

RALLYE DE ARGENTINA: ¡CHE, QUE REMONTADA!



MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

3 de agosto de 1991

Núm. 405 • 325 ptas.

VALE LA PENA EL DIESEL?

GASOLEO		GASOLINA	
CIUDAD /10.2 A 90 /7.9 A 120 /11.3 MEDIO /9.6		CIUDAD /13.4 A 90 /7.9 A 120 /10.2 MEDIO /11.4	
MERCEDES 300 DT		MERCEDES 260 E	
CIUDAD /10.3 A 90 /5.6 A 120 /6.7 MEDIO /6.6		CIUDAD /9.2 A 90 /6.9 A 120 /9.6 MEDIO /8.6	
RENAULT 21 TD		RENAULT 21 GTS	
CIUDAD /7.3 A 90 /4.5 A 120 /7.2 MEDIO /6.4		CIUDAD /10.3 A 90 /5.9 A 120 /9.0 MEDIO /8.8	
FORD ESCORT 1.8 D		FORD ESCORT 1.6 I	



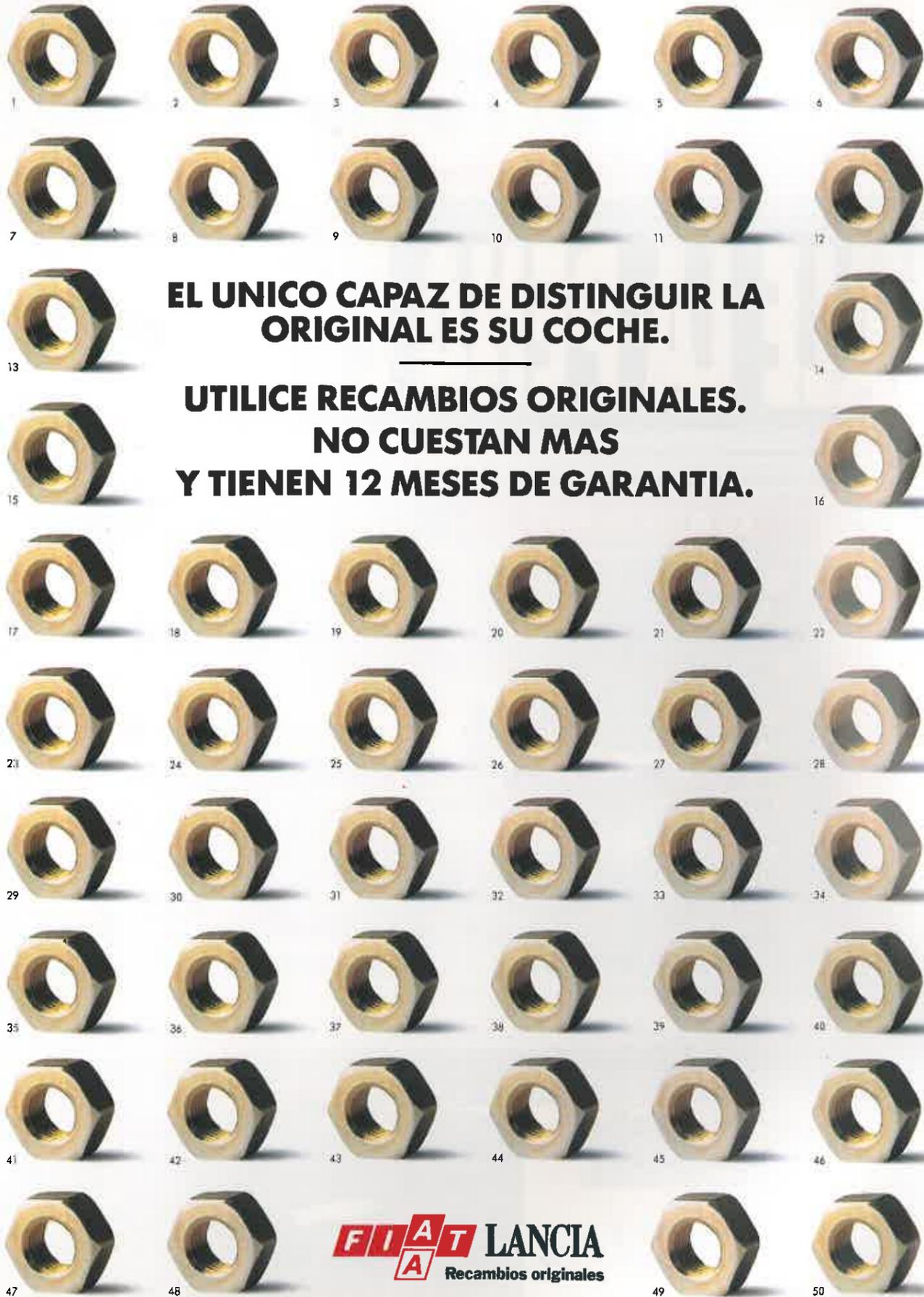
LOS PEQUEÑOS TURBODIESEL

- FIAT UNO TDS
- FORD FIESTA TD 1.8
- OPEL CORSA SWING 1.5 TD
- PEUGEOT 205 TD



COMPARATIVA

ALEMANIA: G.P. DE FORMULA 1



EL UNICO CAPAZ DE DISTINGUIR LA ORIGINAL ES SU COCHE.

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

FIAT LANCIA
Recambios originales

DISTRIBUCION A TRAVES DE LAS REDES FIAT Y LANCIA EXCLUSIVAMENTE

SUMARIO

6 PUNTO DE MIRA

12 REPORTAJE
Los pros y los contras de los coches de gasolina y diésel, una muestra representativa para poder hacer una buena elección.

20 FRENTE A FRENTE
Fiat Uno TDS, Ford Fiesta TD 1.8, Opel Corsa Swing 1.5 TD y Peugeot 205 TD cuatro pequeños diésel que con la aportación del turbo tienen unas notables prestaciones.

30 INDUSTRIALES
Bosch ha presentado un nuevo sistema de ABS universal para todo tipo de remolques de camiones que aumenta la seguridad de las cabezas tractoras.

31 PRECIOS
Vehículos nuevos.

45 Vehículos usados.

58 TECNICA

Los motores de dos tiempos vuelven a cobrar protagonismo y se configuran como una solución de futuro para los automóviles por su sencillez y ligereza.

60 FUERA DE SERIE
Ferrari 365 P.

64 OCIO

El Scat es un pequeño Hovercraft con motor de dos tiempos, un divertido vehículo con múltiples posibilidades de ocio y también deportivas.

68 MOTOS
Yamaha TDM 850.

72 DEPORTE

El éxito de Williams está apoyado en el magnífico motor Renault de 10 cilindros desarrollado por Renault Sport, estuvimos en sus modernísimas y secretas instalaciones y conocimos a su creador.

76 Gran Premio de Alemania de Fórmula 1;
Hockenheim.

82 Campeonato del Mundo de Rallyes;
Argentina.



EDITORIAL

AUTOPISTA AL CIELO

No, no hemos tenido demasiada suerte con nuestros políticos en materia vial. A la aceptable herencia de Primo de Rivera le sustituyeron cuarenta años de parcheo, adornados con algunos retazos de autopistas de peaje al final del régimen franquista. Con la explosión democrática los más optimistas nos «columpiamos» de lo lindo, al comprobar como Adolfo Suárez se había olvidado de incluir esta asignatura en su programa. Nunca nadie podrá hacer menos que aquellos jóvenes ilusionados de la UCD, en materia de carreteras. Pero España, al fin, parecía que comenzaría a cambiar con la llegada de los socialistas al poder.

Tras el inicial despiste de Julián Campo, que se empeñó en decir que España no necesitaba autopistas, comenzaron a florecer las autovías. Era el primer intento serio de adecuar la red vial a la situación socio-económica del país. Y en esas estábamos cuando la pareja Solchaga-Borrell le ha dado cerrojazo al tema. Hasta ahora, aunque no se cumplan los plazos previstos para la finalización de las obras, soportábamos con paciencia la situación, pero el panorama ha cambiado de forma alarmante.

Hace tres años Enrique Balaguer -un señor muy palizas que se asomaba con frecuencia a la pequeña pantalla y que nos aburría con



cifras y más cifras, para seguir engañando al personal- me apostó un almuerzo, asegurando que en el 91 ya podría viajar a Burgos por una maravillosa autovía. Ni él mismo se lo creía, pero lo dijo ante la audiencia del «Comedor de invitados» de Radio Nacional de España. Al señor Balaguer, como director general de Carreteras, le sustituyó Rafael Fernández, al que también se lo ha tragado la veloz historia. Y en estas estábamos, construyendo una autopista al cielo, porque lo que es sobre la tierra, comienza a atonjarnos como un sueño imposible.

Félix Lázaro
Editor Ejecutivo

DEPORTE



RALLY DE ARGENTINA

Carlos Sainz ha logrado una de sus más brillantes victorias después de recuperar casi dos minutos a los Lancia. Ahora el piloto madrileño es, sin duda, el máximo aspirante al título. (Pag. 82)

MOTOR 16 EN TELETXTO DE TVE

LOS COCHES QUE BATEN RECORDS	
LOS MAS RAPIDOS	
McLaren F1 GTR	125.7
Mercedes-AMG CLK GTR	120.0
Mercedes-AMG CLK GTR	119.0
Mercedes-AMG CLK GTR	118.0
Mercedes-AMG CLK GTR	117.0
Mercedes-AMG CLK GTR	116.0
Mercedes-AMG CLK GTR	115.0
Mercedes-AMG CLK GTR	114.0
Mercedes-AMG CLK GTR	113.0
Mercedes-AMG CLK GTR	112.0
Mercedes-AMG CLK GTR	111.0
Mercedes-AMG CLK GTR	110.0
Mercedes-AMG CLK GTR	109.0
Mercedes-AMG CLK GTR	108.0
Mercedes-AMG CLK GTR	107.0
Mercedes-AMG CLK GTR	106.0
Mercedes-AMG CLK GTR	105.0
Mercedes-AMG CLK GTR	104.0
Mercedes-AMG CLK GTR	103.0
Mercedes-AMG CLK GTR	102.0
Mercedes-AMG CLK GTR	101.0
Mercedes-AMG CLK GTR	100.0
Mercedes-AMG CLK GTR	99.0
Mercedes-AMG CLK GTR	98.0
Mercedes-AMG CLK GTR	97.0
Mercedes-AMG CLK GTR	96.0
Mercedes-AMG CLK GTR	95.0
Mercedes-AMG CLK GTR	94.0
Mercedes-AMG CLK GTR	93.0
Mercedes-AMG CLK GTR	92.0
Mercedes-AMG CLK GTR	91.0
Mercedes-AMG CLK GTR	90.0
Mercedes-AMG CLK GTR	89.0
Mercedes-AMG CLK GTR	88.0
Mercedes-AMG CLK GTR	87.0
Mercedes-AMG CLK GTR	86.0
Mercedes-AMG CLK GTR	85.0
Mercedes-AMG CLK GTR	84.0
Mercedes-AMG CLK GTR	83.0
Mercedes-AMG CLK GTR	82.0
Mercedes-AMG CLK GTR	81.0
Mercedes-AMG CLK GTR	80.0
Mercedes-AMG CLK GTR	79.0
Mercedes-AMG CLK GTR	78.0
Mercedes-AMG CLK GTR	77.0
Mercedes-AMG CLK GTR	76.0
Mercedes-AMG CLK GTR	75.0
Mercedes-AMG CLK GTR	74.0
Mercedes-AMG CLK GTR	73.0
Mercedes-AMG CLK GTR	72.0
Mercedes-AMG CLK GTR	71.0
Mercedes-AMG CLK GTR	70.0
Mercedes-AMG CLK GTR	69.0
Mercedes-AMG CLK GTR	68.0
Mercedes-AMG CLK GTR	67.0
Mercedes-AMG CLK GTR	66.0
Mercedes-AMG CLK GTR	65.0
Mercedes-AMG CLK GTR	64.0
Mercedes-AMG CLK GTR	63.0
Mercedes-AMG CLK GTR	62.0
Mercedes-AMG CLK GTR	61.0
Mercedes-AMG CLK GTR	60.0
Mercedes-AMG CLK GTR	59.0
Mercedes-AMG CLK GTR	58.0
Mercedes-AMG CLK GTR	57.0
Mercedes-AMG CLK GTR	56.0
Mercedes-AMG CLK GTR	55.0
Mercedes-AMG CLK GTR	54.0
Mercedes-AMG CLK GTR	53.0
Mercedes-AMG CLK GTR	52.0
Mercedes-AMG CLK GTR	51.0
Mercedes-AMG CLK GTR	50.0
Mercedes-AMG CLK GTR	49.0
Mercedes-AMG CLK GTR	48.0
Mercedes-AMG CLK GTR	47.0
Mercedes-AMG CLK GTR	46.0
Mercedes-AMG CLK GTR	45.0
Mercedes-AMG CLK GTR	44.0
Mercedes-AMG CLK GTR	43.0
Mercedes-AMG CLK GTR	42.0
Mercedes-AMG CLK GTR	41.0
Mercedes-AMG CLK GTR	40.0
Mercedes-AMG CLK GTR	39.0
Mercedes-AMG CLK GTR	38.0
Mercedes-AMG CLK GTR	37.0
Mercedes-AMG CLK GTR	36.0
Mercedes-AMG CLK GTR	35.0
Mercedes-AMG CLK GTR	34.0
Mercedes-AMG CLK GTR	33.0
Mercedes-AMG CLK GTR	32.0
Mercedes-AMG CLK GTR	31.0
Mercedes-AMG CLK GTR	30.0
Mercedes-AMG CLK GTR	29.0
Mercedes-AMG CLK GTR	28.0
Mercedes-AMG CLK GTR	27.0
Mercedes-AMG CLK GTR	26.0
Mercedes-AMG CLK GTR	25.0
Mercedes-AMG CLK GTR	24.0
Mercedes-AMG CLK GTR	23.0
Mercedes-AMG CLK GTR	22.0
Mercedes-AMG CLK GTR	21.0
Mercedes-AMG CLK GTR	20.0
Mercedes-AMG CLK GTR	19.0
Mercedes-AMG CLK GTR	18.0
Mercedes-AMG CLK GTR	17.0
Mercedes-AMG CLK GTR	16.0
Mercedes-AMG CLK GTR	15.0
Mercedes-AMG CLK GTR	14.0
Mercedes-AMG CLK GTR	13.0
Mercedes-AMG CLK GTR	12.0
Mercedes-AMG CLK GTR	11.0
Mercedes-AMG CLK GTR	10.0
Mercedes-AMG CLK GTR	9.0
Mercedes-AMG CLK GTR	8.0
Mercedes-AMG CLK GTR	7.0
Mercedes-AMG CLK GTR	6.0
Mercedes-AMG CLK GTR	5.0
Mercedes-AMG CLK GTR	4.0
Mercedes-AMG CLK GTR	3.0
Mercedes-AMG CLK GTR	2.0
Mercedes-AMG CLK GTR	1.0
Mercedes-AMG CLK GTR	0.0

MOTOR 16 PAGINAS 650 A 668

FUERA DE SERIE



FERRARI 365 P

Un vehículo que Giovanni Agnelli encargó a Sergio Pininfarina, la posición central del volante le hace único. (Pag. 60)

MOTOS



YAMAHA TDM 850

La gran novedad de la fábrica japonesa ha sido este año la TDM. Una moto de carretera con ciertos elementos de trail que le confieren un especial y muy polivalente comportamiento. El motor es el bicilíndrico de 10 válvulas acoplado a un chasis Deltabox. (Pag. 68)

¿195 KM/H. UN DIESEL?

¿3,9 L. UN TURBO?



Los Turbodiesel de Fiat. Una raza de automóviles en la gama más extensa del mercado: la gama Fiat Turbodiesel. Con las virtudes del bajísimo consumo del Diesel y las altas prestaciones del Turbo. Los Turbodiesel de Fiat. El confort de una conducción poderosa, respaldada por las altas prestaciones que la tecnología líder de Fiat le proporciona. Un confort total. Eche un vistazo al cuadro de prestaciones. Y si le quedan preguntas, infórmese en su Concesionario Fiat más cercano. La elección está asegurada.

LOS TURBODIESEL DE FIAT.

MODELO	Potencia CV	Vel. Máx. Km/h.	Aceleración De 0 a 100 Km/h.	Consumo a 90 Km/h.	P.V.P. Ptas.
UNO 1.4 TD 3P S	72	168	12,4 s.	4,0 l.	1.421.000*
TIPO 1.9 TD DGT	92	175	12,0 s.	4,9 l.	2.149.000*
TEMPRA 1.9 TD SX	92	178	12,1 s.	4,9 l.	2.426.000**
TEMPRA SW 1.9 TD SĀ	92	177	12,5 s.	4,6 l.	2.609.000
CROMA 2.0 TD ID	94	180	12,5 s.	3,9 l.	2.833.000**
CROMA 2.5 TD	118	195	11,0 s.	5,3 l.	3.170.000**

Precios en Península y Baleares. IVA y transporte incluidos. (*)Descuento promocional incluido. (**) Aire acondicionado incluido en P.V.P.

FIAT PLUS SERVICE

FIAT
TECNOLOGIA LIDER



DESDE TURIN
GIANCARLO PERINI

● GIORGIO Garuzzo, director ejecutivo del grupo Fiat Spa, comentó durante una rueda de prensa celebrada el pasado día 15 que ellos apoyaban la idea de un libre mercado completo, pero que debían trabajar para prepararse ante los cambios que van a tener lugar; a no ser que Europa quiera arruinar su industria automovilista y por tanto parte de su economía. Durante esa rueda de prensa, el Sr. Garuzzo explicó cómo Fiat Auto va a acometer la llegada y la competencia de los japoneses en el año 2000.

● FIAT está totalmente de acuerdo con la Asociación Europea de Fabricantes de Automóviles (ACEA) en que las actuales restricciones en las importaciones deben ser eliminadas al final de un periodo de siete años comenzando en enero de 1993. Las propuestas de la ACEA, aprobadas por sus 15 miembros, han sido presentadas y analizadas con la comisión ejecutiva de la CE, que trata de conseguir que los fabricantes japoneses estén de acuerdo en una restricción voluntaria y en conceder un suave proceso de integración.

● LA ACEA ha realizado un estudio en el que se prevé que en la década entre 1989 y 1999 el mercado de coches de la Comunidad Europea crecerá desde 13,9 millones de coches hasta 16 millones, y propone que el mercado adicional se divida en dos partes; por un lado los japoneses y por otro los europeos y algún fabricante de otro país.

● LA CE está negociando con los japoneses la duración del periodo de transición; mientras que la comisión europea ofrece seis años, los japoneses sólo aceptan de momento cinco.

ADIVINANZA

POLITICO ARTROPODO

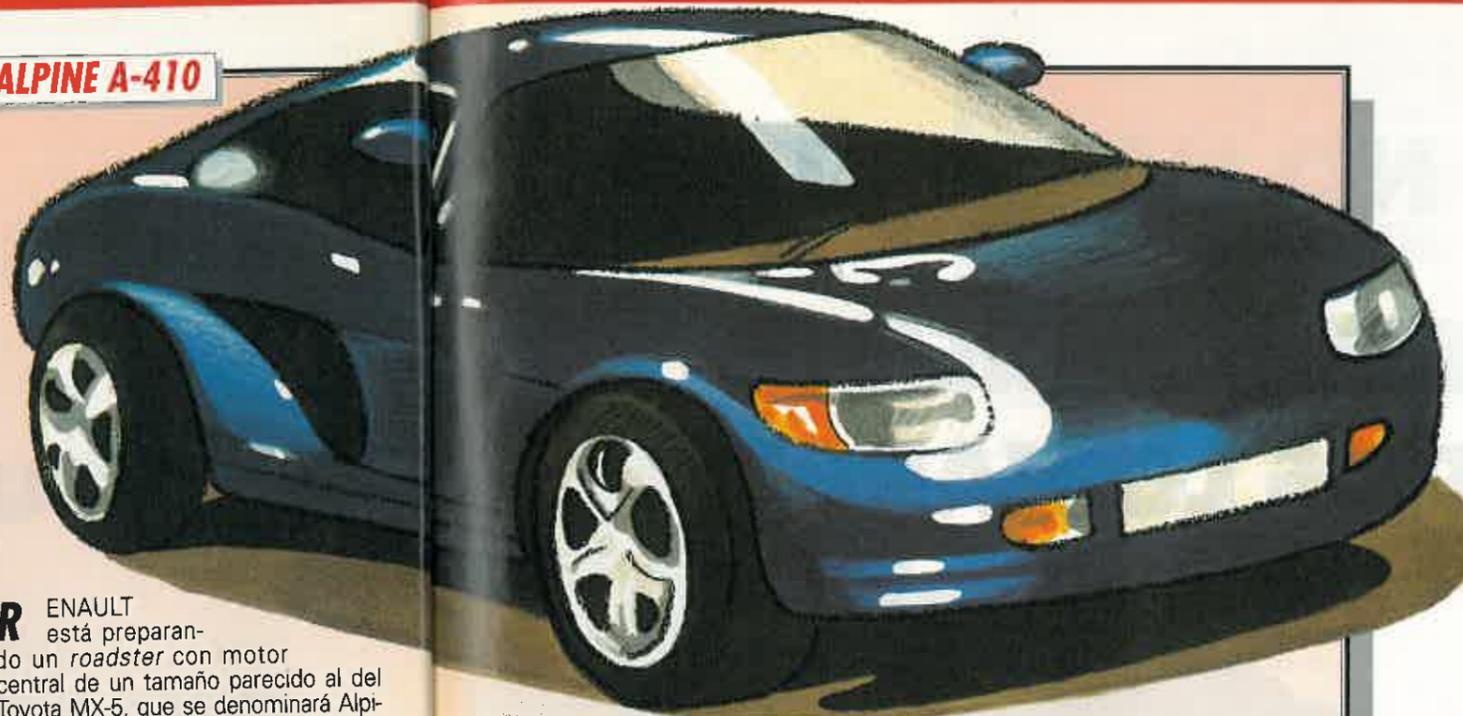
A DIVINARIAN a quién nos referimos si hablamos de un político artrópodo, un crustáceo del orden de los decápodos? Dicho de otra forma, ¿a quién nos referimos cuando decimos político cangrejo? Tampoco es fácil, porque son muchos los que practican el pasito adelante y dos pasitos para atrás. Sin embargo, hay uno que se lleva la palma, es catalán, tiene mucho que ver con las carreteras y nos quiere hacer la pascua a los automovilistas. Escriban y *borrel* nombres que, al final, darán con el ganador.



LA GRUA DE PAPEL

Nada ejemplar resultó el comportamiento del popular abogado Fernando Salas -representante de la acusación popular en el juicio de los «gal»- al circular por dirección prohibida, por una céntrica calle madrileña y negarse, además, a efectuar la prueba de alcoholemia, mostrando su carné de conducir caducado. Un rosario de despropósitos que le hacen acreedor de nuestra grúa de papel, con la acusación de haber practicado «terrorismo vial». La «faena» la había iniciado minutos antes, al negarse a pagar 200.000 pesetas, en una tienda de confección. La Policía Municipal consiguió interceptarle y, posteriormente, trasladarle a la Comisaría de Buenavista. Ante la sospecha de que fuera acusado de conducir ebrio, sus compañeros de despacho manifestaron que Salas «está bajo una medicación muy fuerte que le afecta al sistema nervioso».

ALPINE A-410



RENAULT está preparando un roadster con motor central de un tamaño parecido al del Toyota MX-5, que se denominará Alpine A-410. La forma de la carrocería del nuevo modelo estará basada en las líneas del ya conocido Renault Laguna que fue presentado al público en el Salón de París de 1990. El A-410, en el supuesto de que Renault dé carta verde a su producción, se realizará en dos versiones, spyder y coupé. La mecánica

del Alpine podría ser la misma que equipan el Clio 16 válvulas y el R-19 o bien el motor de 2 litros turbo que se monta en el R-21. La presentación del A-410, en el caso, insistimos una vez más, de que el proyecto se apruebe,

está prevista que se realice en 1994 y servirá para conmemorar el cumpleaños de la firma Alpine que fue fundada en 1954 por Jean Rédélé. El precio del A-410 será de 4.000.000 de pesetas.

descubierto un carburante sintético que en un motor convencional no pasa de un factor 1,5 de CO como máximo.

Con este descubrimiento los pasos de los investigadores de las principales marcas de automóviles y de aquellas empre-

sas especializadas en estos temas no se centrarán solamente en la optimización de las mecánicas que propulsan a los vehículos, sino que mediante la evolución de los carburantes se podrá llegar a motores que apenas contaminen.

VERDE Y ROJO



● Las empresas de automoción del grupo Fiat instaladas en España (Fiat, Lancia y Alfa Romeo) han sido las estrellas en los resultados del pasado año. Las dos primeras marcas vendieron 76.000 coches, que supusieron una facturación de 84.234 millones de pesetas. Alfa Romeo, que vendió 11.440 unidades, facturó 22.300 millones.

● Se lo ha ganado a pulso el Ministro Solchaga al hacer público el «recorte» que le ha dado al Presupuesto del Estado en el capítulo de carreteras, en las que se invertirán 34.000 millones menos de los 140.000 previstos. ¿Qué recordado va a ser el Ministro este verano en las carreteras nacionales!

● Las autopistas son el mejor camino para la inversión a largo plazo. El pequeño inversor puede hacer aquí su mejor apuesta. Con una rentabilidad media del 6,14 por ciento, el «gran pelotazo» se produce cuando la autopista pasa a manos del Estado, al finalizar la concesión, momento en el que el accionista recibe una cantidad que oscila entre el 300 y el 500 por ciento del nominal de sus títulos.

● A los especuladores «garageros» que se están poniendo las botas. Una plaza de aparcamiento en Madrid puede alcanzar las 30.000 pesetas. En caso de compra, aunque el precio medio es de 2,5 millones, se pueden alcanzar los ocho millones de pesetas. ¡Vaya negocio!



DESDE PARIS
EDOUARD SEIDLER

● JAKES Delors y el primer ministro japonés, Toshiki Kaifu, han llegado a un acuerdo según el cual cuando el periodo de transición llegue a su fin el 1 de enero del año 2000, los coches japoneses podrán copar el 16 por ciento del mercado europeo, lo que significa que 2,4 millones de estos coches nipones serán vendidos en la CE.

● RENAULT quiere triplicar el capital de su filial húngara creada el año pasado, para aumentar las ventas de coches hasta un total de 3.000 coches en este año, a través de sus 14 distribuidores.

● CITROËN va a posponer el lanzamiento del sustituto del ya legendario BX, que lleva casi nueve años en el mercado. En un principio estaba previsto que apareciera a finales de 1992, pero finalmente la presentación tendrá lugar con motivo del *Auto Show* de Ginebra, que tendrá lugar en el mes de marzo de 1993.

● LAS escasas ventas obtenidas por el Peugeot 605, podrían inducir a la dirección de la empresa gala a tomar nuevas medidas en la planta principal de Sochaux. Una factoría en la que la mano de obra ya ha sido reducida, con un total de 940 despidos.

● LA autopista que une París con Lille, de 155 kilómetros de distancia, va a quedar totalmente iluminada por razones de seguridad, después de que se instale en su totalidad el sistema eléctrico destinado a tal fin. De momento, 25 kilómetros están ya iluminados, entre el aeropuerto Charles de Gaulle y Roissy y Sensils, con un coste total de unos 20 millones de pesetas por kilómetro.

SI TU NO HACES ALGO POR TU MEDIO AMBIENTE, OTROS LO HARAN



Original de Mather Direct - Madrid

HAZ ALGO YA. HAZTE SOCIO DE ADENA.

La contaminación de nuestra atmósfera es sin duda el mejor ejemplo de lo que está ocurriendo con nuestro Patrimonio Natural. Y eso es algo que sólo podemos detener entre todos. Porque a pesar de que el

hombre es el único ser vivo que no respeta la Naturaleza, también es el único capaz de salvarla de su destrucción. Así que, por favor, rellena este cupón ahora, y respira tranquilo. Háizlo por ti.

SI, yo quiero hacer algo antes de que otros lo hagan. Deseo ser socio de ADENA.

Estos son mis datos:

Mi nombre es _____ y tengo _____ años
 Vivo en la calle _____
 de la localidad _____ Mi provincia es _____
 y el Código Postal _____ Mi teléfono es (_____) _____

Mi firma _____

Recorta este cupón y envíanoslo con tus datos y tu firma a **ADENA, c/ Santa Engracia, nº 6. 28010 MADRID.**
 Recibirás tu carnet de socio de ADENA y nuestra revista trimestral PANDA gratuitamente.

Esta es mi forma de colaborar:

- Juvenil: 2.000 ptas./año. (hasta 17 años)
- Numerario: 3.000 ptas./año. (desde 17 años)
- Colaborador: 7.000 ptas./año
- Benefactor: 12.000 ptas./año
- Socio protector: 250.000 ptas. (una sola vez)
- Empresa colaboradora: 250.000 ptas./año

Y así es como quiero hacerlos llegar mi colaboración:

- Giro Postal (a ADENA, c/ Santa Engracia, nº 6. 28010 MADRID)
- Banco
- Reembolso
- Talón



SERNAUTO

NO A SEAT

EN la última reunión mantenida por la Junta Directiva de Sernauto, la asociación que agrupa a los fabricantes de componentes, se ha rechazado una petición realizada por Seat de aplazar sus pagos en treinta días. Asimismo, en esta reunión se ha analizado la política de compras seguida por Fasa-Renault e Iveco-Pegaso, que están creando muy serias dificultades a los suministradores de equipos y componentes.

FORD-REINO UNIDO

REBAJAS DE VERANO

LA filial británica de Ford ha desencadenado una guerra comercial en el Reino Unido al decidir rebajar sus precios entre 185.000 y 370.000 pesetas por un periodo de tres meses, lo que supone un descenso del 10 por ciento. Según un portavoz de Ford, que ha visto caer sus beneficios un 28 por ciento en los cinco primeros meses del año, la medida tiene como fin recuperar las ventas de automóviles en ese mercado.

VOLKSWAGEN

JETTA CHINOS

VOLKSWAGEN comenzará a fabricar automóviles en China a partir de octubre, en virtud de un acuerdo suscrito con la compañía china First Automobile Works. Esta actividad se traducirá, en una primera fase, en el ensamblaje de 2.000 unidades del modelo elegido por la firma germana, el Jetta. Posteriormente se ha previsto poner en marcha una nueva factoría que estaría situada en la provincia de Jilin con el objetivo de fabricar unas 150.000 unidades anuales de los Jetta y Golf.



INDUSTRIA COMUNITARIA

DESPIDOS A GOGO

LA industria europea del automóvil está estudiando solicitar a Bruselas una ayuda financiera para acometer un programa de despidos que hacia finales de la década deje a las marcas en situación de competir con Japón. Según Raymond Levy, presidente de Renault y responsable de la Asociación Europea de Constructores de Automóviles, el proyecto ya ha sido expuesto al Comisario Comunitario de Industria, Martin Bangemann, y según fuentes de Bruselas, podría afectar de un 20 a un 40 por ciento de los trabajadores con un costo de unos 10.000 millones de ecus (exactamente 1,2 billones de pesetas).



BALLESTER



DESDE TOKIO
DANIEL MONTEVERDE

● LA producción, ventas en Japón y exportación de modelos Toyota y Nissan fueron menores durante el primer semestre del año que durante el mismo periodo de 1990. Toyota fabricó dos millones diez mil vehículos, lo que representa una caída del 4,4 por ciento, y Nissan un millón ciento diez mil, un 8,5 por ciento menos. La producción de Toyota fuera de Japón registró, sin embargo, un aumento del 6,8 por ciento y la de Nissan un 17,1 por ciento.

● NISSAN ha anunciado el desarrollo de un nuevo proceso de pintura que reduce a un tercio tanto las rayas y rasguños que hacen los cepillos de limpieza y partículas de arena como las manchas ocasionadas por las deyecciones de pájaros, el hollín o el agua sucia. Nissan piensa aplicar esta nueva tecnología en algunos de sus nuevos turismos que saldrán al mercado después del verano.

● LAS ventas de vehículos nuevos durante el primer semestre del año fueron de 2.931.568 vehículos, lo que supone una caída del 4,1 por ciento con respecto a 1990. Esta bajada, la primera desde 1985, se debe principalmente a los altos intereses de los préstamos automovilísticos que han aumentado más del doble el último año.

● SIMULTANEAMENTE con Alemania, se anunció en Tokio la firma de un acuerdo entre Toyota y Volkswagen para importar y comercializar en Japón los modelos de la firma alemana a partir de la primavera próxima. Toyota espera tener abiertos unos 50 puntos de venta a finales del próximo año y lograr vender unos 7.000 coches anuales. Las ventas de VW y Audi en Japón alcanzaron el 25 por ciento del total del mercado de importación.

10 / Motor 16

CONTANTE Y SONANTE

Repsol y Petromed en un reciente acuerdo han fijado el valor de la compañía **Campsa** en 440.000 millones de pesetas. En esta misma reunión se valoró en 30.000 millones de pesetas el nombre de la marca Campsa.

La **Comunidad Económica Europea** acaba de proponer la venta libre de los modelos japoneses fabricados en el Continente. De momento las importaciones directas estarán sometidas a un periodo transitorio que durará hasta **1999**. Para esta fecha está previsto que **Japón** haya exportado

1,23 millones de vehículos a la Comunidad.

Durante el primer semestre del año, **General Motors** y **Ford** han sufrido importantes pérdidas en el mercado norteamericano. En concreto, General Motors perdió en este periodo **1.161** millones de dólares (125.388 millones de pesetas) mientras que Ford perdió en el mismo semestre **1.200** millones de dólares (129.000 millones de pesetas).

Honda acaba de firmar un acuerdo con **Fintransco** para comercializar sus productos en Checoslovaquia. Las primeras unida-

des que se pondrán a la venta corresponderán a los modelos Civic y Accord.

La empresa norteamericana **Texaco** facturó durante **1990** más de cuatro billones de pesetas, con una producción de cien millones de toneladas de productos refinados.

El grupo petrolífero **Elf Aquitania** registró un incremento del **6,1** por ciento en los beneficios del primer semestre, con relación al mismo periodo del año anterior. La cifra de beneficios en este periodo es de 100.000 millones



IMPORTACIONES DE JAPONESES

MAS RESTRICCIONES

LOS datos de los cupos concedidos para la importación de vehículos japoneses en el segundo semestre de 1991 han sorprendido doblemente a los importadores. Por una parte la tardanza con la que la administración ha dado a conocer dichas cifras y por otro por el carácter recesivo de las mismas. De las 6.873 unidades concedidas en los primeros seis meses, se ha pasado a 4.989 en la segunda mitad de año, lo que supone una disminución global de casi 1.900 unidades. Tampoco se ha producido la esperada liberalización de los vehículos todo terreno. El reparto de licencias es el siguiente: Daihatsu 262, Isuzu 262, Subaru 238, Mitsubishi 455, Mazda 455, Honda 470, Toyota 648, Nissan 1.362, Suzuki 837.

Estos datos han supuesto un durísimo revés para este sector que ve como las es-

pectativas de crecimiento para éste mercado desaparecen y los planes previstos para el año que viene quedan por el momento en el dique seco. Así pues modelos tan esperados como el nuevo Toyota Camry o el Previa, quizá se retrasen hasta principios del año que viene. Parece que la Administración española sigue las pautas que marcan en los mercados del resto de los países europeos, y si de los fabricantes dependiera estas medidas se endurecerían. Los compradores de modelos japoneses pueden apuntarse a la lista de espera.

NISSAN BARCELONA

ALMACEN DE GUINNESS

NISSAN Motor Ibérica acaba de iniciar la construcción de un nuevo almacén de recambios denominado Barcelona Central Parts Operation (BCPO) en el término municipal del Prat de Llobregat. La superficie total de las nuevas instalaciones es de 125.560 metros cuadrados de los que se edificarán en una primera fase 43.508. El nuevo almacén tendrá una doble función, por una parte suministrar piezas de recambio de los productos fabricados en España para atender a los mercados de exportación y al almacén de Nissan situado en Amsterdam y por otra proveer al mercado nacional de todas las piezas comercializadas por Nissan. La inversión prevista para el nuevo almacén es de 6.200 millones.

La culminación de la especie.



Nuevo MITSUBISHI MONTERO

Los Nuevos Montero de Mitsubishi se superan a sí mismos. Tras un proceso de transformación integral, los Nuevos Montero han ido más allá. Con sistemas de tracción de la más pura vanguardia tecnológica. Con un nuevo y sugerente diseño de carrocerías. Con nuevos modelos que amplían y completan la gama Montero. Con la incorporación de poderosos motores V6, junto al turbo-diesel intercooler, que tan excelente resultado le da y seguirá dando a Mitsubishi. Y con prestaciones hasta ahora desconocidas en un todoterreno. En definitiva, Mitsubishi ha dado lo mejor de sí mismo. Los Nuevos Montero son la culminación de la especie.

VERSIONES	P.V.P. ⁽¹⁾
Montero T-Lona TDI GL	3.131.520
Montero Corto TDI GL	3.019.520
Montero Corto TDI GLS	3.633.290
Montero Corto V6 GLS	3.633.290
Montero Largo TDI GLX	3.633.290
Montero Largo V6 GLS	5.022.060

(1) Precio final incluyendo IVA, I.P.T., documentación y transporte.



Made in Japan.

- **Alevo:** AUTO ELECTRICIDAD ONDO, S.A. Ctra. de Gamarra, Km. 3,5. Gamarra. Telf.: (945) 25 62 88.
- **Alicante:** AUTOMEDITERRANEO, S.A. Avda. Reyes Católicos, 28. Telf.: (96) 522 08 58.
- **Asturias:** ADARSA (ASTURIANA DE AUTOMOVILES Y REPUESTOS, S.A.) Polg. Ind. "Los Peñones." Ctra. Nal. 630, Km. 448,3. Lugones. Telf.: (985) 26 23 11.
- **Baleares:** AUTO VIDAL, S.A. Gremio de Toneleros, 34. Polg. Ind. La Victoria. Palma de Mallorca. Telf.: (971) 20 23 63.
- **Barcelona:** FUJIMOTOR, S.A. Gran Vía Carlos III, 64-66. Telf.: (93) 339 67 04.
- **BENITO JUNCOSA, S.L.** Villarroel, 253. Telf.: (93) 419 14 77.
- **Cádiz:** AUTOCAB, S.A. Cuatro Caminos, 2. Jerez de la Frontera. Telf.: (956) 32 02 85.
- **Cantabria:** AUTOSANDER, S.L. Autovía Santander-Bilbao, Km. 3,5. Malliño. Telf.: (942) 26 01 11.
- **Córdoba:** FERCAMPO CORDOBA, S.A. Ingeniero Juan de la Cierva, s/n. Polg. Ind. "La Torrejilla." Telf.: (957) 29 84 00.
- **La Coruña:** MOTORAL. Ctra. N-VI, Km. 590. Perillo. Telf.: (981) 63 51 08.
- **Gerona:** DISWAGEN, S.A. Ronda de Barcelona, s/n. Figueras. Telf.: (972) 50 97 00.
- **Granada:** A-Z MOTOR, S.A. Rector Marín Ocete, 6. Telf.: (958) 29 42 26.
- **Guipúzcoa:** ULIA MOTOR, S.A. Pº de Colón, 27. San Sebastián. Telf.: (943) 27 09 99.
- **Madrid:** ICA MADRID, S.A. Avda. Ciudad de Barcelona, 134. Telf.: (91) 551 28 08.
- **Málaga:** R. BENET, S.A. Ctra. de Cádiz, Km. 183. Marbella. Telf.: (952) 77 62 58.
- **Méjico:** R. Y C. KRAEMER, S.L. Cándido Lobera, 9. Telf.: (952) 68 49 65.
- **Murcia:** NAUTICAR, S.A. Ctra. Alicante, 48. Telf.: (968) 24 71 20.
- **Sevilla:** AUTOJAPON, S.A. Héroes de Toledo, 28. Telf.: (95) 492 40 98.
- **Valencia:** COMAUTO, S.A. Avda. Real del Monasterio Sta. María de Poblet, s/n. (N-III). Quart de Poblet. Telf.: (96) 154 27 11.
- **Vizcaya:** AGUINAGA, S.A. Puente de Deusto, 1. Bilbao. Telf.: (94) 476 10 20.
- **Zaragoza:** AUTOMOVILES NICOLAS, S.A. Luis Vives, 6. Telf.: (976) 55 59 51.

Si desea más información diríjase al Concesionario más cercano o envíe este cupón a ICA, S.A., María Tubau 7 - Torre A, Planta 4ª. Ctra. Fuenarreal-Alcobendas Km. 12,220. 28049 MADRID.

Nombre _____
Apellidos _____
Dirección _____
Ciudad _____
C.P. _____
M 16

A la hora de decidir la compra de un coche con un motor diésel, se manejan varios factores pero, sin duda, el que prima es el económico. Pero no siempre resulta rentable la compra de un coche alimentado con gasóleo para una utilización normal.

DENTRO de los diferentes segmentos del mercado hay posibilidades para todos los gustos y bolsillos. En estas páginas hemos elegido doce modelos que abarcan la mayor parte

del mercado. Estos doce modelos se comparan en su versión diésel, con la versión de gasolina equivalente en potencia y acabado, que son las que, lógicamente, podrán plantear duda al comprador.

Evidentemente hay infinidad de probabilidades en función de los coches o el tipo de uso que se vaya a dar a los mismos, pero para generalizar, hemos tomado como base de nuestros cálculos un kilómetro.

GASOLEO

GASOLINA

AHORRE CON DIESEL

Esta opción resulta muy interesante sobretodo por el excelente rendimiento del motor sobrealimentado. Se amortiza en menos de cuatro años.

La diferencia de precio hace que la amortización de la compra se prolongue mucho para un usuario normal. Su rendimiento es bueno respecto a la versión de gasolina pero el motor vibra bastante, sobretodo al ralentí.

AHORRE CON DIESEL

Dado el precio de la versión diésel, la inversión está amortizada desde el primer kilómetro. Es un motor muy económico pero el motor vibra bastante y acelera poco.

300 TD GASOLEO

CONSUMO MEDIO	9,6
CIUDAD	10,2
90	7,9
120	11,3
PTS CADA 1000 KMS	6.576
POTENCIA	143
PRECIO	5.822.054
VEL MAX	196
ACEL 0 - 100 KM/H	11,8
RUIDO A 90 KM/H (dB)	65,0

TD GASOLEO

CONSUMO MEDIO	8,5
CIUDAD	10,3
90	5,6
120	6,7
PTS CADA 1000 KMS	5.822
POTENCIA	88
PRECIO	2.599.919
VEL MAX	178
ACEL 0 - 100 KM/H	13,3
RUIDO A 90 KM/H (dB)	70,9

1.8D GASOLEO

CONSUMO MEDIO	6,4
CIUDAD	7,3
90	4,5
120	7,2
PTS CADA 1000 KMS	4.658
POTENCIA	60
PRECIO	1.714.069
VEL MAX	156
ACEL 0 - 100 KM/H	16,1
RUIDO A 90 KM/H (dB)	69,4

MERCEDES W 124



RENAULT 21



FORD ESCORT



260E GASOLINA

CONSUMO MEDIO	11,4
CIUDAD	13,4
90	7,9
120	10,2
PTS CADA 1000 KMS	9.861
POTENCIA	170
PRECIO	5.547.054
VEL MAX	220
ACEL 0 - 100 KM/H	9,4
RUIDO A 90 KM/H (dB)	68,0

GTS GASOLINA

CONSUMO MEDIO	8,6
CIUDAD	9,2
90	6,9
120	9,6
PTS CADA 1000 KMS	7.439
POTENCIA	92
PRECIO	2.201.069
VEL MAX	175
ACEL 0 - 100 KM/H	14,2
RUIDO A 90 KM/H (dB)	69,0

1.6 CLX GASOLINA

CONSUMO MEDIO	8,8
CIUDAD	10,3
90	5,9
120	9,0
PTS CADA 1000 KMS	7.612
POTENCIA	90
PRECIO	1.722.919
VEL MAX	174
ACEL 0 - 100 KM/H	13,1
RUIDO A 90 KM/H (dB)	70,5

La única ventaja de esta versión respecto a la de gasóleo, reside en unas aceleraciones algo más brillantes. Para un kilometraje bajo resultará más aconsejable el 260E, pero en cuanto se superen los 25 000 kilómetros anuales compensa el diésel.

Salvo que la utilización del coche nos lleve a un kilometraje muy elevado, resulta más razonable el motor de gasolina que además tiene unos consumos bastante ajustados y unas prestaciones razonables.

En este modelo la elección de la versión de gasolina se tendrá que basar en su mejor nivel de prestaciones y confort ya que la agresiva política comercial de la marca permite comprar cualquiera de los dos coches prácticamente al mismo precio.

AHORRE CON GASOLINA

GASOLINA O GASOLEO COMO AHORRAR

AHORRE CON GASOLINA

ALFA ROMEO 164



Desde el punto de vista económico es más rentable la versión de gasolina. El excelente turbodíesel requiere unos 200.000 kilómetros para amortizar la inversión, lo cual es mucho tiempo para un usuario convencional. Su funcionamiento nada tiene que envidiar al del Twin Spark.

T.SPARK GASOLINA		2.5 TD DIESEL	
CONSUMO MEDIO	10,8	CONSUMO MEDIO	7,5
CIUDAD	13,1	CIUDAD	8,8
90	6,8	90	5,1
120	8,8	120	7,3
PTS CADA 1000 KMS	9.342	PTS CADA 1000 KMS	5.206
POTENCIA	148	POTENCIA	117
PRECIO	3.128.260	PRECIO	3.972.165
VEL MAX	204	VEL MAX	204
ACEL 0 - 100 KM/H	10,5	ACEL 0 - 100 KM/H	11,2
RUIDO A 90 KM/H	65,0	RUIDO A 90 KM/H	67,5

AHORRE CON GASOLINA

CITROËN BX



Este diésel es uno de los mejores del mercado, pero la gran diferencia de precio entre el motor 1.6 de gasolina y éste, limitan su compra a profesionales del volante que realizan muchos kilómetros al año.

1.6TGS GASOLINA		TZD T DIESEL	
CONSUMO MEDIO	8,1	CONSUMO MEDIO	7,1
CIUDAD	9,4	CIUDAD	8,1
90	5,8	90	4,9
120	7,0	120	7,3
PTS CADA 1000 KMS	7.006	PTS CADA 1000 KMS	4.863
POTENCIA	94	POTENCIA	90
PRECIO	1.842.568	PRECIO	2.661.823
VEL MAX	191	VEL MAX	181
ACEL 0 - 100 KM/H	10,0	ACEL 0 - 100 KM/H	11,5
RUIDO A 90 KM/H	69,0	RUIDO A 90 KM/H	67,7

AHORRE CON GASOLINA

LANCIA THEMA

Las más de seiscientas mil pesetas de diferencia entre ambas versiones son una diferencia difícilmente salvable. El excelente rendimiento del turbodíesel no es una razón suficiente para su elección en lugar de la versión de gasolina.



2.0 IE GASOLINA		TD DIESEL	
CONSUMO MEDIO	9,7	CONSUMO MEDIO	8,7
CIUDAD	11,3	CIUDAD	10,4
90	6,9	90	5,8
120	9,2	120	7,1
PTS CADA 1000 KMS	8.390	PTS CADA 1000 KMS	5.960
POTENCIA	120	POTENCIA	100
PRECIO	3.317.791	PRECIO	3.944.695
VEL MAX	194	VEL MAX	190
ACEL 0 - 100 KM/H	10,8	ACEL 0 - 100 KM/H	12,7
RUIDO A 90 KM/H	66,8	RUIDO A 90 KM/H	65,9

AHORRE CON DIESEL

FIAT TEMPRA

En el caso del Tempra, se puede llegar a recuperar la inversión en algo más de cuatro años. Pero al margen del plano económico nos encontramos con un motor de funcionamiento suave y enérgico que supera en muchas facetas al de gasolina.



1.6 SX GASOLINA		1.9TDSX DIESEL	
CONSUMO MEDIO	9,5	CONSUMO MEDIO	6,1
CIUDAD	11,3	CIUDAD	6,3
90	5,8	90	5,2
120	7,4	120	7,3
PTS CADA 1000 KMS	8.217	PTS CADA 1000 KMS	4.178
POTENCIA	86	POTENCIA	92
PRECIO	1.967.170	PRECIO	2.433.179
VEL MAX	174	VEL MAX	181
ACEL 0 - 100 KM/H	12,7	ACEL 0 - 100 KM/H	13,7
RUIDO A 90 KM/H	66,5	RUIDO A 90 KM/H	69,4

AHORRE CON GASOLINA

PEUGEOT 605



El motor de doce válvulas del turbodíesel es uno de los mejores de su categoría, pero son necesarios unos 200.000 kilómetros para que la inversión resulte rentable. Además el motor dos litros de gasolina de Peugeot es bastante económico.

SVI GASOLINA		SVDT DIESEL	
CONSUMO MEDIO	9,8	CONSUMO MEDIO	7,9
CIUDAD	11,5	CIUDAD	8,9
90	6,9	90	6,1
120	8,6	120	6,8
PTS CADA 1000 KMS	8.477	PTS CADA 1000 KMS	5.411
POTENCIA	130	POTENCIA	110
PRECIO	3.775.083	PRECIO	4.301.788
VEL MAX	200	VEL MAX	193
ACEL 0 - 100 KM/H	11,8	ACEL 0 - 100 KM/H	14,1
RUIDO A 90 KM/H	65,4	RUIDO A 90 KM/H	67,5

AHORRE CON GASOLINA

ROVER 400



El Rover 400 se encuentra en la barrera de lo razonable. Su amortización se produce en algo más de cinco años y a pesar de su excelente rendimiento, parece más razonable la opción de la versión diésel que tiene un funcionamiento muy suave y no demasiado caro.

414GSI GASOLINA		GSD T DIESEL	
CONSUMO MEDIO	8,8	CONSUMO MEDIO	6,5
CIUDAD	10,2	CIUDAD	7,0
90	6,1	90	4,9
120	8,9	120	7,9
PTS CADA 1000 KMS	7.612	PTS CADA 1000 KMS	4.452
POTENCIA	95	POTENCIA	88
PRECIO	2.121.288	PRECIO	2.544.919
VEL MAX	171	VEL MAX	171
ACEL 0 - 100 KM/H	12,2	ACEL 0 - 100 KM/H	12,3
RUIDO A 90 KM/H	66,5	RUIDO A 90 KM/H	66,2

OPEL CORSA



Estos pequeños tienen un funcionamiento muy semejante y su amortización es bastante rápida ya que la diferencia de precio no es mucha. Para un uso urbano, el motor diésel es ideal, aunque en carretera se defiende tan bien como el de gasolina.

AHORRE CON DIESEL

1.4 GASOLINA		1.5 TD DIESEL	
CONSUMO MEDIO	6,7	CONSUMO MEDIO	5,0
CIUDAD	7,3	CIUDAD	5,3
90	4,9	90	4,0
120	8,2	120	6,0
PTS CADA 1000 KMS	5.795	PTS CADA 1000 KMS	3.425
POTENCIA	72	POTENCIA	66
PRECIO	1.306.069	PRECIO	1.523.389
VEL MAX	163	VEL MAX	168
ACEL 0 - 100 KM/H	12,7	ACEL 0 - 100 KM/H	12,1
RUIDO A 90 KM/H	70,2	RUIDO A 90 KM/H	68,1

AHORRE CON DIESEL

Aunque su amortización se realiza en menos de 4 años, las diferencias de funcionamiento son notables, ya que el motor diésel es más perezoso que el de gasolina. Para un uso urbano el diésel es ideal, mientras que en una utilización en carretera el de gasolina gana.

RENAULT CLIO



1.2 RT GASOLINA		1.9D RT DIESEL	
CONSUMO MEDIO	8,0	CONSUMO MEDIO	6,8
CIUDAD	8,9	CIUDAD	7,5
90	6,2	90	5,4
120	7,8	120	8,2
PTS CADA 1000 KMS	6.920	PTS CADA 1000 KMS	4.658
POTENCIA	60	POTENCIA	65
PRECIO	1.406.069	PRECIO	1.612.200
VEL MAX	154	VEL MAX	159
ACEL 0 - 100 KM/H	14,7	ACEL 0 - 100 KM/H	15,4
RUIDO A 90 KM/H	68,2	RUIDO A 90 KM/H	67,2

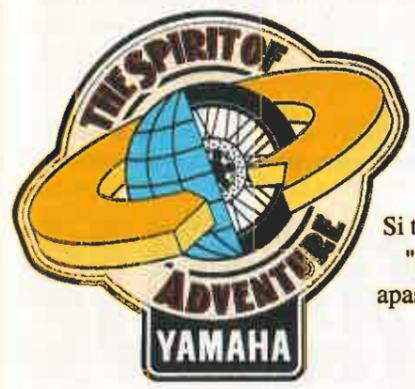
SEAT IBIZA



Entre los pequeños, el Ibiza diésel es de los más difíciles de amortizar debido a que su motor tiene un rendimiento muy inferior al de los modernos diésel. Las casi doscientas mil pesetas de diferencia requieren casi nueve años para ser amortizadas.

AHORRE CON GASOLINA

1.2 CLX GASOLINA		1.7DCLX DIESEL	
CONSUMO MEDIO	6,6	CONSUMO MEDIO	7,3
CIUDAD	7,0	CIUDAD	8,0
90	5,4	90	5,6
120	7,8	120	8,1
PTS CADA 1000 KMS	5.709	PTS CADA 1000 KMS	5.000
POTENCIA	63	POTENCIA	55
PRECIO	1.177.069	PRECIO	1.347.201
VEL MAX	166	VEL MAX	148
ACEL 0 - 100 KM/H	13,7	ACEL 0 - 100 KM/H	21,5
RUIDO A 90 KM/H	68,3	RUIDO A 90 KM/H	75,8



VEN A AUSTRALIA CON YAMAHA

Si tienes una XT 600 E, una XTZ 660 (TÉNÉRÉ) o una XTZ 750 (SUPER TÉNÉRÉ) y te gusta "El Espíritu de la Aventura", YAMAHA te ofrece la posibilidad de participar en la prueba más apasionante del mundo: BOOMERANG TOUR - AUSTRALIA 1991. Desde Ayers Rock a Sydney, cruzando los más bellos y agrestes parajes del 5º Continente, durante 15 días, el próximo mes de Noviembre. Solicita información remitiendo el cupón adjunto; YAMAHA te hará vivir la aventura de tu vida.



XT 600 E



XTZ 660 (TÉNÉRÉ)



XTZ 750 (SUPER TÉNÉRÉ)

RECOMENDAMOS



CASCOS YAMAHA, POR LA VIDA.



Rellena el cupón hoy mismo y mándalo a: YAMAHA MOTOR ESPAÑA, S.A. Aiguaders, s/n. Polígono Industrial Riera de Caldes. 08184 - PALAU DE PLEGAMANS (Barcelona) España. Y EMPIEZA A VIVIR "LA AVENTURA DE TU VIDA".

NOMBRE _____ DIRECCION _____ TELEFONO _____

DTO. POSTAL _____ POBLACION _____

XT 600 E XTZ 660 (TÉNÉRÉ) XTZ 750 (SUPER TÉNÉRÉ) MATRICULA _____

Rey & Asociados s.a.

VENTAS

ASI VAN LOS DIESEL

El mercado de los coches diésel está íntimamente ligado a la situación de la economía. Así, durante los años de la crisis energética, el mercado de este tipo de coches sufrió un fuerte incremento debido a su economía de funcionamiento. Una vez que las aguas han vuelto a su cauce las ventas se han estabilizado en torno a un 12-14 por ciento del mercado. En este momento, la enorme evolución técnica de este tipo de motores hace que no sólo se barajen argumentos económicos a la hora de adquirir uno de estos coches. Durante el año pasado se vendieron 135.126 coches diésel en España, lo cual supone una penetración del 14,4 por ciento del mercado total.

El coche más vendido fue el Peugeot 405 con 11.567 unidades, seguido por el Renault 19 con 11.555 unidades. Por marcas, es también Peugeot el líder del mercado con un 21,7 por ciento de penetración, mientras que Renault está en segunda posición con 17,9 por ciento.

Como es lógico, el segmento que

más coches diésel reclama es el de los medios, en el cual las ventas del Renault 19, Opel Kadett, Peugeot 309 y otros en sus versiones diésel, suponen un 36,7 por ciento de la categoría. Los pequeños diésel, encabezados por el Citroën AX, ocupan un 28,4 por ciento de su segmento, mientras que en la categoría del Peugeot 405 y Renault 21, los diésel llegan a un 28,5 por ciento. En las grandes berlinas, los diésel tienen una presencia mucho más reducida, llegan tan sólo a un 6,5 por ciento del segmento. Esta cifra, sin embargo, es mucho más estable que las anteriores.

Las cifras de los primeros seis meses de 1991 se han resentido al igual que en el resto de los segmentos. En el primer semestre se han vendido 55.054 unidades, por lo que las previsiones son un tanto pesimistas de cara al resultado respecto al año pasado. La tendencia al alza de los precios del gasóleo, hace que la amortización de un coche de estos se prolongue en exceso y por lo tanto no compense su compra.

traje anual de 25.000 kilómetros, que es una cifra a partir de la cual un conductor se puede empezar a plantear la posibilidad de comprarse un coche diésel. Los cálculos económicos se han realizado sobre la base de los precios actuales de los combustibles; 68,5 pesetas el litro de gasóleo y 86,5 el de la gasolina sin plomo. Hemos optado por esta gasolina por ser más barata y porque en un futuro próximo será la más consumida.

Para decidir cuándo es rentable la compra de un coche diésel o no, hemos tomado en cuenta otras consideraciones al margen de las económicas, tales como el nivel de prestaciones entre ambas versiones, el confort y la mayor apreciación, por lo general, del coche diésel a la hora de revenderlo. Hay otros aspectos muy particulares como el caso de la excelente predisposición de un motor diésel para alguien que remolca habitualmente una caravana. También hay que decir que desde el punto de vista ecológico, un motor diésel resulta más respetuoso con la naturaleza, de ahí que no sea necesario emplear elementos tales como el catalizador, para que cumplan la normativa antipolución.

El avance de la técnica del diésel ha permitido que estas mecánicas se aproximen mucho a las de gasolina en aspectos tales como las prestaciones y el confort, que eran los aspectos que tradicionalmente penalizaban a estos motores. En la actualidad, el rendimiento de un moderno diésel no tiene nada que envidiar a otro de gasolina con potencia similar. Los turbocompresores, intercambiadores de calor y otras sofisticaciones permiten que estos coches se muevan con mucha agilidad, que su nivel sonoro sea razonable y que las vibraciones estén bastante contenidas. El ruido externo, los humos y los olores son los símbolos que delatan la presencia de un motor diésel.

En un repaso rápido a las virtudes y defectos de unos y otros, tenemos a favor del motor diésel un rendimiento muy bueno y una excelente predisposición para rodar en ciudad. También hay que recordar que el mantenimiento de un motor diésel es, por lo general, más económico que el de uno de gasolina y que las averías son menos frecuentes. En el lado opuesto de la balanza nos encontramos con un peso más elevado que, en algunos casos, llega a variar el comportamiento del modelo. La fiabilidad es mayor, pero si la avería se llega a producir ésta suele ser mucho más cara.

En su funcionamiento hay grandes diferencias, pero hay que analizarlas en cada uno de sus segmentos. Por ejemplo, las

grandes berlinas turbodiésel tienen un funcionamiento ejemplar en los viajes largos, con unos consumos muy bajos a velocidades crucero elevadas; en estas condiciones el confort de sus ocupantes no se resiente en lo más mínimo respecto a un coche de gasolina. En las gamas intermedias, con potencias en torno a los 80 y 90 caballos, no se presentan grandes diferencias de funcionamiento, pero sí que hay grandes diferencias en consumo.

Los pequeños diésel tienen unos rendimientos muy semejantes a las de sus hermanos de gasolina, hasta el punto que en algunos casos llegan a superarlos. En cuanto al confort no suele haber grandes diferencias puesto que estos coches suelen ser ya de por sí bastante ruidosos.

Los doce modelos que aparecen en estas páginas son sólo un ejemplo de las diferentes posibilidades. Hay cuatro modelos de las gamas altas, cuatro de las medias y cuatro de los más pequeños.

Entre los coches más caros y lujosos, curiosamente, es el Mercedes 300 Turbo Diésel la única opción que merece la pena comprar desde un punto de vista puramente económico. En su comparación con el 260 E, versión de gasolina equiparable,

presenta unas cualidades ruterías muy similares, con una diferencia de precio amortizable en menos de cuatro años. Evidentemente, cuanto más alto sea el kilometraje anual, antes se llegará a la amortización.

De los cuatro modelos elegidos en las gamas medias, el modelo que resultaba más ventajoso en diésel era el Fiat Tempra cuya amortización se puede conseguir en algo más de cuatro años, pero que tiene un rendimiento que no tiene nada que envidiar al de un coche de gasolina.

Entre los benjamines hay de todo, pero lo competitivo del precio de las versiones diésel hace que su rentabilidad se consiga en poco tiempo. De los cuatro elegidos para este resumen, hay que destacar el caso curioso del Ford Escort Diésel, cuya amortización es casi instantánea en virtud de su excepcional precio. También el Renault Clio y el Opel Corsa tienen plazos de amortización razonables y por lo tanto, para todo aquél que haga muchos kilómetros resultan opciones interesantes, sobre todo si el uso es eminentemente urbano.

Insistimos que hay otras muchas opciones en el mercado, pero hay que estudiarlas muy detenidamente en cada caso para saber cuál es la más interesante.

La conclusión de todo este estudio es bastante clara. Salvo casos muy particulares, como es el Ford Escort, la opción del diésel está limitada a conductores que consiguen amortizar el coche en cuatro años o menos. A partir de este tiempo, la propia depreciación hace que la inversión sea dudosa. Evidentemente cualquier profesional que realice muchos kilómetros al año lo tendrá bastante fácil, pero esto limita bastante el tipo de comprador.

Equipo de Pruebas Motor 16



Los modernos diésel no tienen nada que envidiar a los motores de gasolina de potencia equivalente, pero las diferencias de precio siguen siendo grandes.

SUPERCREDITO COCHE



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

HASTA **48** MESES PARA PAGAR

TRAMITADO EN **24** HORAS

ENTIDAD DE FINANCIACION: BANSAFINA

INFORMESE EN EL 900 17 17 17



Banco
Santander



El Fiat Uno ha sido el último de los diésel pequeños con turbocompresor en llegar a nuestro mercado. La revolución de los motores diésel comenzó hace poco más de diez años, cuando aparecieron propulsores pequeños, y suficientemente ligeros como para ser montados en modelos de reducido tamaño, menos ruidosos que los anteriores y bastante potentes. Estas cualidades han ido mejorando con el paso de los años, pero aún no se puede adivinar dónde se encuentra el límite de los motores de gasóleo. La adopción del turbocompresor ha supuesto un importante paso adelante, pero aún está por ver la llegada de cuatro válvulas por cilindro, inyección directa en motores de baja cilindrada y que se extienda la utilización de la electrónica

en la gestión de encendido e inyección, distribución variable e inyección directa.

Todas las técnicas anteriores se van utilizando progresivamente en los motores de gasolina, pero el futuro apunta hacia una tendencia de paulatino predominio de los motores diésel. El primer paso se está dando con la amplia utilización del turbocompresor en motores de gasóleo. Si parece que en los modelos de gasolina esta solución se va abandonando, en los motores diésel, el turbo ha encontrado razón de ser.

La bondad de este tipo de mecánica queda patente en los cuatro modelos que comparamos en esta ocasión. Su capacidad se sitúa en torno al litro y medio de cilindrada y la potencia que alcanzan es muy similar a la que se consigue con modelos de gasolina de similar cubricaje. El Fiat por ejemplo. La cilindrada del Uno 70 SX, de gasolina, es idéntica a la del Uno TD que aparece en esta prueba y con los dos motores se consigue la misma potencia. Pero hay más. Con el motor turbodiésel del Fiat, se puede disponer de más potencia a pocas revoluciones que con el motor de gasolina. El par máximo del Fiat Uno Turbodiésel supera claramente al del motor de gasolina y además se alcanza a un número menor de revoluciones. El resultado de todo ello no podía diferir exce-

FIAT UNO TDS, FORD FIESTA TD 1.8,
OPEL CORSA SWING 1.5 TD
Y PEUGEOT 205 TD

VIVIR DEL AIRE



Los turbocompresores están dando nueva vida a los motores de gasóleo. En ellos, la adopción del turbo no comporta ni brusquedades ni aumento considerable de consumo de combustible, sólo superior potencia. Y todo gracias al soplo de aire creado por una turbina.

VIRTUDES

- Buena habitabilidad
- Motor muy agradable
- Estabilidad

FIAT UNO TDS
PRECIO: 1.560.015

- Sonoridad en frío
- Posición mando de las luces
- Limpiaparabrisas monobrazo

DEFECTOS

VIRTUDES

- Bajo consumo
- Brillantes prestaciones
- Facilidad de conducción

FORD FIESTA 1.8 TD
PRECIO: 1.833.068

- Dirección demasiado lenta
- Vibraciones en parado
- Frenos mejorables

DEFECTOS

VIRTUDES

- Buen motor
- Agradable manejo del cambio
- Bajo consumo

OPEL CORSA TD
PRECIO: 1.514.389

- Tacto de freno esponjoso
- Estabilidad en piso bacheado
- Asientos bajos

DEFECTOS

VIRTUDES

- Buen comportamiento
- Excelentes prestaciones
- Manejabilidad

PEUGEOT 205 D turbo
PRECIO: 1.838.873

- Aspereza del cambio
- Relación calidad/precio
- Acabados mejorables

DEFECTOS



RECIENTE LLEGADOS
El Fiat Uno turbodiésel y el Ford Fiesta con un motor de similares características han aparecido hace pocos meses en el mercado español. En ambos casos tienen un buen comportamiento dinámico conseguido mediante el endurecimiento de las suspensiones con respecto a las versiones de gasolina de similar potencia.



TRADICION Y VETERANIA
La larga tradición de Peugeot en motores diésel y el tiempo pasado desde que llegó el Corsa 1.5 TD a nuestro mercado convierten a estos dos modelos en los menos sorprendentes de esta comparativa. El motor y la estabilidad del Peugeot merecen un sobresaliente. El Corsa, aunque dispone de un buen motor, se ve claramente relegado por estabilidad.



sivamente de lo que se ha puesto de mani-fiesto con nuestras mediciones: a pesar de su peso de 80 kilogramos superior al de la versión de gasolina, las prestaciones del Turbodiésel son casi idénticas a las de dicho modelo. Claro que el diésel lleva un turbo y un intercambiador de calor para refrigerar el aire de admisión, pero en cuanto a resultado práctico la diferencia es mínima y la facilidad y agrado de conducción de este motor se sitúan al mismo nivel que el de gasolina.

Nos hemos extendido con el Fiat, porque de los cuatro es el más reciente en nuestro mercado, pero en los otros tres casos también se pueden establecer comparaciones parecidas, aunque el caso del Uno resulta ejemplar debido a su baja cilindrada y alta potencia. Es el único de los cuatro con intercambiador de calor para el aire de admisión y también el único con radiador de aceite, lo que permite asegurar una buena lubricación incluso en las condiciones más duras.

Pero si el Fiat tiene superior potencia específica que sus rivales, el de mayor potencia absoluta es el 205 D Turbo y también el de mayor cilindrada. La proverbial calidad de los motores diésel de Peugeot se mantiene en este modelo, que acelera más y mejor que cualquier otro coche de esta comparativa. Su alto par máximo, a sólo 2.100 revoluciones por minuto, impulsa al 205 D turbo, casi desde el ralentí, con una celeridad que supera todas las expectativas creadas por un vehículo diésel. El desarrollo de las marchas, perfectamente elegido, contribuye a realzar las posibilidades del motor sin tener que recurrir constantemente a la palanca de cambios. En resumen, una delicia.

El motor del Fiesta, desarrollado en España conjuntamente por Ford y Turmesa, también tiene un comportamiento notable. Apenas se aprecia el momento en el que el turbocompresor comienza a soplar de verdad y su comportamiento se asemeja al de un motor atmosférico de superior cilindrada. Aunque no alcanza las prestaciones del 205, a cambio consume menos combustible.

El motor del Corsa también es brillante. No tiene la potencia del de sus rivales, pero resulta más elástico (mayor potencia disponible a bajas revoluciones) que el del Fiat Uno. A causa de ello y de que pesa menos que sus rivales, supera al Fiat en aceleración y, también al Ford, en recuperaciones.

Pero el Corsa queda ligeramente descolgado en cualidades dinámicas. El tren delantero del Opel no consigue absorber las irregularidades del terreno o las fuer-

NUEVO

Style 205

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.



Desde **995.000** Ptas.*

PEUGEOT 205
Contigo al fin del mundo.



PEUGEOT. FUERZA DINAMICA

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





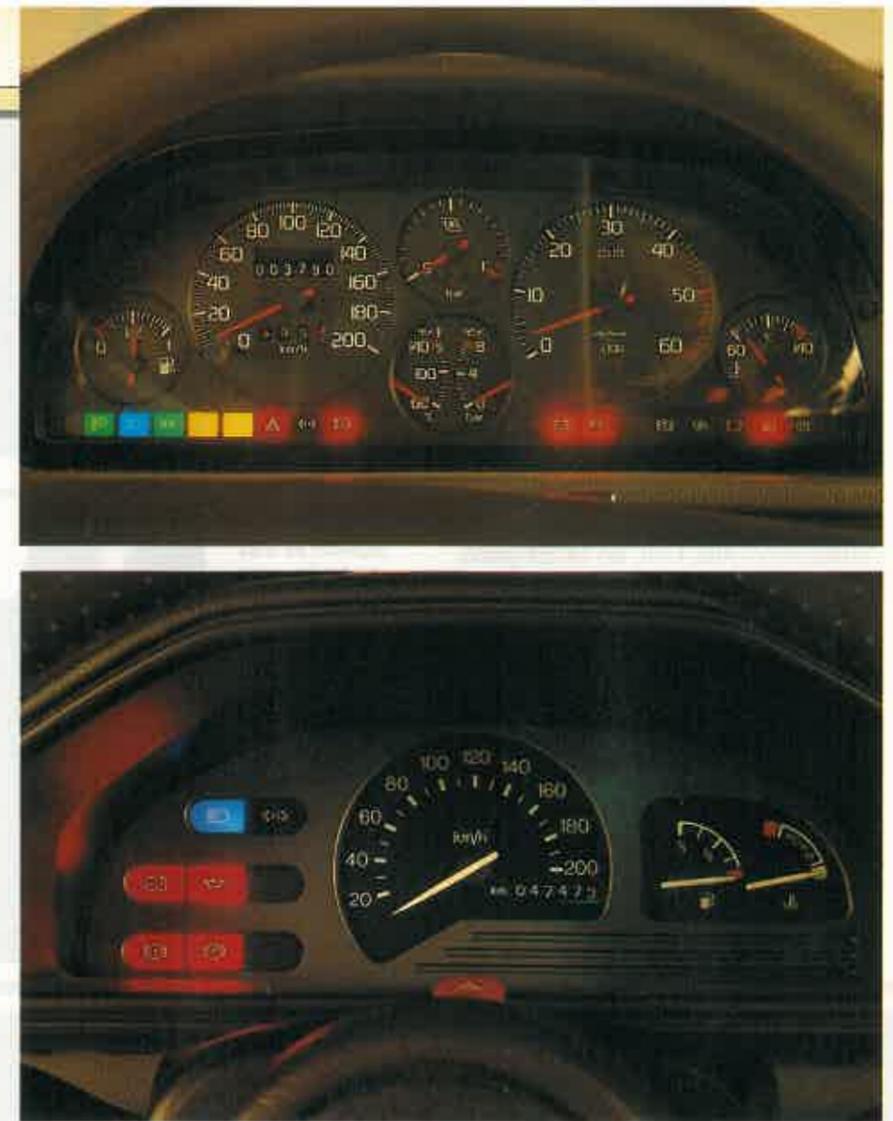
SONIDO DIESEL
Dentro del habitáculo resulta difícil adivinar que se trata de motores diésel, salvo por el sonido al ralentí. El Opel y el Ford son los que cuentan con una terminación más esmerada.

FICHA TECNICA				
	FIAT UNO TD	FORD FIESTA 1.6 TD	OPEL CORSA TD	PEUGEOT 205 D turbo
MOTOR				
Disposición	Del transversal	Del transversal	Del transversal	Del transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.367	1.753	1.477	1.796
Arbol de levas	Uno en cabeza	Uno en cabeza	Uno en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2
Alimentación	Inyección y turbo	Inyección y turbo	Inyección y turbo	Inyección y turbo
Compresión	20,0/1	22,5/1	22,1	22,1
Potencia máxima / 1 p.m.	72 CV (53 kw)/4.800	77 CV (56,6 kw)/4.800	66 CV (48,5 kw)/4.600	78 CV (57,5 kw)/4.300
Par máximo / 1 p.m.	13,3mkg(131Nm)/3000	14,1mkg(139 Nm)/2.600	13,5 mkg(132 Nm)/2600	16,0 mkg(157Nm)/2.100
TRANSMISION				
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual, 5 vel	Manual, 5 vel	Manual, 5 vel	Manual, 5 vel
Velocidad a 1.000 rpm 1º/2º/3º	7,2/12,4/19,2	9,1/15,0/22,4	7,8/14,2/21,3	8,6/15,1/23,3
Velocidad a 1.000 rpm 4º/5º	27,0/32,2	30,2/37,8	31,1/39,2	30,8/39,4
Embrague	Monodisco cable	Monodisco cable	Monodisco cable	Monodisco cable
DIRECCION				
Sistema	Cremallera	Cremallera	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,7	4,2	3,75	2,85
Diámetro de giro (m)	10,59	9,8	10,0	10,5
FRENOS				
Delante	Discos	Discos	Discos	Discos
Detrás	Tambores	Tambores	Tambores	Tambores
Antibloqueo	No	No	No	No
SUSPENSIONES				
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Semindependiente	Independiente	Semindependiente	Independiente
RUEDAS				
Llantas (pulgadas)	Aceero 5 x 13	Aleación 4,5 x 13	Aceero 4,5 x 13	Aleación 5,1 x 13
Neumáticos	155/70 x 13	155/70 x 13	145 x 13	165/70 x 13
PESOS Y CAPACIDADES				
En orden de marcha (kg.)	910	920	850	925
Capacidad del depósito de combus	42	42	42	50

zas a las que se le somete en aceleración, frenada, o curva con la misma solvencia que los otros modelos de esta prueba. La imprecisión en las curvas, fundamentalmente si el piso no se encuentra en perfecto estado, no confiere seguridad y tranquilidad al conductor. En los otros tres casos, no se pueden poner pegas en este sentido, aunque sí marcar diferencias. Los motores diésel, aún ahora y previsiblemente durante muchos años, pesan más que los de gasolina. Ello supone mayores inercias y cierta tendencia del tren delantero a seguir recto en las curvas. Para contrarrestar esta circunstancia, las suspensiones se refuerzan y endurecen. Quienes han obtenido mejor resultado son los técnicos de Peugeot. Parten de buena base, es cierto, y ello les ha permitido conseguir una estabilidad fenomenal. Sin alcanzar tan altas cotas, también el Ford y el Fiat se sujetan a la carretera de forma notable.

En cuanto a los frenos, los cuatro acusan el incremento de peso causado por el motor de gasóleo. Frenan en distancias aceptables, pero en todos los casos han mostrado síntomas de fatiga tras un uso exigente. Se podría justificar dicho fallo con el inusitado calor de este verano, pero es precisamente durante estas fechas cuando se viaja con el coche más cargado y se exige más de los frenos.

Si en el apartado dinámico el Corsa queda mal parado, recupera el terreno



CONSUMOS				
Datos en l/100 km	UNO TD	FIESTA TD	CORSA TD	205 D
CIUDAD				
A 31 km/h de promedio	5,8	5,6	5,3	8,7
CARRETERA				
A 90 km/h de cruceo	4,6	4,3	4,0	5,0
En conducción rápida	8,2	9,7	7,7	8,9
AUTOPISTA				
A 120 km/h de cruceo	5,8	6,4	6,0	7,5
A 140 km/h de cruceo	7,2	7,6	7,0	9,0
CONSU. MED. PONDERADO				
Litros/100 km	5,4	5,3	5,0	7,5
AUTONOMIA MEDIA				
Kilómetros recorridos	777	792	840	666

FRENOS				
DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)	UNO	FIESTA	CORSA	205
A 60 km/h	18,0	16,4	16,0	20,4
A 100 km/h	48,1	46,1	46,8	52,8
A 120 km/h	71,8	68,3	66,4	73,6

SONORIDAD				
At. ralentí	UNO	FIESTA	CORSA	205
A 60 km/h	55,9	47,6	53,2	53,4
A 90 km/h	68,6	69,4	65,8	64,7
A 120 km/h	71,4	72,8	68,1	65,8
A 140 km/h	73,6	74,9	72,1	70,4
A 160 km/h	74,6	78,4	75,2	74,6

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

PRESTACIONES				
	UNO	FIESTA	CORSA	205
VELOCIDAD MAXIMA				
Km/h	167,8	171,2	168,4	174,7
ACELERACION				
400 m. salida parada (seg.)	18,6	18,8	18,3	18,2
1.000 m. salida parada (seg.)	34,4	35,1	34,1	33,9
0-100 km/h (seg.)	12,7	12,9	12,1	11,6
Menos recorridos	-	-	-	-
RECUPERACION				
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	23,9	18,7	20,1	17,7
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	22,9	20,8	22,7	20,1
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	37,6	35,2	36,7	33,5
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	42,1	38,9	41,8	37,1
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	10,9	11,4	11,1	9,9
Menos recorridos	-	-	-	-
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	14,7	15,2	15,2	12,4
Menos recorridos	-	-	-	-

EQUIPAMIENTO				
	UNO	FIESTA	CORSA	205
Cuentarevoluciones	SI	NO	SI	SI
Medidor de aceite	SI	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	NO	NO	NO
Pesos antichoque	SI	NO	NO	SI
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO	NO	NO
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO	NO	NO
Retractor regulable eléct. (cint. f. c. h.)	NO	NO	NO	NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO	NO	NO
Elevadores eléctricos (D/T)	SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO
Cierre centralizado	OP	SI	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	NO	OP	NO	NO
Asiento posterior divisible	NO	SI	SI	SI

RICOS Y POBRES
Todavía hay clases. La instrumentación del Ford no incorpora, siquiera, cuentarrevoluciones. La diferencia que le separa del completísimo nivel del Fiat Uno es abismal. Entre ellos se sitúan sus contrincantes.

perdido en el interior a causa de su impecable acabado, al mismo nivel que el del Fiesta. El Fiat, fundamentalmente por la calidad del plástico utilizado en el salpicadero y el Peugeot, con los remates menos cuidados, pierden en la comparación con los dos modelos anteriormente citados.

Respecto a los asientos, la oferta de los cuatro modelos resulta satisfactoria ya que sujetan bien y su dureza es suficiente. La postura de conducción también merece elogios y, salvo la posición de las palancas de luces, intermitentes y limpiaparabrisas en el Fiat Uno, no se les puede achacar ningún defecto. Otro comentario merecen los cuadros de la instrumentación. El Uno se lleva todos los elogios por la cantidad de información que pone a disposición del conductor, que puede controlar perfectamente el estado de su motor desde su asiento. En el lado opuesto se sitúa el Fiesta, que ni siquiera lleva cuentarevoluciones. Las notas medias corresponden al Corsa y al 205, de cuyas instrumentaciones no podrían presumir, pero al menos llevan cuentarevoluciones.

Por último, la publicidad de Fiat anuncia una promoción del Uno Turbodiésel,

COMODIDAD A CUATRO BANDAS
En todos los modelos de esta prueba los asientos sintonizan perfectamente con el espíritu de cada coche. En el Peugeot se trata de auténticos baquets de competición, pero mullidos y cómodos. En el Fiat y en el Ford (arriba ambos) su aspecto es más tranquilo, pero también cuentan con salientes laterales para sujetar el cuerpo. Los del Corsa parecen auténticas butacas. Todos satisfacen plenamente.



PEQUEÑO PERO MATÓN
Poca cilindrada y alta potencia para el Uno.



CAPACIDAD MEDIA
Buena potencia para el bastidor del Corsa.



BAJO CONSUMO
La rapidez y el ahorro conviven en el Ford.



MANANTIAL DE POTENCIA
El motor del 205 no tiene rival en su clase.

en principio hasta final de julio, pero con posibilidades de prórroga, que deja su precio en la competitiva cantidad de 1.421.000 pesetas. El Corsa pierde momentáneamente posibilidades, ya que además el Uno le supera en habitabilidad. Pero el Opel cuenta con una ventaja nada despreciable sobre todos los otros modelos de esta prueba. Está disponible en carrocerías de tres, cuatro y cinco puertas, diversidad muy apreciable en función de las necesidades particulares. El Fiat Uno turbodiésel, en cambio, sólo se vende en carrocería de tres puertas, lo que puede parecer un contrasentido. A pesar de la potencia de su motor y del amplio espacio de su habitáculo, desear las posibilidades de una carrocería de cinco puertas no parece lógico. El deportivo de la gama es el Uno Turbo de gasolina en el que, con sus 118 caballos de potencia, está justificada una carrocería, algo más rígida, de tres puertas. Aún así, quienes prefieran las carrocerías de tres puertas encontrarán en el Uno un buen aliado.

Entre los más potentes, de precios casi iguales, no hay posibilidad de duda. Quien apueste por calidad de acabado debe decantarse por el Fiesta, mientras que



Jeep! Jeep! Hurra!

Distribuido por **RENAULT**



Más de 2.000 instalaciones a su servicio.
RENAULT recomienda lubricantes elf

Vencer el reto. Culminar el desafío.
RENAULT te invita a que vivas libre como el viento y alcances la cumbre con el Jeep Wrangler Texan: El Amigo Americano. Jamás te habrás movido con tanta libertad. Para eso cuentas con un motor de 105 CV (versión con catalizador), encendido

electrónico e inyección multipunto.

Por su gran equipamiento interior y sus 2 versiones de techo, Hard Top y Soft Top, jamás estarás tan cerca del cielo.

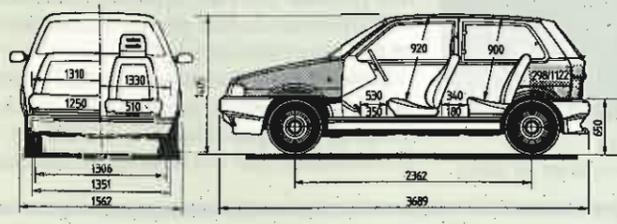
Desde **1.999.000** ptas.*

*Precio Península y Baleares, IVA y Transporte Incluidos.

Jeep Wrangler Texan



FIAT UNO TDS



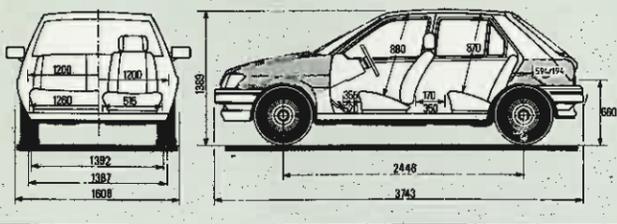
EN FILA HACIA EL FUTURO
Escondidos bajo unas carrocerías discretas, los motores turbodiésel pequeños son los posibles precursores de las mecánicas del futuro. Sus buenos modos así lo atestiguan.

las personas amantes de la conducción encontrarán un valor seguro en el Peugeot 205 Turbodiésel.

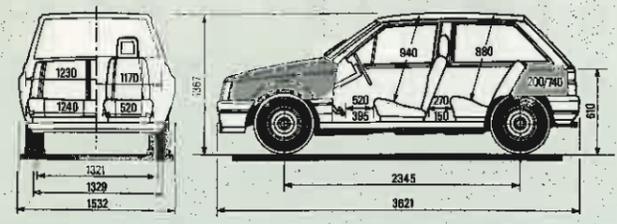
El aire aporta nuevos bríos a los motores diésel, que poco a poco se parecen más a los modelos de gasolina y, por las predicciones que se tienen, los sustituirán en el futuro. En estos cuatro modelos hay indicios de ello.

Javier Moltó
Fotos: J.A.Díaz

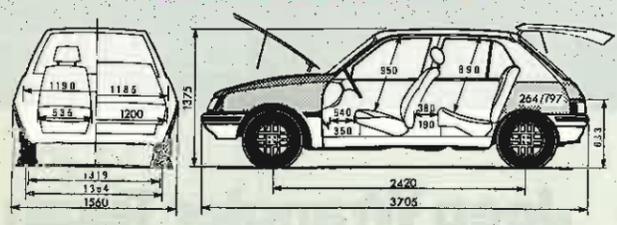
FORD FIESTA TD 1.8



OPEL CORSA SWING 1.5 TD



PEUGEOT 205 TD



DATOS DEL COMPRADOR

FIAT

Importador: Fiat Auto España, S.A. Paseo de la Habana 74. 28036 Madrid. Teléfono: (91) 259 82 00. **Red de postventa:** 230 puntos de asistencia en toda España. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros.

FORD

Fabricante/ Importador: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 571 13 86. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.114 puntos de asistencia en toda España.

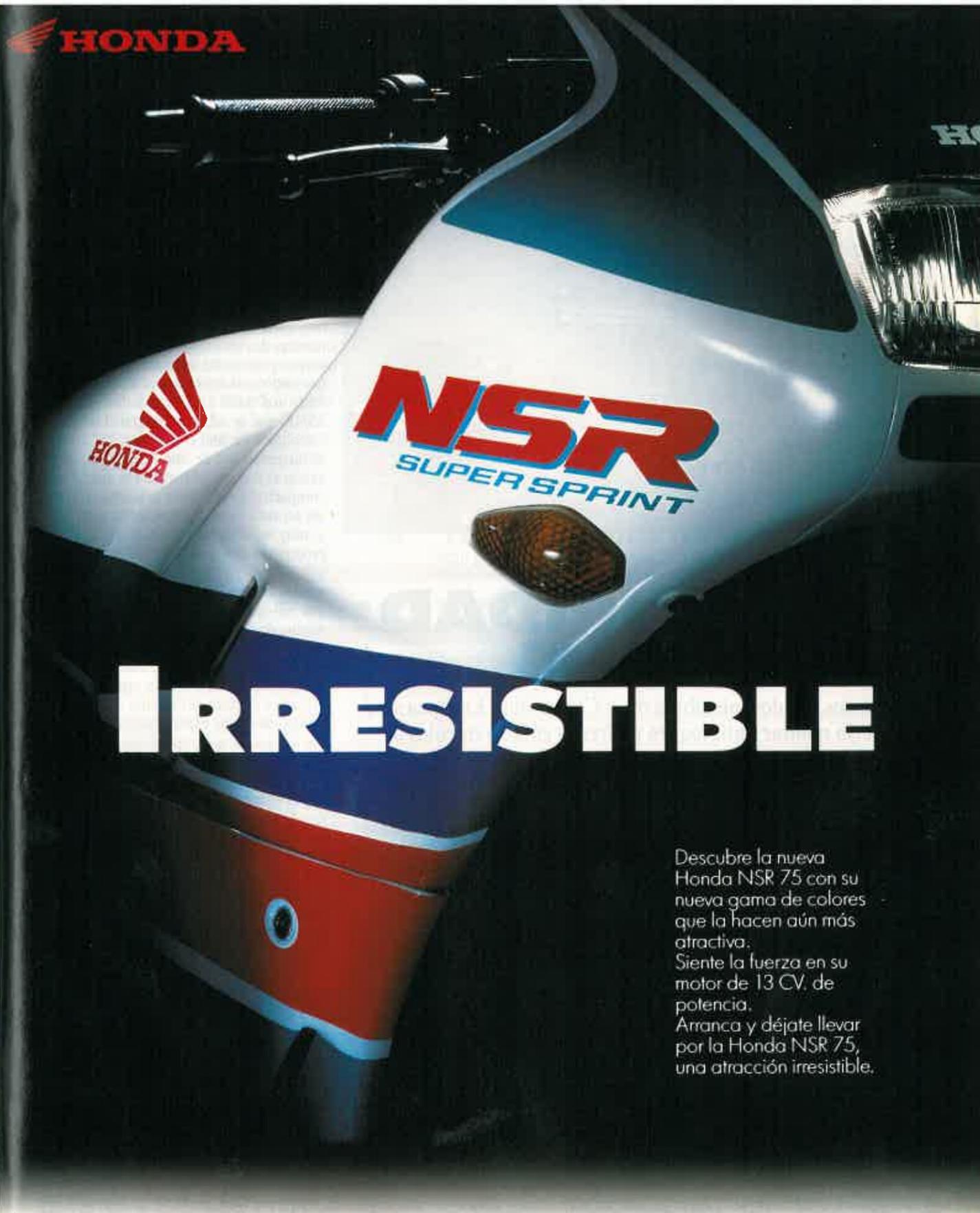
OPEL

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

PEUGEOT

Fabricante/ Importador: Peugeot Talbot España, S.A. Carretera de Villaverde, kilómetro 7,6. 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 445 puntos en España.

HONDA



IRRESISTIBLE

Descubre la nueva Honda NSR 75 con su nueva gama de colores que la hacen aún más atractiva. Siente la fuerza en su motor de 13 CV. de potencia. Arranca y déjate llevar por la Honda NSR 75, una atracción irresistible.



F.V.P. 312.000
PRECIO SIN MATRICULAR



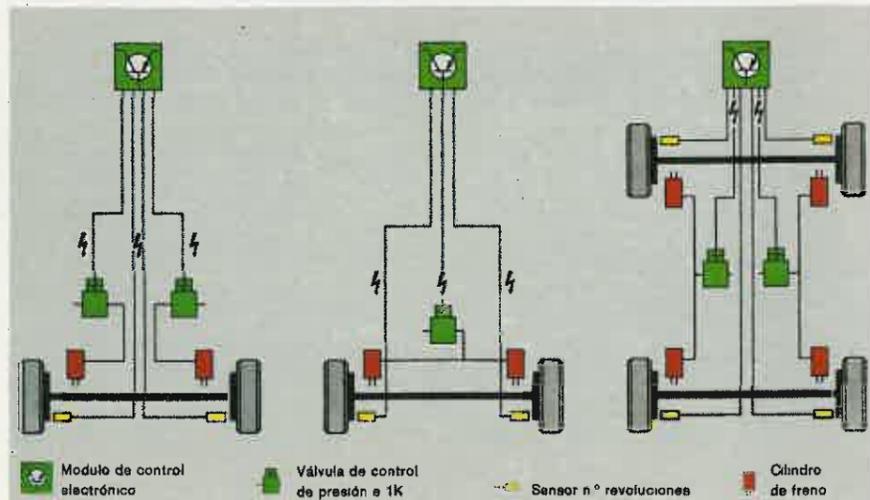
MOTUL con HONDA



ABS UNIVERSAL BOSCH PARA REMOLQUES

LA SEGURIDAD SE IMPONE

En todos los estados miembros de la Comunidad Europea será obligatorio montar antibloqueo de frenos en los vehículos de más de doce toneladas y en los remolques de más de diez a partir del 1 de octubre. Anticipándose a la fecha, Bosch ha presentado ya su sistema universal ABS para remolques.



REGULACION INDIVIDUAL

Cada rueda posee su propio sistema de regulación que actúa sobre la frenada en caso de que empiece a patinar sobre firmes

REGULACION DEL MISMO EJE

Evita de forma segura el bloqueo de las ruedas al compensar la frenada entre una y otra del mismo eje.

REGULACION LATERAL

Consigue acortar al mínimo la distancia de frenado a base de actuar sobre las ruedas de un mismo lado.

HASTA ahora, las cabezas tractoras modernas incorporaban un sistema antibloqueo de frenos, pero los remolques no lo poseían. Esto hacía que la seguridad se viera muchas veces en peligro al registrarse el temido efecto tijera y cruzarse el remolque o bien soltarse cuando sus ruedas quedaban bloqueadas.

En comparación con las cabezas tractoras, los remolques tienen una vida útil de dos a tres veces más prolongada. Por ello muchas de éstas tendrán que ser equipadas con el importante elemento de seguridad que supone el antibloqueo. Bosch ha diseñado un ABS Universal denominado 6S/4K que se adapta con gran facilidad a remolques de uno o dos ejes, así como a semirremolques de uno a tres ejes, incluyendo el dos ejes elevable. De diseño muy compacto, posee como principales ventajas ser muy robusto y presentar un montaje muy sencillo. Consiste en tres módulos protegidos del agua y de los posibles impactos que puedan provocar las piedras sueltas en la carretera. El ABS del remolque se conecta a la cabeza tractora por medio de una regleta de enchufes, adaptándose a cualquier vehículo de motor que tenga caja de conexión de cinco polos.

Para presentar el nuevo sistema, Bosch utilizó el circuito del Jarama donde se demostró de forma espectacular la importancia de que el remolque lleve también un sistema antibloqueo. La central electrónica procesa las señales de hasta 6 sensores según el número de ruedas del remolque y regula según la variación de las revoluciones la presión de la frenada hasta un máximo de cuatro canales. Con estas prestaciones el dispositivo cubre toda la gama de los tipos normales de remolques. Además, dispone de una autodiagnos que detecta las averías y las memoriza para su posterior reparación en el taller.

Lo que se consigue con el ABS montado en el remolque es que a la hora de frenar, sobre todo en pisos deslizantes, el remolque disponga de la misma seguridad que la cabeza tractora. Cada una de las ruedas transmite las condiciones en las que se apoya y el microprocesador, actuando sobre unas válvulas de control de presión, dosifica la frenada justa sobre cada una de ellas para conseguir que se detengan en la menor distancia posible sin bloquearse, lo que provocaría una situación de peligro al perder el conductor el dominio del conjunto. Con este sistema, Bosch ha equipado ya de ABS a todo tipo de vehículos, desde motocicletas hasta los más grandes transportes que circulan por la carretera.

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.

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

PRECIOS / Guía

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

Precios coches nuevos

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALFA ROMEO															
33 1.3	1.584.044	1.351	68	176	10,3	8,2	13,18	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	6,4	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	150.000	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	-	84.056
75 2.0 Twin Spark	2.618.450	1.962	148	198	8,2	8,6	14,66	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	84.056
75 Twin Spark Podium	2.676.787	1.962	148	198	8,2	8,6	14,66	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	Serie
75 3.0 V6 Q	3.730.449	2.959	182	230	7,5	11,9	16,68	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	1.289.969	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	8,4	11,3	16,81	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	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	139.850	Serie
90 2.3 F Quattro Cat.	4.246.014	2.309	133	211	9,2	10,0	15,67	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	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	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 Freeclimber	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	2.672.184	1.596	100	189	12,8	9,0	14,80	443,5	259.153	93.314	108.867	56.570	Serie	168.000	154.328
316i 4p Aut.	2.897.183	1.596	100	184	16,1	10,9	16,49	443,5	259.153	93.314	108.867	56.570	Serie	168.000	154.328
318i 2p	2.553.655	1.795	115	189	10,8	10,1	15,68	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	175.000	154.328
318i 4p (gama 91)	2.999.920	1.776	113	199	11,3	10,1	15,68	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	154.328
318i 4p Aut. (gama 91)	3.244.919	1.776	113	198	12,3	10,3	15,85	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	154.328
318i S	2.778.656	1.796	136	202	9,8	8,5	14,27	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	151.632
320i 2p	3.161.014	1.991	129	191	10,6	9,3	15,05	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	154.328
320i 4p (gama 91)	3.464.413	1.991	150	214	9,3	10,6	16,20	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i 4p Aut. (gama 91)	3.734.414	1.991	150	214	10,8	11,0	16,55	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i Cabrio	4.459.751	1.990	129	191	11,5	9,3	15,05	432,5	175.000	70.755	-	Serie	Serie	Serie	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	16,98	434,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Z-1	8.544.413	2.494	171	239	7,9	10,4	17,14	392,7	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
324 D	3.021.844	2.443	86	162	16,1	8,0	10,61	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	-
324 TD	3.586.844	2.443	115	193	11,9	7,0	9,94	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	-
324 TD Touring	4.462.507	2.443	115	187	12,3	7,0	9,94	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
520i	4.144.413	1.990	150	211	10,6	9,8	15,49	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	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	189.780
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	8,3	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
735iL	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	-	-	46.726
AX 3p 14 TGS	1.265.587	1.360	75	175	10,8	6,9	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	Serie	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	13,2	6,3	10,58	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	-	-			

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
FORD															
Fiesta CLX 1.1 3p.	1.209.688	1.118	54	143	16,3	6,1	10,23	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta Pachá 1.1 3p.	1.293.688	1.118	54	143	16,3	6,1	10,23	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Fiesta CLX 1.1 Cat. 3p.	1.408.688	1.118	50	143	18,1	6,1	10,05	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta Calypso 1.1 3p.	1.316.688	1.118	54	143	16,3	6,1	10,23	374,3	-	27.000	-	-	-	105.000	-
Fiesta CLX 1.4 3p.	1.389.069	1.392	75	166	12,0	9,4	13,22	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta S 1.6 3p.	1.589.788	1.596	90	174	10,3	8,8	13,03	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta XR2i 1.6i	1.773.626	1.596	110	192	9,8	10,8	14,29	374,3	-	27.000	13.000	13.000	-	105.000	Serie Serie
Fiesta Turbo	2.065.626	1.596	133	208	8,2	8,5	12,27	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Fiesta CLX 1.8 D 3p.	1.515.069	1.753	60	152	16,0	6,7	8,17	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta Turbo Diesel 1.8 3p.	1.762.069	1.753	77	170	12,9	5,5	7,35	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta CLX 1.1 5p.	1.281.688	1.118	54	143	16,3	6,1	10,23	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta Pachá 1.1 5p.	1.365.688	1.118	54	143	16,3	6,1	10,23	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Fiesta CLX 1.1 Cat. 5p.	1.480.688	1.118	50	143	18,1	6,1	10,05	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta CLX 1.4 5p.	1.461.068	1.392	75	166	12,0	9,4	13,22	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta Ghia 1.4 5p.	1.545.069	1.392	75	166	12,0	9,4	13,13	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Fiesta CLX 1.8 D 5p.	1.587.069	1.753	60	152	16,0	6,7	8,17	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta Ghia 1.8 D 5p.	1.651.068	1.753	60	152	16,0	6,7	8,17	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Fiesta Turbo Diesel 1.8 5p.	1.833.068	1.735	77	170	12,9	5,5	7,35	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Escort Prima	1.622.068	1.299	63	156	15,9	9,4	13,49	402,0	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Escort CLX 1.6 3p.	1.660.788	1.598	90	177	11,6	8,0	12,50	402,0	147.000	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Escort S 1.6 3p.	1.840.787	1.598	108	186	10,4	8,6	13,14	402,0	-	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	-
Escort CLX 1.6 5p.	1.722.919	1.598	90	177	11,6	8,6	12,44	402,0	147.000	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Escort CLX 1.6 i Cata	1.921.918	1.598	105	185	10,6	8,6	13,12	402,0	-	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Escort Ghia 1.6 5p.	1.840.787	1.598	90	177	11,6	8,0	12,44	402,0	147.000	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	-
Escort CLX 1.8 D 5p.	1.714.069	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	25.500	25.500	-	-	-
Escort Ghia 1.8 D 5p.	1.838.068	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Escort Nomade 1.6 Fam.	1.840.787	1.597	90	171	12,3	8,3	13,10	402,0	147.000	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	-
Escort Nomad. 1.8D Fam.	1.840.787	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Escort Cabrio 1.6i	2.470.787	1.598	108	180	11,0	8,6	13,37	402,0	-	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	68.000
Orion CLX 1.6	1.752.788	1.598	90	177	12,1	7,8	12,66	421,0	147.000	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Orion Ghia 1.6	1.892.788	1.598	90	177	12,1	7,8	12,66	421,0	147.000	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Orion Ghia 1.6i	2.023.787	1.598	108	185	10,4	7,9	12,75	421,0	-	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Orion CLX 1.6i Cat.	1.957.919	1.598	105	185	11,0	8,0	12,78	421,0	-	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Orion CLX 1.8 D	1.752.788	1.753	60	155	18,9	6,7	8,62	421,0	-	27.000	25.500	25.500	-	-	-
Orion Ghia 1.8 D	1.878.068	1.753	60	155	18,9	6,8	8,43	421,0	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Sierra XR4 2.0i 3p.	2.445.107	1.998	125	195	9,7	9,2	14,53	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CL 2.0 4p.	2.094.919	1.998	109	178	11,3	8,0	13,42	446,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra GLS 2.0i 4p.	2.441.918	1.998	125	195	9,7	9,2	14,53	446,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Ghia 2.0i 4p.	2.638.918	1.998	125	195	9,7	9,2	14,53	446,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra XR4 2.0i Cat. 4p.	2.721.919	1.998	118	190	10,0	8,2	13,18	446,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CL 1.8 TD 4p.	2.296.389	1.753	75	160	16,4	6,5	9,30	446,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CL 2.0 5p.	2.177.919	1.998	109	178	11,3	8,0	13,42	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Ghia 2.0i 5p.	2.721.918	1.998	125	195	9,7	9,2	14,53	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i 5p. Cat.	2.804.918	1.998	118	190	10,0	8,2	13,18	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 5p.	2.543.919	1.998	125	195	9,7	9,2	14,53	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 4x4 5p.	3.215.203	1.998	125	195	10,4	9,2	15,02	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra Cosworth 4x4	4.520.203	1.998	220	240	6,9	12,7	19,39	449,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra CL 1.8 TD	2.379.389	1.753	75	160	16,4	6,5	9,30	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CL 1.8 TD Fam.	2.470.199	1.753	75	160	16,5	8,8	9,28	451,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra GL 2.0i Fam.	2.472.918	1.998	125	195	9,7	8,0	13,25	451,0	169.000	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Scorpio 2.0i GL 4p.	3.173.918	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	474,1	-	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 4p.	3.580.918	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	474,1	-	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i GL 4p.	3.585.202	2.935	145	208	9,2	12,6	18,92	474,1	-	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i Ghia 4p.	3.992.202	2.935	145	208	9,2	12,6	18,92	474,1	-	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i 4x4	4.766.202	2.935	145	208	9,2	12,6	18,92	474,1	-	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Cosworth 24V	5.705.202	2.935	195	225	8,8	12,7	19,01	474,5	-	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i GL 5p.	3.173.918	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	466,9	-	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 5p.	3.481.038	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	466,9	-	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Ghia 2.9i 5p.	3.992.202	2.935	145	204	9,2	12,6	18,92	466,9	-	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.5 GL TD 4p.	3.372.918	2.498	92	173	14,2	8,1	10,36	474,5	-	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

HONDA															
Honda Civic	2.671.788	1.590	130	191	7,5	8,1	13,51	396,5	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
CRX	3.001.788	1.590	130	212	7,5	7,2	12,72	375,0	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
Concerto 1.6i 16V 4p	2.812.014	1.590	130	196	9,5	8,4	14,26	441,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Concerto 1.6i 16V 5p	2.727.014	1.590	130	196	9,5	8,4	14,26	426,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Accord 2.0i 16V	3.321.787	1.997	135	202	9,2	9,1	14,39	445,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-1	Serie
Prelude 2.0i 16V 4WS	4.020.617	1.958	150	204	8,0	8,5	15,07	446,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
NSX 3.0i VTEC	11.554.528	2.977	274	270	5,9	11,0	17,58	440,5	Serie	-	Serie	Serie	-	Serie	Serie

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

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

ISUZU															
--------------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

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	3.567.1203	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	86.679
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 elevallunas eléctricas, 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	1.334.768	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 SR 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 Slam	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
309 GTI	2.305.683	1.905	130	199	8,0	9,1	14,06	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
309 GTI 16V	2.535.513	1.905	160	220	7,8	9,8	15,49	405,0	-	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
309 GLD	1.757.900	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	-	30.000	-	-	77.900	-	-
309 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	10,2	15,44	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	(1)
405 STI	3.202.083	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
405 MI 16	3.5														

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 GTX 4p y 5p	2.201.069	1.721	92	175	10,7	8,6	13,19	446,0	Serie	31.000	Serie	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	2.165	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	-	-
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	-	-	-
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	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	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	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	250.000	Serie
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	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	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	Serie	45.000	-	-	-	-	Serie

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

ROLLS ROYCE/BENTLEY

RR Silver Spirit	19.153.330	6.750	-	192	10,0	17,5	23,63	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	-	-	-
Rover 114 GTI 16V	1.598.787	1.396	95	180	9,8	6,5	11,52	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	Serie
MG 2.0i	2.092.789	1.994	117	176	9,2	9,8	15,00	405,0	240.000	17.256	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 1.6 SL	1.738.788	1.589	83	165	11,2	6,9	12,04	446,6	240.000	17.750	-	-	-	-	-
Montego 1.6 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	9,4	14,65	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 DSL	2.285.389	1.994	81	163	12,5	5,1	8,08	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego 2.0 DSL 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	-	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 Vitessa	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	-	63.000	-	-	-	-	-
900 i 3p.	3.742.763	1.985	145	195	10,6	10,9	17,58	469,0	-	63.000	Serie	Serie	Serie	-	-
900 i 5p.	4.342.763	1.985	175	210	8,7	9,3	16,17	469,0	165.000	63.000	Serie	Serie	Serie	-	142.000
900 i Cabrio	5.142.763	1.985	118	173	11,5	9,8	16,61	469,0	165.000	63.000	Serie	Serie	Serie	-	142.000
900 i Cabrio T	6.022.763	1.985	175	207	9,7	9,3	16,17	469,0	-	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 i	3.722.764	1.985	135	190	10,9	9,6	16,44	469,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	249.000	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
9000 i 2.3	3.841.014	2.290	150	201	10,5	8,9	15,82	469,0	165.000	85.000	Serie	Serie	Serie	249.000	-
9000 i Turbo	4.770.123	1.985	175	221	8,9	10,3	17,05	469,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	-	-
9000 i Turbo 2.3	4.														

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	407,0	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	2.037.514	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	-	-
MR/2	4.266.802	1.587	124	200	9,5	8,3	14,17	436,0	Serie	39.934	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Carmy 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
Celica 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	11,2	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	-	-	-	-	-
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	2.607.999	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	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	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	Serie	18.525	108.104	139.850
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	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CL 1.6	1														

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

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

Precios coches usados

ALFA ROMEO

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Alfasud	—	—	—	—	—	290	240	—
Alfasud TI	—	—	—	—	—	380	310	260
Alfa 33 SL	—	—	—	—	590	520	450	—
Alfa 33 QD	—	—	—	—	630	550	480	—
Alfa 33 QV	—	—	—	—	620	530	450	—
Alfa 33 1.3 S	1000	850	770	700	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 4x4	1200	1000	920	830	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 TI	1070	900	820	660	560	—	—	—
Alfa 33 1.7 QV	1220	1030	940	840	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE	1190	1000	900	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 SW	1320	1110	1000	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 TI Nuevo	1190	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1630	—	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.6	1200	1000	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8	1280	1080	970	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8 IE	1430	1210	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 1.8 T America	1920	1630	1480	1330	1060	—	—	—
Alfa 75 2.0	1340	1240	1150	980	840	—	—	—
Alfa 75 2.0 TS	1690	1430	1300	1170	—	—	—	—
Alfa 75 2.0 TD	1500	1270	1150	1020	880	—	—	—
Alfa 75 2.4 TD	1670	1420	—	—	—	—	—	—
Alfa 75 2.5 QV	1680	1580	1430	1220	980	—	—	—
Alfa 75 3.0 America	2380	2020	1830	1650	—	—	—	—
Alfa 90 2.0	1110	1010	920	730	560	450	—	—
Alfa 90 2.5	—	—	1150	920	700	600	—	—
Alfa 90 2.4 TD	1250	1150	1030	830	670	570	—	—
Sprint Veloc	—	—	—	—	—	—	—	260
Sprint 1.5	930	870	810	660	530	440	400	—
Sprint 1.7 QV	1070	930	840	—	—	—	—	—
GTV 2.0	—	—	1060	890	700	620	500	420
GTV 2.5	—	—	1340	1100	890	750	600	510
Alfetta Q.V	—	—	—	—	—	320	280	180
Alfetta TD	—	—	—	—	—	400	350	260
Giulietta 1.8	—	—	—	—	—	300	250	220
Giulietta 2.0	—	—	—	—	—	340	280	250
Spider 2.0	—	—	1370	1100	860	690	530	450
Spider 2.0 Q.V	—	—	1530	1280	1150	—	—	—
164 Twin Spark	2300	2070	—	—	—	—	—	—
164 3.0 V6	2980	2680	—	—	—	—	—	—
164 2.5 TD	2400	2160	—	—	—	—	—	—

BMW

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
80 1.8 E	1750	1580	—	—	—	—	—	—
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	—	—	—	—
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	—	—	—	—
90 2.0 Front.	2670	2400	—	—	—	—	—	—
90 Cuatro	2800	2500	2250	2030	—	—	—	—
100 CC	—	—	1030	790	680	570	470	—
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160	960	610	460
100CD Avant	2330	2220	2010	1720	1300	1110	1000	—
100 CC Diesel	1520	1420	1280	1090	840	680	580	440
100 CD Turbo Diesel	1790	1610	1450	1240	950	820	680	610
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900	1090	820	620
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	—	—	—	—	—
200 CD	—	—	2110	1640	1230	1030	760	560
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860	1580	1340	1210
200 V8	5850	5270	—	—	—	—	—	—
Coupé GT	2210	1790	1520	1220	930	750	650	540
Coupé Quattro	2760	2480	2120	1700	1290	1040	830	700

CITROËN

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
2 CV 6 CT	—	—	—	260	200	150	110	80
Dyane 6	—	—	—	—	—	130	90	70
Mehari 4 p.	—	—	—	290	230	190	140	100
LNA	—	—	—	—	—	180	130	110
LNA 11 E y RE	—	—	—	—	200	150	130	110
AX 11 RE	710	610	520	—	—	—	—	—
AX 11 RE 5 p.	750	640	—	—	—	—	—	—
AX TRE	760	650	580	490	—	—	—	—
AX TRE 5 p.	800	680	580	—	—	—	—	—
AX 14 TRS	820	700	630	540	—	—	—	—
AX 14 TRS 5 p.	860	740	630	—	—	—	—	—
AX 14 T2S	880	750	680	580	—	—	—	—
AX 14 T2S 5 p.	920	790	670	—	—	—	—	—
AX GT	960	820	740	630	—	—	—	—
AX GT 5 p.	980	830	—	—	—	—	—	—
AX 14 RD	700	600	—	—	—	—	—	—
AX 14 RD 5 p.	730	620	—	—	—	—	—	—
AX TRD	740	630	—	—	—	—	—	—
AX TRD 5 p.	770	650	—	—	—	—	—	—
Visa II Club y ES	—	—	—	350	280	210	180	140
Visa II Super E y X	—	—	—	370	290	220	180	140
Visa GT	—	—	—	440	330	260	210	180
Visa 11 E	—	—	—	370	270	210	190	150
Visa 11 RE	—	—	—	390	300	220	200	170
Visa Challenger	—	—	—	430	310	260	—	—
Visa 14 TRS y Stylo	—	—	—	500	380	320	—	—
Visa GTI	—	—	—	850	730	580	490	—
Visa 17 D y Challenger	—	—	—	580	470	340	290	—
Visa 17 RD y Stylo	—	—	—	620	500	360	310	—
GSA 1300 Special y Club	—	—	—	—	—	190	140	100
GSA Palas	—	—	—	—	—	210	170	120
GSA Break Special	—	—	—	—	—	180	120	80
GSA X1	—	—	—	—	—	290	250	190
GSA X3	—	—	—	—	—	230	200	150
BX	—	—	—	720	610	430	350	300
BX 14 E, RE	960	810	740	630	450	360	250	220
BX Leader T	960	810	740	630	450	360	250	220
BX 14 TRE y TGE	1030	870	790	670	570	—	—	—
BX 16 RS	—	—	—	—	—	500	400	310
BX 16 TS	1080	900	—	—	—	—	—	—
BX 16 TGS	1140	970	—	—	—	—	—	—
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	960	830	580	480	360	300
BX 19 TGS	1210	1030	—	—	—	—	—	—
BX 19 TRSGT y Athena	1330	1120	1020	870	740	—	—	—
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	—	—	—	—
BX 19 TRS Break	1920	1620	1390	—	—	—	—	—
BX 19 D y RD	1490	1260	1140	970	820	—	—	—
BX 19 TRD	1110	950	850	720	530	—	—	—
BX 19 TRD Turbo	1180	1010	910	770	560	410	300	250
BX 19 RD Break	1250	1060	960	800	580	440	330	280
CX 20 y Reflex	1450	1230	1040	—	—	—	—	—
CX 22 TRS	1330	1130	1020	860	730	—	—	—
CX 2400 GTI	—	—	—	—	—	240	190	140
CX 2400 GTI	—	—	—	—	—	350	270	—

FERRARI

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
308 GTL	—	—	—	1190	910	670	510	410
CX 25 GTI Turbo 2	2400	2040	1840	1450	920	780	—	—
CX Prestige Turbo	2740	2340	2100	1710	1370	—	—	—
CX 25 D y RD	1640	1390	1170	870	690	310	260	—
CX TRD Turbo	2070	1750	1580	1190	800	680	580	—
CX 2500 D Fam. / D. Sup.	—	—	—	—	—	—	540	470
CX 25 RD T Familiar	2120	1810	1620	1280	760	580	490	—

FIAT

MODELO	90	89	88	87	86	85	84	83
Uno 45 3p.	—	—	—	—	—	250	200	160
Uno S 55 3p.	—	—	—	—	—	300	250	200
Uno S 55 5p.	—	—	—	—	—	310	250	200
Uno S 70 3p.	—	—	—	—	—	320	260	210
Uno S 70 5p.	—	—	—	—	—	320	260	210
Uno Diesel 5p.	—	—	—	—	—	340	290	—
Uno Diesel 5p.	—	—	—	—	—	370	310	—
Uno 45 5p.	—	—	—	—	—	—	—	—
Uno 45 5p. 3p.	700	600	570	520	440	—	—	—
Uno 45 Fire S 3p.	780	670	600	510	430	—	—	—
Uno 45 Fire S 5p.	820	700	630	530	450	—	—	—
Uno 60 S 3p.	830	710	640	540	460	—	—	—
Uno 70 SL 5p.	980	840	760	640	540	—	—	—
Uno 70 SX 3p.	950	820	730	620	—	—	—	—
Uno 70 SX 5p.	990	850	770	—	—	—	—	—
Uno Turbo 1.6	1150	990	890	750	640	—	—	—
Uno Turbo 1.6 ASKD	1280	1080	920	—	—	—	—	—
Uno DS 5p.	850	720	650	550	470	—	—	—
Tipo 1.400	1120	960	820	—	—	—	—	—
Tipo 1.400 DGT	1210	1050	890	—	—	—	—	—
Tipo 1.600 DGT	1300	1130	960	—	—	—	—	—
Tipo TD DGT	1590	1360	1160	—	—	—	—	—
Regata 70	—	—	—	—	—	280	230	—
Regata 70 C	—	—	—	—	—	460	390	—
Regata 70 Mac	640	570	480	—	—	—	—	—
Regata 70 S	700	640	520	400	310	230	170	—
Regata 70 ES	—	—	—	—	—	340	280	210
Regata 100 S	—	—	—	—	—	410	330	270
Regata 100 S ie	810</							

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	2630	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	3980	3540	3100	2650	2210
500 SEL	6780	5810	4840	4360	3880	3390	2910	2420
560 SEL	9550	8190	6820	6140	5460	—	—	—
280 SL	—	—	—	—	2880	2520	2110	—
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320	—	—	—
380 SL	—	—	—	—	3610	3150	2660	—
380 SEC	—	—	—	—	2780	2200	1680	—
420 SL	—	—	6400	5500	4680	—	—	—
420 SEC	7660	6570	5470	4930	4380	—	—	—
500 SL	—	—	7050	6080	4600	4050	3510	2970
500 SEC	8120	6960	5800	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	1060	—	—	—	—	—	—		
Kadett 2.0 GSI 3p	1460	1250	1130	1000	—	—	—	—		
Kadett 2.0 GSI 16v 3p	1720	1470	1320	1180	—	—	—	—		
Kadett LS 1.3 S 4p	970	820	740	630	500	—	—	—		
Kadett City 1.3 S 5p	910	770	—	—	—	—	—	—		
Kadett LS 1.6 S 4p y 5p	1120	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 i 4p	1320	1130	1020	910	740	—	—	—		
Kadett GSI 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840	—	—	—		
Kadett LS 1.5 TD 4p	1100	930	840	710	—	—	—	—		
Kadett LS 1.7 D 4p	990	840	—	—	—	—	—	—		
Kadett LS 1.5 TD 5p	1090	920	830	740	—	—	—	—		
Kadett City 1.7 D 5p	940	800	—	—	—	—	—	—		
Kadett LS 1.7 D 5p	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	—	—	—	—	—	460	380	—		
Kadett GTE	—	—	—	—	—	480	410	—		
Ascona 1.600 S	—	—	650	490	420	330	280	220		
Ascona 1.800 E	—	—	—	—	520	460	390	320		
Ascona GT 1.8 2p	—	—	—	—	—	590	500	—		
Ascona GLS 2.0 i 4p	—	—	—	—	880	750	—	—		
Ascona GLS 2.0 i 5p	—	—	—	—	910	770	—	—		
Ascona GT 2.0 i 2p	—	—	—	—	830	700	—	—		
Ascona GT 2.0 i 5p	—	—	—	—	880	750	—	—		
Ascona D Berlina	—	—	—	—	—	440	360	310	250	
Ascona LS 1.6 D	—	—	—	—	810	690	—	—		
Manta Coupé GT/E	—	—	—	—	—	—	410	340		
Manta Coupé 200	—	—	1050	880	670	570	480	—		
Rekord Berlina 2.0 E	—	—	—	—	—	—	430	310	260	
Rekord CD 2.3	—	—	—	—	—	650	550	—	—	
Rekord Berlina D	—	—	—	—	—	—	440	340	230	200
Rekord CD 2.3 D Turbo	—	—	—	—	—	—	660	560	—	—
Vectra GL 1.6 S 4p	1270	1070	—	—	—	—	—	—	—	
Vectra GL 1.7 D 4p	1260	1070	—	—	—	—	—	—	—	
Vectra GL 4x4 2.0 i 4p	1980	1680	—	—	—	—	—	—	—	
Vectra GLS 2.0 i 4p	1510	1280	—	—	—	—	—	—	—	
Vectra CD 2.0 i 4p	1720	1460	—	—	—	—	—	—	—	
Vectra GT 2.0 i 4p	1660	1400	—	—	—	—	—	—	—	
Vectra 2000 2.0 i 4p	2200	1860	—	—	—	—	—	—	—	
Vectra GL 1.6 S 5p	1320	1120	—	—	—	—	—	—	—	
Vectra GL 1.7 D 5p	1310	1110	—	—	—	—	—	—	—	
Vectra GLS 2.0 i 5p	1570	1330	—	—	—	—	—	—	—	
Vectra CD 2.0 i 5p	1780	1500	—	—	—	—	—	—	—	
Vectra GT 2.0 i 5p	1710	1450	—	—	—	—	—	—	—	
Omega GL 2.0 i	1530	1290	1180	1000	—	—	—	—	—	
Omega GL 2.3 TD	1580	1350	1210	1030	—	—	—	—	—	
Omega GLS 2.0	1770	1500	1360	1160	—	—	—	—	—	
Omega GLS 2.3 TD	1720	1460	1320	1120	—	—	—	—	—	
Omega CD 2.0 i	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	1180	—	—	—	—	—
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 GTI	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	760	—	—	—	—
309 GT	1190	1080	950	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 MI 16	2200	1910	1620	—	—			

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	—	—	—	—	290	250	—	—
Marbella L y Playa	—	—	450	380	—	—	—	—
Marbella Special y Junior	590	470	400	—	—	—	—	—
Marbella XL y GL	630	540	480	—	—	—	—	—
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	70
Ronda 65	—	—	—	—	—	—	—	130
Ronda 75 CLX	—	—	—	—	—	—	—	150
Ronda Crono 1.6	—	—	—	—	—	—	—	150
Ronda CLD	—	—	—	—	—	—	—	120
Ronda CLXD	—	—	—	—	—	—	—	150
Ronda LP 1.2	—	—	—	—	—	230	200	—
Ronda GLP 1.2	—	—	—	—	—	260	220	—
Ronda GLP 1.5	—	—	—	—	—	360	310	260
Ronda CLXP 1.5	—	—	—	—	—	380	320	270
Ronda LD	—	—	—	—	—	280	220	190
Ronda GLD	—	—	—	—	—	290	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	780	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 Diplomatico	—	—	—	—	—	—	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	140

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	180
Horizon GLS	—	—	—	—	—	310	230	190
Horizon GT	—	—	—	500	390	320	270	—
Horizon LD	—	—	—	—	—	270	200	170
Horizon GLD	—	—	—	440	370	310	220	180
Horizon EXD	—	—	—	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	—	—	—	—	—	280	200	170
Solara SX	—	—	—	—	—	300	210	170
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 CL y Fox 1.3	800	690	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	870	750	640	—	—	—	—	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	—	—	—	—	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	—	—	—	—	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	—	—	—	—	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590	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	560	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	990	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 C L	—	—	650	510	420	360	310	—
Passat 2.0 GLS	—	—	810	690	—	—	—	—
Passat 1.6 CLD	—	—	—	500	420	340	280	—
Passat 1.8 CL D Turbo	—	—	—	670	570	—	—	—
Passat Variant 1.6 D	—	—	—	—	—	370	310	—
Passat Variant 1.6 GL TD	—	—	—	—	—	500	420	360
Passat CL 90 cv	1270	1080	920	—	—	—	—	—
Passat GL 90 cv	1500	1270	1080	—	—	—	—	—
Passat GL 112 cv	1550	1310	1110	—	—	—	—	—
Passat GT 16 v	1800	1530	1300	—	—	—	—	—
Passat CL TD	1350	1150	980	—	—	—	—	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	—	—	—	—	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	—	—	—		

Valderribas Motor S. A.

C. Valdembras, 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

PORSCHE 944 Turbo Targa, interior cuero, asientos, techo corredizo, Full Equip, pocos kilómetros Prototipo Fiat.

TOYOTA Supra 3.000i, año 1988, blanco, 69.000 km., antirrobo, dirección asistida y radiocasete de serie, ruedas nuevas, óptimo estado. 3.250.000 ptas. Tel. (91) 310 52 32. Sr. Paolo.

VENDO Golf GTi 16V, blanco, garaje, suspensión, frenos, todos los extras, Devil Avon Ronal. 1.600.000 ptas. Yoseba, año 89.

DIR. TECNICA. Nissan Patrol Turbo Diesel. Listo para correr. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. Cherokee Blanco Limited, cuero, aire acondicionado. 3.600.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. Cherokee Gris Limited Full Equip. 3.700.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. BMW 530i Full Equip, climatizador, ABS, cuero, techo, equipo música, instalación teléfono, asientos eléctricos. 4.500.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. Range Rover Azul metalizado, año y medio. Todos los extras (aire acondicionado, elevelunas, llantas). 3.000.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. Patrol G.C. Gasolina, corto, 40.000 km. M-HW. Ruedas grandes Michelin con llantas grandes, faros, radio, protector laterales, bola, marrón. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. Wrangler 2.5 cc. Laredo gris, dos capotas de lona y dura. 2.400.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. Wrangler 2.5 cc. Laredo, negro, elevelunas eléctricos, cabrestante, 7.000 km. M-LW. 2.300.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. BMW Z1, M-KW, rojo impecable, 9.000 km. 6.000.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. Toyota Celica, blanco, 2.6 inyección, 16V, M-0175, HW. Techo eléctrico, Compact disc. 2.200.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

DIR. TECNICA. Toyota Supra 3.0 Full Equip, cuero, ABS, climatizador, elevelunas eléctricos, alarma, 25.000 km. M-KV, año marzo 90. 4.200.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

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.

Alfa Romeo

AUTO PEREZ 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.: 690 40 89-690 60 21

AUTOMASER

Mitsubishi Montero 2.5 TD, Kaiteki C., 88	2.300.000
Toyota Supra 3.0i, Targa, 88	3.700.000
Ford Fiesta XR2i, 90	1.300.000
Mercedes 350 SL, 2 capotas	2.400.000
Alfa Romeo 33 1.5 Ti, 88	725.000
Ford Sierra 2.0i Ghia A.A., 87	1.225.000
Nissan Primera 2.0 GT, nuevo a matricular	3.300.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

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

F. TOME S.A. Volkswagen Polo, año 85, con garantía, por sólo 390.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita) (91) 747 78 28 (dir.).

F. TOME S.A. Peugeot 205 GT. 600.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita) (91) 747 78 28 (dir.).

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. Oportunidad, Audi 100 CD, por sólo 850.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita) (91) 747 78 28 (dir.).

F. TOME S.A. Volkswagen Golf D, año 86, con garantía 12 meses, por sólo 875.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita) (91) 747 78 28 (dir.).

F. TOME S.A. Volkswagen Golf A.A., año 89, garantía 18 meses. 1.250.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita) (91) 747 78 28 (dir.).

F. TOME S.A. Audi 80 Quattro, año 84, con garantía 12 meses.

975.000 ptas. Sr. Moreno. Tel. (91) 747 82 00 (centralita) (91) 747 78 28 (dir.).

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 (centralita) (91) 747 78 28 (dir.).

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) 204 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) 22 09 52, 22 45 00, 29 00 40.

AUDI 90, blanco, 1988, magnífico, a.a., ABS, procten, 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.

AUTO RADIO

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

15% Descuento

VISA, ETC.

UNION

«TELEFONIA MOVIL.»

30 AÑOS DE EXPERIENCIA
AUTENTICOS ESPECIALISTAS
ABIERTOS SABADOS MAÑANAS
C/ SEGOVIA (Zona Vladucto), 10
Telfs. (91) 2 48 42 46 / 2 47 71 28
28005 MADRID

ALARMAS

ALARMAS **GEMINI** PROFESIONAL

- TELEMANDO ULTRASO. Y CIERRES 50.900 PTAS.
 - TELEMANDO Y ULTRASONIDOS 35.000 PTAS.
 - TELEMANDO 25.000 PTAS.
 - SIRENA Y ULTRASONIDOS 25.000 PTAS.
 - SIRENA 16.000 PTAS.
- OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS**

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



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

SE LOS LIMPIAMOS Y COMPROBAMOS CON TOTAL GARANTIA

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

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

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

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

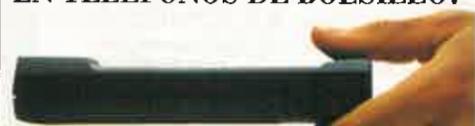
PORSCHE 944-S, año 1987, rojo, 60.000 km. Parecido Turbo, extras. Tel. (968) 13 53 88.

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. 3.600.000 ptas. Tel. (976) 53 61 17. Oficina: 21 52 61.

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

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

¿CONOCE LO ULTIMO Y MAS AVANZADO EN TELEFONOS DE BOLSILLO?

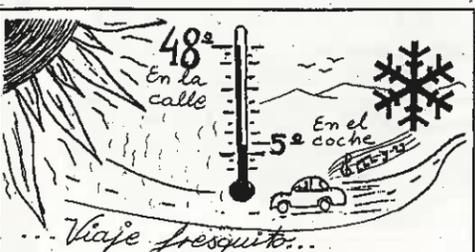


NUEVO TELEFONO ERICSSON 900

«Capaz de mantener una conversacion de 2 largas horas ininterrumpidamente»

- MAXIMA DURACION DE BATERIAS
- ANTENA PLEGABLE
- SENCILLEZ DE MANEJO
- AMPLIA GAMA DE ACCESORIOS
- ENTREGA INMEDIATA...ETC., ETC.

INSTAL - MIGUEL ARACIL 66 TEL: 3 73 84 56 / 82 56
FAX: 3 73 84 56 28035 MADRID
- Pº DE GRACIA Nº 7, 4º, 1º
TEL: 3 01 35 35 / 36 76
FAX: 3 18 34 23 08007 BARCELONA



AIRE ACONDICIONADO ORIGINAL
PARA CASI TODOS LOS VEHICULOS.

- * PRECIOS MUY ESPECIALES
- * INSTALACION INMEDIATA
- * GARANTIA 1 AÑO
- * PERSONAL ESPECIALIZADO
- * RECARGAS Y REVISIONES

Instalaciones Técnicas del Automóvil, S.L.
Miguel Aracil, 66 Tels. (91) 373 82 56/84 56
Peña grande - 28035 Madrid Fax (91) 373 84 56

¡ANUNCIASE 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 5.12.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

DNI _____

Firma _____

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS. 63

TEL.: 248 62 60. 248 58 60

Y 241 90 31. MADRID

ESTA SEMANA

EMPRESA RECOMENDADA

Marca y modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Garantía	Precio
Seat Ibiza 1.5 GLX	88	Azul	6 meses	585.000	Citroën AX 14 TRS	88	Blanco	6 meses	675.000
Seat Ibiza 1.5 GLX AA	88	Rojo	6 meses	780.000	Citroën AX 14 TRD	89	Blanco	6 meses	925.000
Seat Ibiza 1.2 Special	89	Blanco	6 meses	945.000	Citroën BX 19 TRD AA DA	89	Rojo	6 meses	1.875.000
Fiat Uno Turbo IE	90	Negro	6 meses	725.000	Citroën BX 19 GTI	89	Blanco	6 meses	1.875.000
Fiat Panda Siseley 4x4	90	Blanco	6 meses	1.250.000	Citroën CX 25 TRD Turbo 3 F	87	Burdeos	6 meses	1.975.000
Lancia Delta Integrale AA	90	Azul	6 meses	825.000	Ford Fiesta 1.1 CLX 5p	90	Rojo	6 meses	925.000
Renault 5 GTS	87	Negro	6 meses	775.000	Ford Fiesta 1.4 CLX	89	Rojo	6 meses	990.000
Renault 5 GTL 5p	88	Blanco	6 meses	990.000	Ford Fiesta 1.6 S	91	Negro	6 meses	1.325.000
Renault 5 GT Turbo	86	Negro	6 meses	825.000	Ford Fiesta 1.8 D	89	Burdeos	6 meses	990.000
Renault 5 GT Turbo	86	Negro	6 meses	990.000	Ford Fiesta XR2i	85	Rojo	6 meses	690.000
Renault 19 GTI	89	Blanco	6 meses	1.100.000	Ford Fiesta XR2i	90	Blanco	6 meses	1.275.000
Renault 19 GTD AA	90	Rojo	6 meses	1.275.000	Ford Escort 1.6 Mark II	90	Blanco	6 meses	1.150.000
Renault 19 TXE	90	Azul	6 meses	1.375.000	Ford Escort 1.6 GT 2p	90	Negro	6 meses	1.175.000
Renault 19 TSE AA	89	Blanco	6 meses	1.390.000	Ford Escort 1.8 5p AA	90	Blanco	6 meses	1.325.000
Renault 21 TXE	88	Champán	6 meses	1.525.000	Ford Escort 1.6 Ghie	87	Gris	6 meses	890.000
Renault 21 TXE AA	87	Gris	6 meses	1.375.000	Ford Escort 1.6 2p	90	Rojo	6 meses	1.225.000
Renault 21 GTS AA 5p	90	Rojo	6 meses	1.625.000	Ford Escort 1.8 D Van Isot	90	Blanco	6 meses	990.000
Renault 21 GTS Nevada	89	Rojo	6 meses	1.560.000	Ford Escort 1.8 Diesel	90	Blanco	6 meses	1.270.000
Renault 21 GTS Nevada AA	90	Rojo	6 meses	1.775.000	Ford Escort XR3i AA	88	Blanco	6 meses	1.450.000
Renault 21 TXE Nevada AA	87	Gris	6 meses	1.580.000	Ford Escort Country 1.6 CL	90	Blanco	6 meses	1.100.000
Opel Corsa City	89	Blanco	6 meses	675.000	Ford Orion 1.6 D Turbo	89	Gris	6 meses	1.390.000
Opel Corsa 1.2 S 5p	88	Blanco	6 meses	775.000	Ford Sierra 2.0i S	85	Rojo	6 meses	890.000
Opel Corsa 1.2 Jeca-90	90	Blanco	6 meses	825.000	Ford Sierra 2.0i S F.E.	90	Rojo	6 meses	1.975.000
Opel Corsa 1.2 S 5p	90	Blanco	6 meses	930.000	Ford Sierra 2.0i Techo ABS	88	Gris	6 meses	1.790.000
Opel Corsa 1.3 GT	88	Blanco	6 meses	875.000	Ford Sierra 2.0i Ghie F.E.	90	Gris	6 meses	2.150.000
					Ford Sierra 2.0i Fam. AA. DA	89	Gris	6 meses	1.890.000

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

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

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

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.

ATENCION 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.

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



ALFA ROMEO

S.Z.
ZAGATO

SERIE LIMITADA
SOLO 10 EN ESPAÑA
A MATRICULAR

T(93) 4 17 81 16

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.

SE VENDE Audi Quattro blanco. Todos los extras, en garantía. Tel. 421 01 87.

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. Robriau-to. 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.

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

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

VW Escarabajos varios modelos, todos revisados, preciosos, diferentes colores y tapicería, desde 500.000 ptas., garantizados. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21 / 22.

ALFA Romeo 33 105 CV, llantas, precioso, blanco, pocos kilómetros y perfecto estado, garantía. Tel. 255 86 21 / 22.

LANCIA Thema V6, año 86. 549 57 88.

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

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

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

MITSUBISHI
ECLIPSE

IMPORT-DIR S.A.



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

AX 1.4 TRS, año 87, azul met. Tel. 549 57 88.
BMW 628 CSI, año 83. 80.000 km. Tel. 649 64 71.
BMW 535-i, año 88. 42.000 km. Tel. 549 57 88.
MERCEDES 300-E, 24 V, año 90. Tel. 549 64 71.

AUDI Avant 100 2.2 avant, año 88. 1.690.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.
FORD Fiesta XR2, año 86. 750.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.
MERCEDES Benz 300 TE Full, año 87. 3.500.000 ptas. Tel. 541 89 81.

BMW 735-i, año 88, full equipo. Tel. 549 57 88.
DESCAPOTABLE BMW Z-1, año 90. Tel. 549 64 71.
VOLKSWAGEN Golf GTI 16 V, año 88. 1.500.000 ptas. Teléfono (91) 541 89 81.
VOLKSWAGEN Golf GTI A.A., techo, llantas, año 88. 1.550.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

CONCESIONARIO Lancia vende Delta Integrale 16V, preparación Nocentini, 294 CV, sin carreras. Tel. (974) 2107 50.
CAMBIAMOS: coche barco, barco coche, coche moto, moto barco, etc., ofertas lanzamiento mes de junio y julio. Tel. 255 86 21 / 256 17 17.

CADILLAC Seville 4.8, año 90, automático, cuero, todos extras, bicolor, nuevo, 30.000 km, ocasión. Tel. (923) 58 00 00.
BMW M-3 rojo, cuero, aire, techo, etc., español, impresionante estado, aceptamos cambio, precio convenir.

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

- Alfa Romeo ES SZ 30, nuevo
- BMW 850 i, nuevo
- Ferrari 326 TS, nuevo
- Ferrari Testarossa, nuevo, ocasión
- Lamborghini Diablo, nuevo
- Mercedes 190 Evolución II, nuevo

- Mercedes 500 E, nuevo
- Mercedes 500 SL / 300 SL, 24V, nuevos
- Mercedes 600 SE, nuevos
- Porsche 964 Turbo, nuevo

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

CAJA PORTA EQUIPAJES



DISEÑO AERODINÁMICO
VARIOS COLORES Y MEDIDAS



FORD Escort RS Turbo, año 88. 1.450.000 ptas. Tel. 541 89 81.
RENAULT 18 GTD, año 82. 375.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.
560 Sel absolutamente bien, muchos extras, convenir precio, verlo. C/ Azcona, 62.

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 88 22

VISITENOS Y SE SORPRENDERÁ -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 2RI
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.



- 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

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

ENTREGA INMEDIATA DE BMW 850 I Y MERCEDES 500 SL



SANA CURIOSIDAD

QUISIERA que me contestaran algunas preguntas relacionadas con la mecánica ya que son cuestiones que no acabo de comprender y que surgen a cada momento en su revista.

¿Por qué los motores no dan nunca la cilindrada exacta?

¿Por qué las marcas más prestigiosas como BMW o Mercedes utilizan la tracción trasera si es más peligrosa?

¿Qué es el par motor?

¿Es cierto que al rectificar un motor, aumenta la potencia?

Me he fijado que hay algunos coches que expulsan bastante vapor por el escape, e incluso llegan a gotear. ¿Esto a qué se debe? ¿Es bueno?

Quisiera también información sobre los VW Escarabajo.

Víctor Cortés Manzano
Boadilla del Monte (Madrid)

-Las cilindradas dependen de las clasificaciones fiscales. La normativa considera una cilindrada determinada a la que no excede de la misma.

La tracción trasera es mecánicamente más complicada y costosa de fabricar. No son ni más ni menos peligrosas que las delanteras aunque tienen distintas reacciones.

El par motor es la fuerza que desarrolla un motor a un régimen determinado. Expresa la forma de rendir la potencia a lo largo de toda la gama de utilización del motor. En la conducción diaria un par elevado ase-

gura buenas respuestas a bajo y medio régimen.

El aumento de cilindrada por rectificando no aporta ganancia de potencia significativa.

Los goteos en el escape se producen por la condensación de gases que quedan atrapados en el circuito de escape. No tiene mayor importancia, aunque el agua nunca es buena para la mecánica.

Los VW Escarabajo sólo se fabrican actualmente en Brasil y Méjico. Adquirir uno de ellos restaurado merece la pena sólo si se está realmente encaprichado con él.

ZENDER FACT

DESPUES de la aparición del modelo Zender Fact en el número 404 de su revista me siento sumamente interesado en recibir información más amplia. Les agradecería que me proporcionasen la dirección de dicha marca.

Jesús Oscar Menjibar
Madrid

-Para obtener la información que desea puede dirigirse a la siguiente dirección:

Zender GmbH
Floristrabe/Industriegebiet.
5403 Mülheim-Kärlich
R.F. Alemania
Fax: 07 49 261 23 008.
Teléfono: 07 49 261 28 60 49.

CAMPEONES DE FORMULA 1

ME gustaría que me respondiesen a las siguientes preguntas:

¿Quién fue el Campeón del Mundo de Fórmula 1 en 1980 y cómo y contra qué pilotos lo consiguió?

¿Quiénes fueron los seis pilotos que puntuaron en los Grandes Premios de Fórmula 1 de Bélgica, Hungría y Australia de 1988?

Ricardo Loriente Rojo
Zaragoza

-El Campeón del 80 fue el piloto australiano Alan Jones con un Williams con motor Cosworth. Se celebraron 14 Grandes Premios en los que consiguió cuatro victorias y 67 puntos, lo que da idea de lo competitiva que fue esta temporada con victorias de Nelson Piquet con Brabham, que al final terminaría segundo con 54 puntos, Carlos Reuteman con Williams y 42 puntos y excelentes actuaciones de los Renault de Arnoux y Jabouille y los Ligier de Lafitte y Pironi.

El G.P. de Bélgica en el 88 tuvo esta clasificación: Ayrton Senna, Alain Prost, Ivan Capelli, Nelson Piquet, Dereck Warwick, Eddie Cheever.

En Hungría: Ayrton Senna, Alain Prost, Thierry Boutsen, Gerhard Berger, Maurizio Gugelmin y Riccardo Patrese.

En Australia la clasificación quedó en este orden: Alain Prost, Ayrton Senna, Nelson Piquet, Riccardo Patrese, Thierry Boutsen e Ivan Capelli.



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.



GARAGE INSTANTANEO

SERVIGARDEN distribuye en España los garajes Vinyl Murryhill, fabricados en Estados Unidos. Se trata de una estructura construida íntegramente en acero galvanizado de gran robustez. En la parte exterior está recubierto totalmente de una capa de vinilo que impide la oxidación.

Para facilitar al máximo el acceso cuenta con dos puertas, una

principal de apertura vertical y otra lateral de corredera. La gran facilidad de montaje es otra de sus principales características.

TEXACO EN ESPAÑA

LA firma petrolera Texaco continúa su implantación en nuestro país. Recientemente se ha inaugurado una nueva estación de servicio situada en la autovía Madrid-Cádiz en el punto kilométrico 210, en el margen derecho.

Cuenta con los más modernos sistemas, ocho vías de suministro para camiones/coches, autoservicio, un sencillo manejo de los surtidores, gasolina sin plomo, aspiradores...

Además cuenta con una confortable zona de descanso, el Star Market, que está dotado con duchas individuales, teléfono, fax, servicio de comida rápida, cafetería y venta de productos para el automóvil Texaco.

REPARACION DE PLASTICO

KRAFFT acaba de presentar una gama de productos destinada al profesional de la carrocería y orientada a la reparación de las superficies de plástico de los vehículos. Hasta ahora los spoilers, parachoques y demás piezas de plástico no se reparaban debido a la dificultad de clasificación de los distintos plásticos. Esta nueva gama permitirá reducir el volumen de la chatarra de plástico, algo de gran importancia ecológica por la dificultad que entraña el reciclaje de estos materiales. Los productos de Krafft permiten la reparación de las piezas plásticas hasta dos y tres veces.



Motor 16

Suscríbase a Motor 16

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

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



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

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

MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

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

La forma de pago que elijo es la siguiente:

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

D _____ Dirección _____

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

Precio suscripción Motor 16			
España	13 520	Portugal	14 378 ptas
		Europa	16 848 ptas
		América	21 216
		Resto del mundo	24 856





MOTORES DE DOS TIEMPOS

FUTURO PROXIMO

Los motores de dos tiempos han estado presentes en la automoción desde sus inicios, pero en los próximos años pueden recobrar parte del protagonismo perdido gracias a los importantes avances realizados en este campo durante los últimos tiempos.

El funcionamiento de un motor de dos tiempos se basa en el mismo principio que aquellos humeantes y ruidosos motores que empujaban las motos de los años sesenta, pero en la práctica sólo tienen en común la teoría.

En un futuro no muy lejano veremos los primeros turismos de serie con motores de dos tiempos, pero no nos referimos a los desaparecidos Trabant, sino a coches de gran lujo, cuyo funcionamiento será silencioso y suave, con unas prestaciones de primera fila.

Lo primero que llevó a los ingenieros a volver al motor de dos tiempos fue precisamente el hecho de que si en un motor de cuatro tiempos es necesario que el cigüeñal dé dos vueltas para que se produzca una explosión, en uno de dos tiempos se produce una explosión en cada vuelta de cigüeñal. De esta forma se consigue una excelente homogeneidad a la hora de desarrollar la potencia y el par.

Aunque muchos fabricantes están estudiando este campo, parece que los dos que mantienen una cierta ventaja sobre el resto son Toyota y Ford, este último en colaboración con la compañía australiana Orbital.

Toyota tiene casi todo a punto para que su motor de dos tiempos sea introducido en la gran serie. Se trata de un motor que aplica los conocimientos de la marca en otros campos, tales como la técnica de las cuatro válvulas por cilindro y la sobrealimentación, en los fundamentos del dos tiempos. Este motor tiene pues cuatro válvulas por cilindro, movidos por dos árboles de levas en cabeza. Esto permite el uso de entradas de aire individuales y escapes separados, lo cual mejora la respiración del motor respecto a los tradicionales motores de dos tiempos con lumbreras. La sobrealimentación se realiza mediante un compresor volumétrico. La gestión del motor es totalmente electrónica con un

sistema de ignición muy avanzado que permite que la chispa tenga mucha más energía y la mezcla se inflame con más rapidez. La inyección se produce directamente en la cámara de combustión. Otra peculiaridad del motor S2 de Toyota es que se puede aplicar a la técnica de la gasolina, o bien a la técnica de los motores diesel. En cualquiera de los dos casos este motor vibra mucho menos que su homólogo de cuatro tiempos.

Si bien Toyota ha dejado a un lado la sencillez en los motores de dos tiempos al adoptar técnicas bastante avanzadas, en el motor Orbital, sí se

PREGUNTAS SOBRE EL DOS TIEMPOS

VENTAJAS, VENTAJAS

NORIKO Nakamura es uno de los hombres que más sabe de modernos motores de dos tiempos aplicados al automóvil, puesto que es el Director General del Departamento de Desarrollo de nuevos Motores de Toyota, y es el responsable directo del proyecto S-2. **M-16** le preguntó sobre esta tecnología.

M-16: ¿Qué ventajas tiene un dos tiempos sobre otro de cuatro tiempos? «Se resume en un menor tamaño, menor peso, más suavidad y mayor par».

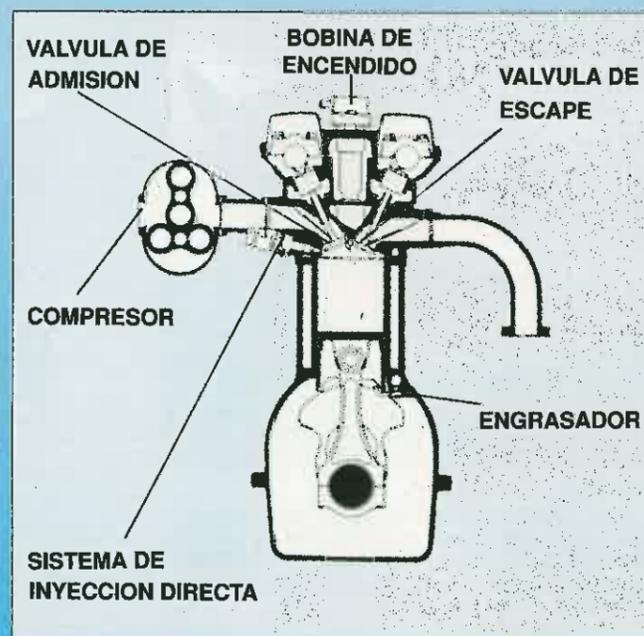
M-16: ¿Para cuándo está previsto comercializar turismo con motores de dos tiempos? «En Toyota esperamos poder comercializar un modelo con motor de dos tiempos en esta década. No obstante se siguen realizando estudios y desarrollos para mejorar la duración y la fiabilidad».

M-16: ¿Qué gama de modelos será la primera en beneficiarse de estos avances? «Estos motores se podrán aplicar a todo tipo de coches, pero dadas sus virtudes de suavidad de funcionamiento y par a pocas vueltas, inicialmente su aplicación será en coches grandes y lujosos».

M-16: ¿Qué aspectos técnicos han sido más difíciles de solucionar? El más grave es el poco tiempo que hay en uno de estos motores para que el aire y el combustible se mezclen correctamente. El sistema de encendido debe generar tres veces más en mucho menos tiempo. Después está el problema de cómo evitar que se mezcle el aire que entra en la cámara de combustión, con el que se dirige hacia el escape».

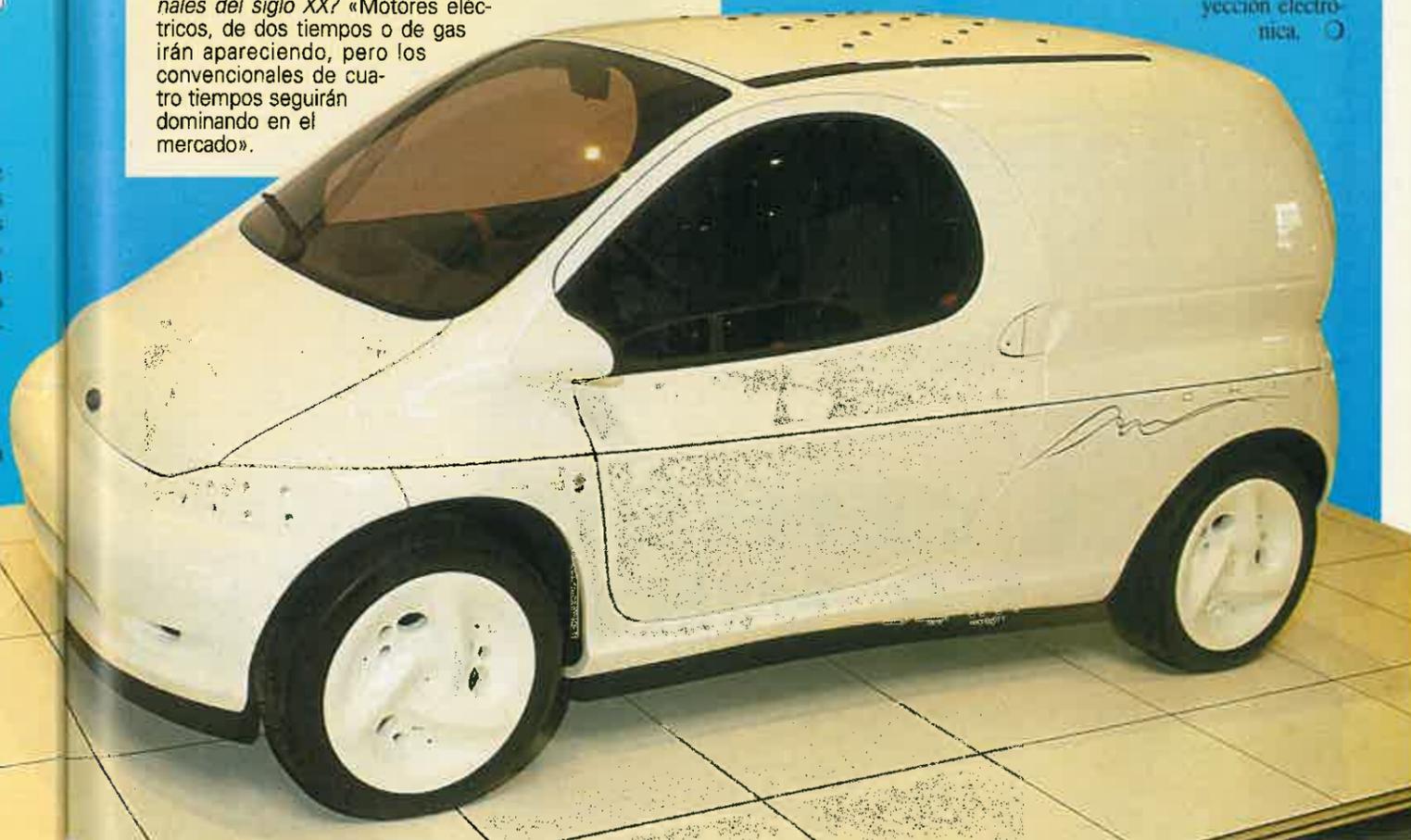
M-16: ¿Qué ventajas ofrecen estos motores respecto a los problemas medioambientales? «Precisamente por su buen par y su suavidad de funcionamiento, se consigue un excelente rendimiento y por lo tanto su nivel de emisiones resulta bajo».

M-16: ¿Qué tipo de motores y energías se utilizarán a finales del siglo XX? «Motores eléctricos, de dos tiempos o de gas irán apareciendo, pero los convencionales de cuatro tiempos seguirán dominando en el mercado».



2 MEJOR QUE 4
El motor de Toyota (arriba) tiene una estructura semejante a un 4 tiempos.
El Zag de Ford (abajo) es el prototipo empleado para probar el motor Orbital.

mantiene la sencillez y su tamaño resulta muy reducido. En el pasado Salón del Automóvil de Barcelona, pudimos ver el prototipo experimental de Ford, el Zag, con dicho motor. Esto hace pensar que los planes de la marca para este motor difieren de los de Toyota y su aplicación está dirigida hacia coches de pequeño tamaño, económicos y muy poco contaminantes. Este motor también emplea un sistema de inyección electrónica. ○





AERODINAMICA POSTIZA

Cuando Giovanni Agnelli se montó en el Ferrari 365 P, comprobó que la estabilidad no era muy buena, así que mandó a Pininfarina construir un alerón en la parte trasera, que fuera efectivo y elegante.

PARA entender los orígenes de este proyecto hay que remontarse al año 1951, cuando el padre de Sergio Pininfarina, Batista, firmó lo que sería el acuerdo de colaboración más legendario entre constructor y carrocerero. Años más tarde en 1966, Sergio recibió un extraño encargo del jefe de Ferrari: la construcción de un coche con tres asientos delanteros basado en un chasis muy especial, donde no sólo el motor sería central, sino también el puesto del conductor.

El proyecto se denominó desde el principio 365 P Guida Centrale, pero todavía hoy no se sabe exactamente el porqué de esta realización. Simplemente surgió, rompió con los esquemas establecidos y asombró al mundo.

Luigi Chinetti, piloto Ferrari ganador en 1949 de las 24 Horas de Le Mans y Spa, y actual importador de Ferrari para Estados Unidos, hizo suya la teoría de Descartes «En el centro está la virtud». Defendió este concepto con argumentos tales como: «Si usted está sentado en el

FERRARI 365 P

EN EL CENTRO ESTÁ LA VIRTUD

Es el Ferrari más exclusivo jamás fabricado, con tres asientos delanteros, volante central, sólo dos unidades construidas y un único y famoso dueño: Giovanni Agnelli.



ORIGINAL

El motor está en disposición central y rodeado por dos grandes depósitos de combustible.



centro, puede ver igual de bien tanto a la derecha como a la izquierda, conducir lo mismo en Francia que en Inglaterra. El centro es pues una postura natural de conducción».

El chasis del 365 P es muy similar al del Ferrari 250 LM: suspensión independiente para cada rueda (como se usaba en los años sesenta) y triángulos superpuestos combinados con amortiguadores. El motor de 380 caballos, está rodeado por dos grandes depósitos de combustible, es un 4,4 litros de doce cilindros en V con seis carburadores y un árbol de levas por cada bancada.

Los diseñadores de Pininfarina empezaron inmediatamente a trabajar en el proyecto. El resultado al final derivó en una versión más grande y redondeada

del legendario Dino 206 S, modelo presentado con éxito en París en 1965. Otra característica del nuevo modelo, para aquella época, era que disponía de un techo de cristal que se oscurecía con el sol. Entre mayo y agosto de 1966 Pininfarina entregó dos unidades del 365 P, que, terminadas totalmente en blanco y con los interiores de imitación en piel, fueron la estrella del París Motor Show de aquel año. Después de tomar parte en otras exhibiciones, los dos Ferrari volvieron a la fábrica de Maranello y uno de ellos fue vendido a Luigi Chinetti. Este le enseñó el coche a la marquesa de Cuevas, que con buen tino le preguntó que si su marido se sentaba a su derecha, ¿a quién sentaría a su izquierda? Chinetti rápidamente sugirió que al amante. La

marquesa siguió siendo fiel a su esposo y regaló el coche a su hijo, Jan de Vroom. Sin embargo éste no supo qué hacer con él y se lo volvió a vender a Chinetti años más tarde. Sergio Pininfarina llegó a comentar: «Chinetti hizo un buen negocio, nosotros no».

La segunda unidad del 365 P la compró Gianni Agnelli, cuando todavía Fiat no había adquirido el 50 por ciento de Ferrari, pero existía ya una cierta colaboración. Cuando Enzo Ferrari entregó las llaves del 365 P a Gianni Agnelli, éste no era más que un cliente, sólo se habían visto cuatro veces. Al principio el coche era de color gris plata, con dos franjas laterales de color azul y negro conjuntadas con los interiores. Al embrague le acoplaron un sistema de asis-

tencia eléctrico, especialmente diseñado para suplir la falta de fuerza de la pierna izquierda de Agnelli, que, parece ser, fue debida a un accidente de tráfico.

Es conocido que Agnelli siempre disfrutó con la velocidad, pero cuando se montó en su nuevo Ferrari y pisó a fondo el acelerador, comprobó que la estabilidad cuando rodaba rápido no era muy buena. Así que mandó a Pininfarina construir un alerón para la parte trasera, que cumpliera con su cometido y que a la vez fuera elegante. El resultado no resultó muy satisfactorio porque pronto se cansó del Ferrari y lo vendió a Dave Kopf, que se lo llevó a la soleada California. Kopf aguantó el coche hasta 1974, que lo vendió a Bud Keeney, éste decidió cambiarlo de aspecto y pintarlo

de negro con bandas rojas. En 1976 lo compró John Mecon, multimillonario de Texas, que decidió pintarlo de color rojo-anaranjado fuerte, más acorde con su personalidad. En la actualidad se conserva en ese color, pero no en América sino más cerca, en París. La opinión generalizada de la gente que ha poseído este coche, es que está envuelto en una aureola de potencia y elegancia al más alto nivel. Lo comparan a una fiera que nunca duerme, siempre en estado de alerta y pronta a arrancar. Acoplarse a conducir desde el centro del vehículo no es difícil, además se tiene la sensación de estar en una nave espacial gracias al techo de cristal. Sin embargo lo que puede resultar molesto es ir acompañado de dos pasajeros charlatanes a cada lado y que

cruzan sus conversaciones. Por dentro los asientos son confortables pero carecen de sujeción lateral. El salpicadero de líneas limpias y armoniosas, está realizado en madera y cuenta con relojes a derecha e izquierda para todo tipo de información. Arrancar el 365 es fácil para alguien que sepa algo sobre Ferrari, giramos la llave y pisamos suavemente el acelerador, hasta que los carburadores entran en calor.

Conducir el Ferrari 365 P es como volver atrás en el tiempo, sentirse joven otra vez y casi casi piloto. No es más que un bello ejercicio de estilo, que nunca acabará en las cadenas de montaje pues su locura se sale de lo corriente. ○

Simonetta Garib

Motor 16/ 63



TODO CENTRAL
Lo más peculiar del 365 son los tres asientos delanteros, en donde el central es el del conductor. Desde el centro se ve igual de bien la carretera tanto a la derecha como a la izquierda.



SCAT HOVERCRAFT

POR ENCIMA DE TODO

Existen vehículos de muy diversas características y para muy diversos fines. La imaginación no tiene límites y la necesidad es el mejor motor. La historia del Hovercraft tiene ya más de treinta años y ya ha demostrado sus posibilidades como transporte, vehículo de rescate o de ocio. Desarrollándose sin dificultad en los más variados medios.

EL Scat es un pequeño Hovercraft de tipo «integrado», esto significa que utiliza un solo motor que transmite la potencia a una hélice para generar tanto la presión estática, que le permite elevarse, como la presión dinámica que le impulsa. Como todos los «Hover» no tiene contacto directo con el suelo en el momento de desplazarse, por lo que se puede utilizar en casi todo tipo de terrenos, desde tierra o agua, hasta nieve o hielo.

Por supuesto que en cada uno de estos medios tiene un comportamiento peculiar y distinto, que depende sobre todo del grado de rozamiento. Por ejemplo varía sustancialmente la velocidad máxima, siendo siempre mayor en tierra que en agua y en hielo o nieve que en tierra.

Para comprender perfectamente el funcionamiento del Scat es preciso conocer los principios fundamentales de su funcionamiento. El armazón está fabricado en una combinación de espuma de poliuretano, fibra de vidrio y plástico ABS, lo que le confiere una gran resistencia a los impactos además de permitir un alto grado de flotabilidad. El faldón está formado por 64 segmentos de nylon recubierto de neopreno. Cada uno de estos segmentos está centrado sobre un orificio de salida de aire. Esto proporciona una total adaptabilidad al relieve del terreno, además de proporcionar la posibilidad de cambiar las bolsas en caso de rotura, cosa no demasiado infrecuente.

El volumen de aire que permite la elevación es, aproximadamente, la tercera parte del total, y es enviado desde el ventilador a la parte inferior del casco donde se distribuye por los distintos agujeros que inflan las bolsas cuyo extremo inferior queda a algunos milímetros del suelo.

El resto del flujo de aire impulsa al



DISFRUTAR DE LA BRISA
Con un prudencial tiempo de aprendizaje se puede disfrutar de una divertida conducción. Para ello es preciso combinar el acelerador y mando del timón con un buen reparto del peso del cuerpo.



POSIBILIDADES
Tanto con uno como con dos pasajeros se puede realizar una conducción divertida y sencilla. Los cambios de medio, tanto de agua a tierra como a la inversa, se hacen sin ninguna dificultad.

aparato hacia adelante, con más o menos fuerza según las revoluciones del motor.

La conducción de este tipo de vehículos, aunque sencilla, entraña un periodo de aprendizaje inevitable para adaptarse a sus peculiaridades. El *craft* se maneja con una combinación de movimientos aerodinámicos de timón, desplazamientos del peso del cuerpo y golpes de acelerador. Tuvimos oportunidad de constatar la sencillez de su manejo sobre agua y tierra; tras un corto periodo de adaptación el Scat responde con docilidad a nuestros requerimientos. Eso sí, conviene no olvi-

dar una serie de reglas básicas, sobre todo es conveniente no dejar que el aparato caiga bruscamente aflojando de golpe el acelerador, puesto que podría tener desagradables consecuencias. En general la conducción de este tipo de vehículos se basa en la suavidad, conviene manejar el acelerador con tacto y efectuar los movimientos de manillar y contrapesos sin brusquedades.

Para salir basta con acelerar poco a poco hasta que se logre la elevación correcta, después un poco más de gas nos impulsará suavemente hacia delante,

prácticamente de forma intuitiva se aprecia si la posición del cuerpo es la adecuada. Si el morro se hunde ligeramente bastará con retrasar con nuestro peso el centro de gravedad.

Para efectuar correctamente los giros conviene prepararlos con la anticipación necesaria, puesto que estos aparatos tienen tendencia a mantener la trayectoria inicial. Esto influye como es lógico a la hora de detener al Scat, especialmente en agua es necesario asegurarse de que la distancia calculada es la correcta o en todo caso frenar invirtiendo la marcha y sin dejar de acelerar.

En lo que se refiere a la parte mecánica existen varias versiones con motores Cuyuna o Rotax y potencias que oscilan entre los 26 y los 64 caballos. Las características generales son similares, todos ellos cuentan con dos cilindros y se refrigeran por agua aunque, lógicamente, varían las cilindradas que oscilan entre los 277 centímetros cúbicos del SCAT II, el modelo más sencillo para dos pasajeros, hasta los 530 centímetros cúbicos del SCAT HP 12, el modelo de 64 caballos con capacidad para dos o tres plazas. Todos ellos están dotados de una hélice de seis aspas y tienen similar altura de vuelo entre 0,15 y 0,20 metros.

El arranque puede ser eléctrico y de

FICHA TECNICA

MOTOR: Rotax, bicilíndrico de dos tiempos, lubricado con mezcla de gasolina-aceite y refrigerado por agua con bomba integral. Diámetro por carrera: 72x64 mm Cilindrada total: 521,2 c.c. Relación de compresión: 12,6 a 1. Potencia 64 CV a 6.600 rpm.

ALIMENTACION: Carburadores Bing de 36 mm de diámetro de difusor. Bomba de combustible: Mikuni.

ENCENDIDO: Magneto generador Bosch SCP 12v 140 w. Puesta a punto del encendido: 1,75 mm (17°) B.T.D.C. Separación de los platinos: 0,3 mm- 0,4 mm. Bujías: NGK B8ES o similares.

CASCO: Plástico ABS monolítico inyectado de espuma.
DIMENSIONES: Largo 3,64 m. Ancho 1,82 m. Altura 1,25 m. Peso 180 kg. Capacidad del depósito 45,7 l.

PRESTACIONES: Velocidad máxima 82 km/h Consumo 11,5 l/h.

DATOS DE COMPRA: SCAT EUROPA S.A. Gregorio Peralta. Tlf. (91) 576 85 65. FAX 576 55 50



cordón y cuenta con una información muy completa en su consola que incluye, tacómetro, voltímetro, reloj y temperatura de la culata.

Los precios oscilan entre 1.100.000 pesetas del modelo más simple, pasando por 1.400.000 pesetas del medio, hasta 1.900.000 pesetas del modelo estrella. En todos los casos hay que incluir un seguro a todo riesgo.

Por el momento los Hovercraft siguen siendo vehículos no demasiado conocidos. Hasta ahora han sido casi exclusivamente usados para el transporte de pasajeros, en cuerpos del ejército que necesitan vehículos que puedan desenvolverse en cualquier terreno y condición y en tareas de rescate. El Scat propone un uso mucho más asequible, de talante deportivo o simplemente como elemento de ocio y diversión. Una manera de llegar donde no se puede llegar casi con ningún otro vehículo.

Fernando Cañizal

Fotos: José Antonio Díaz

VARIEDAD DE MECANICAS
Los motores que impulsan a los Scat, a pesar de ser todos ellos bicilíndricos de dos tiempos, tienen diversas cilindradas y potencias.

NO TENGA PRISA, TIENE TODA LA VIDA POR DELANTE



Su buena suerte también tiene un límite. Si quiere disfrutar plenamente de sus vacaciones, no tenga prisa. Respetando los límites de velocidad llegará tan lejos como se proponga. Sólo es cuestión de tiempo y tiene toda la vida por delante.

Y recuerde nuestros consejos, si va a hacer un largo desplazamiento:

- Revise los puntos vitales de su vehículo.
 - Abróchese siempre el cinturón.
 - Respete los límites de velocidad.
 - Mantenga la distancia de seguridad.
 - No adelante sin visibilidad.
- Al mínimo síntoma de cansancio, no conduzca.
- Póngase el casco si viaja en moto o ciclomotor.
 - Siga estos consejos también en los trayectos cortos.

LA VIDA ES EL VIAJE MAS HERMOSO

Dirección General de Tráfico

Ministerio del Interior

YAMAHA TDM 850

RAPIDA Y DIFERENTE

El progresivo cambio de gustos en los potenciales clientes ha inducido al departamento de diseño de Yamaha a buscar nuevos conceptos. Para ello se ha recurrido a soluciones ya probadas y con suficiente garantía de éxito.

AUNQUE la primera impresión que produce la TDM, por su novedoso aspecto estético, sea de sorpresa, una mirada más atenta y profunda nos revela una moto pensada para adaptarse a todo tipo de carreteras y con un elevado nivel de confort.

En los últimos años la carrera tecnológica por lograr motos más rápidas y de prestaciones más deportivas estaba llegando a límites cercanos al absurdo, las motos «R» están en casi todos los casos por encima de los límites de pilotaje de una persona normal. Como consecuencia

la fiebre que este tipo de motos despertaba ha comenzado a decaer en toda Europa. Muchos han sido los que han optado por las motos de trail más asequibles en todos los aspectos.

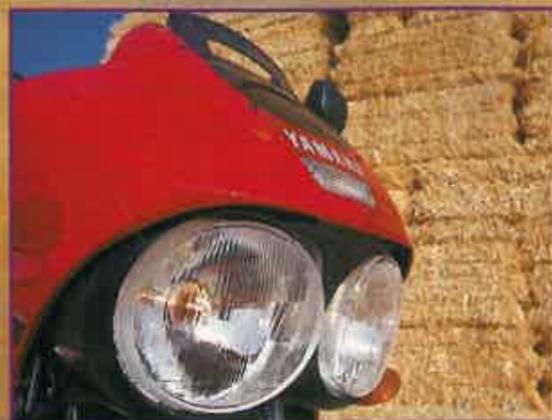
Sin embargo, el departamento de diseño de Yamaha ha querido adelantarse al gusto de sus clientes introduciendo un concepto que si no es radicalmente nuevo, sí es al menos una nueva vía. Una moto de carretera con la facilidad de manejo de las trail. La marca japonesa contaba con el inmejorable bicilindrico que anima a la Super-Ténéré, un motor que ya había

demostrado sus excelentes cualidades, por lo que no era necesario hacer una gran inversión en investigación. Por supuesto hubo que introducir modificaciones para adaptarlo a su nueva utilización, así se incrementó el diámetro y la carrera de sus cilindros para llegar hasta los 849 centímetros cúbicos. Con esto no sólo se logran siete caballos más respecto al 750, sobretodo se consigue un par notablemente más alto y a un régimen ligeramente inferior. La técnica, ya habitual en algunos motores Yamaha, de las cinco válvulas por cilindro y el doble árbol de levas en la culata proporcionan a este motor una rapidez y suavidad de respuesta en cualquier régimen realmente envidiables. Por supuesto el cambio ha sido rediseñado para lograr encajarlo perfectamente en las nuevas necesidades del motor y el tipo de utilización. En este aspecto se ha hecho un excelente trabajo pues jugando con los excelentes bajos de esta mecánica y los largos desarrollos se puede realizar una conducción relajada sin apenas hacer uso del cambio, o por el contrario exprimir a fondo los 77 caballos que proporciona.

La jugada maestra ha sido acoplar este propulsor en un chasis de tipo Deltabox,

utilizado en otros modelos de la marca, de tendencias más deportivas que se comporta magníficamente, sin presentar nunca síntomas de debilidad.

Para las suspensiones se ha optado por una solución intermedia, buscando el equilibrio entre la comodidad y la eficacia. Aunque se quedan un poco cortas en este último aspecto. En una conducción exigente en carreteras reviradas, la horquilla delantera se



PERSONALIDAD
Las líneas y los detalles de la TDM 850 la confieren una personalidad propia que se ve reflejada en sus peculiares características y sus múltiples posibilidades de utilización.

VIRTUDES

- Motor elástico y potente
- Diseño innovador
- Utilización polivalente
- Buena estabilidad

PRUEBA

Motor 16

YAMAHA TDM 850
P.V.P. 1.099.8000 PTAS.

- Cambio impreciso
- Amortiguación blanda
- Postura del pasajero

DEFECTOS

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Bicilíndrico en línea. Refrigeración líquida. Cinco válvulas por cilindro. Distribución DOHC. Diámetro por carrera: 89,5 x 67,5 mm. Cilindrada total: 849 centímetros cúbicos. Relación de compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 77 caballos a 7.500 rpm. Par máximo: 8,1 mkg a 6.000 rpm.

ALIMENTACION. 2 carburadores Mikuni BDST de 38 mm. Encendido transistorizado digital.

TRANSMISION. Primaria engranajes. Secundaria cadena. Cambio de 5 velocidades. Embrague multidisco en aceite.

BASTIDOR. Chasis en acero tipo Deltabox. Basculante de acero en tubo

rectangular. Horquilla delantera telescópica. Suspensión trasera Sistema Monocross con amortiguador oleoneumático regulable. Frenos: delantero: Doble disco Tokico de 298 mm y pinzas de doble pistón. Trasero: Disco de 245 mm con doble pistón. Llantas: delantera 3,50 x 18"; llanta trasera 4,50 x 17". Neumáticos: Metzeler. Delantero 110/80 18 58H. Trasero 150/70 17 69H.

DIMENSIONES. Longitud: 2.175 mm. Anchura total: 780 mm. Distancia mínima al suelo: 160 mm. Altura del sillín: 795 mm. Distancia entre ejes: 1.475 mm. Capacidad del depósito: 18 litros. Peso en seco: 199 kg.

CONSUMOS

CIUDAD.....	6,3
CARRETERA.....	8,9
Conducción deportiva.....	8,9
AUTOPISTA.....	9,7
Velocidad máxima.....	9,7

PRESTACIONES

VELOCIDAD.....	
Velocidad máxima.....	206
Máxima con dos personas.....	198
Aceleración de 0 a 400 (m/seg).....	11,8

DATOS DE COMPRA

IMPORTADOR: Yamaha Motor España S.A.
Aiguaders S/N, Polígono industrial Riera de Caldes, Palau de Plegamans, Barcelona
Teléfono: (93) 864 85 54

SOBERBIA
Por su comportamiento en cualquier tipo de carretera, con reacciones nobles y predecibles, la nueva Yamaha es un objetivo idóneo para aquellos que buscan una moto que les permita divertirse en un fin de semana, desenvolverse en ciudad o realizar largos viajes sin problemas. Una moto apta para todos los públicos.



INNOVACION
Además de introducir un concepto distinto, la TDM se caracteriza por sus novedosas líneas, sorprendentes y atractivas

desagradable imprecisión en la palanca de cambios. El acabado está a un buen nivel con relojes bastante efectivos, aunque se hecha de menos un avisador de reserva de gasolina. En definitiva la TDM abre un nuevo camino, ofreciendo un gran número de posibilidades de utilización.

Fernando Cañizal
Fotos: José Robledo

NUEVO CONCEPTO

MEZCLA EXPLOSIVA

PROBABLEMENTE el gran acierto de Yamaha haya sido buscar un nuevo camino, sin por ello abandonar los conceptos acertados que ya había experimentado en otros modelos. No han buscado cambiar radicalmente su manera habitual de hacer motos, sino más bien adaptarse a las necesidades actuales de los usuarios.

Nada mejor para ello que utilizar las soluciones que más éxito han obtenido dentro de su actual gama. La solución: adaptar el bicilíndrico con culata de 10 válvulas e intenciones Trail, al superficia-

ble chasis en forma de «U» que tanto éxito ha tenido en los modelos más deportivos. El resultado era previsible, bajando el punto de gravedad al colocar el motor en una posición más cercana al suelo, incrementando la potencia y el par, y aprovechando las enormes cualidades del chasis tipo Deltabox, se ha conseguido una moto de excepcional comportamiento en carretera.

Su gama de utilización es realmente amplia con lo que se consigue atraer a un buen número de usuarios que buscan una moto polivalente.



muestra un poco blanda y con un excesivo recorrido. Algo parecido ocurre con el monoamortiguador trasero, a pesar de su posibilidad de reglaje, acusando cierta tendencia al balanceo en las curvas más rápidas. Los frenos se comportan con corrección y no acusan en exceso la fatiga con un uso prolongado, aunque el trasero tiende a clavarse con facilidad.

Una vez sentados en la TDM la primera observación es que, a pesar de su imponente aspecto, permite perfectamente a una persona de talla media llegar con los pies al suelo. La postura de conducción es bastante relajada, con un manillar ancho y alto para una moto de carretera actual. Estas dos características combinadas permiten desenvolverse con gran fluidez en el tráfico urbano, además la moto reacciona desde casi el ralenti subiendo, sin tirones ni desmayos, incluso por encima de las 8.500 vueltas.

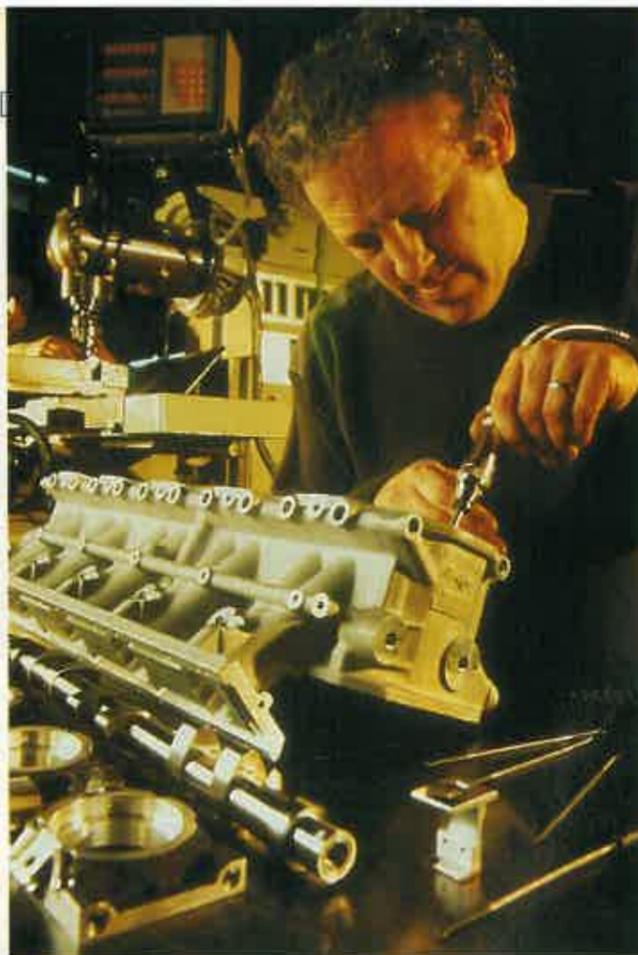
En carretera la potencia del motor y la nobleza de sus reacciones ofrecen la posibilidad de realizar una conducción animada sin necesidad de ser un piloto de Gran Premio. Los cambios de trayectoria se realizan con facilidad y en todo momento la moto transmite una gran sensación de seguridad. Cuando la llevamos al extremo de las posibilidades de su motor, exprimiendo las marchas hasta la zona roja del cuenta vueltas, en la moto del ensayo se notaba una

En ciudad muévete en moto



LEZAUTO IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA TODA ESPAÑA DE MOTOS GUZZI Y BENELLI
LEZAUTO, C/ JULIAN CAMARILLO, N.º 7
TEL. 327 03 56/57/58
CONCESIONARIOS EN LAS MAS IMPORTANTES CIUDADES DE ESPAÑA.





CAMINO DEL TITULO
Bernard Dudot ha sabido dirigir las suertes de Renault Sport hasta lograr que los motores RS3 alcanzaran la victoria. La tenacidad de sus técnicos y los medios a su alcance lo han hecho posible.

RENAULT SPORT POR DENTRO

EL MOTOR DEL EXITO

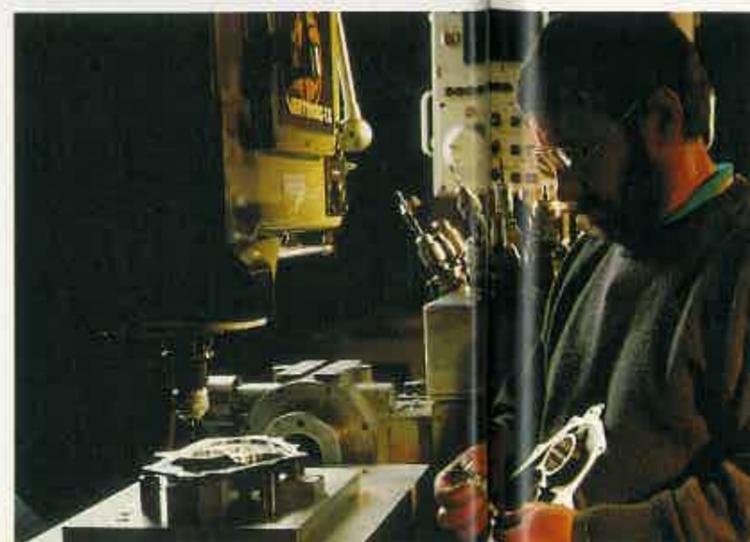
Después de cuatro largos años de duros esfuerzos, Renault Sport ha logrado convertirse en ganador de la Fórmula 1. Sus motores representan la máxima expresión de la tecnología moderna. Todo parece indicar que el Campeonato del Mundo de Constructores terminará en sus manos.

Es ahí, tras esos muros de color gris, salpicados por sigilosos ventanales con cristales ahumados, donde se esconde el esfuerzo titánico de Renault Sport para demostrar que el coloso Honda no tiene el monopolio de la tecnología en motores de Fórmula 1. A poco más de treinta kilómetros del centro de París, en la zona industrial de Viry-Chatillon, sobre una superficie de seis mil metros cuadrados, se erige el edificio de Renault Sport, que a pesar de su aspecto vulgar representa el más ambicioso de sus proyectos: lograr el título mundial de constructores de Fórmula 1.

Al cruzar el umbral de Renault Sport,

se percibe la sensación de que en ese espacio todo se desarrolla con una aparente calma envuelta por un halo de misterio. Absolutamente nada de lo que ahí se fragua puede salir al exterior. El sistema de trabajo, los medios al alcance de los técnicos y sobre todo las instalaciones, forman parte de un éxito difícil de lograr y frágil si no se sabe salvaguardar. Evidentemente, ningún japonés figura en la plantilla de Renault Sport.

Una escalera poco iluminada da acceso a la primera planta del edificio, dividida por un pasillo que comunica todos los despachos, cuyas ventanas interiores están mateadas para no dar lugar a curiosidades.



MAXIMA PRECISION
Todas las piezas pasan por un riguroso control de calidad. En todo momento se puede saber quien ha manipulado o montado un componente.

Repartidos en diferentes despachos, treinta ingenieros investigan y evolucionan el motor RS3, un diez cilindros que ha demostrado ser superior en sentido absoluto a todos los presentes en la F-1.

El aglutinador de todo el trabajo es Bernard Dudot, que al margen de ser el director técnico, es un hombre que vive con una sola obsesión: ganar a los japoneses y demostrar de lo que es capaz Renault, y a la vez Europa.

Todos los ingenieros desarrollan su trabajo utilizando los ordenadores más avanzados de los sistemas CAD-CAM, que a su vez se ven reforzados con la ayuda del centro de investigación de Regie Renault,

cuyos medios de cálculo están al máximo nivel mundial.

A la pregunta de a cuántos millones de francos asciende el presupuesto anual de Renault Sport, Dudot contesta tajantemente: «Tenemos lo necesario para poder ganar».

Durante el fugaz recorrido por el área de ingeniería, se ven señores de diferentes edades, todos ellos con aspecto de sabio, que ni siquiera se dan cuenta de la visita, y siguen encorvados sobre sus mesas, rodeados por prototipos de pistones y culatas hechos en metacrilato. También llama la atención que en ningún aspecto aparece el más mínimo detalle de lujo o elegancia.

BERNARD DUDOT

EL DEBER DE GANAR

A falta de siete Grandes Premios para el final de la temporada, los hombres de Renault están dichosos y Bernard Dudot confía en el éxito.

¿En algún momento se pensó en abandonar el motor V10 por uno de doce cilindros?

«Nosotros hemos creído siempre en el concepto de los diez cilindros. Actualmente hemos demostrado



ser los mejores con el RS3-V10, que se ha impuesto a los motores V12 no sólo por sus prestaciones, sino también por el reducido tamaño que permite acoplarlo mejor al chasis»

¿No considera que la competitividad ha llegado un poco tarde al equipo Williams para ganar el Campeonato del Mundo?

«Evidentemente nosotros apuntamos al título de constructores, y para eso estamos a tiempo. La puesta a punto del cambio semiautomático nos retrasó los planes, pero ahora estamos en condiciones de hacer frente a McLaren-Honda y a Ferrari»

¿Cuántos motores se fabricarán a lo largo de la temporada?

«A la vista de los éxitos obtenidos, no se modificarán los planes previstos. De Viry saldrán cincuenta unidades de RS3 en sus diferentes versiones, y por la fiabilidad alcanzada no será preciso aumentar la producción. Ahora somos los mejores en sentido absoluto»

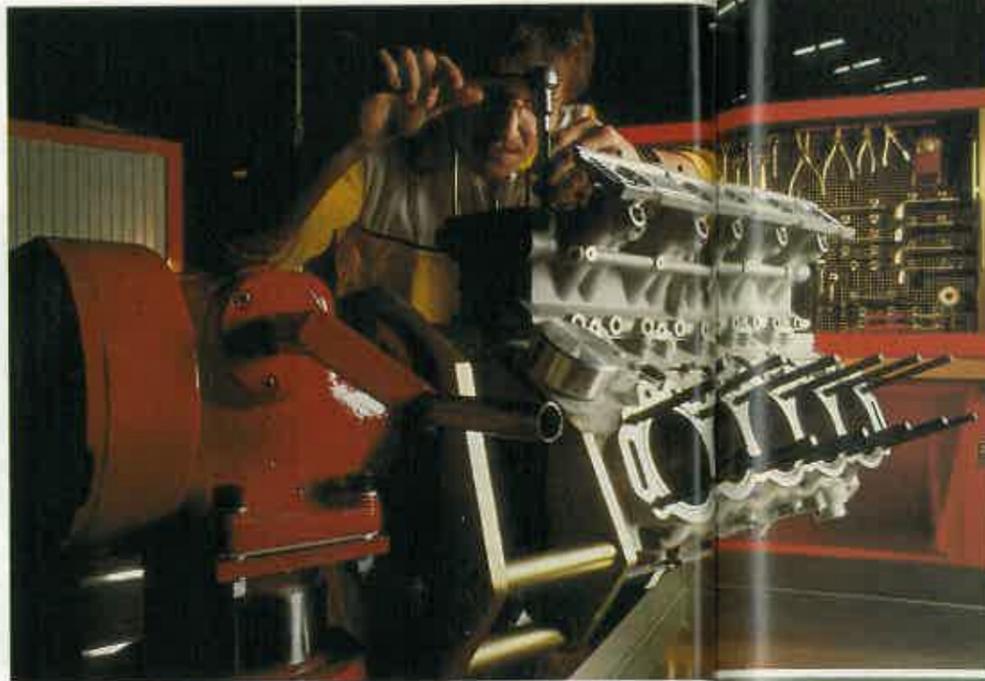
¿Ha fallado algo en las relaciones con Williams?

«En absoluto. Los retrasos ocurridos fueron causados por la puesta a punto del cambio, que, por otra parte, estaba previsto»

Respecto a los motores, ¿Quién castiga más la mecánica, Mansell o Patrese?

«Ambos pilotos son igualmente agresivos. Eso es prueba de la fiabilidad de nuestros motores»

COMO UN RELOJ
Se tardan cinco días en montar un motor RS3, y el trabajo corre a cargo de seis personas. Mecachrome es el más importante proveedor de Renault Sport.



SILENCIO ABSOLUTO
En la fotografía se puede apreciar una vista general de la parte «práctica» de Renault Sport. Ahí trabajan 150 personas en un clima de absoluto silencio y de máxima meticulosidad en el trabajo.



Lo único que se busca es tecnología, resultados y victorias, la tramoya publicitaria habita en otros parajes.

En la planta baja vive lo que se podría calificar como el «brazo», o la parte práctica de Renault Sport; Dudot explica que en esa primera parte de la nave se reciben los componentes de los motores. El mayor proveedor es Mecachrome, que suministra los bloques y las culatas mecanizadas con precisión centesimal, que a su vez recibe de Messier, una prestigiosa fundición que normalmente trabaja para la industria aeroespacial. De igual modo, los cigüeñales, meticulosamente fabricados por Chambon, y los pistones, que Mahle forja para Renault, son sometidos a un riguroso proceso de control y ajuste, que curiosamente

es realizado a mano por técnicos especialmente entrenados.

A continuación, todos los componentes pasan a una sección en la que se verifica por medio de rayos X y otros aparatos de lectura digital, si las piezas reúnen las condiciones óptimas para ser entregadas a la división de montaje.

En esta última sección, hay diferentes grupos de técnicos formados cada uno por siete personas que, una vez controlado el perfecto estado de los componentes, montan los motores. Como es de suponer, se sabe sin error quién montó cada parte de un propulsor, y de todo el proceso se responsabiliza el jefe de montaje que hay en cada grupo.

En términos generales, se suele tardar

unos cinco días en ensamblar todas las piezas de un propulsor nuevo, mientras que en el caso de una reparación o reconstrucción, nunca se tarda más de tres días.

Como dato curioso, cabe destacar que en el proceso de cubicación de las diez cámaras de combustión, un técnico tarda no menos de doce horas. A pesar de eso, Renault Sport tiene la capacidad de producir como máximo un motor y «medio» por día.

Como se dijo anteriormente, en el seno de Renault Sport llama la atención el gran silencio en que se realiza el trabajo, y eso mismo se extiende también en la sección de montaje. Ningún mecánico bromea, nadie se ríe y todavía menos uno se puede

escaquear o disimular un error. Además, absolutamente todas las fases de elaboración de los propulsores, se desarrollan en la más estricta limpieza, que en algún caso roza la exageración.

El departamento de investigación electrónica se hace en colaboración con Magneti Marelli, que lleva a la práctica las experiencias adquiridas en las carreras y fabrica las centralitas electrónicas que regulan los motores.

Para el control definitivo de calidad, los propulsores se someten al banco de pruebas, donde se averigua realmente su capacidad tanto de potencia como de fiabilidad. En el caso de los prototipos se ensamblan con un cambio, todo ello montado en un banco de pruebas manejado

LA HORA DE LA VERDAD
Una vez terminados, los motores se someten al banco de pruebas para ver realmente el alcance de sus posibilidades. En algunos casos se realizan simulacros de Grandes Premios.



PASADO Y PRESENTE
A espaldas de Dudot está un monoplaza Renault de la época Turbo. A su izquierda una unidad del propulsor RS3 representa el haber alcanzado el éxito tan anhelado.



NIGEL MANSELL

¿ESTA VEZ O NUNCA!

NIGEL Mansell no encontró en Ferrari los medios necesarios para lograr el título de Campeón del Mundo. Sin embargo, todo parece indicar que en esta temporada la suerte le ha vuelto a sonreír.

¿Qué medio técnico echa en falta para alcanzar el título?

«Simplemente necesito suerte. El Williams FW14 reúne todas las condiciones necesarias. Nos hacía



falta más fiabilidad y la tenemos, era necesario un motor potente con buenas prestaciones a bajo régimen y lo tenemos, sólo el destino se nos puede poner en contra»

¿Le parece bien que Ayrton Senna pueda ser su compañero en 1992?

«Hace tiempo tuve algunos contratiempos con él. Pero a partir del Gran Premio de Portugal de 1990, le demostré que no tengo nada contra él. Es un piloto muy rápido y le creo un buen compañero, y no como otros».

manualmente desde el exterior por un probador, que somete el conjunto a un trato similar al de un coche en un Gran Premio.

En totalidad, en Renault Sport trabajan unas ciento ochenta personas, la mayoría de ellos, vocacionales de la tecnología y de la competición. Prácticamente nadie trabaja ahí por lucro o por enchufe, ya que las remuneraciones son las estipuladas normalmente en Renault; sin embargo, las exigencias en el trabajo son extremas y en caso de un error, no se anda con contemplaciones. Todos saben que la victoria es efímera, y después de ella, queda mucho trabajo para que se vuelva a repetir. ○

Gigi Corbetta

Motor 16 / 75



MANSELL GANA EL G.P. DE ALEMANIA DE F-1

VICTORIA A 252 KM/H DE MEDIA

Nigel Mansell logró adjudicarse, además de la victoria, el récord absoluto del circuito de Hockenheim a la media de 252,219 km/h. Una vez más, Ayrton Senna se quedó a media vuelta de la llegada sin gasolina, y a su compañero Gerhard Berger le ocurrió lo mismo poco después.

PARECE que en la Fórmula Uno tenga que haber siempre un solo dominador. La rivalidad entre varios equipos o pilotos debe haber abandonado este deporte. Pasado el «sarampión Senna» que llegó a convertir la F1 en un auténtico soporífero, ahora el relevo le ha tocado a un Nigel Mansell arrollador que, después de adjudicarse tres victorias consecutivas, se perfila ya como el inalcanzable dominador de las siete restantes carreras del Campeonato. Por lo visto, el «León» -así le llaman los hinchas británicos- no se quedó satisfecho de su hazaña

en Silverstone, donde se adjudicó la victoria y los mejores tiempos en todos los entrenamientos, sino que ha repetido lo mismo en Hockenheim, a falta de la vuelta rápida en carrera que se la arrebató Riccardo Patrese con el tiempo de 1.43.569. En esta ocasión como en el Gran Premio de México, los Williams-Renault han hecho un indiscutible doblé que les ha valido para poder encabezar la clasificación del Campeonato del Mundo de Constructores con un punto de ventaja sobre McLaren. De nada sirvieron los motores Honda

RA121E en su enésima evolución, ni los múltiples cambios aportados al chasis del MP4/6 que, en teoría, sobre el rápido trazado de Hockenheim hubiesen nivelado las desventajas respecto a Williams. Los propulsores nipones se sobrecalentaban excesivamente y no proporcionaban la potencia esperada. Con el mismo fin, Ferrari equipó al nuevo 643 con una versión del motor 292-V12 especialmente potenciado que, según palabras de Claudio Lombardi, representaba el mayor avance tecnológico hecho por Ferrari en la presente temporada. Sin embargo, dichos propulsores rele-

Por si las cosas no estaban ya bastante mal en Ferrari, Alain Prost declaró que la gasolina Agip ha dejado de ser la mejor. Automáticamente Luciano Nicastro, máximo responsable de la evolución de dicho carburante, se defendió con las siguientes declaraciones: «No entiendo como Prost puede distinguir si en un motor lo que falla es la regulación electrónica, un problema congénito del motor en sí, o el rendimiento de la gasolina. Todavía no ha sido capaz de explicarlo».

Al pasar el ecuador de la temporada, McLaren y Williams han comenzado a perfilar sus estrategias para alcanzar el Campeonato del Mundo. Aunque oficialmente no se ha comunicado, se sabe que a partir de ahora Gerhard Berger deberá ayudar a Ayrton Senna a defender su liderazgo, así como Riccardo Patrese que, en caso de ser necesario, desempeñará la labor de «protector» de Nigel Mansell.

Una vez más los comisarios de la FISA han levantado una polémica al descalificar a Mauricio Gugelmin de la primera sesión de clasificaciones. Al parecer, en el Leyton House se había colocado el lastre adicional, que permite alcanzar el peso de quinientos kilos, en un lugar no autorizado. Sin embar-

go, los comisarios de la FISA no aclaran porqué no se dieron cuenta durante la verificación de la inscripción del coche en el Gran Premio.

Los técnicos de Renault ensayaron el nuevo motor RS4-V10 y, por razones de fiabilidad y sobretodo de consumo, decidieron apartarlo momentáneamente y seguir con el RS3. Según palabras de Bernard Dudot, el RS4 representa un último recurso que será utilizado si el desarrollo del Campeonato lo exige.

Se ha confirmado que Venezuela ha solicitado a Bernie Ecclestone la celebración de un Gran Premio en dicho país. Incluso se ha solicitado con fecha quince de noviembre, y la carrera tendría lugar en un circuito que se construirá para 1992 en Caracas.

En el mercado de pilotos ya se perfilan los contratos venideros. Se ha sabido que Nelson Piquet pasará a Williams-Renault si Ayrton Senna no aceptara la oferta. Al mismo tiempo, Satoru Nakajima ha anunciado su retirada de la F1 y parece ser cierto que Aguri Suzuki le sustituirá en Tyrrell. Para 1992, Ivan Capelli estará en Benetton y probablemente Martin Brundle será su compañero.



FUE ASTUTO
Jean Alesi optó por salir a la pista con neumáticos duros y así no parar en boxes a cambiarlos. Su estrategia dio buen resultado aunque no fue significativa en cuanto a la competitividad del Ferrari 643. Buena prueba de ello fue que no logró aguantar el acoso de Senna y los Williams.

gaban a los 643 a una inferioridad de quince kilómetros por hora más lentos que los Williams en las dos grandes rectas de Hockenheim y carecían del par motor necesario en las salidas de las chicanes y en la zona del motordrome.

Por el contrario, los Williams-Renault FW14 se mostraban tan inalcanzables como en las últimas cuatro carreras. Si el chasis del FW14 se adapta perfectamente a todos los circuitos, el motor Renault RS3 es indiscutiblemente el mejor del momento y todo el conjunto goza de un

cambio semiautomático fiable, sencillo y mucho más rápido que el de Ferrari. Con estos medios y cargado de agresividad, Mansell logró la pole-position al rodar en 1.37.087 y más tarde la victoria, con una ventaja sobre su compañero Patrese de aproximadamente catorce segundos.

En el momento de la salida, Mansell hizo una maniobra que recordó lo ocurrido el pasado año en Estoril, con la diferencia de que en esta ocasión era Senna quien estaba a su lado, y en cierto modo se jugaba el liderazgo del Campeonato.

A lo largo de las cuarenta y cinco vueltas, dominó con una superioridad técnica de conducción calificable de insultante para sus rivales, y de espectacular para las ciento veinte mil personas que abarrotaron las tribunas de Hockenheim. Absolutamente nadie, ni tampoco Patrese con los mismos medios, pudo aspirar no a luchar con él, sino ni siquiera a dejarse ver en sus espejos retrovisores. Y como guinda de su actuación, los mecánicos tardaron poco más de ocho segundos en cambiarle los neumáticos, tiempo que no hizo peligrar su victoria.

Afortunadamente, la espectacularidad últimamente presente de nuevo en la Fórmula Uno, encontró sus protagonistas en Senna, Prost, Alesi, Patrese y Berger. En la primera parte de la carrera, Berger parecía estar en condiciones de desarrollar un estupendo Gran Premio. De hecho ocupó la segunda posición durante las primeras doce vueltas, con una desventaja sobre Mansell que iba aumentando a un segundo por vuelta. Su parada en boxes duró 16,6 segundos por un problema con la tuerca que sujetaba la rueda delantera derecha. Este inconveniente le hizo perder toda posibilidad de lucha, pues al regresar a la pista se encontró en sexta posición por detrás de Alesi. Mientras tanto, entre Senna, Prost y Patrese, se había entablado una lucha sin cuartel para lograr ocupar la segunda posición. Respecto a la estrategia de los neumáticos, todos los que utilizaban Good Year optaron por un compuesto C, mientras que Alesi decidió salir a la pista con un compuesto duro que le permitiera desarrollar las cuarenta y cinco vueltas sin cambiar neumáticos, estrategia, por otra parte, utilizada la pasada temporada por Alessandro Nannini en este mismo circuito, que le valió la segunda posición.

Como de costumbre, Senna no se resignaba a dejarse adelantar por Prost, y sin cometer infracciones de conducción, le fue obstaculizando el adelantamiento constantemente. No ocurrió lo mismo entre Prost y Patrese, ya que el Profesor, después de ofrecerle una resistencia razonable, se dejó adelantar a final de recta, lugar donde los coches ruedan por encima de los trescientos kilómetros por hora. Pocas vueltas más tarde, se pudo apreciar claramente que Senna estaba obstinado en no dar paso a Prost; sin embargo accedió a verse adelantado por Patrese a la entrada de una curva.

A partir de ese momento, Patrese emprendió la caza de Alesi con una tranquilidad insólita en él, que se veía respaldada por una gran superioridad de su Williams. Alesi perdía un segundo y medio en cada

ALAIN PROST

EL PROFESOR TIRA LA TOALLA

HACE escasamente una semana, Umberto Agnelli -vicepresidente de la FIAT- hizo unas declaraciones al Corriere della Sera en las que opinaba sobre el estado abúlico y poco competitivo de Alain Prost. Poco tardó el Profesor en convocar una rueda de prensa italiana para aclarar su situación: «Si los tifosi, la Ferrari y Umberto Agnelli -dijo- desean que llegue Ayrton Senna, estoy dispuesto a abandonar mi puesto esta misma tarde». Además culpó a la prensa italiana de crear un mal ambiente alrededor de la escudería del Cavallino y acusó a Cesare Fiorio de ser el único responsable del fallido Campeonato del Mundo de 1990. Por si esto fuera poco, Prost calificó a la prensa italiana con una palabrota



ofensiva durante una entrevista televisiva en el canal Italia 1. Mientras toda la situación parecía haber tomado el cariz más confuso y polémico, en la mañana del viernes pasado sonó el teléfono en el motorhome de Ferrari; era Giovanni Agnelli, el Presidente de la Fiat que deseaba hablar con Prost, y confirmarle que gozaba de todo su apoyo, respaldado por la reiteración de su presencia en el equipo la próxima temporada. Por el momento, todo seguirá igual.

EL BIEN Y EL MAL
La actuación de Riccardo Patrese fue pragmática y en ningún momento forzó la mecánica de su coche. Al final logró subir al podio por detrás de Mansell. Tal y como ocurrió en Silverstone, Ayrton Senna se vio penalizado por falta de combustible. Los ingenieros de Honda no se explican este curioso fenómeno.

vuelta respecto a Patrese y un segundo respecto a Mansell, que rodaba en solitario como el rey de la situación. Una vez que el piloto de Ferrari se vio adelantado por Patrese en la primera chicane, inteligentemente decidió seguir hasta el final de la carrera en plan conservador, con la finalidad de sumar unos puntos y salvar los colores del Cavallino.

Por el contrario, en los últimos compases de la carrera se desencadenó una lucha a muerte entre Senna y Prost. Por una parte, el Ferrari era ligeramente más rápido en frenada a la entrada de las curvas y en las mismas, mientras que el McLaren del mágico brasileño aceleraba considerablemente más en recta. En ese adelantamiento estaban enfrentados los dos eter-



elf

el aceite nacido de la competición.



nos enemigos de la Fórmula 1 y Prost quería demostrar que estaba tan en forma como en sus mejores tiempos, y por supuesto, que era capaz de adelantar a Senna con un coche de igual nivel competitivo. Como de costumbre, el Profesor intentó el adelantamiento en la frenada anterior a la primera *chicane*, y lo que él suponía que iba a ser una maniobra magistral, se convirtió en una chapuza habitual en las carreras de Fórmula 3. Senna, al verle a su izquierda, se colocó en el centro de la pista, obligando así a Prost a salirse de la trayectoria que le hubiese permitido entrar en la curva. Esa estrategia obligó a Prost a dar un frenazo descomunal que destrozó totalmente los neumáticos de su Ferrari y fue a parar a la vía muerta de la *chicane*. Sin quererlo, se encontró en una doble trampa: primero con los neumáticos totalmente degradados, como se ha dicho anteriormente, y segun-

servadurismo y que prefería llegar segundo a 13,7 segundos de Mansell que arriesgarse a no terminar.

También en esta ocasión los Jordan-Ford volvieron a ser protagonistas de una carrera brillante que sacó a relucir su buen nivel de competitividad. De Cesaris terminó en quinto lugar seguido de Gachot y Moreno. Este último se vio afectado por múltiples problemas de los neumáticos Pirelli, que desde las primeras vueltas perdieron totalmente el agarre, y una vez cambiados provocaron unas vibraciones insoportables en el coche. Esto mismo le ocurrió a su compañero Nelson Piquet, que además tuvo que abandonar en la vuelta número veintiocho por rotura del motor. Curiosamente entre Pirro y Modena, situados en la décima y decimotercera posición respectivamente, terminaron la carrera los dos Brabham-Yamaha de Brundle y Blundell.



BUENA CARRERA
En este Gran Premio Gerhard Berger tuvo como rival, además de los Williams, el cambio de neumáticos. Los casi diecisiete segundos perdidos por culpa de la tuerca de sujeción de la rueda delantera derecha, le arrebataron la tercera posición.

do, en una situación que, de haber regresado a la pista, le hubiese descalificado por cometer la misma infracción que Senna en Suzuka hace dos temporadas. Pero la gloria de Senna fué efímera y sobretudo encerraba una desalentadora trampa. A menos de una vuelta de la llegada, mientras rodaba junto a Berger, que había desarrollado una estupenda carrera, Senna escuchó varias explosiones en los escapes de su motor y posteriormente el propulsor dejó de funcionar. Como en Silverstone, se había quedado sin gasolina, y una vez más se planteaba el misterio de porqué ocurría de nuevo eso en su coche. Al llegar a boxes, Senna pronunció una frase contundente: «Estoy demasiado decepcionado para tener ganas de hacer comentarios».

En vista de lo ocurrido, Mansell se adjudicó la victoria sin haber forzado al máximo las posibilidades de su coche, según comentó al terminar, y Patrese dijo que también había elegido el camino del con-

Tampoco tuvieron suerte los Minardi, que abandonaron por rotura del motor en el coche de Morbidelli y por una avería de la suspensión posterior en el de Martini.

Como se suele decir en estos casos, sólo un milagro podría devolver la competitividad a McLaren y hacer encontrar el camino de la misma a Ferrari. Aunque siete Grandes Premios representan algo menos de la mitad de la temporada, son indudablemente pocos como para lograr superar la hegemonía alcanzada por Williams y Renault. Ni la desesperación del Profesor, que parece estar en busca del tiempo perdido, ni los intentos exasperados de Magic Senna para encontrar un resquicio de competitividad en su McLaren que, por otra parte, le ha costado ya dos accidentes de todo respeto, podrán cambiar el rumbo de esta temporada que parece haber entrado en un epílogo a pesar de su mediana edad.

Gigi Corbetta.

CLASIFICACIONES
PARRILLA DE SALIDA

5 N Mansell (Williams-Renault) 1:37.087	1 A Senna (McLaren-Honda) 1:37.284
2 G Berger (McLaren-Honda) 1:37.393	6 R Patrese (Williams-Renault) 1:37.435
27 A Prost (Ferrari) 1:39.034	28 J Alesi (Ferrari) 1:39.042
33 A de Cesaris (Jordan-Ford) 1:40.239	20 N Piquet (Benetton-Ford) 1:40.560
19 R Moreno (Benetton-Ford) 1:40.957	23 P Martini (Minardi-Ferrari) 1:40.998
32 B Gachot (Jordan-Ford) 1:41.308	16 I Capelli (Leyton House-Ilmor) 1:41.330
3 S Nakajima (Tyrrell-Honda) 1:41.390	4 S Modena (Tyrrell-Honda) 1:41.566
7 M Brundle (Brabham-Yamaha) 1:41.615	15 M Gugelmin (Leyton House-Ilmor) 1:41.735
25 T Boutsen (Ligier-Lamborghini) 1:41.823	21 E Pirro (BMS Dallara-Judd) 1:42.021
24 G Morbidelli (Minardi-Ferrari) 1:42.058	22 J Leto (BMS Dallara-Judd) 1:42.171
8 M Blundell (Brabham-Yamaha) 1:42.216	30 A Suzuki (Lola-Ford) 1:42.474
11 M Hakkinen (Lotus-Judd) 1:42.726	34 N Larini (Lamborghini) 1:43.035
29 E Bernard (Lola-Ford) 1:43.321	26 E Comas (Ligier-Lamborghini) 1:43.364

NO PRECLASIFICADOS
O Grouillard, (Fondmetal-Hart) 1:44.645
A Caffi, (Footwork-Hart) 1:45.282
F Barbazza, (AGS-Ford) 1:46.604
P Chaves, (Colon-Ford) 1:47.546

NO CLASIFICADOS
M Alboreto, (Footwork-Hart) 1:43.409
M Bartels, (Lotus-Judd) 1:43.624
G Tarquini, (AGS-Ford) 1:43.787
E Van de Poole, (Lamborghini) 1:44.207

CLASIFICACION FINAL

1º N Mansell (Williams-Renault) 1:19:29.661
2º R Patrese (Williams-Renault) a 13.779
3º J Alesi (Ferrari) a 17.618
4º G Berger (McLaren-Honda) a 32.651
5º A de Cesaris (Jordan-Ford) a 1:17.537
6º B Gachot (Jordan-Ford) a 1:40.605
7º A Senna (McLaren-Honda) a 1 vuelta
8º R Moreno (Benetton-Ford) a 1 vuelta
9º T Boutsen (Ligier-Lamborghini) a 1 vuelta
10º E Pirro (BMS-Dallara-Judd) a 1 vuelta

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1 A Senna, 51 puntos
2 N Mansell, 43 puntos
3 R Patrese, 28 puntos
4 A Prost, 21 puntos
5 G Berger, 19 puntos
6 N Piquet, 18 puntos
7 J Alesi, 12 puntos
8 S Modena, 9 puntos
9 A de Cesaris, 9 puntos
10 R Moreno, 5 puntos
11 J Leto, 4 puntos
12 B Gachot, 4 puntos
13 P Martini, 3 puntos
14 M Hakkinen, 2 puntos
15 S Nakajima, 2 puntos
16 J Bailey, 1 punto

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1 Williams-Renault, 71 puntos
2 McLaren-Honda, 70 puntos
3 Ferrari, 33 puntos
4 Benetton-Ford, 23 puntos
5 Jordan-Ford, 13 puntos

CATALOGO

Motor 16

TODO TERRENO 4x4
Núm. 30 • 1991 750 Ptas.
CATALOGO
Motor 16

TT 92
CONducir y DIVERTirse

NISSAN TERRANO
SUZUKI VITARA
MERCEDES G
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

Tierra prometida para muchos, Argentina fue poblándose de emigrantes llegados de la vieja Europa. Para «gallegos» (españoles) y «gringos» (italianos) el país sudamericano supuso poder empezar una nueva vida y para algunos de ellos el comienzo de su fortuna.

Enviado Especial
Esteban Delgado

PARA Carlos Sainz y Toyota el rallye de Argentina ha supuesto un paso importante hacia los títulos mundiales de Marcas y Pilotos. Un respiro tras la victoria de la marca italiana en Grecia que ha vuelto a dejar las cosas como estaban, cuatro triunfos a dos para el equipo de Ove Andersson y un nuevo distanciamiento en los puntos entre el piloto madrileño y Juha Kankkunen, ante nuevas e importantes citas en las próximas semanas.

Cada rallye significa para Carlos Sainz un nuevo reto, máxime si no se cuenta en su palmarés personal. Y en esta ocasión lo era aún más para Luis Moya -con una oreja pegada al teléfono con España a la espera de su primer retoño, Luis II- después del accidente del año anterior cuando pasó dos hojas en lugar de una de su libro de notas. Los entrenamientos habían sido como de costumbre, tres pasadas por tramo, por fortuna exactamente los mismos que en la edición anterior, aunque pudiendo disponer esta vez de un auténtico muleto y no de coches de alquiler. Los cuatro días de vacaciones en Ibiza eran ya sólo un recuerdo.

La facilidad, entre comillas, de la victoria en Nueva Zelanda podría presagiar para algunos un final de temporada de paseo. Pero la primera etapa de la prueba argentina fue precisamente todo lo contrario a un paseo. En el primer tramo Carlos Sainz cedía siete segundos ante los Lancia de Biasion, Auriol y Kankkunen, con dificultades de visión por el polvo dejado por el cuarto Lancia de Recalde. Un pequeño toque en el parachoques posterior en el siguiente *prime* no iba a ser nada comparado con lo sucedido en el tercero, a diez kilómetros del final, al partirse la llanta delantera derecha por la mitad como si fuese una naranja y romper el turbo de su Toyota que tenía que ser sustituido dos veces, al no cargar el primero con suficiente presión, antes de llegar al estadio Chateau

RALLYE DE ARGENTINA

NADIE PUDO CON «EL GALLEGO»



Carrera de Córdoba, en quinta posición a 1 minuto y 53 segundos de Auriol.

¿Diferencia definitiva para las aspiraciones del madrileño? Incluso para quienes le conocen bien 1m 53s era demasiado como para aspirar al triunfo. Para todos excepto, como no, para él. De esta forma, durante la segunda etapa Carlos Sainz comenzaba a limar diferencias con sus rivales hasta llegar a poco más de un minuto de diferencia con el piloto del Jolly Club, que podía haber sido menos de no equivocarse la monta de neumáticos en el penúltimo tramo del día, Mina Clavero-Giulio Cesare, donde perdía 13 segundos y otros dos en el último tramo, El Condor, en el mismo sitio donde el año anterior volcaba con su Toyota, al romper el turbo a poco menos de un kilómetro del final. Para entonces las diferencias eran ya de 1 minuto y 17 segundos respecto a Didier Auriol y sólo 49 segundos con Massimo Biasion. Pero todavía quedaban dos etapas por delante.

Y precisamente el primer tramo de la tercera etapa lo constituían los lentos y tortuosos treinta kilómetros del prime de La Cumbre. Casi media hora al volante mientras el sol empezaba a dejarse ver entre las montañas de las pampas de la Serranía de Córdoba. Y allí Carlos Sainz cedía diez segundos a Auriol llegando a su asistencia con los neumáticos prácticamente nuevos, unos Pirelli asimétricos G5. La diferencia con el piloto francés era ya de minuto y medio, pero aún así el de Toyota se negaba a tirar la toalla. Entonces fue cuando las circunstancias se volvieron a su favor. Didier Auriol rompía el



TRAMO A TRAMO

Piloto de Lotus, Williams, Brabham y Ferrari, **Carlos Reutemann** había participado anteriormente en el rallye de Argentina al volante de un Fiat 131 Abarth y un Peugeot 205 Turbo 16, siendo invitado en esta ocasión a hacer el papel de

ouvreur para el equipo Lancia en compañía de **Jorge del Buono**.

A la llegada al estadio **Chateau Carrera** de Córdoba, **Carlos Sainz** deleitó al público de la forma habitual: un sinfín

de trompos con su **Toyota**. Sin embargo, en esta ocasión rompía el cambio en esa demostración y tenía que subir al podio marcha atrás.

El piloto argentino **Jorge Recalde** no encontraba mejor manera de celebrar su participación en su prueba preferida al volante de un **Lancia oficial** que casándose unas semanas antes. **Felicitaciones** al piloto de Mina Clavero.

Unánimemente reconocida como la mejor «superespecial» la celebrada en las inmediaciones del estadio de Córdoba, también los hombres del **RACC** tienen previsto un tramo de tierra cercano a Lloret de Mar antes de comenzar la primera etapa del próximo rallye ¡**Catalunya-Costa Brava-de España!**, el primer rallye español que será valedero para el **Mundial**.



LA ARMADA INVENCIBLE
Lancia alineó en esta ocasión un súper equipo para luchar por el Campeonato de marcas: Auriol (izquierda) que se quedó a las puertas del triunfo, el argentino Recalde (arriba) y Kankkunen lucharon lo indecible para destronar al indiscutible rey actual del Mundial de Rallyes.



manguito de admisión de aire del turbocompresor y perdía 2 minutos y 3 segundos dejando en cabeza a su compañero de equipo Massimo Biasion con sólo 11 segundos de ventaja sobre el madrileño.

Nuevamente las elecciones de los neumáticos se iban a mostrar decisivas en un terreno con muchos cambios de piso en cada tramo y que la constante evolución

UN TIGRE EN SU MOTOR



de los compuestos, caso del nuevo asimétrico de Pirelli, hacía que las referencias del año anterior con los mismos tramos cronometrados sirvieran de poco. La moneda iba a caer por ambos lados para Carlos Sainz antes de que finalizara la tercera etapa. Cara, al sufrir un reventón nada más salir de la asistencia previa al tramo de San Marcos Sierra, el vigésimo, donde se situó como líder por primera vez. Y cruz, cuando un tramo después, el de Río Pintos con sus famosos e inacabables vados de agua, montaba un compuesto demasiado blando y perdía diecinueve segundos ante los pilotos de Lancia que no se daban por vencidos y llegaban a la ciudad de Córdoba a un solo segundo, uno, en el caso de Biasion y a diez segundos, diez, caso de Auriol, de «El gallego». Era casi como volver a empezar.

Iba a ser una etapa de infarto y más si se escuchaba la radio local con sus retransmisiones aéreas en el más puro estilo futbolístico. Massimo Biasion lograba empatar con el piloto de Toyota después del primer tramo, pero ambos cedían ante Auriol en el segundo, conservando Sainz la primera posición a pesar de una elección de neumáticos equivocada y un pequeño susto en la primera curva. «Toda la mañana he atacado como un loco y me acaban de sacar diez segundos en el último tramo. Mi cabeza me dice que basta, que ya no puede ser», comentaba Didier Auriol antes de arrojar la toalla a tres pruebas del final. En ese momento Carlos acababa de llevar su ventaja a nueve segundos después de un ataque sin concesiones en el que no importaban los lindes de la carretera cuyas huellas eran harto visibles en el costado del Toyota correspondiente a Luis Moya.

Quedaban dos tramos, el primero de ellos, Potrero de Garay, de 28 kilómetros. «En este tramo nos jugamos el rallye», comentaba en la asistencia un Carlos Sainz sonriente ante Juanjo Lacalle y Carmelo Ezpeleta después de bajarse entre grandes aplausos de su Toyota. Un Carlos Sainz increíblemente distendido, capaz de comerse un bocadillo en tales circunstancias y sin dar una vuelta tras otra en torno a su vehículo supervisando el trabajo de sus mecánicos.

«Es un tramo rápido, ideal para Toyota», opinaba Jorge Recalde en la asistencia de Lancia, «el piso cambia bastante y tiene algún paso de agua importante donde hay que procurar no mojar el auto como me ha pasado esta mañana». Había que volver a enchufar la radio y hacer de tripas corazón. Finalmente, el tiempo: otros tres segundos. En el último tramo el triple vencedor del rallye de Argentina no



se rendía esperando cualquier error del madrileño que cedía cuatro segundos, pero conservaba ocho en su manga que le proporcionaban su quinta victoria en lo que va de temporada.

Lancia llegó a Argentina dispuesta a vender cara su piel. Cinco victorias en las cinco últimas ediciones lo decían todo de una prueba fetiche para la marca de Turín donde en 1987, 1988 y 89 había logrado sentenciar el título de Marcas. Con la presencia de la plana mayor encabezada por Mario Petronio y Giorgio Pianta, Lancia realizaba un macro esfuerzo para dar asistencia a cuatro Delta Integrale 16V oficiales para Massimo Biasion, Juha Kankkunen, Didier Auriol y el argentino Jorge Recalde como recompensa a su labor de preparación del rallye Safari. Con un total

de 67 mecánicos, catorce furgones de asistencia y hasta tres transmisiones completas de recambio por vehículo en Abarth, en Corso Marche, sólo quedaban las secretarías.

Y la verdad es que al término de la primera etapa todo parecía bordado. Tres Lancia por delante del primer Toyota. Pero, primero, Juha Kankkunen perdía algo más de un minuto en el tercer tramo de la segunda etapa al romper la caja de la dirección, penalizando además tres minutos en el control para efectuar la reparación que se traducían en 30 segundos reales y en la quinta posición tras los Toyota de Sainz y Ericsson. Luego el líder del equipo, Didier Auriol sufría la rotura del turbo durante la tercera etapa dejando solo a Massimo Biasion ante un crecido Carlos

Sainz que acababa con el último bastión del equipo italiano. Por su parte Jorge Recalde se mostraba descontento de su vehículo que no pudo superar las 6.800 revoluciones por minuto durante todo el rallye y que no daba el rendimiento esperado. Igualmente, el uruguayo Gustavo Trelles al volante de un Lancia del equipo Astra no pudo hacer nada después de una primera etapa llena de inconvenientes: pinchazo, rotura del alternador, problemas de alimentación, acabando el primer día décimo en la general, para continuar durante todo el rallye con la junta de culata tocada. Respecto a los otros integrantes del equipo Toyota, Mikael Ericsson no lograba repetir la hazaña de 1989 y volcaba en la última etapa y el árabe Bin Sulayem mostraba sus buenas maneras, pero sin

llegar a estar a la altura de sus rivales europeos.

Dentro del grupo N el belga De Mevius no tuvo rival con su Mazda 323 GT-X sufriendo una pequeña salida el último día que le costaba 40 segundos, siendo inquietado por el canario Fernando Capdevila con su Ford Sierra Cosworth antes de retirarse en el cuarto tramo con la centralita rota. También Carlos Menem Jr. tuvo muchos problemas al principio con el cambio de su Ford, debiendo partir durante la segunda etapa en los últimos lugares antes de romper el motor. Tampoco logró finalizar la prueba el italiano Fassina al incendiarse su Toyota Celica GT-Four, no logrando sofocar el fuego con su extintor, deteniéndose únicamente para prestarle ayuda el monegasco «Tchine».

CLASIFICACIONES

CLASIFICACION FINAL

1º Sainz-Moya (Toyota Celica GT-Four), 6 horas, 37 minutos, 31 segundos, 2º Biasion-Siviero (Lancia Delta Integrale 16V), a 8s, 3º Auriol-Occelli (Lancia Delta Integrale 16V), a 1m 05s; 4º Kankkunen-Piironen (Lancia Delta Integrale 16V), a 5m 53s, 5º Recalde-Christie (Lancia Delta Integrale 16V), a 11m 59s, 6º Ericsson-Billstam (Toyota Celica GT-Four), a 12m 44s, 7º Bin Sulayem-Morgan (Toyota Celica GT-Four), a 33m 40s, 8º Trelles-Ivetiche (Lancia Delta Integrale 16V), a 36m 33s, 9º De Mevius-Sauvage (Mazda 323 GTX), a 57m 50s; 10º Sillankorva-Marangoni (Lancia Delta Integrale 16V), a 58m 55s

LIDERES SUCESIVOS

TC 2, Auriol, Biasion; TC 3-16, Auriol, TC 17-19, Biasion, TC 20, Sainz; TC 21, Biasion, TC 22-23, Sainz, TC 24, Sainz y Biasion; TC 25-30, Sainz

MUNDIAL DE MARCAS

1ª Toyota, 114 puntos, 2ª Martini-Lancia, 108, 3ª Ford, 28, 4ª Mazda y Subaru, 20, 6ª Mitsubishi, 14, 7ª Nissan, 12, 8ª BMW, 6, 9ª Renault, 4, 10ª Daihatsu, 2

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Carlos Sainz, 115 puntos, 2º Juha Kankkunen, 83, 3º Didier Auriol, 66, 4º Massimo Biasion, 54, 5º Markku Alen, 30, 6º Mikael Ericsson, 27; 7º Kenneth Eriksson, 24; 8º Jorge Recalde, 20, 9º Armin Schwarz, 18, 10º Matts Jonsson 15

POSICIONES EN LOS TRAMOS

PILOTO	1º	2º	3º	4º	5º	6º
SAINZ	13	10	1	4	-	-
AURIOL	13	7	7	-	1	-
BIASION	4	8	12	2	1	-
KANKKUNEN	1	1	4	14	7	2
ERICSSON	-	5	3	6	10	3
RECALDE	-	-	-	1	7	21
BIN SULAYEM	-	-	-	-	1	2
TRELLES	-	-	-	-	1	1



ANECDOTAS DE ARGENTINA

A la izquierda Miki Biasion que no logra encontrar su antiguo espíritu de victoria. Debajo Sainz elige sus neumáticos. Sobre estas líneas diez títulos mundiales nos contemplan: dos de Biasion, uno de Sainz (¿casi dos?), cinco de Fangio y dos de Kankkunen. Más arriba De Mevius primero del grupo N.

● **Jorge Martínez Aspar** va a seguir siendo apoyado por la firma tabaquera **Coronas**. Los recientes problemas en la moto del campeón valenciano no afectarán a la continuidad de este patrocinio.

● **José María Serviá** saldrá a correr el **Paris-Moscú-Pekín** con un Nissan Terrano de la escudería **Nissan Dessoude**. Los otros T1 serán pilotados por **Jean Bouchet** y **Klaus Seppi** y el T2 por **Henri Pescarolo**.



SPORT PROTOTIPOS

TOMAS SALDAÑA EN EL MUNDIAL

El piloto español Tomás Saldaña ha firmado con la marca Courage para participar con el Cougar Porsche C26S en dos pruebas del Campeonato del Mundo de Sport y en dos pruebas de la Interserie. Su debut se ha efectuado este fin de semana en el circuito británico de Brands Hatch (Interserie). Tras esta primera toma de contacto, Saldaña participará en la 430 kilómetros de Jerez el día 1 de septiembre (Sport) acompañado por el piloto francés François Mijault. Las otras pruebas a disputar serán Magny Cours o Méjico (Sport) y Zeltweg (Interserie). La participación de Tomás Saldaña en el Mundial de Sport ha sido posible gracias al apoyo de CM Capital Markets (agencia de valores), de Simmonds y del RACE.

RAID

PARIS-TRIPOLI-EL CABO

Después de trece años de terminar en Dakar, el raid organizado por la TSO amplía su radio de acción hasta nada menos que África del Sur. Siguiendo la tradición desértica recorrerá las arenas de Libia, Níger y Tchad, para proseguir luego el duro recorrido a través de los bosques ecuatoriales y las montañas del África Austral.

En total serán 9.000 kilómetros de tramos muy selectivos de los cuales el 70 por ciento es completamente nuevo. Habrá etapas maratón, sin asistencia en el campamento, para poner a prueba la fiabilidad de las máquinas y se establecen este

año diecinueve categorías diferentes para distinguir a los mejores equipos de cada clase. Asimismo se ha creado una clasificación maratón especialmente reservada a los pilotos sin palmarés. Como asistencia, el raid contará con 30 coches Toyota 4x4 y 10 camiones Tatra 6x6.

RAID TRANSPAÑA AUTO 91.

A TODA MARCHA

La Transpaña de este año se correrá definitivamente pese a los iniciales problemas que tuvo su organización. A diferencia de otros años, se disputará en un solo día, el 24 de agosto, completando un bucle de 632 kilómetros. Con salida desde La Carolina, recorrerá tierras de Jaén, Ciudad Real y Albacete, completándose dos vueltas al circuito.

Entre los mejores pilotos que han confirmado su asistencia están José María Serviá, Jordi Torra, Carlos Solé o Francesc Juvanteny. Como tiempo máximo para completar el sector selectivo (577 kilómetros) de esta sexta edición de la Transpaña la organización ha marcado como límite catorce horas.



JET SKI

TRAVESIA KENT BARCELONA-PALMA

El viernes 26 salieron del puerto olímpico de la Ciudad Condal los participantes de la travesía que, patrocinada por la marca de cigarrillos Kent, Derbi que es el importador de los jet ski Kawasaki y el club privado Up & Down, unía la capital con el archipiélago balear. Como apoyo se utilizó un barco de 16 metros de eslora, una lancha neumática y un helicóptero.

Los intrépidos pilotos que llevaron las dos motos de agua utilizadas, dos Kawasaki modelo 650 SX, fueron los experimentados motociclistas Jordi Arcarons, Xabier Riba, el profesional de jet ski Toni Ramos y el relaciones públicas Santi Callís.



CLASIFICACIONES BAJA 91



Como muy bien pudieron comprobar nuestros lectores, la clasificación aparecida en el último número referente a la Baja Aragón no era la de esta edición del 91 sino la del año pasado. La causa de ello fueron los imprevisibles duendes informáticos, aquí está la clasificación correcta. A Eriksson lo que es de Eriksson y a Arcarons lo que es de Arcarons.

COCHES

1º Eriksson-Parmander (Mitsubishi Pajero) en 10h 05m 04s. 2º Lartigue-Magne (Mitsubishi Pajero) a 2m 20s. 3º Vatanen-Berglund (Citroën ZX Rallye RA) a 4m 38s. 4º Auriol-Bonneded (Lada Samara) 13m 42s. 5º Fontenay-Musmarra (Mitsubishi Pajero) a 18m 13s. 6º Waldegard-Gallagher (Citroën ZX Rallye RA) a 20m 14s. 7º Serviá-Oller (Audi Coupe Quattro) a 40m 45s. 8º Prieto-Bofill (Nissan Patrol) a 53m 11s. 9º Porcar-Touriñan (Nissan Patrol) a 1h 16m 30s. 10º Traglio-Dominella (Mercedes Benz 600 TE) a 1h 16m 46s. 11º Mas-Barnera (Suzuki SJ 410 Proto) a 1h 24m 25s. 12º Torra-Romaní (Nissan Patrol) a 1h 29m 17s.

19º Dalmau-Domanech (Mercedes MB-300 GE) a 2h 05m 59s. 20º Juvanteny-Iturri (Nissan Patrol) a 2h 08m 11s. 21º Vila-Vila (Nissan Patrol) a 2h 10m 38s. 26º Babler-Ortiz (Nissan Patrol) a 2h 36m 20s. 28º Solé-Carrique (Suzuki Samurai) a 2h 56m 42s. 34º Juli-López (Land Rover Defender) a 3h 32m 57s.

MOTOS

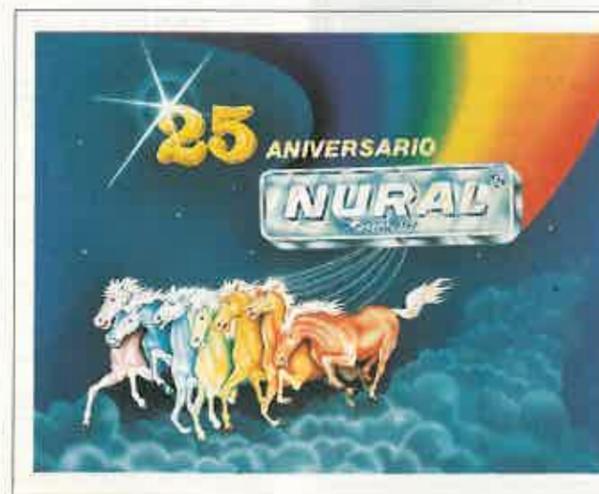
1º Arcarons-Laporte (Husqvarna TE 610) en 9h 50m 21s. 2º Trolli-Fasola (KTM) a 4m 04s. 3º Medardo-Mandelli (Gilera RC 600 R) a 18m 30s. 4º De Petri-Gavamandoli (Yamaha WR) a 21m 25s. 5º Kinigadner-Davies (KTM) a 31m 19s. 6º Sotelo-Riba (Gilera RC 600 R) a 34m 02s.

ASI VA EL CAMPEONATO DE ESPAÑA

1º J. Torras, 888 puntos. 2º J.L. Juvanteny, 660. 3º J.M. Serviá, 654. 4º J. Mas, 586. 5º J.M. Solé, 546. 6º J.V. Quiles, 521. 7º C. Solé, 471. 8º R. Vila, 447. 9º M. Prieto, 375. 10º S. Compte, 367.

● Después de su reciente victoria en Calafat, **Carlos Palau** se acerca al líder del Campeonato de Turismos, **Sasiambarrena**. El piloto del **Sierra Cosworth Wurth-Ford** está actualmente a tres puntos del primer clasificado a falta de cuatro carreras.

● **Satoru Nakajima**, el veterano piloto de Fórmula 1 japonés, ha anunciado que se retirará de la competición al finalizar la presente temporada. A sus 38 años, Nakajima y **Aguri Suzuki** han sido los dos únicos pilotos nipones que han puntuado en la especialidad.



¡FELIZ ANIVERSARIO NURAL!

En Octubre de este año 1991, Industrias Nural S.A. cumple su 25 Aniversario.

Esta empresa inició sus actividades con los adhesivos epoxy de dos componentes apenas conocidos en aquella época. Fruto de sus constantes investigaciones, a lo largo de estas años han ido ampliando y modificando sus formulaciones para hacer frente a las cada vez más exigentes demandas del mercado. Su lema siempre ha sido «Calidad y Seriedad».

Su fábrica se encuentra ubicada en Sta. Perpetua de Moguda (Barcelona), estando su sede central en Barcelona contando con delegaciones en Madrid y Canarias.

Desde estas líneas la Dirección de Industrias Nural desea dar las gracias a todos los buenos clientes, amigos y proveedores que han apoyado a lo largo de estos 25 incansables años.

Gracias por todo amigos, y ¡hasta siempre!

AGENDA

TELEFONOS DE EMERGENCIA

DIRECCION GENERAL DE TRAFICO
Tel.(900) 12 35 05

CAMPSA
Tel.(900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA
Tel.(91) 742 12 13

ADA
Tel.(900) 10 08 99

AHSA
Tel.(91) 259 46 05

DYA
Tel.(91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
Tel.(91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
Tel.(91) 441 33 44

RACE
Tel.(91) 593 33 33

RACC
Tel.(93) 200 07 55

ALFA ROMEO
Tel.(91) 654 40 11

AUDI
Tel.(900) 11 22 22

BMW
Tel.(900) 10 04 82

CITROEN
Tel.(91) 519 13 14

FIAT
Tel.(91) 519 16 16

FORD
Tel.(900) 14 51 45

HONDA
Tel.(900) 30 80 80

LANCIA
Tel.(91) 450 13 50

MAZDA
Tel.(91) 597 21 25

MERCEDES-BENZ
Tel.(91) 441 41 77

MITSUBISHI
Tel.(91) 441 33 44

OPEL
Tel.(91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT
Tel.(91) 597 21 25

RENAULT
Tel.(91) 556 39 99

SEAT
Tel.(900) 11 22 22

VOLKSWAGEN
Tel.(900) 13 65 24

CALENDARIO DEPORTIVO

DURANTE el fin de semana, del 3 al 4 de agosto, las competiciones automovilísticas serán escasas. En el circuito inglés de Snetterton las carreras de F-3000 y F-3 en la que estarán presentes los españoles Gené y Serda. El Europeo de Rallyes tendrá su cita en Madeira. Las motos celebran el G.P. de velocidad de Gran Bretaña en Donington Park y el mundial de Superbikes la prueba correspondiente a San Marino y en Malasia Resistencia.

TV MOTORIZADA

TODOS los martes a las 19,00 horas La 2, ofrece su programa del motor Mec-Mec, en el se repasan las pruebas que han tenido lugar a lo largo de la semana anterior. El día 4, a partir de las 12,45, G.P. de motos en Gran Bretaña.



AVENTURA A MEDIDA

LAS vacaciones nos traen la oportunidad de disfrutar de todas las expediciones y aventuras que nos propone CROM Raid & Aventura. Una manera distinta de viajar por ejemplo en la ruta de los Pirineos Orientales en coches o motos de todo terreno, propios o de la organización. Una interesante experiencia que desde el próximo 10 de agosto les llevará por los bellos paisajes pirenaicos con acampadas, excursiones bajadas en rafting, rutas inéditas y oportunidades para disfrutar del todo terreno.

Más información:
Tlf: (972) 36 54 12.
Fax: (972) 36 85 94.

CITA EN MATARÓ

NEW PUBLI pone en marcha una interesante iniciativa en Mataró. Una ciudad que cuenta con una importante tradición automovilística y motociclista. Esta será la Primera Muestra de Auto y Moto que se celebrará entre los días 7 y 15 de septiembre en el recién inaugurado Port de Mataró. En un bello marco de 6.000 metros cuadrados se darán cita los representantes de las principales marcas.

TRAMPOLIN PARA EUROPA

INTERNACIONAL
EL SALÓN INTERNACIONAL DE LOS EQUIPAMIENTOS,
PRIMERAS MONTAJES, RECAMBIOS Y ACCESORIOS, TALLER.
DE LA CONCEPCIÓN AL MANTENIMIENTO



PARIS

18-24 de OCTUBRE de 1991
PARQUE DE EXPOSITIONS PARIS-NORD - 91000-191100

ESTE año se cumple el décimo aniversario de este Salón Internacional. Una importante cita que año a año aglutina cada vez a un mayor número de expositores. Todo lo que rodea el mundo del automóvil incluyendo accesorios, recambios, autosonido, diseñadores, talleres, ordenadores, lubricantes, estaciones de servicio... En total se reunirán 2.000 expositores de 40 países distribuidos en 165.000 metros cuadrados.

La cita será del 18 al 24 de octubre en el Parque de Exposiciones París-Nord.

INFORMACION: Comité des Expositions de Paris. Salon Equip' Auto. 55 Quai Alphonse Le Gallo BP 317. 92107 Boulogne Billancourt Cedex France
Fax: 33 (1) 49 09 61 07

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 y Archivo Gráfico). **Redacción:** Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Coordinación:** Miguel Angel Turci. **Corresponsal en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). **Documentación:** Mary Mas. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blasco (Pruebas); Fernando Catalá (Producto); José María Casanovas, Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

Publicidad:
Director Comercial: Concha Durá. **Director:** Juan Antonio Suanzes. **Jefe:** Elvira Aricha. **Antomercado:** Mª Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguero. **Publicidad Zona Cataluña:** Pera Celsina Rué. **Antomercado:** Loles 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 Tribio Triviño.
Coordinadores: Luis E. Vizuetes y Manuel Martín.

Autoedición: José Mª Gómez-Morán y Yolanda Corrochano.

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: Pº de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 5ª Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 428 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 7ª A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 06. ANDALUCIA: Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

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

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

MOTOR 16 es una publicación miembro de 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 BILAGARE (Suecia).



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.



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

RALLYE DE ARGENTINA: ¡CHE, QUE REMONTADA!

MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO



3 de agosto de 1991

Núm. 406 • 325 ptas.

VALE LA PENA EL DIESEL?

GASOLEO		GASOLINA	
CIUDAD /10,2 A 90 /7,9 A 120 /11,3 MEDIO /9,6		CIUDAD /13,4 A 90 /7,9 A 120 /10,2 MEDIO /11,4	
MERCEDES 300 DT		MERCEDES 260 E	
CIUDAD /10,3 A 90 /5,6 A 120 /6,7 MEDIO /8,5		CIUDAD /9,2 A 90 /6,9 A 120 /9,6 MEDIO /8,6	
RENAULT 21 TD		RENAULT 21 GTS	
CIUDAD /7,3 A 90 /4,5 A 120 /7,2 MEDIO /6,4		CIUDAD /10,3 A 90 /5,9 A 120 /9,0 MEDIO /8,8	
FORD ESCORT 1.8 D		FORD ESCORT 1.6 I	



LOS PEQUEÑOS TURBODIESEL

- FIAT UNO TDS
- FORD FIESTA TD 1.8
- OPEL CORSA SWING 1.5 TD
- PEUGEOT 205 TD



COMPARATIVA

ALEMANIA: G.P. DE FORMULA 1