículos provenientes de dirección de empresa, 1-2 años R-25 V6 i turbo full-equip. 3.500.000 R-21 TXi, full-equip, 2.300.000 pesetas, R. Alpine turbo, full-equip. 4.000.000, Renault Laholla. Tel. (973) 20 48 00. Garantizados.

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

ROLLS ROYCE limousine sólo para auténticos millonarios. Admito como parte Mercedes 560 o BMW 750. Ofertas tel. (91) 612 78 43. Srta. Mayte, Mañanas.

DITECNICA



CHRYSLER LE BARON CABRIO



CHEVROLET ASTRO



CORVETTE ZR-1 COUPE



JEEP WRANGLER

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



CHRYSLER VOYAGUER



JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V

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

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

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

VISITENOS Y SE SORPRENDERA -LOS TENEMOS EN STOCK-



NUEVO MODELO 91-RENEGADE 180 CV. DISPONIBLES - TECHO LONA HARTOP. COLORES: ROJO, BLANCO, NEGRO.



NUEVO MODELO 91-LIMITED 190 CV. ABS DISPONIBLE EN TODOS LOS COLORES.



NUEVO MODELO CORVETTE 91 CABRIO



NUEVO MODELO CORVETTE 91 COUPE Y ZRI DISPONIBLE EN TODOS LOS COLORES.



NUEVO MODELO 91 SEVILLE Y STS 4.9



NUEVO MODELO 91 FLEETWOOD 4.9

LA MAS AMPLIA GAMA DE VEHICULOS DE IMPORTACION

ADEMAS DISPONIBLES AUTOMOVILES EUROPEOS Y JAPONESES.



POLIGONO IND. AIMAYR C-3
SAN MARTIN DE LA VEGA MADRID
TF: 6 91 30 47 / 6 91 34 47 / 6 91 56 86
CTRA. ANDALUCIA KM. 20 DESVIO S.M. VEGA KM 5

- TODA LA GAMA DE MERCEDES
- TODA LA GAMA DE BMW
- FERRARI 328 GTS SEMINUEVO
- FERRARI 348 TS ESTRENO
- FERRARI TESTAROSSA ESTRENO
- ROLLS ROYCE CORNICHE SEMINUEVO
- MAZDA MX 5 ESTRENO
- DODGE STEALTH R/T TURBO ESTRENO
- MITSUBISHI 300 GT VR Y ESTRENO

ENTREGA INMEDIATA DE BMW 850 I Y MERCEDES 500 SL

DESPUES DE ESTO TODO LO DEMAS SOBRA

AMPLIFICADORES DE LA SERIE M DE JBL

Para aquellos que buscan la perfección JBL ofrece la serie M de amplificadores. La serie M de amplificadores incorpora una fuente de alimentación con un circuito regulador de voltaje digital. La fuente de alimentación emplea condensadores de electrolitos MDSFET, especialmente diseñados con tiras LC y un transformador de corriente toroidal con un núcleo interior de aire. Tiene incorporado un circuito de ecualización Music Contour (marc reg.) que ayuda a compensar la acústica del automóvil. Los circuitos



de salida individuales mejoran la respuesta transitoria y reducen las distorsiones audibles. Los amplificadores de la serie M incorporan un circuito de protección de una señal aislada, fuente de alimentación con toma de tierra y un sistema de montaje tipo rack de 19 pulgadas.

- M1: 47.800 (+ IVA)**
- M2: 55.900 (+ IVA)**
- M3: 73.725 (+ IVA)**



Conde de Aranda, 14. Telf.: 431 43 15/86 y 431 54 74. Fax: 577 56 y 28001 Madrid
Meléndez Valdés, 28. Telf.: 443 41 04/50 y 445 46 33, 28015 Madrid

Distribuidor oficial de **JBL**

MB 190 E 2.0
¡EN STOCK! 12 UDS. MERCEDES NUEVO
3.650.000

AIRE-ABS-MATALIZADO-CATALIZADOR-5V. VARIOS COLORES
PRECIO FINAL MATRICULADO(IVA INCLUIDO)

INTERAUTOMOVILES S.A. - (972) 560236
Entregamos todos modelos MB con descuento ¡Llamanos!
(Precio especial compra/venta)

SE VENDE Audi Quattro blanco. Todos los extras, en garantía. Tel. 4210187.

LAND ROVER Santana 2.500 DC, nuevo modelo, blanco, barras, alarma, luz de cortesía, radio, ruedas nuevas, focos anti-niebla, asientos traseros, dirección asistida, extras a toda prueba. Llamar comidas. Tel. 509 00 58. 1.500.000 pesetas.

PORSCHE 911 2.7 SC, gris metalizado, motor nuevo, perfecto estado. 3.250.000 ptas. Robriauto. Orense, 30.

PORSCHE 911 SC, rojo, año 85, aire, techo BBS, cuero, 84.000 km. Tel. (968) 21 14 36.

VOLKSWAGEN Escarabajo Cabrio 1303 LS. 1.650.000 ptas. Azcona, 62.

FIAT Balilla, Fiat Topolino, Riley ELF, impecables, documentados vendo. Tel. (927) 22 09 52 / 22 45 00/29 00 40.

IBIZA 1.5 GL, bien cuidada, M.H. 560.000 ptas.

PARTICULAR vende Toyota Supra, B-U, 3 años. Precio: 3.100.000 ptas. Tel. (93) 331 95 95. Sr. Viusá. Horas oficina.

LANCIA Y 10 turbo, llantas, metalizado. 650.000 ptas.

CARAVANA. 4 plazas, 160.000. Tel. (93) 849 40 97.

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació
Venda d'automobils nous i d'ocasió

- Alfa Romeo ES SZ 30, nuevo
- BMW 850 i, nuevo
- Ferrari GTSi, nuevo
- Ferrari Testarossa, nuevo ocasión
- Lamborghini Diablo, nuevo
- Mercedes 190 Evolución II, nuevo
- Mercedes 500 E, nuevo
- Mercedes 500 SL / 399 SL, 24V, nuevos
- Mercedes 600 SE, nuevos
- Porsche 964 Turbo, nuevo.

Tel.: (9738) 28 4 59. Fax.: (9738) 61 9 14 (ANDORRA)

- ECLIPSE 190 C.V. MOTOR 2.0 TURBO 16V
 - ECLIPSE 190 C.V. MOTOR 2.0 TURBO 16V
- TRACCION A LAS 4 RUEDAS.**



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

CASI DE RALLYE

ME dirijo a ustedes ya que tengo una serie de dudas acerca del vehículo que acabo de adquirir: un Nissan Sunny GTI-R.

¿Me podrían decir las prestaciones oficiales?

¿Consume más que mi anterior vehículo (Delta Integrale 8v. de 185 CV)?

¿Se puede montar algún equipo de aire acondicionado, preferiblemente original Nissan?

Marcos Parera Biosca
Barcelona

Desde luego se puede considerar afortunado con la adquisición de su automóvil, puesto que además de ser un auténtico pura sangre, derivado directamente del Grupo A al que sirvió como homologación, en España éste será un coche muy exclusivo, ya que por el momento no parece que entre dentro de los planes de la marca japonesa importarlo a nuestro país, teniéndonos que conformar con la versión 2.0 GTI, claramente menos potente.

Como podría constatar en la prueba que del GTI-R se hizo en el número 400 de Motor 16, éste es uno de los modelos más competitivos de su segmento, con algo más de potencia que el Lancia Delta Integrale 16v y con unas prestaciones realmente fulgurantes, de las que podemos destacar los 227 kilómetros de velocidad punta y los 5,2 segundos en llegar a los 100 km/h. No tenemos datos de que Nissan tenga el aire acondicionado como opción en el equipo del GTI-R, aunque por su puesto no hay nada imposible.



64 / Motor 16



VIVA AMERICA

SOY un admirador de los coches americanos, en especial de la marca Ford. Conozco algunos de los modelos de dicha marca por las revistas y algunos reportajes de televisión. Vosotros podríais informarme porqué estos vehículos no se importan a Europa, creo que son más bonitos y de superior calidad que los que se comercializan aquí, especialmente los de la gama deportiva.

Antonio Arrabal
Madrid

Probablemente aquí vendría bien el dicho; «Sobre gustos no hay nada escrito».

Lo que sí es cierto es que los americanos se importan a Europa e incluso son bastante frecuentes en países como Suiza. En lo que respecta a nuestro país hay que reconocer que no existe una oferta amplia, aunque es probable que esto cambie en no demasiados años. Recientemente Chrysler firmaba un acuerdo con la Asociación Hispánica de Responsabilidad Corporativa para fomentar la creación de concesionarios de la marca. También Ford es probable que importe a través de su filial europea algunos de los modelos USA.

Respecto a la superior calidad de estos automóviles habría mucho que hablar y de hecho incluso en su país de origen tienen graves problemas en sus enfrentamientos con los coches japoneses y europeos. Lo que es innegable es que algunos de estos modelos tienen un carisma especial, como el Chevrolet Corvette, el mítico Ford Mustang o el actual Ford Probe, todos ellos magníficos deportivos.

FERRARI Y NIKI LAUDA

PARA mí, como aficionado a la Fórmula 1, Niki Lauda ha sido el mejor piloto de los últimos años. Por supuesto que Ferrari me parece la más grande escudería de todos los tiempos. Me gustaría que me informasen de la relación que hubo entre ambos y las fechas.

Francisco Bermúdez
Madrid

El piloto austríaco Niki Lauda ha sido, sin ninguna duda, uno de los más técnicos y completos de los últimos años, logrando dos Campeonatos del Mundo, uno de ellos con Ferrari y el segundo con McLaren.

En cuanto a su relación con la legendaria escudería italiana, ésta comenzó en 1974, pilotando el modelo 312 B3. Ya en la primera carrera disputada en Argentina consiguió un excelente segundo puesto. La primera victoria llegaría ese año, precisamente en el Gran Premio de España disputado en el Jarama. Al año siguiente conseguiría imponerse en seis Grandes Premios, incluyendo Montecarlo, pilotando el modelo 312 T con el que posteriormente se proclamaría Campeón del Mundo. Las temporadas 76 y 77 continuó su relación con Ferrari hasta ser sustituido por el malogrado Gilles Villeneuve.



CORRESPONSAL DE LOS LECTORES

Si desea transmitir alguna queja u observación sobre nuestra revista, podrá realizarla mediante carta a la calle Hermanos García Noblejas 41, 28037 Madrid, bajo la atención «Corresponsal de los Lectores» o llamar al teléfono (91) 407 83 95.



VOLVO CON EL WINDSURF

VOLVO España, S.A. ha firmado un acuerdo de patrocinio con la firma MISTRAL, mediante el cual patrocinará su equipo profesional de Windsurf durante la presente temporada.

Dicho equipo está formado por los regatistas Lucas Benet, Benjamin Welsh (de origen australiano) y Hebert Neumann (de origen austríaco). Además de patrocinar al equipo, el coche oficial elegido por Volvo para el mismo será el modelo 240 Polar Station Wagon. Este vehículo está considerado como idóneo por sus características para las necesidades del equipo.

FILTROS MANN

LA empresa española Filtros Mann S.A. ha sido distinguida por General Motors Europa con el premio Q.S.P. (Calidad servicio y precio) por su elevada competitividad frente a los demás proveedores de las demás plantas de General Motors en Europa. Al mismo tiempo ha sido nombrada «suministrador del año» por su eficacia durante la campaña del año 1990.

CASTROL CON EL DEPORTE

LA marca de lubricantes Castrol se destaca como una de las más comprometidas con el desarrollo de las actividades deportivas colaborando con varias escuderías de Sport prototipos como Sauber, Mercedes o Jaguar, que igualmente participa en el Campeonato IMSA con los XJR 10 V6 con doble turbo. Castrol también participa en el Mundial de motociclismo ayudando al Team Rothmans Kanemoto Honda con el cual Luca Cadalora se está mostrando como uno de los pilotos más competitivos.



VIDA INTERIOR

Con todas las garantías y cumpliendo sobradamente las máximas exigencias internacionales. Así responden los aceites Motoroil y Futur de GPM. Como la esencia que da vida al motor más sofisticado, y que con su amplia gama cubre todas las necesidades en cualquier taller entendido y responsable.

GRATIS
Por cada lata de aceite Motoroil o Futur su proveedor le obsequiará con un par de guantes de mantenimiento. (Hasta agotar existencias)





KEX-M900RDS
Entre las características de este aparato cabe destacar el control de CD múltiple, que cuenta con programación instantánea de 32 canciones y memorización del nombre del intérprete de hasta 72 discos en 10 dígitos cuyo título se visualiza en el display.

PIONEER KEX-M900RDS + GEX-T70RDS

LA GRAN NOVEDAD

Siguiendo con su habitual política de desarrollo tecnológico e innovación, Pioneer, una de las marcas más destacadas en el sector, introduce en nuestro mercado un producto realmente novedoso. El radiocassette Component que supone un nuevo concepto en este tipo de sistemas.

La principal novedad, en cuanto a estructura se debe a que está compuesto por dos unidades independientes, el KEX-M900RDS que controla las funciones de cassette y de CD múltiple o de un solo disco y el GEX-T70RDS, el sintonizador de montaje oculto.

Las características técnicas del cassette son las siguientes: nueva mecánica (X-0S) de altas prestaciones, cabezal giratorio de doble *acimut*, control lógico, cabezal SLX, Dolby B/C, carga y expulsión electrónicas, búsqueda de canciones, salto de espacios sin grabar, repetición, selector automático de cintas de metal, intercepción de radio, separación de rodillos en el apagado y fijación en el encendido, ATSC.

Las características del control de CD múltiple se resumen en: entrada digital para conexión de cable de fibra óptica, búsqueda de pasajes musicales en una misma canción, selección del disco deseado,

repetición de canciones, reproducción aleatoria, programación instantánea de hasta 32 canciones y memorización del nombre del intérprete de hasta 72 discos en 10 dígitos, el título se visualiza en el display.

Por su parte la radio consta de sintonizador sintetizado por cuarzo PLL de alta velocidad de búsqueda, supresor de ruidos de impulsos, búsqueda de presintonías, memorización de las mejores emisoras, 24 presintonías a través de 6 botones, memorización y seguimiento de la red de emisoras en las tres bandas de FM, etc...

Con estas características técnicas la combinación entre el KEX-M900RDS y el sintonizador GEX-T70RDS se configura como una de las más sofisticadas y revolucionarias del mercado actual. Cuenta además con una serie de sorprendentes funciones como puede ser su ecualizador gráfico de siete bandas que memo-

riza y preselecciona seis diferentes características programadas previamente por el usuario, distintos modos de sonido o un mando a distancia capaz de aprender una función de la unidad de control, asignando simplemente el botón del mando a distancia a la función deseada.

F.C.G.



SINTONIZADOR OCULTO GEX-T70RDS

INSTALACIONES JULIO VERNE

CONTRA VIENTO Y MAREA

Factor clave para el diseño de vehículos modernos es su coeficiente aerodinámico. En el túnel de viento Julio Verne, de Heuliez, se simulan las condiciones a las que se enfrentarán los ingenios mecánicos en la atmósfera.

El túnel climático, como lo llaman los expertos, es único en Europa. En él se pueden simular velocidades de hasta 300 kilómetros por hora y todos los factores climatológicos que pueden intervenir durante la marcha como pueden ser la lluvia, vientos laterales, etcétera. En una segunda fase un circuito térmico permite crear ambientes calientes o fríos, con los consecuentes hielos o nieves que el conductor encontrará en la carretera. Todos los componentes de los coches son observados puntualmente para averiguar el comportamiento de un retrovisor a alta velocidad, observar como las salpicaduras de suciedad se distribuyen sobre la carrocería o de qué forma el habitáculo es estanco al agua, al polvo o si su insonorización es la correcta.

Pero no sólo son los vehículos el motivo de análisis en este super laboratorio de 4.800 metros cuadrados y compuesto por dos circuitos, uno exterior y otro interior, y animado por unos poderosísimos ventiladores de 530 kilowatios. El efecto que pueden tener los vientos, el sol, la arena, la humedad, el ruido o los humos por ejemplo sobre estructuras de puentes, cables, maquinaria de construcción y las propias cargas transportadas por los vehículos es exhaustivamente estudiado para contrastar los numerosos resultados con



ayuda de potentes y complicadísimos ordenadores.

Este avanzado centro de estudios aerodinámicos ha sido posible gracias al potencial tecnológico del grupo Heuliez. Desde que en 1920 Adolphe Heuliez fabrica una carroza, actual emblema del grupo, la familia fundadora ha estado ligada a todo lo que significara diseño y automoción. Desde el diseño y la construcción de automóviles de turismo hasta la de ambulancias, autobuses o coches de bomberos, pasando por ser el mayor fabricante francés de techos practicables, el Grupo Henri Heuliez se ha situado entre los primeros en cuanto a investigación automovilística en el continente se refiere. El deporte tampoco se ha olvidado en los planes de la sociedad y, conjuntamente con France Design, ha desarrollado un prototipo de 400 caballos para competir en el Grupo C del Campeonato Mundial.

Juan Luis Soto

CONDICIONES EXTREMAS
En el túnel de viento Julio Verne se simulan las condiciones extremas de la aerodinámica y la influencia de la temperatura, polvo o agua en automóviles y estructuras industriales. Entre otros estudios se ha diseñado un prototipo del Grupo C.



Alarma ROJA!!

Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

Dotadas de un microprocesador que ofrece los máximos adelantos en fiabilidad y funciones, tales como: autoalimentación, telecomando por radiofrecuencia o por infrarrojos, alzacrtales automáticos, radares volumétricos a ultrasones e infrarrojos, sensores de movimiento, bloqueo motor, etc.

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti

RANGER

COMPUTER ALARM

RADIOVOX, S.A.

Can Bruixa, 30-40 - 08014 BARCELONA
Tel. (93) 490 81 40 - Telefax (93) 490 11 16



III EXPEDICION MÁS ALLÁ DEL ATLAS

AL CORAZÓN DE MARRUECOS

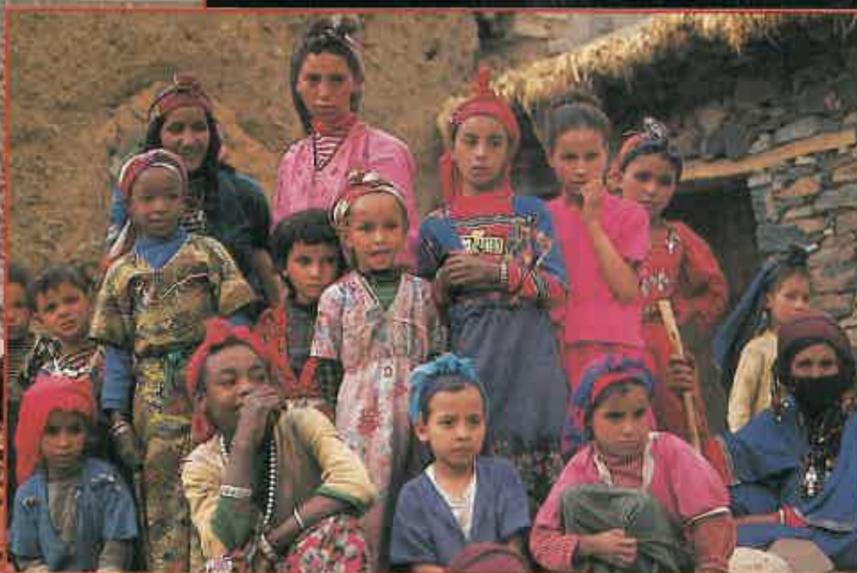
Por tercera vez la expedición *Más Allá del Atlas*, organizada por el club Aventurismo y por Nissan, ha vuelto a recorrer, durante ocho días el vecino Marruecos, un viaje cargado de vivencias inolvidables, imposibles de adquirir viajando de un modo convencional.

UN vehículo todo terreno y una buena excursión organizada para no quedarse tirado por pistas apenas transitadas puede ser la mejor forma de conocer Marruecos, un Marruecos vivo, alejado de las rutas turísticas y en el que la vida se ve desde otra dimensión. El club Aventurismo y Nissan nos dieron la oportunidad de gozar esta experiencia.

Afortunadamente, el ferry que conducía, entre un gran número de agotados emigrantes al camión y los veinticuatro coches que formaban la tercera expedición *Más Allá del Atlas*, pudo recoger en el trayecto de Algeciras a Tánger, y cuando ya las fuerzas les habían abandonado, a dos hombres desesperados que en una balsa de juguete, de esas que utilizan los niños en las piscinas, trataban de cruzar clandestinamente el estrecho.

En contraposición a estas imágenes, que dejaron su huella en todos los pasajeros del barco, la entrada en Marruecos para nosotros, turistas privilegiados que íbamos a recorrer el país por los caminos menos transitados, fue muy rápida. En Tánger nos esperaban algunos representantes del gobierno que agilizaron los trámites de aduana y nos escoltaron hasta la salida de la ciudad. Además, en esta primera etapa por carretera hasta la extraordinaria Fez tuvimos policía en cada cruce para facilitar el viaje a los miembros de la expedición. Fez nos acogió con toda la hospitalidad que caracteriza a los marroquíes. Que distinta de la bulliciosa e imperial Marrakech, donde finalizaría nuestra aventura ocho días después y donde los turistas que nos aventuramos por su intrincado y mágico zoco éramos constantemente asaltados por niños y mujeres dispuestos a no dejar pasar una posible presa.

Entre ambas ciudades las experiencias que se iban sucediendo eran variadas y ricas. Caminando hacia el sur, los inmensos campos de cereales fueron dejando paso a una tierra más árida, inmensa y sin apenas vegetación, salvo en los pequeños lugares donde había algo de agua, tierras que tras dos días de rodar por caminos apenas transitados y salpicados de nómadas eran el preludio de las primeras tierras del desierto. Tras dormir por segunda vez en un cómodo



MOSAICO DE HAZAS
Durante todo el viaje la expedición se vio rodeada de habitantes curiosos y hospitalarios, en su mayoría niños. Muchos de ellos no habían visto nunca un vehículo. El exotismo y las sorpresas estaban asegurados en nuestras travesías.





EL BARRIO DE LOS COLORES
 Junto a estas líneas una impresionista visión de los recipientes donde se tiñen las pieles y los tejidos. Abajo a la izquierda las mujeres se protegen del tremendo calor (53° a la sombra) bajo una típica «jaima». Las visiones que nos asaltan en el corazón de Marruecos sorprenden vivamente al viajero. Pero este es el auténtico sabor del viaje, buscando las rutas que nos depararán una auténtica comprensión de la cultura marroquí.



campamento se iniciaba en Erg Chebbi el viaje por el desierto, dos días por delante en los que, capitaneados por el experimentado Juan Porcat y su magnífico equipo, tendríamos que valernos por nosotros mismos.

La primera parada fue en un antiguo fuerte de la legión francesa donde nos esperaban para tomar un té. El calor, 53 grados a la sombra cuando podíamos encontrarla, y la arena, hicieron algunos estragos entre los integrantes de la expedición, pero tras una jornada agotadora y unas pocas horas de sueño lograbamos llegar a Zagora antes de lo previsto y con tiempo para reponer fuerzas de cara al día siguiente.

Del caluroso desierto volvíamos a tomar rumbo al norte para atravesar el Gran Atlas



y conocer otro Marruecos. Caminos montañosos nos llevaron hacia climas más severos pero en los que también la población mayoritaria eran niños. Alcanzamos casi los 3.000 metros de altura, cruzando pueblos colgados de la montaña, en los que sus habitantes, que rara vez tienen ocasión de ver pasar un coche, nos esperaban en la calle. Fue esta penúltima jornada dura por el pedregoso y largo recorrido pero como todo, el viaje mereció la pena. Marrakech fue el punto final de una aventura vivida con intensidad en la que tuvimos ocasión de llegar al corazón de Marruecos, cargándonos de vivencias inolvidables, imposibles de adquirir viajando de modo convencional. ○

Texto y fotos: María Jesús Beneit

CATALOGO

Motor 16

TODO TERRENO

Núm. 30 • 1991 750 Ptas

CATALOGO
Motor 16



NISSAN TERRANO



SUZUKI VITARA



MERCEDES G

TT
92

CONDUCIR Y DIVERTIRSE



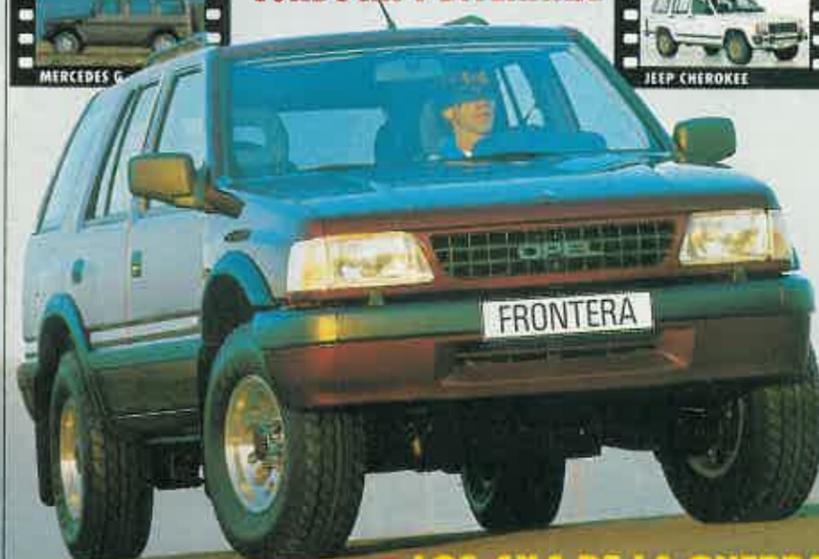
TOYOTA LAND CRUISER



LAND ROVER DEFENDER



JEEP CHEROKEE



• LOS 4X4 DE LA GUERRA
 • RAIDS Y AVENTURAS EN TT

• LOS MODELOS QUE SE VENDEN EN ESPAÑA

• LOS TODOTERRENO DE LA GUERRA

• RAIDS Y AVENTURAS

¡YA EN TU QUIOSCO! CORRE A COMPRARLO

A lo largo de estos últimos años, las constantes victorias de Ayrton Senna hicieron que la gloria habitara tras los muros de McLaren. Incluso las deficiencias de los chasis se vieron paliadas por su talento singular, que supo siempre sacar el máximo partido a los poderosos motores Honda.

Sin embargo, a partir del Gran Premio de Canadá, las cosas han comenzado a torcerse para la escudería de Woking. De hecho, los Williams-Renault FW14 se han perfilado como los coches imbatibles del momento y en consecuencia, la competitividad de los McLaren-Honda MP4/6 ha pasado a un segundo término. Incluso Senna es incapaz de lograr las *pole position* que desde 1985 se han convertido casi en un monopolio del mágico brasileño.

Para poner remedio al tiempo perdido, Ron Dennis -director deportivo de McLaren- ha empleado todos los medios a su alcance, que en esta temporada se han estimado en unos ocho mil millones de pesetas, suficientes para fortalecer tanto el plantel técnico como la evolución de los monoplazas.

Actualmente en Woking trabajan ciento ochenta personas, entre ingenieros, técnicos y personal especializado; todos ellos dedicados exclusivamente al estudio de nuevos monoplazas y a la evolución de los actuales. En el Olimpo de la cúpula técnica sigue Neil Oatley, cuyo trabajo de estos tres últimos años no ha convencido plenamente a Senna. En realidad, los MP4/5 y MP4/6 han carecido de un chasis altamente competitivo, que se ha visto siempre compensado por las «manos» de Senna y el poderío de los propulsores Honda. Sin embargo, el concepto general

El esfuerzo que McLaren está desarrollando para volver a conquistar el liderazgo en la Fórmula 1 es considerable. En el Gran Premio de Inglaterra inscribieron cinco monoplazas y se desplazaron a Silverstone, junto con los pilotos, cincuenta técnicos y doce ingenieros.

**180 TÉCNICOS CON
8000 MILLONES
DE PRESUPUESTO**

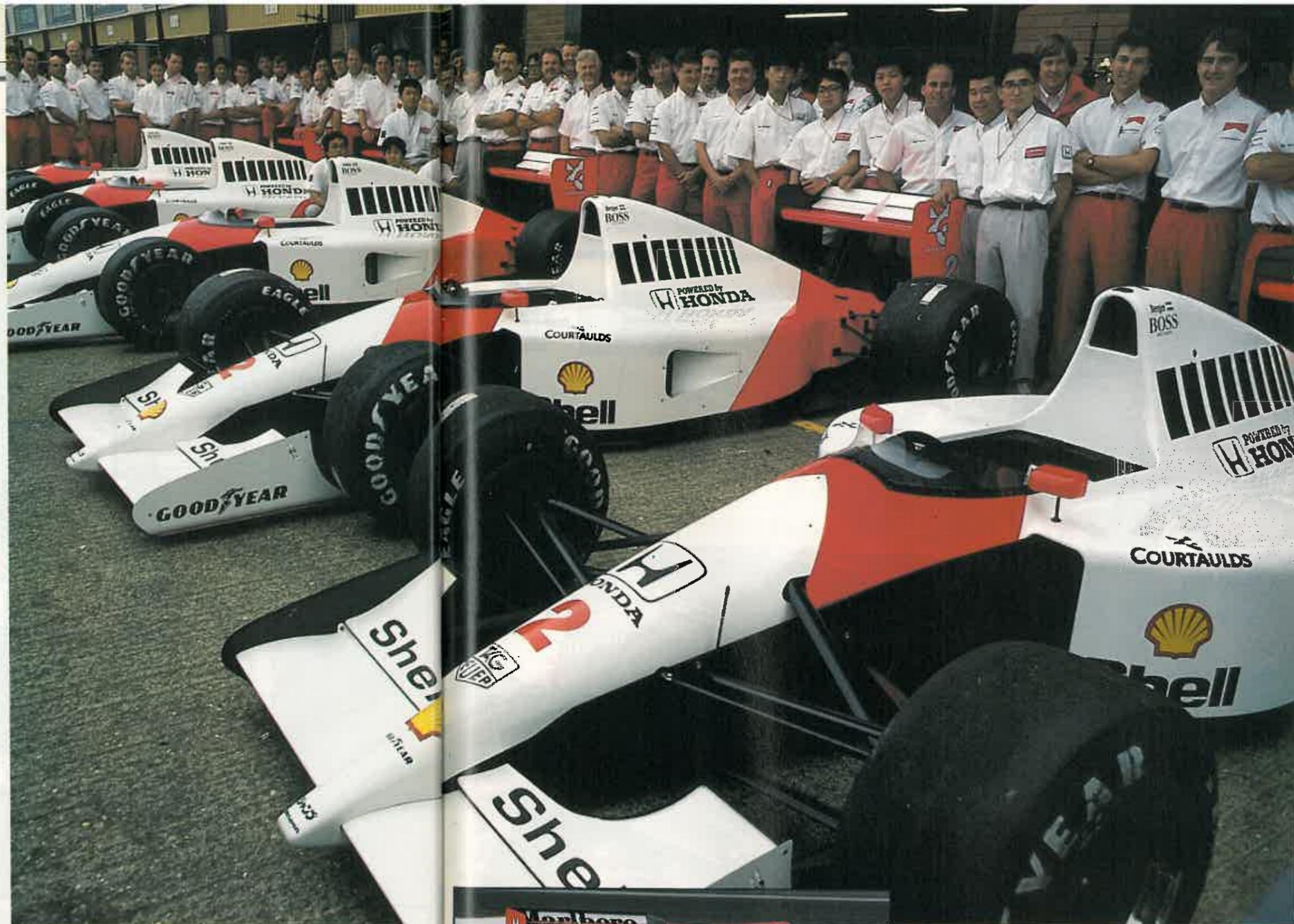
EL EJERCITO DE AYRTON SENNA

del MP4/6, tanto en el aspecto aerodinámico como en la parte mecánica, ha envejecido repentinamente por el rápido avance de los Williams. En cierto modo, McLaren ha cometido el mismo error de Ferrari, al creer en la longevidad del actual modelo. Los retoques aportados por Oatley, tuvieron una validez engañosa al

permitir a Senna ganar los primeros cuatro Grandes Premios de la temporada; rápidamente fue necesario cambiar el fondo plano, los timones del alerón delantero, las suspensiones y el cambio transversal no ha resultado fiable, además de ser netamente inferior al semiautomático de Williams. Al respecto, se sabe que los Weiss-

man trabajan incansablemente en colaboración con Dave North para terminar el nuevo cambio semiautomático. También se sabe que para el Gran Premio de Alemania, McLaren dispondrá de un nuevo coche, totalmente diferente al actual.

En relación con los fichajes para reforzar la plantilla de ingenieros, Ron Dennis



SERA GANADOR Ayrton Senna ha sabido sacar el máximo partido al McLaren-Honda MP4/6. A principio de temporada se adjudicó las cuatro primeras victorias. Actualmente se encuentra superado y precisa ser sustituido.

ha logrado fichar a Goto Osamu de Honda, que hasta el pasado año era el responsable del desarrollo en pista de los motores Honda. Al parecer, la labor de Osamu está centrada en la coordinación y la aplicación de sofisticadas tecnologías a los nuevos monoplazas. Está previsto que los resultados de su trabajo se vean la próxima temporada.

Otro problema importante que afecta al MP4/6, es el motor Honda RA 121 E de doce cilindros que, sin lugar a dudas, está lejos de ser fiable y potente como el anterior V 10. Según palabras de Senna, el RA 121 E carece totalmente de respuesta

FICHA TECNICA

McLaren-Honda MP4/6

Motor: Honda RA 121 E de doce cilindros. Cuatro válvulas por cilindro. Doble árbol de levas en cabeza. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Potencia máxima 700 CV a 15 000 rpm.

Alimentación: Inyección indirecta Honda. Una bujía por cada cilindro. Encendido digitalizado Honda.

Transmisión: Embrague discos múltiples en seco de fibra de carbono. Cambio manual transversal de seis velocidades.

Chasis: Estructura monolítica de nido de abeja de aluminio revestido con materiales compósitos (Kevlar y fibra de carbono). Suspensión delantera hidroneumática *push rod*, con dos amortiguadores y muelles. Suspensión trasera del mismo tipo. Discos de freno de fibra de carbono.

Dimensiones: No facilitadas. Peso en seco 500 kilos. Depósito 220 litros.

a bajo régimen, aunque su capacidad de rotación se ha estimado en unas quince mil revoluciones por minuto, con setecientos caballos de potencia.

En el Gran Premio de Inglaterra, Ron Dennis alineó cinco monoplasas, dos de ellos de la versión «normal» y tres con las últimas modificaciones, denominados

Evolution 3. Estos últimos estaban dotados de un dispositivo que conectaba entre sí de forma fija los empujadores de las suspensiones, y lógicamente tenían los alerones adaptados al trazado de Silverstone. Otra innovación importante, eran los motores RA 121 E Evolution 3 que los equipaban. A pesar del gran halo de se-

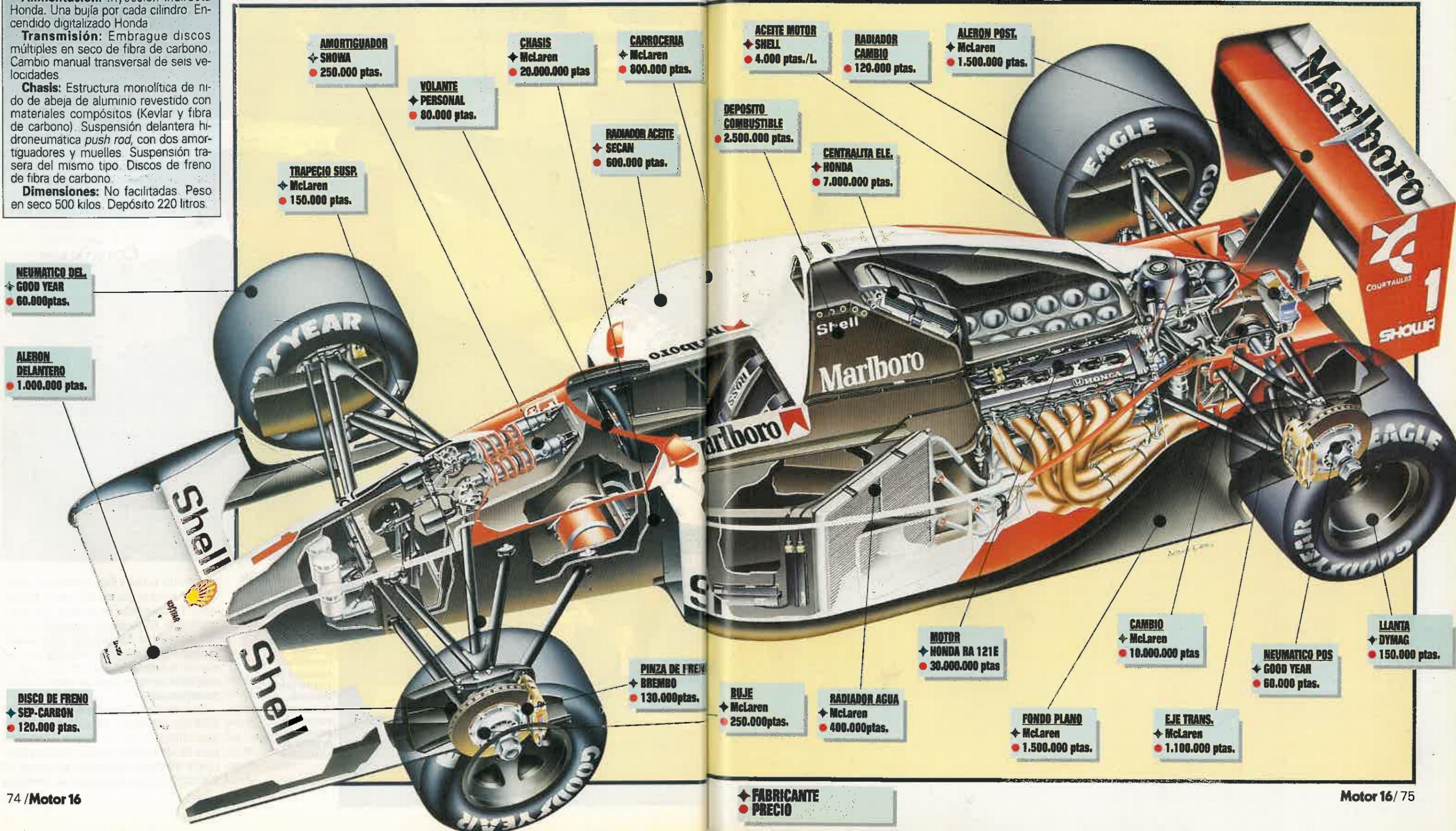
creto que envuelve todo lo de Honda, se supo que en esos motores se había acortado la carrera del pistón y las bielas eran de una aleación de titanio especialmente ligera. Tres de ellos rompieron una biela y en otro se seccionó una válvula.

Para la carrera, Senna eligió el MP4/6 evolución 3 con el motor RA 121 E Evo-

lution 3, por hacer una combinación algo más competitiva. Por el contrario, no fue posible acercarse a los Williams-Renault FW14, y el motor jugó la mala pasada de gastar medio litro de combustible más de lo calculado, error que le costó a Senna quedarse a un kilómetro y medio de la llegada. Actualmente, el MP4/6 juega un pa-

pel de segundón frente a los Williams, pero es de suponer que la sólida infraestructura de McLaren en colaboración con Honda, termine por recuperar la competitividad antes del final de la temporada. De no ser así, será inevitable el divorcio entre Magic Senna y McLaren.

Texto y fotos: Gigi Corbetta



AMORTIGUADOR
◆ SHOWA
● 250.000 ptas.

CHASIS
◆ McLaren
● 20.000.000 ptas.

CARROCERIA
◆ McLaren
● 800.000 ptas.

VOLANTE
◆ PERSONAL
● 80.000 ptas.

RADIADOR ACEITE
◆ SECAN
● 600.000 ptas.

ACEITE MOTOR
◆ SHELL
● 4.000 ptas./L.

RADIADOR CAMBIO
● 120.000 ptas.

ALERON POST.
◆ McLaren
● 1.500.000 ptas.

DEPOSITO COMBUSTIBLE
● 2.500.000 ptas.

CENTRALITA ELE.
◆ HONDA
● 7.000.000 ptas.

TRAPECIO SUSP.
◆ McLaren
● 150.000 ptas.

NEUMATICO DEL
◆ GOOD YEAR
● 60.000ptas.

ALERON DELANTERO
● 1.000.000 ptas.

DISCO DE FRENO
◆ SEP-CARBON
● 120.000 ptas.

PINZA DE FRENO
◆ BREMBO
● 130.000ptas.

BUJE
◆ McLaren
● 250.000ptas.

RADIADOR AGUA
◆ McLaren
● 400.000ptas.

MOTOR
◆ HONDA RA 121E
● 30.000.000 ptas

CAMBIO
◆ McLaren
● 10.000.000 ptas

FONDO PLANO
◆ McLaren
● 1.500.000 ptas.

EJE TRANS.
◆ McLaren
● 1.100.000 ptas.

NEUMATICO POS
◆ GOOD YEAR
● 60.000 ptas.

LLANTA
◆ DYMAG
● 150.000 ptas.

◆ **FABRICANTE**
● **PRECIO**

BAJA ARAGON

UN AÑO DESPUES

Hace un año, la octava edición de la Baja Aragón fue el escenario del debut de los Citroën ZX Rallye Raid. Este debut se saldó con una apabullante victoria. Este año, después de una trepidante lucha, el Mitsubishi de Kenneth Eriksson se ha vengado de las anteriores humillaciones.



REPITIO ARCARONS
Una nueva victoria para el español con Laporte de compañero.



NO PUDO SER
A pesar de su tremendo sprint final Vatanen no pudo ganar.

Enviados Especiales

Victor Piccione y J. Robledo

EN una carrera tipo raid las diferencias entre los participantes de minutos o, incluso, cuartos de hora, suelen ser casi despreciables. Un despiste o un simple pinchazo puede hacer desaparecer la ventaja acumulada a lo largo de muchos kilómetros. Para dar una idea clara de lo competida que ha sido esta edición de la Baja basta con decir que al final de los casi ochocientos kilómetros de carrera los tres primeros clasificados entraron en algo más de cuatro minutos, mientras que el sexto, el desafortunado Bjorn Waldegaard, cruzaba la meta con sólo veinte minutos de diferencia respecto al Mitsubishi de Eriksson. La carrera ha sido un duelo sin tregua entre los Citroën y los Mitsubishi, con los Lada de Auriol y Serviá de invitados. Tras varios cambios en la cabeza de carrera entre Waldegaard, Lartigue y Eriksson, fue finalmente este último el que consiguió el triunfo.

Al margen de la excelente carrera de to-



DOBLETE MITSUBISHI
Tan agresivo como siempre, Lartigue llegó en segunda posición.



POR 20 KILOMETROS
A sólo 20 kilómetros del final se rompió la transmisión del Lada de Serviá (arriba).

A SU AIRE
Prieto (abajo) rodó sin problemas pero sin mezclarse en la cabeza de carrera.



dos los implicados y otras consideraciones, la clave de la victoria de Mitsubishi hay que buscarla en la etapa prólogo. Sin duda un 50 por ciento de la victoria se fraguó en los siete kilómetros de la etapa prólogo en el campamento de San Gregorio. Aunque el tiempo invertido en esta etapa no cuenta de cara a la clasificación final, sirve para determinar el orden de salida, lo cual es fundamental para determinar la estrategia de la carrera. Kenneth Eriksson fue el más rápido, por delante de los Citroën de Vatanen y Waldegaard, mientras que Salvador Serviá consiguió un excelente cuarto puesto. Esta etapa prólogo también deparó alguna sorpresa desagradable, como el abandono de José María Solé al romperse el motor de su Suzuki. A pesar de lo limitado de su potencia, el Vitara podía haber sido otro de los animadores de la carrera.

De esta forma, la escuadra japonesa partía con un hombre super rápido por delante, con lo cual los Citroën iban a tener que correr y sufrir mucho para ponerse por delante. Para colmo, un pinchazo prematuro de Vatanen complicó todavía más las cosas a la escuadra francesa. Los primeros cien kilómetros de carrera fueron totalmente desenfrenados. En menos de diez minutos se encontraban los diez equipos que a priori contaban para el triunfo final: los tres Citroën, los tres Mitsubishi, los dos Lada, el Audi de José María Serviá y el Nissan de Miguel Prieto. Waldegaard aprovechó el hueco que le había dejado Vatanen al pinchar para atacar a Eriksson, mientras que por detrás, Hubert Auriol y Pierre Lartigue, con Lada y Mitsubishi respectivamente, aceleraban el paso para acercarse al sueco. Afortunadamente para todos, un ligero viento limpiaba el polvo que levantaban los coches, por lo que era posible acercarse al coche de delante, pero resultaba muy difícil adelantar, por lo que en esta loca carrera todos esperaban a que el adversario cometiese algún error o tuviese cualquier problema.

La táctica de Mitsubishi era más conservadora. Era importante que Eriksson se mantuviese en la cabeza de la caravana para poder controlar a sus rivales, mientras que por detrás sus compañeros, Lartigue y Fontenay, atacaban a fondo. En cambio entre los Citroën se lanzó a Waldegaard de liebre contra sus rivales, mientras que Ickx y Vatanen se mantenían a la espera de que apareciesen los primeros problemas en los Mitsubishi, pero sin perder el ritmo. Lo que no se esperaban ninguno de los dos equipos es que los Lada de Salvador Serviá y Hubert Auriol se iban a mezclar en la lucha. En efecto, a

LA BAJA EN BREVE

El RACC se ha superado una vez más en cuanto a organización. La Baja Aragón de este año ha sido un éxito en todos los aspectos.

El día anterior a la prólogo fue sorprendido Ari Vatanen intentando realizar un reconocimiento de la misma con un coche, cuestión totalmente prohibida bajo pena de exclusión. Finalmente fue sancionado con 500.000 pesetas. Esta diversidad de criterios a la hora de sancionar provocó un gran malestar entre el resto de los participantes.

Jackie Ickx es sin duda uno de los personajes más carismáticos de la especialidad. En esta ocasión se ganó el cariño de los participantes declarando que las carreras tipo raid sólo son posibles gracias a los privados y que por lo tanto deben de hacerse a la medida de estos equipos.



Tremenda satisfacción en el equipo Mitsubishi puesto que por primera vez desde que el grupo PSA (Peugeot y Citroën) irrumpió en los raids, conseguían vencerlos.

El honor del equipo Suzuki lo salvó el equipo Mas-Barrera con el veterano Proto 410. Finalmente acabaron en undécima posición, justo por delante del Nissan de Torra.

En el Trofeo Defender la sorpresa la dieron el equipo Jul-López que se colocaron en el puesto 34 al final, tras el abandono de otros equipos más experimentados.

pesar de algún problema con los neumáticos, Salvador Serviá se encontraba a ocho minutos escasos del líder cuando la carrera llevaba más de 200 kilómetros.

Al contrario de lo que parece lógico en una carrera de este tipo, las asistencias empezaban a cobrar un papel muy importante, puesto que las diferencias se medían por segundos, y un pequeño retraso cambiando una rueda, podía suponer la pérdida de una posición. Además el fuerte ritmo impuesto deterioraba los neumáticos a un ritmo muy superior al inicialmente previsto, por lo que fue necesario cambiarlos más a menudo. Los Mitsubis-



ACCESORIO
AUTOMOVIL

KITS DE PERSONALIZACION

Sencillamente diferente



Desing by ITALY

DISTRIBUYEN:

DITECSA	Alicante	Tel: 96 544 38 11	KNWJ	Vitoria	Tel: 94 620 01 66
LAMINAUTO SPORT	Madrid Sur	Tel: 91 640 18 30	SERVIAUTO, S. A.	Vitoria	Tel: 945 13 12 41
TECSEH	Guipúzcoa	Tel: 942 46 06 23	AUTOSCRATCH	Bakurres	Tel: 971 46 88 00
DIJOS AUTOMOVIL	Bizkaia	Tel: 93 424 24 11	SPORT AUTO BURGOS	Burgos	Tel: 947 21 48 13
RAISA ACCES. VILLALBA	Madrid Norte	Tel: 91 850 77 82	RUBEN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel: 976 22 52 56
GRAELX	Del. Antakia	Tel: 988 20 06 06	REPUESTOS QUALSAN	Oviedo	Tel: 985 28 38 00
ERCAITL, S. A.	Valencia	Tel: 96 374 64 41	ADAICO	Nazarrre	Tel: 948 22 63 00
SEMAUTO, S. A.	Gaizca Leiz	Tel: 987 41 95 95	AUTO-RECAMBIO FM	Valadolid	Tel: 983 26 00 94
			SPORT-AUTO	Santander	Tel: 942 07 27 58

hi tenían preparado un solo cambio de neumáticos a media carrera y finalmente cambiaron dos veces. Este factor le pudo costar a Eriksson la carrera, puesto que llegó a la asistencia rodando sobre las llantas con las cubiertas totalmente degradadas. Del mismo modo Pierre Lartigue tuvo que realizar una parada más de las previstas para cambiar las ruedas que no aguantaban el fuerte ritmo.

El ecuador de la carrera trajo la sorpresa del abandono del Citroën de Ickx, al salirse de la pista, afortunadamente sin consecuencias para sus ocupantes, pero sin posibilidades de seguir en carrera. Esto no ayudaba para nada a Waldegaard que se quedaba solo frente a los dos Mitsubishi. No obstante en el equipo francés se respiraba tranquilidad, puesto que los problemas de neumáticos le habían devuelto la cabeza de carrera a Waldegaard y lo que era más importante, rodaba por delante de sus rivales y aumentaba la diferencia. Lo que no resultó tan tranquilizador fue cuando el sueco llegó a la asistencia con problemas en un freno posterior y tuvo que estar parado algo más de cuatro minutos, tiempo suficiente para que Eriksson y Lartigue pasaran sin parar y se colocasen delante. Vatanen llegó a esta asistencia y en un minuto cambió los cuatro neumáticos al estilo de las carreras de Fórmula 1. Las cosas se empezaban a poner feas para los Citroën, pero todavía quedaban 200 kilómetros de carrera. Los dos coches amarillos se lanzaron como sabuesos tras la pista de los dos Mitsubishi. Desgraciadamente para Bjorn Waldegaard, los problemas mecánicos se iban a reproducir y a 150 kilómetros de la llegada un palier roto le retrasaba, dejando a Vatanen solo en su lucha. La reacción del finlandés fue tremenda, pero tardía y a pesar de volar bajo sobre los Monegros, no consiguió limar las diferencias con sus rivales. Estos dos por su parte, realizaron un final de carrera a un ritmo trepidante. Eriksson marchaba primero y conocía el ataque de Vatanen y de su compañero Lartigue que, no muy contento por haber perdido el liderato a causa de un cambio de neumáticos no programado, trataba por todos los medios de recuperar la primera plaza.

Por detrás de los cuatro primeros, la cosa no estaba menos caliente.

Fontenay, con el tercer Mitsubishi, mantenía su duelo particular con el Lada de Auriol, mientras que Miguel Prieto y los dos hermanos Serviá luchaban por conseguir ser el primer español en la meta. El Lada de Salvador empezó a flaquear cuando quedaban unos doscientos kilómetros. No obstante parecía que la



COMO EN FORMULA 1
Las asistencias han jugado un papel fundamental. En Citroën cambiaron una transmisión a Bjorn Waldegaard en algo más de diez minutos. Todo un récord pero no fue suficiente.



SALVO EL HONOR
El tercer coche del equipo Suzuki llegó a la meta en el puesto once, que no hace honor al potencial de este equipo.



CLAY REGAZZONI
Un año más acudió a la Baja. Esta vez no pudo acabar.



PRIMER ESPAÑOL
El rostro de José María Serviá lo dice todo sobre la dureza de la prueba.



BAJA RICA, BAJA POBRE
También en la Baja hay para todos los gustos y bolsillos. Arriba un tenderete de cualquier equipo privado. Abajo la carpa con aire acondicionado, cortesía de Citroën.

diferencia era suficiente para llegar por delante de su hermano y del Nissan. Desgraciadamente, a veinte kilómetros de la llegada, la transmisión del Lada cedió dejando a su hermano el honor de ser el primer español clasificado. Por detrás del Audi quedaron los dos Nissan de Prieto y Porcar que realizaron una carrera muy regular conscientes de que su montura no era la más adaptada para enfrentarse a los prototipos punteros. El líder de la Copa de España de Raids, Jordi Torra, tuvo un debú en la Baja muy prometedor, ya que de no ser por un tonto problema en la bomba de alimentación, habría estado luchando con José María Serviá y Miguel Prieto por el séptimo puesto. A pesar del fuerte recorte que ha dado Serviá a la clasificación provisional de la Copa, Jordi Torra sigue líder de la misma.

Otras actuaciones destacables han sido las de los Suzuki de Solé y Carrique, clasificados en el puesto 28 de la general y primeros entre los Suzuki del Trofeo. Justo detrás llegaron Compte y Bermusell con el Suzuki Vitara.

Al igual que en coches, la carrera de motos ha sido muy interesante y competitiva. La cabeza de carrera ha estado pasando continuamente de manos entre los equipos Kinigadner-Davies (KTM), Medardo-Mandelli (Gilera) y Mas-Lalay (Yamaha). Finalmente no fue ninguno de estos el vencedor, puesto que el equipo formado por Arcarons y Laporte (Husqvarna) realizó una tremenda remontada para conseguir imponerse en los últimos kilómetros. En el apartado de los infortunios hay que destacar la caída de Gilles Lalay, compañero de Carlos Mas, a tan sólo siete kilómetros de la llegada cuando todavía optaban a la victoria. ○

CLASIFICACIONES

COCHES

1º Vatanen-Berglund (Citroen ZX), en 10 41 07 2º Ickx-Tarin (Citroen ZX), a 00 17 18 3º Serviá-Oller (Audi Coupé Quattro), a 00 48 55 4º Solé-Calm (Suzuki Vitara), a 00 58 43 5º Regazzoni-Barbieri (Mercedes GE), a 01 14 00 6º Germanetti-Pelanloni (Range Rover), a 01 14 58 7º Torra-Romaní (Nissan Patrol), 01 17 15 8º Amaral-Conde (Nissan Pick Up V6), a 01 21 00 9º Prieto-Juncosa (Nissan Patrol), a 1 24 15 10º Barocelli-Simoni (Daihatsu Feroza), a 01 28 33

MOTOS

1º Val-Trolli (KTM 600), en 10 04 43 2º Medardo-Mandelli (Gilera RC 600), a 00 02 30 3º Riudalbas-Parés (Gas-Gas Enduro), a 00 11 30 4º Charbonnier-Laporte (Kawasaki KX), a 00 34 55 5º López-Gil (Yamaha 250), a 00 43 50

GRAN PREMIO DE FRANCIA

FORZA ITALIA

Italia, sus pilotos y su industria, han sido los vencedores del Gran Premio de Francia. Las victorias de dos de sus pilotos, los dos Loris, Capirossi y Reggiani, el segundo a lomos de una Aprilia, y el excelente tercer puesto de Eddie Lawson que con la Cagiva se encarama en el tercer lugar, nos recuerdan a los españoles dulce sabor que para nosotros tenían las carreras hace tres y cuatro años. El único consuelo nos ha venido, además de Cardús, por parte de «los chicos del Europeo», Giró y Sánchez, que fueron los mejores españoles en el octavo de litro.

Enviado Especial

José Luis Aznar

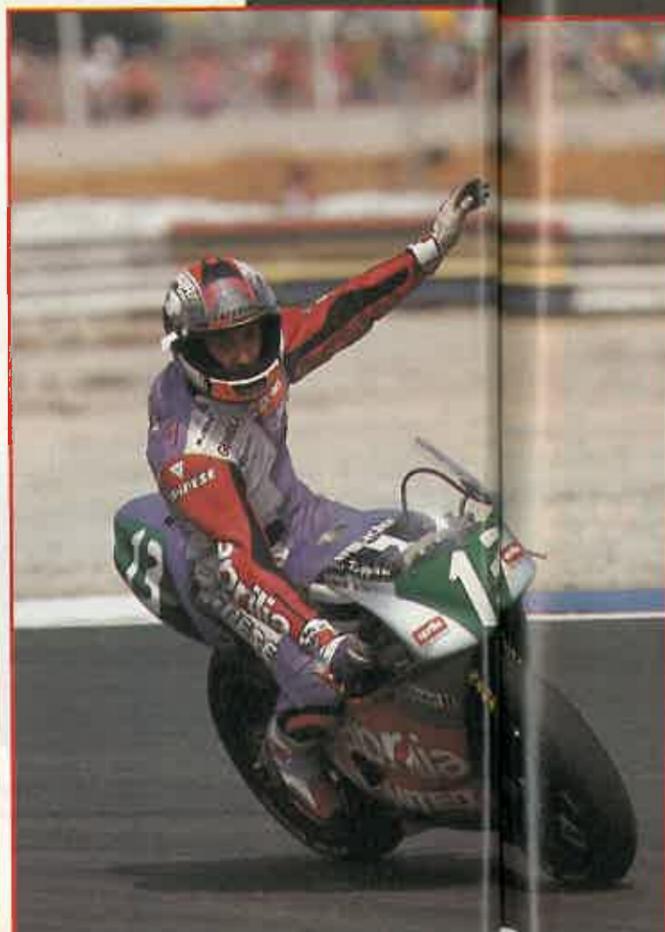
Y A lo decía Capirossi después de que Ueda marcara, por delante suyo, el mejor tiempo en los entrenamientos: «No he podido hacer una vuelta rápida porque me han molestado varios pilotos y he tenido algún problema, pero tengo plena confianza en la carrera». Y así fue, el pequeño italiano de Riale Terme dejó que Gresini mandase la primera vuelta, pero luego le dijo adiós y le dejó que se peleara él sólo con Waldmann, tarea en la que el antiguo piloto de Garelli tampoco se vio acompañado por la suerte. Mientras Capirossi se escapaba,

pletórico de autoridad, Waldmann podía con Gresini e incluso cuando a pocas vueltas del final de la carrera el germano se pasó de frenada luego de la meta y el italiano pudo adelantarlo, poco tardó Waldmann en recuperar la segunda plaza. Tras ellos, solitario en el cuarto puesto rodó Debbia, pero quinto terminó Ueda tras haber efectuado una sensacional remontada ya que arrancó muy mal y en la primera vuelta había pasado en decimosexta posición. Tras él había llevado mucho tiempo a «Aspar» que si arrancó bien, cometió un error en la primera curva que lo dejó tras el japonés. El de Alcira, no estaba contento con el rendimiento de su moto en los entrenamientos, porque los in-

CON EL NUMERO UNO
Waine Rainey, con las últimas mejoras introducidas en su Yamaha, volvió a dar un recital consiguiendo su cuarta victoria de la temporada.



VICTORIA A LA ITALIANA
Capirossi y Reggiani, este sobre Aprilia consiguieron sendas victorias «azzurras». En 500 la Cagiva empieza a codearse con las japonesas y Schwantz se vio impotente para imponerse a un espléndido Lawson.



ventos de Möller no habían dado resultado, aunque las cosas fueron mejor en la carrera en la que se montaron los motores según las especificaciones de Alemania. A la postre, «Aspar» terminaba decimo-primo tras los dos «chicos del Europeo», Giró y Sanchez, que se lucieron llegando a ir el segundo de ellos en cuarta posición, aunque a ambos lo que les sobraba de valor y ganas les faltó en veteranía, tal como Giró reconocía en la meta tras ser adelantado por Wakai y Sakata: «En las últimas vueltas intentaba que me pasaran, incluso frenaba en las rectas, pero no lo hacían, porque sabían que yo los pasaría luego». Verlos a pie de pista y constatar la rabia con la que luchaban por sus posiciones nos hizo recordar bellos tiempos pasados... Por otra parte las pobres prestaciones de la Derbi, que naufragaba de nuevo en el plano técnico obligando al abandono de Gianola, no permiten abrigar una vuelta inminente al primer plano.

Las poderosas motos de quinientos eran las siguientes en salir a la pista. De entre sus pilotos había uno que era el más fuerte en el Paul Ricard: Wayne Rainey. Este ya consiguió la pole position con una Ya-



UN POCO DE SUERTE
Carlos Cardús y Pier Francesco Chili lucharon sin tregua por conseguir una plaza en el podio. Carlos se quejaba de su mecánica después de la carrera. Pero lo cierto es, sin querer quitarle ningún mérito, que la suerte estuvo de su parte, puesto que en la última curva Chili estaba por delante.

PAUL RICARD EN BREVE

Crivillé tiene asegurada, si lo desea, una Honda de 500 oficial en el equipo de Sito Pons, independientemente de que éste se retire o no a final de año. El tema de una oficial del cuarto de litro está más crudo, porque Honda sólo hará dos motos oficiales para el año

sustituciones -Spa, Montmeló o Nurburgring- ello tampoco parece factible porque el G P no se suspende con antelación, sino que la FIM sigue dándolo por viable y a la postre los organizadores lo tendrán que suspender.

El circuito Paul Ricard tampoco escapaba a las críticas, puesto que las motos estrenaban el trazado corto que usan los Fórmula Uno. Ya en ocasión de los ensayos programados por el IRTA una semana antes los pilotos se quejaron de la variante que se usa para acortar el trazado. Excesivamente lenta, propiciaba las caídas y a pesar de que los organizadores modificaron un tanto la entrada para convertirla en más veloz, el resultado tampoco agradó en demasía a los pilotos.

Garriga estrenó un nuevo chasis con el cual no se mostraba en exceso entusiasmado, ya que no lo juzgaba superior -ni tampoco inferior- al anterior. Tras mucho tirarle de la lengua para que emitiese una opinión acabó por juzgarlo mejor en las rectas, menos zigzagueos, y en los virajes muy veloces.

Estreno importantísimo el de Rainey quien en su Yamaha usaba en en-

trenos y carrera el sistema de suspensiones activas Ohlins. Un ordenador es el que las riges en todo momento y la opinión de Rainey era elocuente: «No van mejor que las convencionales, sólo un pelín en algunas circunstancias, pero así trabajamos y las haremos progresar».

Los equipos españoles van a reunirse, aunque los pequeños comités ya son algo habitual, para estudiar en conjunto su posición de cara a los cambios que se avecinan.

Las velocidades puntas ofrecidas por la organización eran las siguientes: Doohan y Rainey 296 Km/h, Garriga, 287 y Sito, 280. En 250 los mejores eran Bradl 253, Shimizu 252, Zeelenberg 250 y Cardús 248. Caprirossi era el más veloz en 125 con 214 Km/h y le seguían Gresini con 213, Oetti con 212 mientras que Pitufo tenía 208 y Aspar 206.

Por vez primera en la historia de los Mundiales los tres primeros clasificados han tenido que cumplir con un nuevo requisito una vez terminada la carrera. Además de subir al podio, han tenido que pasar el control antidoping. Ninguno ha dado positivo.



DOS SEGUNDOS DOS
Waldmann en 125 y Doohan en 500 se tuvieron que conformar con sendas segundas plazas en el podio. Pero el australiano tiene todavía muchas opciones para el título.



BRADL A LO CAMPEON
A pesar de que una mala salida le relegó a las profundidades del pelotón, el piloto alemán remontó a un ritmo vertiginoso. Finalmente no podría alcanzar al piloto de Aprilia, pero sí dejó constancia de que va a por todas y que su meta es el título de Campeón.

maha que además de tener la famosa suspensión activa de White Power, también había recibido nuevas piezas para el motor. En carrera, después que Doohan fuese el líder durante las siete primeras vueltas, una vez dio cuenta del australiano, ya no hubo color: se fue irremisiblemente en pos de su cuarta victoria del año. Doohan justificaba su derrota en un peor comportamiento de sus neumáticos: «Me derrapaba mucho la rueda delantera cuando quería ir verdaderamente deprisa, pero además en algunas curvas vibraba mucho y eso no nos había sucedido en los entrenamientos». En el primer giro, nervioso por haber arrancado mal cuando tenía puestas grandes esperanzas en la carrera ya que había obtenido un tercer puesto en los entrenamientos, cayó Kocinski. Con ello la lucha por la tercera posición fue muy vibrante ya que fue primero un mano a mano entre tres pilotos: Gardner, Lawson y Schwantz. El primero pronto tuvo que entrar en boxes -lo haría por dos veces a causa del eje trasero mal fijado que le hacía saltar la cadena-. Schwantz se colocó tercero a cinco giros del final, pero fue pasado dos más tarde por Lawson. A partir de ahí el piloto de Cagiva fue más hábil y le ganó la partida al tejano que, deportivamente, así lo reconocía.

La polémica saltó entre españoles ya que en la tercera vuelta Garriga se iba por los suelos. «Iba detrás de Sito y en las rectas no podía con su moto, mientras que en las curvas él me frenaba muchísimo. Al ver que los demás se nos escapaban me he puesto nervioso y cuando lo he pasado me he caído». Si el piloto de Ducados opinaba que la oposición de Sito a ser adelantado era más coriácea de lo normal, el de Campsa no lo veía igual: «No es mi culpa si su moto corre menos y si se pone nervioso. Yo no tenía porqué dejarle pasar». A la postre Sito Pons terminaba noveno, «el freno trasero se me agarrotaba en ocasiones» y Garriga era decimo-primo tras haber tenido que parar en boxes a



próximo. Si quisiera una Aprilia no habría problema.

La decisión ya parece definitiva: no habrá Gran Premio de Brasil, puesto que todos los equipos del IRTA han dicho que no a la prueba. Los trabajos pedidos en su día por Sito Pons no han sido hechos. Sí se habla de posibles

UN TIGRE EN SU MOTOR



Motor Oil





EL FUTURO YA ESTA AQUI
Los jóvenes pilotos del Equipo de la Federación, que tantos triunfos han obtenido en el Europeo, demostraron que son un recambio a corto plazo para los actuales pilotos punteros. *Giró y Sánchez ¡Bien!*

que le reparan los múltiples desperfectos de su moto.

En el cuarto de litro se esperaba que Cardús salvara el honor español, aunque se veía difícil después que Bradl fuese el más veloz en los entrenamientos seguido de las Aprilia de Chili y Reggiani. En carrera «Lorito» Reggiani arrancó a la perfección y se escapó, mientras que Chili y Cardús batallaban entre sí, al tiempo que Bradl iba remontando una mala salida.

Estos fueron los protagonistas de la carrera. «Yo no contaba poder escaparme con tanta facilidad», reconocía sincero Reggiani. «Pensaba que sería una lucha entre tres o cuatro, pero al verme solo he apretado. Cuando he tenido cuatro segundos de ventaja he aflojado para descansar». En ese momento detrás suyo estaba Bradl que había sobrepasado a Chili y Cardús. «He arrancado mal porque me he equivocado con el semáforo, decía el germano,

CAMPEONATO PARALELO

ACUERDOS DE LA CONCORDIA

HUBO un tiempo en que la Foca y la Fisa andaban a la greña. ¡Y cómo! Todo terminó cuando por fin se sentaron a dialogar y a construir algo positivo fueron los Acuerdos de la Concordia. Eso mismo es lo que parece que va a suceder en la guerra entre la FIM, el IRTA y algunos Sponsors que podía desembocar en un Campeonato paralelo. En Paul Ricard se palpaba un cambio de actitud entre algunos de los más representativos estandartes del movimiento secesionista, es decir Kenny Roberts. Ahora, la FIM comete errores, pero ya se pue-

de comenzar un diálogo, mientras que ésta, tras hablar con la FISA, piensa que lo mejor es que se pongan de acuerdo los máximos implicados en el mundo de las motos, es decir los profesionales.

Ambos han visto que sus respectivas posturas tenían fallos y visto el ejemplo de la Fórmula Uno parece que se hayan dado cuenta de que valía la pena enterrar el hacha de guerra, abandonar la inútil intolerancia y dialogar. Ello puede desembocar en unos nuevos Acuerdos de la Concordia beneficiosos para todos. Bienvenidos sean.

CLASIFICACIONES

125cc
1º L. Capirossi (Honda) 38'47"207 2º R. Waldmann (Honda) a 6"547 3º F. Gresini (Honda) a 8"857 4º G. Debbia (Aprilia) a 19"327, 5º N. Ueda (Honda) a 23"604

250cc
1º L. Reggiani (Aprilia) 40'25"925 2º H. Bradl (Honda) a 4"286 3º C. Cardús (Honda) a 13"053 4º P.F. Chili (Aprilia) a 13"172, 5º L. Cadalora (Honda) a 20"075

500cc
1º W. Rainey (Yamaha) 44'13"170 2º M. Doohan (Honda) a 3", 3º E. Lawson (Cagiva) a 23"646 4º K. Schwantz (Suzuki) a 23"730 5º J.Ph. Ruggia (Yamaha) a 31"38

Así va el Mundial

125cc
1º L. Capirossi, 151 puntos, 2º F. Gresini 136, 3º R. Waldmann, 120, 4º N. Ueda, 85, 5º Jorge Martínez, 67

250cc
1º L. Cadalora, 169 puntos, 2º H. Bradl, 158, 3º C. Cardús, 140, 4º W. Zeeleberg, 123, 5º L. Reggiani, 100

500cc
1º W. Rainey, 168 puntos, 2º M. Doohan, 160, 3º K. Schwantz, 136, 4º E. Lawson, 108, 5º W. Gardner, 102

pero luego Reggiani era muy rápido y mis neumáticos iban fatal con lo que no he podido hacer nada para cazarlo». Así el italiano sólo tenía que controlar a su rival para conseguir su segunda victoria en Gran Premio y la segunda consecutiva de las Aprilia.

La emoción estaba al rojo vivo por la tercera posición entre Chili y Cardús. Varias veces el español había sorprendido al italiano, pero otras varias el italiano hizo lo propio con nuestro compatriota. En la última vuelta todo parecía decidido en favor de Chili hasta que en el postrer viraje, en el que entró casi «colado», al irse por la parte sucia de la pista hizo una espectacular cabriola, que por poco le hizo dar con sus huesos en el suelo y fue suficiente para que Cardús lo pasara por los pelos. El español no estaba muy contento en la meta: «No me faltan ganas, me falta moto» decía aunque también reconocía que «por una vez he arrancado bien, y si la moto de Chili aceleraba mejor, yo lo pasaba en las curvas de detrás. Cuando en la última vuelta me ha pasado, ha cerrado tanto en la penúltima curva que en la siguiente ha entrado forzado...» Autor de una batallada carrera, terminaba en novena posición Crivillé. «Me he divertido mucho, y si la moto de Schmidt aceleraba mejor que la mía, yo era más rápido en las curvas veloces». Puig, era decimonoveno y Torrontegui vigésimotercero. ○



EN DIRECTO CON ALAIN PROST

GOLPE DE SUERTE

Qué puede ser más difícil que la puesta a punto de un Fórmula I sin ningún punto de referencia? ¿Qué se puede hacer con un coche aún desconocido en un circuito nuevo como Silverstone? Es cierto que realicé algunas vueltas durante los entrenamientos preliminares, la mayor parte del tiempo bajo la lluvia. Y tampoco el Ferrari 643 era totalmente desconocido porque ya lo había conducido en Magny Cours. Pero todo eso no era suficiente. La situación me obligaba a ser desconfiado, ya que el más mínimo error de interpretación podía invalidar todos mis reglajes de cara a la carrera. En efecto, me dediqué toda la jornada del viernes a experimentar, incapaz de comprender el comportamiento de la parte delantera de mi monopla. No era eficaz. Varié la presión de los neumáticos, modifiqué la incidencia de los alerones y cambié la altura de la carrocería, pero siempre hubo una diferencia de 15 grados centígrados en las ruedas delanteras de mi fórmula con respecto a los neumáticos delanteros de Jean Alesi. Por este motivo sólo alcancé el séptimo mejor tiempo en la jornada del viernes.

CUANDO el ingeniero Luigi Mazzola se centró en el problema, descubrió el origen de todas las preguntas que yo me estuve haciendo a lo largo de toda la mañana: la prolongación delantera del fondo plano del monopla vibraba de forma anormal. Si era un mal ajuste o un defecto de fábrica ya poco importaba, habíamos encontrado la solución.

Efectivamente, el sábado por la mañana todo volvió a la normalidad. Sabía qué camino tomar para franquear sin problemas la segunda manga de clasificaciones. Salí con un coche que sin duda era menos competitivo que un Williams o un McLaren, pero eso no me preocupaba. Obtuve la tercera línea en la parrilla de salida, a pesar de que mi motor carecía de toda su fuerza por la falta de un carburante especial. Confiaba en las prestaciones de mi coche con el depósito de gasolina lleno sin haberlo probado antes.

También sabía que Mansell y Patrese, al igual que Senna y Berger, tenían que sus neumáticos no fuesen efectivos con el chasis en su configuración de carreras.



PROBLEMAS EN EL MONOPLAZA

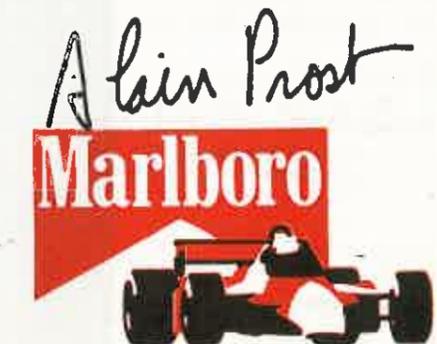
Durante los ensayos preliminares, Prost observó bastantes anomalías en el comportamiento de la parte delantera de su monopla que fueron solventados por el ingeniero Luigi Mazzola.

SIN embargo, y totalmente al contrario que en las tandas de entrenamientos, las prestaciones de mi coche se modificaron notablemente con el tanque de gasolina lleno. Este es un defecto del Ferrari 642 que yo encuentro en el nuevo Ferrari 643. Aún así, y aunque fui conservador durante las primeras vueltas de la carrera, logré mantener un buen ritmo.

Cuando la cantidad de gasolina comenzó a disminuir, el Ferrari se volvió muy rápido. Alcancé a Berger, pero me fue imposible adelantarlo: por una parte me perturbaban las turbulencias aerodinámicas que generaba el McLaren Honda de Gerard Berger y por otra tenía el mismo problema que en Magny Cours, es decir, conseguir una mayor velocidad con un motor sin brío.

Por su parte, los neumáticos resistieron el esfuerzo de una forma increíble. Jean Alesi me adelantó, pero no le sirvió de nada, ya que tampoco pudo adelantarse a Berger. Por si fuera poco, su motor me salpicó con varios chorros de aceite y, cuando me limpiaba la visera, toqué con la rueda delantera en un bor-

dillo mientras frenaba. Me encontré, de repente, con el Ferrari en sentido contrario, pero comprobé que mis neumáticos continuaban en excelentes condiciones y continué la carrera sin verme obligado a cambiarlos. Solamente después me ví forzado a ello porque los restos del Jordan de Andrea de Cesaris me perforaron una de las ruedas. A partir de ese momento, la efectividad del coche comenzó a disminuir y las últimas vueltas fueron un verdadero calvario. Al final, debido al abandono de Ayrton Senna, logré en el último momento la tercera posición y por lo tanto subir al podio. ○



● **Jos Vaessen**, presidente de la FIM, ha hecho pública la decisión de mantener el **Gran Premio de Brasil**, a celebrar en el circuito de **Interlagos** en el próximo mes de diciembre.

● **Tommi Makinen** será el segundo piloto del **equipo Mazda** en el próximo rallye de los **1000 Lagos** en sustitución del cántabro **Jesús Puras** en una nueva "cacicada" de Achim Warmbold

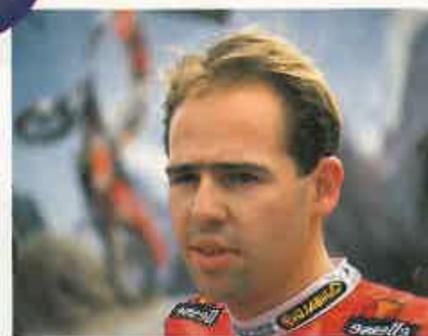
● **Pancho Egozcue** ganó la subida a Sesrieries del **Europeo de Montaña**. Segundo fue **Andrés Vilariño**, mientras que **Francesc Gutiérrez** recuperaba el liderato en Grupo N al quedar segundo entre los de su clase.

● El siempre activo **Circuito de Jerez** va a incorporar a sus instalaciones un trazado de **motocross**. Con ello el enclave andaluz quiere llevar hasta esas tierras alguna prueba del **Campeonato del Mundo** de dicha especialidad.



● **Derek Bell**, el veterano piloto británico y asiduo de las **24 Horas de Le Mans** ha dicho adiós a la mítica carrera después de veintiuna participaciones y cinco victorias. Las razones aducidas son que sufre mucho por no batirse ya en los puestos de cabeza.

● La polémica ha saltado en torno al Nacional de **Rallyes de Tierra**. Mientras que para unos **Bardolet** ya es virtual campeón, para otros el reglamento no se pronuncia al respecto y habrá que esperar la resolución de la FEA si gana **Trelles** los tres últimos rallyes.



TRIAL

TARRÉS NO DA OPCION

EL virtual campeón del mundo de trial, **Jordi Tarrés**, quiere también ser profeta en su tierra. En la última carrera disputada en la localidad santanderina de Alto Campoo, venció con la facilidad que le caracteriza. Tras esta quinta prueba del nacional, del que ha ganado todas hasta ahora, el título es ya prácticamente suyo pudiendo hacer otra vez doblete en ambos campeonatos. Por detrás de Tarrés se situó el joven **Marc Colomer** que, a sus diecisiete años, lleva todo el camino de llegar a lo más alto de la especialidad. Tercero fue el siempre eficaz **Amós Bilbao**.

CIRCUITO DE ALBACETE

EXAMEN APROBADO

LOS miembros de la Federación Internacional de Automovilismo **Roland Bruinseraede**, supervisor de circuitos de velocidad de la FISA, y **Marcel Martin**, de la comisión de Sport de la misma entidad, dieron el visto bueno para que el Circuito

de La Torrecica pueda admitir carreras de Fórmula 3.000. Este importante paso del trazado manchego contó asimismo con la asistencia de la alcaldesa de Albacete, **Carmen Belmonte Useros**, y de **Jaime Nogué**, Presidente de la Comisión de Seguridad de la Federación Española. Se consigue así la homologación internacional que será celebrada por todo lo alto el día 27 de octubre con una carrera internacional de motociclismo que contará entre otros con el equipo **Pileri** compuesto por los pilotos **Loris Capirossi** y **Fausto Gresini** para enfrentarse con los mejores pilotos españoles.

MOTOS DE AGUA

GESTA SOBRE LAS OLAS

EL pasado sábado 13 de julio partía de Port Ginesta (Barcelona) la Iª Travesía Barcelona-Mallorca sobre una moto de agua. Los intrépidos navegantes no eran otros que nuestros compañeros en las tareas informativas **Alex Medina** y **Carlos Pich** que se turnaron a los mandos de una **Kawasaki TS 650** apoyados por una lancha **Zodiac** hasta puerto Portals, en la isla de Mallorca. Tardaron un total de siete horas y media venciendo un ligero oleaje de proa que no les impidió hacer una excelente media de 45 kilómetros por hora.

Alex y **Carlos** decidieron ir a tope desde el principio para evitar cualquier sorpresa que la mar pudiera reservarles. Esta es la primera experiencia de este tipo que se realiza en nuestras costas y su éxito a animado a nuestros aventureros protagonistas a promover travesías de mayor envergadura.



CAMIONES EN NURBURGRING



LA cuarta prueba puntuable para el Campeonato de Europa de camiones, disputada en el circuito alemán de Nurburgring se ha caracterizado por la espectacularidad, suceso habitual en todas las actividades en que toman parte estos impresionantes vehículos.

La prueba se inició el sábado día 13 con la presencia de más de 150 000 espectadores que asistieron a las primeras mangas de las tres categorías que forman este campeonato. En la clase 1 o A, en la que compiten los camiones de menos de 11.950 centímetros cúbicos, la victoria fue para el piloto de **Lucas, Richard Walker** que a los mandos de un **Volvo White** se alzó con la primera posición. Por detrás **Hegmann** con su **Mercedes Benz** fue incapaz de soportar el tren del británico y se tuvo que conformar con la segunda posición.

En la clase II o B, destinada a camiones con cilindradas comprendidas entre 11.951 y 14 100 centímetros cúbicos, la victoria de la primera jornada fue para **Jukka Kalio**. El finlandés no tuvo oposición y demostró sus cualidades de manera impresionante. El único piloto español que compite en esta categoría, **Manuel Santos** no tuvo suerte en esta jornada y fue descalificado por circular a 162 kilómetros por hora, ya que los camiones tienen limitada su velocidad a 160 kilómetros.

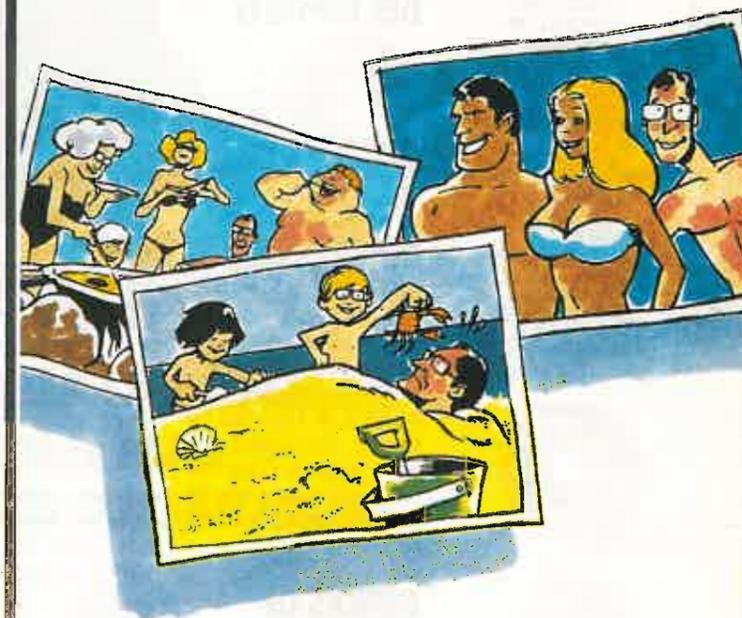
En la clase C, que es para camiones con cilindradas que van desde los 14 101 a los 18 500 centímetros cúbicos, la victoria en esta primera jornada fue para el británico **Steve Parrish** que llevó su **Mercedes Benz** hasta la victoria tras mantener una dura pugna con el **Man de Köerber** y el **Mercedes de Krueger**.

La segunda manga de este gran Premio, disputada el domingo fue mucho más espectacular, ya que la lluvia hizo su aparición y la prueba de la clase A se convirtió en una auténtica sesión de derrapes y cruzadas. La batalla entre **Heggman** y **Walker** fue impresionante y no se decidió hasta la última vuelta en la que el germano recuperó la primera posición con un interior estremecedor.

La carrera de la clase B también se desarrolló bajo una pertinaz cortina de agua y dejando a un lado el dominio exhibido de nuevo por el finlandés **Kallio** merece la pena destacar la remontada del español **Santos**, que arrancó desde las últimas filas de la parrilla de salida y remontó hasta la cuarta posición. Una plaza que no pudo mantener ya que rompió un pistón y tuvo que conformarse con la quinta posición. En la clase C, nueva victoria de **Parrish** que no tuvo rivales.

El Gran Premio se cerró con la gran final en la que compiten todas las categorías. Una carrera de exhibición en la que prima el espectáculo. La victoria fue para **Hegmann** que brindó un auténtico recital de cruzadas.

Gonzalo Serrano



barro clip europe

Enséñeles esa foto increíble. La de los nuevos amigos, la de aquel día en la playa... En fin, llegue sano y salvo para que pueda compartir todos esos recuerdos que han hecho inolvidables sus vacaciones. Y para llegar a contarlo, no olvide que en los **largos desplazamientos**:

- Debe revisar los puntos vitales de su vehículo.
 - Abrocharse siempre el cinturón.
 - Respetar los límites de velocidad.
 - Mantener la distancia de seguridad.
 - No adelantar sin visibilidad.
 - Al mínimo síntoma de cansancio, no conduzca.
- Ponerse el casco si viaja en moto o ciclomotor.
 - Debe seguir estos consejos también en los trayectos cortos.

LA VIDA ES EL VIAJE MAS HERMOSO

Dirección General de Tráfico

Ministerio del Interior

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) 450 11 50

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

EL MUNDO DEL DEPORTE



OPEN MOTOS DE AGUA

El deporte a nivel mundial y nacional sigue su andadura, el fin de semana del 27 y 28 de julio se celebra en Alemania en el circuito de Hockenheim el Gran Premio de Fórmula 1 y la carrera de F-3000. En motos destaca la celebración de la prueba del mundial de resistencia de Japón, las célebres 8 horas de Suzuka y en Austria el Mundial de Enduro. En nuestro país tiene lugar la Copa Nacional con la prueba de las Rías Bajas.

ESCUELA DE PILOTAJE

tan sólo la última que se disputará en Castelldefels el día 3 de agosto.

En los últimos años las motos de agua están adquiriendo gran notoriedad en España. Este es el motivo de que por primera vez este año se celebre el Primer Open Nacional de Motos de Agua. En estas pruebas se puede competir con motos acuáticas de todas las marcas y con cualquier modelo.

Por el momento se han celebrado dos carreras en La Ampolla (Tarragona) y Los Urrutias (Murcia).

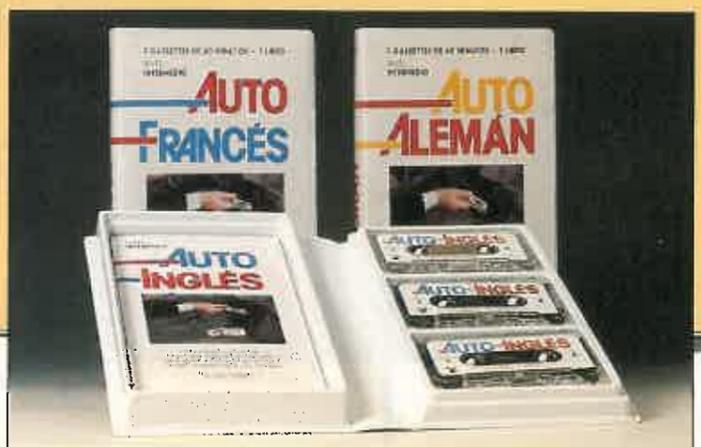
La próxima prueba tendrá lugar el 27 de julio en Vigo quedando

Un nuevo curso de pilotaje de la Escuela de Emilio de Villota está previsto en el Jarama los días 1,2,3 y 4 de agosto. El curso será de perfeccionamiento de conducción, ideal para aumentar la técnica que, en definitiva, influirá positivamente en la seguridad. Cada monitor tiene a su cargo a tres alumnos en turistas y monoplasas. El precio es de 135.000 ptas. más IVA. Tlf. 91-859 25 85 / 859 27 61.

IDIOMAS EN AUTOMOVIL

La mayoría de los habitantes de las ciudades pasan un gran número de horas al año a bordo de su automóvil, por otra parte muchos somos los que tenemos necesidad de practicar los idiomas. Por estas razones Pirámide a editado unos cassettes para la práctica del inglés, francés y alemán, con el nombre de AUTO.

Estos pacs están compuestos de tres cassettes que contienen 18 entrevistas originales y un libro de apoyo. Este sistema es ideal para su utilización mientras se conduce y por supuesto también en casa. P.V.P. 2.950 ptas. De venta en librerías y grandes almacenes.



Motor 16



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

Editor ejecutivo: Félix Lázaro.
Director: Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactor jefe de producto: Víctor Piccione (Producto). Jefes de área: Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación). Redacciones: Lourdes Bravo, Simón Gariñ, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez, Ernesto de Salas. Fotografía: José Robledo, Ramón Rodríguez. Coordinación: Miguel Ángel Turci. Corresponsal en Cataluña: José Luis Anzar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Documentación: Mary Mas. Secretaria de Redacción: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Paro. Colaboradores: Juan Ballista (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (Producto); José María Casanova. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

Publicidad: Director Comercial: Concha Durá. Director: Juan Antonio Suanza. Jefe: Elvira Aricha. Automercado: M^o Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Noguerado. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Automercado: Lotes Peyra. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Andalucía: Rafael Marín Montilla. Publicidad Levante: Ramón Medina. Director de publicidad internacional: M. Angel Durá.

Directora de Marketing: María Lizárraga.

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

Producción: Director: Antonio Toribio Triviño. Coordinadores: Luis E. Vizcete y Manuel Martín.

Autoedición: José M^o Gómez-Morán y Yolanda Cerrochano.

Director de Distribución y Suscripciones: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 5^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 7^o A. 46001 Valencia. Teléfono: (98) 392 40 05. ANDALUCÍA: Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.

Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.

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

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



EL UNICO CAPAZ DE DISTINGUIR LA ORIGINAL ES SU COCHE.

UTILICE RECAMBIOS ORIGINALES. NO CUESTAN MAS Y TIENEN 12 MESES DE GARANTIA.



DISTRIBUCION A TRAVES DE LAS REDES FIAT Y LANCIA EXCLUSIVAMENTE

NUEVO CITROËN ZX NACIDO CAMPEON



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

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

Nacido con la colección más completa. Con una colección de cuatro modelos que responden a las más exigentes demandas del Cliente.

Por su completo equipamiento. Por el acondi-

cionamiento del puesto de conducción, con volante regulable en altura y reglajes múltiples del asiento.

Por su habitabilidad: una de las mayores de su categoría (longitud habitable de 1,67 a 1,71 m según modelo).

Por su máxima superficie acristalada: 2,98 m², la mayor de su categoría, lo que se traduce en una perfecta visibilidad y luminosidad interior.

Por su capacidad modular. El Nuevo Citroën ZX es el único vehículo europeo que ofrece la posibilidad de desplazar el asiento trasero longitudinalmente y con respaldo regulable en inclinación.

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

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

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

El Nuevo Citroën ZX, un automóvil nacido con la experiencia en las más duras pruebas que demuestran la calidad de un Campeón.



Campeón del París-Dakar '91

NUEVO CITROËN ZX - NACIDO CAMPEON

Guía
TODOS LOS COCHES QUE SE VENDEN EN ESPAÑA

Motor 16

27 de julio de 1991

Núm. 405 • 325 ptas.

AUDI S4

LLEGARÁ EN OTOÑO



LA SERIE DEL VERANO

PRUEBA DE LOS BMW 316i Y AUTOMATICO



00405
R 14180751A.21574