

SEMANAL

# Motor 16

GRUPO

1 de febrero de 1992

Núm. 432 • 325 ptas.

EXCLUSIVA

## PRUEBA DEL NUEVO AUDI 80



00432

VITARA 5 PUERTAS

VOLKSWAGEN VENTO

NISSAN MICRA



PRUEBAS

AX Y PANDA 4x4

FERRARI BARCHETTA

NOVEDADES

RUSH ZANINI





Se inicia la temporada de rallies. El gran espectáculo del Mundial se pone en marcha. Pilotos y prototipos abandonan los entrenamientos para pasar a la acción. Este año, el Mundial de Rallies dará mucho que hablar. Carlos Sainz y Luis Moya, del Marlboro World Championship Team, están dispuestos a demostrar que son los mejores pilotos del mundo. La élite del Rally. Profesionales que nunca dan su brazo a torcer en la lucha contra el trono. Ya lo han hecho antes y lo volverán a hacer.

**Este Mundial va a levantar mucho polvo.**

Por eso, no te pierdas ni una prueba del Campeonato del Mundo de Rallies. Va a levantar mucho polvo.



*Ven, síguenos*

# ESTAS SEMANAS



GAMA CHRYSLER 92

PAG 16



DOS PEQUEÑOS CON TRACCIÓN INTEGRAL AX Y PANDA

PAG 48



UN VITARA MAS FAMILIAR CON CINCO PUERTAS Y 16 VALVULAS

PAG 54



UN NUEVO CONCEPTO COCHE-MOTO, PERAVES-ECOMOBIL

PAG 60

- 4 PUNTO DE MIRA
- 8 SU CASO
- 12 LO ÚLTIMO
- NISSAN MICRA
- 14 FERRARI PARA EL 93
- 16 AL VOLANTE
- GAMA CHRYSLER

- EN ESPAÑA
- 19 PRECIOS
- COCHES NUEVOS
- 32 MAGAZINE
- 36 LO ÚLTIMO
- VOLKSWAGEN
- VENTO
- 40 A FONDO
- AUDI 80 2.0
- 48 FIAT PANDA
- TREKKING 4X4 Y
- CITROËN AX 4X4
- 54 SUZUKI VITARA JLX
- WAGON
- 60 MOTOS
- PERAVES-
- ECOMOBIL
- 63 PRECIOS
- VEHÍCULOS
- USADOS
- 75 DEPORTE
- RUSH-ZANINI
- 78 PRUEBA DEL
- WILLIAMS FW 14
- DE NIGEL
- MANSELL
- 83 PROST PROBÓ EL
- LIGIER DE F-1
- 86 RALLYE DE
- MONTECARLO
- 88 A TODO GAS

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 375 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 615 escudos

# E

## REPRESION FRENTE A EDUCACION

ENTRE la Ley Corcuera y el nuevo Reglamento de Circulación, da la impresión de que nos encontramos en un país en el que las libertades democráticas van remitiendo.

No seremos nosotros los que ahora estemos en desacuerdo con temas tan arduamente defendidos desde estas páginas como son la utilización de los cinturones de seguridad y el casco, o el férreo control de aquellos que conducen bajo el efecto del alcohol o las drogas.

Pero de eso a que nos prohiban «saludar» a un conocido con el habitual método de las ráfagas, media un abismo. Tendremos que hacer como en Francia, donde ante semejante genialidad, los conductores decidieron «saludarse» accionando el limpiaparabrisas.

Aquí se piensa ante todo en sancionar, cuando lo que hace falta es educar al personal. De los más de diez mil millones de pesetas que Tráfico recauda por sanciones ¿cuántos se dedican a Educación Vial...?

Si analizamos el problema del tráfico en España, vemos que la represión prima por encima de todo. Sin embargo, la enseñanza que hemos recibido ha sido mínima... Nadie duda que es más rentable recaudar que educar (y mucho más que está siéndolo desde que subieron la cuantía de las sanciones).

Esperemos, al menos, que no ocurra lo mismo que con la última campaña informativa de la Dirección General de Tráfico. Miguel Muñoz anunció entonces que se iba a informar a los conductores. Varios de esta Redacción, que sepamos, no recibieron tal información. Con el nuevo Reglamento, la campaña divulgativa ha de ser tan importante como lo es el nuevo Reglamento en sí mismo. Porque

informar tiene que dar mejores resultados que sancionar. Seguro.

Alberto Mallo.



### Seguirá subiendo la gasolina

LOS precios de las gasolinas y gasóleos van a seguir subiendo debido a la situación

actual del mercado petrolero, según ha anunciado Campsa. Sin embargo, la misma compañía se ha apresurado a señalar que la última subida -la del día 21 de enero- está motivada por la entrada en vigor el primero de año de los nuevos impuestos especiales sobre carburantes. En ese momento, Campsa no trasladó la totalidad de la subida fiscal a los precios. Para la próxima revisión, el día 3 de febrero, ya se pronostica un nuevo alza, ahora por la citada «situación de los mercados internacionales».



### Chapistas: la guerra que no cesa

CERCA de un 90 por ciento de los dos mil talleres de chapa de Madrid sostienen el boicoteo a la Mutua Madrileña Automovilista, según la Comisión que les representa. Los chapistas siguen reclamando a la Mutua una subida de las tarifas por hora de trabajo y, desde el 13 de enero, no se ha celebrado ninguna negociación aunque se ha ofrecido como mediadora la asociación Asetra. De momento, en algunos casos los peritos de la Mutua retiran sus carteles de los talleres que mantienen el boicoteo.

### Logotipo PSA, un nuevo marco

El grupo francés PSA Peugeot Citroën estrenó logotipo. Con los co-

lores azul (Peugeot) y rojo (Citroën), el logo resume «la solidez del primer grupo privado francés», según



palabras de su presidente Jacques Calvet, quien añade: «Intentamos dar a conocer nuestra voluntad de reforzar la identidad y la solidaridad, a través de sus tres componentes, inscribiéndolos en una forma geométrica simple y sólida».

Simple desde luego. Pero aún hay más, apuntan sus diseñadores, por si no se hubieran dado cuenta que la perspectiva construida por el rojo y el azul simboliza el dinamismo y el progreso y el rombo es símbolo de perennidad, sabiduría y solidez.

## SEMAFOROS

**LA GRAN NEVADA** de la semana pasada cortó las comunicaciones entre España y Francia por la autopista A-7. Esta vez nuestros vecinos actuaron despacio y sus carreteras se colapsaron inmediatamente. En España se reaccionó a tiempo y el caos fue mucho menor. Bravo.

**MENUDA MUTUA** Sin entrar en quién tiene la razón en el conflicto entre la Mutua Automovilista y los talleres, lo cierto es que la compañía está incumpliendo sus contratos con los clientes asegurados. Los seguros cuestan un ojo de la cara y ahora resulta que la Mutua no quiere o no puede reparar los siniestros. En todo caso, sus problemas con terceros no pueden dejar a los clientes sin cobertura.

**PRIMERO DE CLASE** Por primera vez en su aún corta historia, el Seat Toledo ha sido el coche más vendido del mes. Ha ocurrido en diciembre y el hecho es más significativo si tenemos en cuenta que hace ya bastantes años que un coche de este segmento no era líder de ventas.

**LA GRUA DE CHICLANA** Un ciudadano de Chiclana comprobó asombrado como la grúa retiraba su coche, con su mujer dentro, porque no tenía en ese momento las 1.200 pesetas que le cobraban por bajarlo. Eso no es un abuso de autoridad, es la Ley de la Jungla.



### El BMW dos puertas de Hamann

Escasas fechas de su comercialización en España, ya se conoce la primera preparación sobre la base del BMW serie 3 dos puertas, realizada por Hamann Motorsport. Las modificaciones en la carrocería incluyen un pequeño spoiler delantero, molduras laterales inferiores y un pequeño alerón posterior situado sobre el montante de la luneta posterior. Las llantas de tres piezas son de aluminio forjado de 17 pulgadas de diámetro y ocho de anchura. Los neumáticos son unos Pirelli P700Z de medidas 235/40 ZR, tanto delante como detrás.

En cuanto al chasis, se ofrecerán dos tipos de suspensiones, una que prime la comodidad y otra de carácter deportivo con la que se rebajan 35 milímetros la altura del casco.

Para quienes deseen una potencia elevada, Hamann suministra su motor de 2,8 litros y de 245 caballos de potencia. Para quienes sólo quieran un sonido más deportivo, con los colectores y tubo de escape de acero inoxidable se consigue un sonido de carreras incluso con el motor de serie.

Para el interior se dispone cualquier tipo de volante y tapicería de piel del color preferido por el cliente. Las señas de Hamann son: Im Eppen 24, 7901 Hüttisheim, West Germany. Tfno.: 07305 /21052. Fax: 07305 /3503.

### Récord de consumo

El nuevo Audi 80 con motor turbodiésel de inyección directa de 1,9 litros está disponible en los concesionarios españoles desde finales de año y destaca por su parco consumo, su mínima emisión de gases nocivos

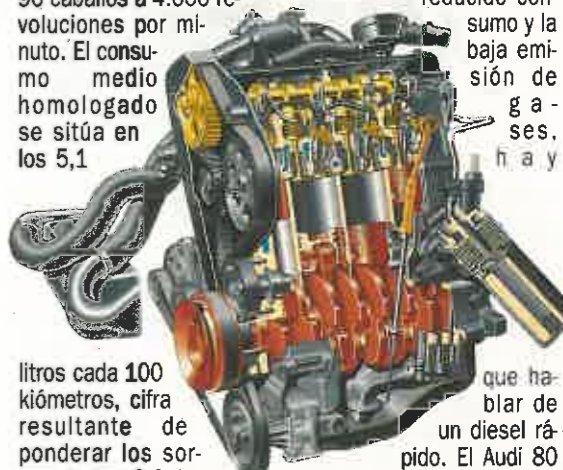
y sus interesantes prestaciones.

El nuevo motor dotado de inyección directa, turbo e intercooler para enfriar los gases de escape, proporciona una potencia de 90 caballos a 4.000 revoluciones por minuto. El consumo medio homologado se sitúa en los 5,1

litros cada 100 kilómetros, cifra resultante de ponderar los sorprendentes 3,8 litros cada 100 kilómetros a una velocidad constante de 90 kilómetros por hora, los 5,2 litros a 120 y los 6,2 litros cada 100 kilómetros consumidos en ciudad.

El nuevo cuatro cilin-

dro turbodiésel de Audi preserva el ambiente gracias a su catalizador de oxidación, que reduce la emisión de monóxido de carbono e hidrocarburos. Sin embargo, a pesar del reducido consumo y la baja emisión de gases, ha y



que hablar de un diesel rápido. El Audi 80 TDi alcanza una velocidad máxima de 174 kilómetros por hora y llega a los 100 kilómetros por hora desde parado en tan sólo 14,1 segundos.

El precio de este Audi se sitúa en 2.787.473 pesetas.



DESDE PARIS  
EDOUARD SEIDLER

**EN LAS FÁBRICAS DE VALEO** estará prohibido fumar a partir del próximo día 31 de marzo. La restricción afecta tanto a las plantas de montaje como a las oficinas, con la excepción de las salas para fumar.

**PEUGEOT** habrá producido antes de finales de enero

**cien mil unidades del modelo 106. Hasta el momento se han exportado 45.500 unidades en tanto que 26.500 se han vendido en Francia desde el comienzo de la comercialización en el pasado mes de septiembre.**

**RENAULT Y VOLVO**, han anunciado que próximamente lanzarán una cabina común para sus diferentes camiones, una cooperación que les permitirá ahorrar más de cien millones de dólares.

**LA PRODUCCIÓN**, en 1991, de automóviles de turismo y camiones en Francia fue de 2,03 millones. Las predicciones para 1992 oscilan entre 2,05 y 2,15 millones, según de que fuente procedan las informaciones. Para algunos especialistas, Renault acapará el 26,3 por ciento del mercado, Peugeot el 21,2 y Citroën el 12,1. Los importadores se quedarán con un 40,4 por ciento de la tarta, del cual un 3 por ciento será para los modelos de origen japonés.

## El cielo nos vigila

NO es nada nuevo el empleo de helicópteros por parte de la Guardia Civil, para vigilar las carreteras y denunciar a los automovilistas infractores. Lo que sí constituye una novedad es que, por medio de una potente megafonía, el agente denunciante indique al infractor que detenga su vehículo para, tras aterrizar en una

lo que nos sorprende es el sistema, ya que un súbito anuncio desde los cielos, por medio de un potente altavoz, mucho nos tememos que pueda ser causa de graves sobresaltos no sólo para el infractor, sino para los otros usuarios de la vía. En todo caso, es motivo de una desatención mucho más grave que la que proporciona un auricular de radio o un teléfono de coche.

80 toneladas de piezas de embutición. Francis Stahl, recordó que su marca ha logrado una penetración del 20,5 por ciento durante 1991 en el mercado de turismos y derivados, en el que es líder. Por modelos, el Clio y el R-19 han sido los más vendidos de este mercado. La cifra de negocios ha superado los 440.000 millones de pesetas y los beneficios han sido de 2.700 millones.

Para 1992 anunció un incremento del mercado de turismos, que podría pasar de las 886.000 unidades de 1991 a rozar el millón. Las inversiones para este ejercicio serán de 40.000 millones. De ellos, 31.000 millones corresponden a inversiones industriales.

También en 1992 Renault estrena rombo. La nueva identificación de la marca vendrá a suponer para cada concesionario una inversión aproximada de 1,5 millones de pesetas.

Por otra parte, se conocen algunos detalles sobre el nuevo logotipo. Ha sido creado por Jean Perret, que ha cobrado por su creación 500.000 francos (algo menos de 10 millones de pesetas), a los que hay que añadir el pago de 1 millón de francos en cada uno de los tres años próximos.



Perret ha querido crear una escultura más que un simple logotipo, hasta el punto que ha manifestado «Me gustaría que se robaran tantos escudos de Renault como de Mercedes».

## Robótica para controlar el tráfico

EL Consorcio Regional de Transportes de la Comunidad de Madrid está ensayando en la carretera de acceso a Leganés un sistema de identificación automática de vehículos, que en el futuro permitirá que los semáforos cambien a verde al paso de un autobús o que una cámara fotografíe a los coches que circulen ilegalmente. Ello es posible si se dota a los vehículos de un pequeño emisor codificado cuya señal puede alterar los semáforos.

## CONTANTE Y SONANTE

**CITROËN HISPANIA** va a invertir 10.000 millones de pesetas durante 1992 en su factoría de Vigo para elevar su producción hasta 1.300 coches diarios

**SEAT ESTA NEGOCIANDO** vender su fundición integrada de aluminio al grupo francés Valois.

**EL TRAMO CENTRAL** de la autopista Mataró-Granollers comenzará a construirse el próximo verano.

**EL FIN DEL MONOPOLIO** petrolero de Campsa se retrasará hasta el mes de julio en lugar de hacerlo en marzo como estaba previsto.

**LA DIPUTACIÓN GENERAL** de Aragón y el MOPT han acordado un sistema de financiación para iniciar este año el tramo Villanueva-Nuevo de la futura Autovía Zaragoza-Huesca.

**GENERAL MOTORS** planea abandonar la producción de vehículos en Corea del Sur con la venta de su participación del 50 por ciento en la asiática Daewoo.

**EL GRUPO PIAGGIO** va a lanzar, próximamente, nuevos modelos de scooters de plástico y cambio automático para competir en un segmento que dominan los japoneses.

**MAZDA VA A ABRIR** una nueva fábrica en Japón para producir coches de lujo, que contará con la cadena de montaje más automatizada que actualmente existe en el mundo.

## Cataluña: mayoría de edad

LA Gerencia de Seguridad Vial de Cataluña le ha sido concedida la mayoría de edad al transformarse en el Instituto Catalán de Seguridad Vial, merced a una ley aprobada por unanimidad por el Parlamento Catalán. Ello significa mayor autonomía, un presupuesto propio -240 millones de pesetas-, y una ampliación de las competencias. Además, significa que a partir de ahora las acciones que antes se llevaban a cabo por que se pensaba que debían hacerse se han



convertido en una obligación ya que el Instituto debe velar por la seguridad en el tráfico. Su director, el antes gerente, José Luis Pedragosa manifestó que «no tenemos otra tarea más que trabajar por el descenso de los accidentes y para ello nos ponemos a la disposición del Estado y la Generalitat, al tiempo que creemos que todas estas acciones conjuntas han de contar con la colaboración de la sociedad civil». Dentro del Consejo Directivo es el Real Automovil de Cataluña quien representa a los usuarios.

## Menos industriales

LAS ventas de vehículos industriales nuevos descendieron un 10,2 por ciento durante el pasado año, al alcanzar 98.881 unidades, según

datos de Aniacam. La mayor caída correspondió al segmento con pesos máximos entre seis y once toneladas, con una diferencia, respecto al ejercicio anterior, del 27,4 por ciento. El único segmento que creció fue el de autobuses, con un alza del 9,42 por ciento.

## Avance continuo

DOS países tan dispares como Rusia y Bélgica, habitualmente presentes en los medios de comunicación por otras cuestiones, han presentado recientemente novedades importantes en el ámbito automovilístico. La industria rusa, aún aquejada por la incertidumbre que vive en los últimos tiempos, tiene arrestos para fabricar un nuevo modelo. Se trata del Volga 3105, una berlina de 5 metros de largo, con tracción permanente a las cuatro ruedas y un motor de ocho cilindros en V de 3,4 litros de cilindrada. En cuanto al equipamiento, este modelo da cuenta de



Volga 4x4 y Gillet Vertigo



una exquisitez hasta ahora poco conocida en el mercado soviético: Antibloqueo de frenos ABS, check control, asientos con calefacción y reglaje eléctrico y aire acondicionado diferenciado para las plazas delanteras y traseras.

La otra novedad proviene de Bélgica, un país con escasa tradición en fabricación de automóviles. Se

trata del prototipo Vertigo, diseñado y producido por la pequeña firma Gillet. Para la construcción de este modelo se han utilizado, profusamente, materiales compuestos y está previsto fabricar 400 unidades. Según el portavoz de la marca, dos serán los mercados de más importancia para este modelo: Japón y Oriente Medio.

zona factible, efectuar la correspondiente denuncia, con la certeza de identificar al conductor.

Esto ha ocurrido recientemente en la región extremeña y no sabemos si como experiencia piloto (y nunca mejor dicho lo de «piloto») o como inicio de un nuevo sistema de denuncias, según nos cuenta José Antonio Polo, en el «Hoy» de badajoz.

A priori, todo lo que sea sancionar a los conductores que infrinjan gravemente la Ley, parece bien,

## Renault a toda máquina

FRANCIS Stahl, director gerente de FASA Renault, transmitía un prudente optimismo la semana pasada cuando comentaba que las cadenas de producción de Renault en España trabajan a pleno rendimiento. Diariamente se fabrican en nuestro país 1.630 vehículos, 1.560 motores, 2.750 cajas de cambios y



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

**NUEVO GALARDÓN** para el Honda Civic Ferio. El Mitsubishi Research Institute lo ha elegido mejor producto de 1991 por su estética, comodidad y confort, en una encuesta hecha para elegir los mejores nuevos productos lanzados al mercado el pasado año, por 2.033 destacados fabricantes japoneses. La videocámara

**Handycam de Sony y la pantalla gigante Gaoo de Panasonic se clasificaron en segundo y tercer lugar.**

**LAS GRANDES** empresas niponas de automóviles, respondiendo a las presiones norteamericanas, van a adquirir vehículos y piezas de EE.UU por valor de 19.000 millones de dólares, dos mil millones más de lo anunciado el pasado mes de noviembre. «Se trata de un acuerdo casi formal entre Japón y Estados Unidos» declaró, obviamente disgustado por las

**concesiones, un alto ejecutivo japonés.**

**EL HONDA ACCORD**, fabricado simultáneamente en Ohio y Japón, ha sido por tercer año consecutivo el coche más vendido en Estados Unidos.

**EL GOBIERNO JAPONÉS** rebajará del 6 al 4,5 por ciento, pero no al 3 como había prometido, el impuesto sobre los turismos que se venden en Japón. En consecuencia, se estima que las ventas se reduzcan este año, aproximadamente, en 100.000 unidades.

## El ejemplo francés

DOS noticias provenientes del país vecino motivan nuestra reflexión.

Por un lado, la bajada del precio de los combustibles. Mientras que en España se justifica la última subida por el incremento del precio de los crudos, en Francia, el Gobierno la baja porque dice que los precios del petróleo han bajado. Una de dos, o en el Ministerio de Hacienda español mienten, o son tontos y compran el crudo en los países donde lo venden claro. Que nos lo expliquen.

Por otro lado, en Francia van a limitar el tráfico en otras ocho ciudades. Tras el ejemplo de Estrasburgo, la primera ciudad francesa que ha restringido el tráfico de coches particulares en el centro de la ciudad, otros ocho núcleos urbanos han alcanzado el nivel de saturación similar.



DESDE TURIN GIANCARLO PERINI

**FIAT ha reducido su producción de vehículos en trescientas mil unidades durante 1991, para ajustarse a los cambios de la demanda europea. La fabricación de coches de las marcas Fiat, Lancia y Alfa Romeo alcanzó en 1990 la cifra de 1,95 millones de unidades, mientras que para 1991 se estima que la producción ha rondado los 1,65 millones.**

**LAS VENTAS** de vehículos italianos subieron en diciembre y permitieron que el mercado italiano permaneciera prácticamente estable en 1991, con un descenso de ventas de sólo un 0,34 por ciento, si bien muchos analistas habían pronosticado unas ventas de

**2,31 millones de unidades, se alcanzó una cifra de 2,34 millones. La penetración de vehículos importados ha aumentado considerablemente, ya que ha pasado de un 47,12 por ciento en 1990 a un 53,23 por ciento en 1991. Ford ha sido la marca con un mayor crecimiento. Su cuota de mercado se ha elevado desde un 7,7 por ciento hasta un 11,07 en sólo doce meses. Su crecimiento es todavía más espectacular si se tiene en cuenta que en 1989 sólo obtuvo un 4,82 por ciento. La causa principal de este aumento se debe al rotundo éxito del Ford Fiesta.**

**LAS PREVISIONES** para 1992 estiman que el mercado italiano permanecerá estable durante los próximos doce meses. Aunque parecen optimistas, la limitación para circular en las ciudades a los vehículos no catalizados, obligará a muchos italianos a cambiar de coche.



## Onda a la Honda

COMO un David con su onda, algunos americanos han destrozado los automóviles Honda expuestos en el pasado salón del Automovil de Detroit.

Una muestra más de la creciente animadversión hacia todo lo que provenga de Japón que ha tenido lugar en estados Unidos, cuando un grupo de vándalos han destrozado los 10 automóviles Honda de la muestra de Detroit. Nos cuentan las crónicas que Michael Jackson no ha tenido nada que ver en el triste acontecimiento.

CUENTENOS  
SU CASO

**Obstáculos peligrosos**

¿E gustaría saber quién es el responsable de las medidas de seguridad en una carretera no de pago, como la Nacional VI (en su tramo, por ejemplo, de Madrid a Villalba y vuelta). Lo digo porque tras un accidente en el que las vallas protectoras se van al carajo, parece ser que no existe ningún servicio que se



encargue, en un periodo de tiempo razonable (si el deterioro es grande, de inmediato), de reponer esos metros de «guardarail» o lo que es más imprescindible en estos casos, de despejar la carretera de restos, que la mayoría de las veces quedan diseminados o con grandes superficies cortantes que suponen un peligro constante para el resto de los conductores que circulan por esa carretera.

Parece mentira que con la cantidad de personas que pierden la vida en las carreteras a lo largo del año, no se cuiden estos aspectos «de segundo orden».

**María Pedré**  
Madrid

**Misterioso incendio**

EL objeto de la presente es informar de lo ocurrido con mi automóvil marca Volvo, de cuatro años de antigüedad, con 80.000 kilómetros.

El día 8 de agosto de 1991 retiré el automóvil de un servicio oficial Volvo donde acababa de pasar la revisión de los 80.000 kilómetros, por la que aboné la cantidad de 80.000 pesetas. Tres días después, ardió mi automóvil, y quedó totalmente calcinado. Esto ocurrió la noche del día 10 al 11 de agosto, a las 24 horas aproximadamente, y dentro de una pequeña finca de mi propiedad.

Me dirigí inmediatamente al servicio postventa de Volvo obteniendo como respuesta que la marca no tenía responsabilidad alguna de lo ocurrido.

**Salvador Laso**  
Madrid

**Respuesta de Volvo España S.A.**

Con referencia a la carta de D. Salvador Laso Sanz (propietario de un Volvo 360), quisiera hacer algunas puntualizaciones:

1º El Sr. Laso estuvo efectivamente unos días después del incendio de su coche con nuestro servicio de Postventa y de Relaciones con los Clientes, y se le confirmó que Volvo España no podía tomar responsabilidad sobre el suceso ante lo expuesto por el Sr. Laso.

2º No obstante, he recurrido al archivo y dicha factura corresponde a un servicio de mantenimiento de 80.000 Km., sin que las características de los



trabajos realizados permitan suponer que una negligencia podría desembocar en un accidente como el ocurrido.

3º El Sr. Laso en su visita nos dejó un vídeo que mostraba el estado en el que quedó el coche después del incendio. La destrucción es total y el calcinamiento absoluto, siendo totalmente imposible que ningún técnico pueda averiguar cuales fueron las causas del incendio.

4º Creo que el detalle más importante que el Sr. Laso nos comentó, y que sin embargo no incluye en su carta a Motor 16, es el hecho de que una vez retirado el coche en el taller el 8 de agosto, se dirige con él a su finca, lo aparcó en el interior de la misma y el coche se incendia repentinamente la noche del 10 al 11 (a las 0,00 horas aproximadamente) tras haber estado casi tres días aparcado sin funcionar.

Tras todo esto, nadie en nuestro Servicio Postventa puede explicarse porqué ardió el coche pero no dudan, sin embargo, que el hecho no es más que un accidente, en absoluto responsabilidad de la marca.

Por último, comprendemos perfectamente la desazón del Sr. Laso, que al no estar asegurado a todo riesgo se ha quedado sin nada de la noche a la mañana. Es lamentable, pero ante la descripción de los hechos, insisto, no podemos tomar responsabilidad alguna.

**Álvaro de la Herrán**  
Director de Prensa y Relaciones Externas.

**Casco en septiembre**

APROVECHANDO su publicación sólo hago una pregunta a los responsables de Tráfico: ¿Cómo puede ser que todas las nuevas disposiciones reglamentarias entren en vigor a partir de junio de este año, excepto en la obligatoriedad de utilizar el casco en ciudad, que se retrasa a septiembre? Me parece una completa irresponsabilidad (la misma que tienen los que no lo utilizan) que las autoridades competentes en el caso retrasen tres meses (justo durante la temporada en la que más se utiliza la moto) esta medida. Lamentablemente este tipo de medidas son las únicas que pueden obligar a los usuarios a cuidar de sí mismos.

**Ángel Orte**  
Valencia



**Aclaración**

En el número 431 del día 20, se destituyó un error al apuntar que el Alfa Romeo 155 V6 cortaba con 2x2 válvulas por cilindro, cuando en realidad son sólo 2, una de admisión y una de escape. También en las páginas 102 y 103 se bailaron algunos pies de foto. La foto de Aurio corresponde a Bugalski y la de Blasión a Detecour.

**Motor 16**



**CAMBIO RUSCONI, S.A.**  
Presidente: Juan Tomás de Salas.  
Vicepresidente: Alberto Rusconi.  
Consejeros: Rinaldo Ceresa, Gregorio Arroyo, Javier Pascual.  
Secretario: Ezequiel 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 Terralba. Redactor jefe de producto: Víctor Piccione (Producto). Jefe de área: Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garín, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Solo. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Coordinación: Miguel Ángel Turci. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Documentación: Mary Franchini. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Cierre); José María Casnovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Mayte de Ondarza (Cierre); Francisco Poledera (Diseño) y José Luis de la Vía (Náutica).

Autoedición: José Mº Gómez-Morán. (jefe), Yolanda Corrochano y José Mº Ormazabal.

Publicidad:  
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Jefa de publicidad: Elvira Aricha. Autotercero: Mº Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calaisa Rúa. Autotercero: Lales Peyra. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Director de publicidad internacional: M. Angel Durá.

Directores Gerentes: Enrique López Nieto y J. Luis González Martín.  
Directora de Marketing: María Lázara.  
Directora de Nuevos Proyectos:  
Charo Oñate.  
Director de Planificación: Simón Molero.  
Director Administrativo-Financiero:  
Eduardo de Toledo.  
Director de Producción: Antonio Toribio Triviño.  
Director de Distribución: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tlf: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43874 NYRE E. BARCELONA: Pº de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 5º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

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

ACUSTI & PARTNERS



PRECIO ANTERIOR 485.000 PTAS.  
NUEVO PRECIO 441.400 PTAS.



NSR 125F

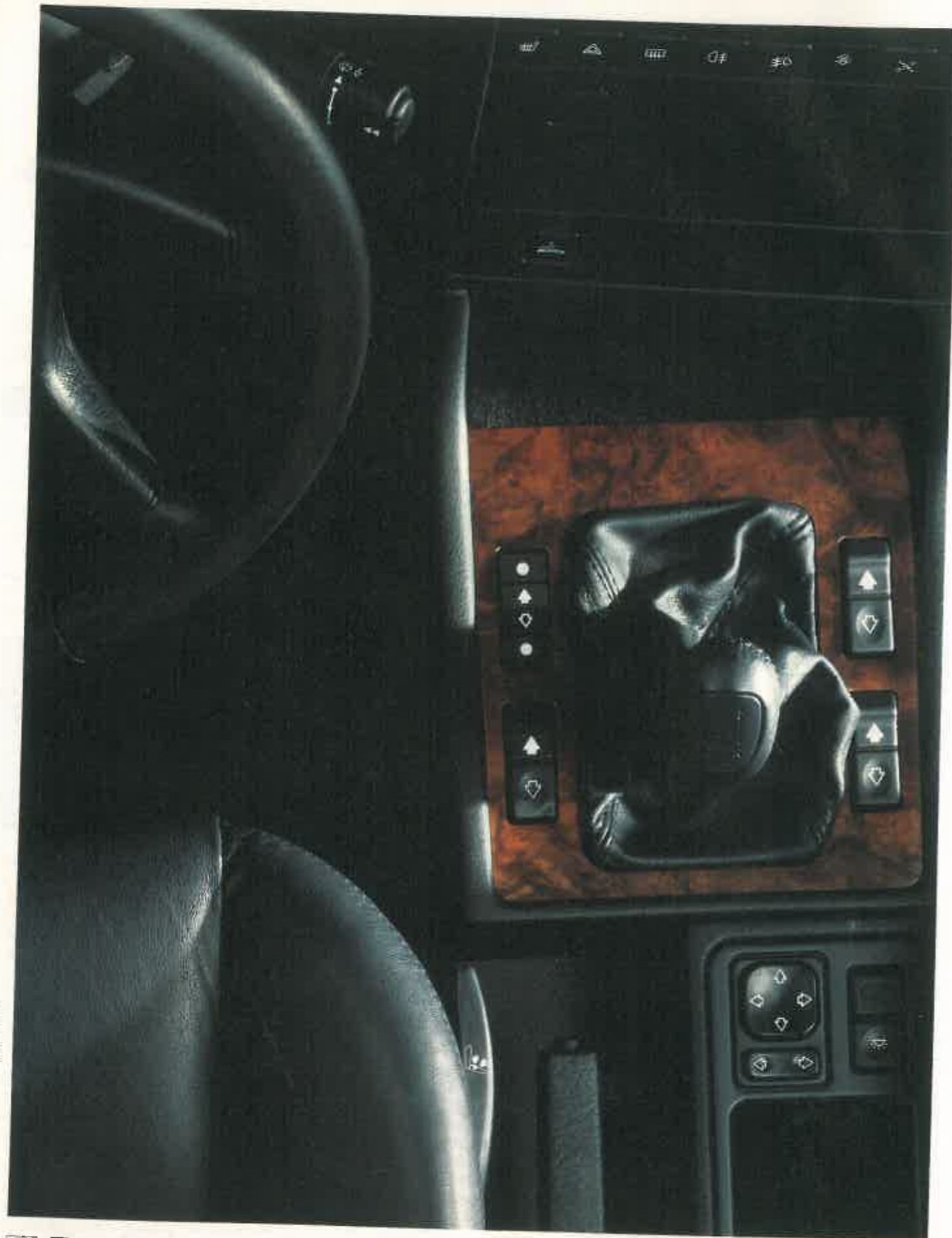
**IRRESISTIBLES**



NSR 125R

PRECIO ANTERIOR 545.000 PTAS.  
NUEVO PRECIO 495.000 PTAS.

Motos irresistibles a precios irresistibles.



EUROCOM  
ADVERTISING

**PEUGEOT**  
FUERZA DINAMICA



## UN NUEVO CONCEPTO DE POTENCIA

Sólo cuando no se conocen límites, cuando se es innovador, avanzado, exclusivo, se puede crear un nuevo concepto de potencia. Así es Peugeot y así ha hecho su gran creación: El Peugeot 605.

Y sólo una gran creación es capaz de dar completa satisfacción a las más rigurosas exigencias de potencia en todas sus versiones gasolina o diesel, con motores atmosféricos, a inyección electrónica o turboalimentados, dotados de sorprendentes innovaciones tecnológicas. Así, las versiones turbodiesel incorporan la tercera válvula por cilindro, mientras que en las versiones gasolina se disfrutan hasta 24 válvulas en motores de 6 cilindros que proporcionan 200 CV de potencia, gracias a su sistema exclusivo de admisión variable y a la inyección multipunto secuencial.

Pero además de todas estas aportaciones al mundo del motor, el Peugeot 605 cuenta con sofisticadas ayudas a la conducción, que se traducen en la más completa seguridad, como la dirección de asistencia variable según la velocidad, la suspensión a gestión electrónica y su impecable sistema de frenado ABR Servo-asistido.

Así es el Peugeot 605. Un automóvil inteligente al servicio de un nuevo concepto de potencia.



**PEUGEOT 605**  
LA GRAN CREACION



**DISEÑO REDONDO**  
Tanto en el interior como en el exterior, este pequeño Nissan hace un gran alarde de formas redondeadas.

**En Japón acaba de ver la luz el nuevo Nissan March. Este coche va a ser muy importante para el continente europeo, puesto que será el segundo modelo que saiga de las plantas que tiene la marca nipona en Sunderland (Gran Bretaña) con el nombre de Micra.**



**NISSAN MICRA**  
**EUROPEO EN SEPTIEMBRE**

**E**l nuevo Micra cambia totalmente respecto al anterior modelo. Aunque su longitud total se ha reducido en cuatro centímetros, quedando en 3,7 metros, la distancia entre ejes se ha incrementado en seis. Esto contribuye a que la habitabilidad del coche se haya mejorado sustancialmente respecto a su antecesor. El compartimento del motor es más pequeño, sin embargo el maletero ha crecido un diez por ciento hasta llegar a algo más

de 200 litros. La altura interior también se ha incrementado en tres centímetros. Tal y como se ve en las fotos, el aspecto externo ha cambiado totalmente. Las formas son mucho más redondeadas y los voladizos ante-

rior y posterior se han reducido a la mínima expresión. Igualmente, en el interior las formas son redondeadas y de tacto agradable. Mecánicamente, el nuevo March/Micra, tiene una estructura convencional, con el motor delante situado transversalmente. La suspensión delantera es de columnas MacPherson y detrás multibrazo. Los motores también son nuevos y pueden ser de 1.000 y 1.300 centímetros cúbicos. Ambos disponen de

culatas de cuatro válvulas por cilindro e inyección electrónica. El 1.300 desarrollará 79 caballos y el pequeño 58 caballos. Una de las novedades mecánicas más relevantes es la posibilidad de montar el cambio automático N-CVT en el mo-



tor 1.3. Este cambio es de tipo de variador continuo, ideal para la circulación urbana. La otra alternativa es un cambio manual de cinco velocidades. Con el motor pequeño, las posibilidades en cuanto a transmisión son una caja manual de cinco velocidades o una automática convencional, con overdrive. También en el motor 1.3 es posible montar un sistema antibloqueo de frenos. Su llegada a Europa está prevista para septiembre del 92. Su producción ha supuesto una inversión en la planta de Sunderland (Gran Bretaña) de 36.000 millones de pesetas. La producción de dicha planta en 1993 será de 270.000 unidades entre los Nissan Primera y los Micra.

**3,7 METROS**  
**Las discretas dimensiones del coche y su excelente habitabilidad lo colocan en un lugar destacado de su segmento.**



**ESPACIO ABIERTO**  
**El aprovechamiento del volumen disponible, permite alojar a cuatro adultos cómodamente en el interior. El maletero es suficiente.**

FERRARI BARCHETTA

# EL HEREDERO DEL F-40

**En primavera de este año, se dará a conocer el Ferrari Barchetta, que presumiblemente será como se denomine el sustituto del Ferrari F-40.**

**T**AL como avanzábamos la semana pasada, el sustituto del Ferrari F-40 está ya ampliamente perfilado. Exteriormente, el nuevo modelo, que según todos los indicios se denominará Barchetta, no tendrá ningún parecido con el modelo al que sustituye. Se trata de un biplaza descapotado y sólo un prominente alerón posterior evoca al F-40. Aunque este dato no está confirmado, resulta lógico pensar que las llantas serán de 18 pulgadas de diámetro y los neumáticos de anchura idéntica a los del F-40, lo que significa 335 milímetros en las ruedas posteriores y 235 ó 245 en las anteriores.

A diferencia del anterior modelo, el Barchetta no llevará el motor biturbo de ocho cilindros en V, sino el propulsor de doce cilindros que utilizan los monoplasas Ferrari de Fórmula 1, pero adaptado para ser utilizado en carretera. La cilindrada se aumenta hasta 4,5 litros y la culata llevará cinco válvulas por cilindro. Con todo ello, la potencia alcanza 450 caballos, veintiocho menos que su antecesor, pero se conseguirá una entrega de potencia más homogénea durante toda la gama utilizable de revoluciones.

El chasis abandona la estructura tubular del F-40 y se inspira también en la disposición de los Fórmula 1, con un monocasco en fibra de carbono diseñado por Ferrari Engineering. El motor y caja de cambios, de seis marchas, son portantes y van sustentados por la suspensión trasera, también similar a la utilizada por los de Fórmula 1.

Para conseguir un peso reducido, que le permita competir, e incluso superar, en prestaciones al anterior F-40, se ha recurrido ampliamente a la utilización de materiales com-



**DESCAPOTABLE**  
El sustituto del F-40 rompe absolutamente con su antecesor. Su similitud con los vehículos de alta competición es total.

puestos tanto en el bastidor como en la carrocería. El peso final se queda justo en 970 kilogramos, circunstancia que le permite alcanzar una relación peso/potencia de 2,15 kilogramos por caballo frente a los 2,58 del F-40.

El diseño de la carrocería, como es habitual, ha corrido a cargo de Pininfarina y recuerda poderosamente al Ferrari Mythos, que se desveló en el Salón de Tokio de 1989. Por supuesto, la mecánica no tiene nada que ver con la de aquel modelo, que estaba basado en el Ferrari Testarossa, recientemente sustituido por el 512 TR.

Giancarlo Perini

EL COUPE

## Ferrari 512 GT América

El mismo guisado que el sucesor del Testarossa lleva el próximo Ferrari Coupé, que se dará a conocer en el Salón de París del próximo mes de septiembre. Su nombre completo será Ferrari 512 GT América, del que hemos dado amplia información en estas páginas, tanto de su versión coupé como de la descapotable. Ya en el número 341, de mayo de 1990, cuando ofrecimos las primeras informaciones sobre este modelo, comentábamos su

similitud con el BMW 850. A causa de ello, aunque el proyecto inicial no se ha desmoronado con respecto a las previsiones iniciales: su carrocería se ha modificado totalmente y no tiene ningún parecido con la anterior. Sin embargo, el motor y la estructura del chasis se mantienen. Se trata de un nuevo propulsor de doce cilindros en V, formando un ángulo de 65 grados entre ambas bancadas, de 5,4 litros de capacidad y una potencia, aproximadamente, de

400 caballos. La caja de cambios, también de seis velocidades en este caso, irá colocada sobre el eje trasero para mejorar el balance de pesos. Aunque algunas características del motor y de la caja de cambios son similares a las de la Barchetta, no existe ninguna relación entre ambos conjuntos mecánicos. Seguirá pareciendo, si bien el modelo se

presentará en otoño, hasta 1993 no se iniciará la producción en serie. La causa principal de este retraso se debe al deseo de comenzar a vender el modelo cuando

esté resuelta la adopción del airbag, para satisfacer plenamente a los clientes de Ferrari en el mercado americano.

**CUATRO PLAZAS**  
El Ferrari 512 GT América es un coupé amplio y potente, que contará con varios rivales de calidad.





# VOYAGER, LE BARON Y SARATOGA LLEGAN LOS CHRYSLER

**Chrysler Iberia acaba de iniciar la comercialización de los turismos de esta marca. Unos precios muy competitivos distinguen a unos productos ya de por sí originales, típicamente americanos pero adaptados a las necesidades de los usuarios europeos.**

**LE BARON**  
Es un atractivo coupé, muy bien presentado, animado por un motor de cuatro cilindros con turbo.

La gama Chrysler que se importa en España está compuesta por la berlina Saratoga, el coupé Le Baron y los monovolumen Voyager y Grand Voyager. Chrysler Iberia también importa los Jeep que anteriormente distribuía Renault. Más adelante llegarán el Jeep Cherokee con motor turbo diésel, el Chrysler Le Baron desca-potable y el Voyager diésel. Pero la ofensiva no termina ahí. A finales de año, aproximadamente en noviembre, la oferta se ampliará con el Jeep Grand Cherokee y en enero del 93 con el novedoso Concorde.

Una característica fundamental



**VOYAGER**  
El monovolumen favorito de los americanos llega a España con un precio muy bueno.

ta lateral de corredera... En definitiva, un coche en el que el espacio habitable es extraordinario y que viene avalado por su éxito comercial en Estados Unidos, donde del millón de unidades de vehículos monovolumen que se venden al año, 500.000 son Voyager.

El lanzamiento de estos modelos se inicia a través de veintidós concesionarios, que habrán pasado a ser cincuenta y uno a finales de año.

Los Chrysler van destinados a un público que no sólo pretende utilizar un producto exclusivo, sino también conocedor de la buena tecnología de esta marca

## VOCACIÓN AMERICANA

El Saratoga no es un producto demasiado brillante, pero tiene la clara vocación de la berlina de tamaño medio, de algo más de cuatro metros y medio de longitud, con atractivos como un cambio automático de diseño moderno, de cuatro relaciones, de los que reducen por sí solos. Este cambio va acoplado a un motor de seis cilindros en V. También se ofrece con cambio manual, combinado con el motor turboalimentado de cuatro cilindros. Buen nivel de equipamiento con los siguientes elementos en serie: cierre centralizado, llantas de aluminio, ordenador de abordo, volante regulable en altura, faros antiniebla, preinstalación de radio y dirección asistida. Las opciones principales son: elevalunas eléctricos (57.000 pesetas), asiento del conductor con

**SARATOGA**  
El motor de seis cilindros que emplean el Saratoga y los Voyager, es de origen Mitsubishi.

de estos productos, que responden a esquemas mecánicos modernos, como tracción delantera y motores de árbol de levas en cabeza, es su buen nivel de presentación. Los Chrysler son modelos visualmente bien terminados, que emplean materiales acogedores en vestiduras, salpicaderos y demás guarnecidos. Todos ellos causan una excelente impresión. Son también unos automóviles confortables, tal vez algo ruidoso el Le Baron, pero de suspensiones cómodas e interiores espaciosos. El Voyager, por su parte, ofrece además de estas peculiaridades todo el atractivo que se desprende de un vehículo monovolumen, con una funcionalidad fuera de duda. Tres filas de asientos, siete plazas y un buen maletero, puer-



# FICHA TECNICA



	SARATOGA 3.0	SARATOGA 2.5	LE BARON 2.5	VOYAGER SE	VOYAGER LE	VOYAGER LE AWD
<b>MOTOR</b>						
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	6 en V	4 en línea	4 en línea	4 en línea	6 en V	6 en V
Cilindrada (c.c.)	2.975	2.501	2.501	2.501	2.972	3.301
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección y turbo	Inyección y turbo	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	8,9 a 1	7,8 a 1	7,8 a 1	9,0 a 1	8,9 a 1	8,9 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	141 cv/5.200	146 cv/5.200	155 cv/4.700	99 cv/4.700	141 cv/5.200	150 cv/4.850
Par máximo / r.p.m.	22,9 mkg/2.600	23,2 mkg/2.000	29,7 mkg/2.100	18,3 mkg/2.800	23 mkg/2.600	24,8 mkg/3.750
<b>TRANSMISION / DIRECCION</b>						
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Automática 4 v	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Automática 4 v	Automática 4 v
Sistema de dirección	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de quo (m)	11,9	11,9	11,6	12,5	12,5	12,5
<b>FRENOS</b>						
Sistema(Del/Tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos	Discos ventilados	Discos vent./Tambor	Discos vent./Tambor	Discos vent./Tambor
<b>SUSPENSIONES</b>						
Delantero	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasero	Eje rígido	Eje rígido	Eje rígido	Eje rígido	Eje rígido	Eje De Dion
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>						
En orden de marcha (kg)	1.400	1.360	1.360	1.555	1.600	1.745
Largo/ancho/alto (mm)	4.602/1.731/1.420	4.602/1.731/1.420	4.696/1.739/1.353	4.525/1.768/1.673	4.525/1.768/1.673	4.525/1.768/1.673
Capacidad del depósito (l)	61	61	53	75	75	68
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>						
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	11,1	8,9	8,7	15,7	12,8	13,5
Velocidad Máxima (km/h)	180	195	202	154	170	171
Consumo Urbano (l/100 km)	14,2	13,9	13,3	15,0	14,7	15,4
A 90 km/h (l/100 km)	7,1	6,8	7,2	6,8	8,0	10,4
A 120 km/h (l/100 km)	9,1	9,0	9,2	9,9	10,4	13,2



**FUNCIONAL**  
El cuadro de instrumentos del Voyager es muy completo. Todos vienen con dirección asistida.

## BUENOS PRECIOS

- Saratoga 2.5 Turbo manual 2.486.025 pesetas.
- Saratoga 3.0 automático 2.660.823 pesetas.
- Le Baron GTC manual 3.184.340 pesetas.
- Voyager SE manual 2.538.478 pesetas.
- Voyager LE automático 3.259.052 pesetas.
- Voyager LE AWD automático 3.597.688 pesetas.
- Grand Voyager SE automático 3.161.335 pesetas.
- Grand Voyager LE automático 3.438.330 pesetas.

ajuste eléctrico (40.000), y aire acondicionado (192.000).

El Le Baron, aunque es igualmente pesado, pues ambos superan siempre los 1.300 kilos, se ofrece sólo en la variante turbo con cambio manual. No es un superdeportivo, pero sí alcanza los 200 kilómetros por hora. Viene tapizado en cuero e incorpora en serie los elementos citados para el Saratoga, en tanto que las opciones y sus precios también son equivalentes

## GRAN VIAJERO

La gama Voyager se inaugura con un precio de impacto en la versión básica: 2.538.000 pesetas. Esta versión es la única del Voyager con cambio manual. Emplea el motor de 99 caballos de potencia, que parecen pocos para tirar de 1.555 kilos de peso. Pero no menos atractivas, sino posiblemente más, son las otras versiones, como la de motor seis cilindros, 141 caballos de potencia y cambio automático, de placentera conducción; o la de tracción a las cuatro ruedas, con reparto de potencia variable automáticamente a cada eje, a través de un viscoacoplador, según las condiciones de ad-

herencia; o los Grand Voyager, que son más largos, con 3,03 metros de distancia entre ejes frente a 2,85, y 4,89 metros de longitud frente a 4,52. Los Grand Voyager se ofrecen exclusivamente con el motor de 3,3 litros y 150 caballos de potencia, acoplado al cambio automático de cuatro relaciones. Se distinguen por su maletero, un 20 por ciento más capaz y por el mayor espacio para las piernas de los pasajeros del tercer asiento. El nivel de equipamiento y las opciones de los Voyager también son básicamente equivalentes al Saratoga, con la diferencia del precio de los elevallunas (69.000 pesetas), de que las llantas de aluminio son opcionales (89.000) y que el Grand Voyager puede equipar sistema antibloqueo de frenos (192.000). El equipamiento de las versiones básicas SE es más simple, sin posibilidad de incorporar llantas de aluminio, volante regulable o asiento eléctrico.

Los Chrysler representan la primera ofensiva seria del automóvil norteamericano en España y da la impresión de que las 1.500 unidades que se importarán este año se venderán bien.

Alberto Mallo

# S NUEVOS

# O

# E

# C

# E

# R

# R

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.

En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa. **PVP:** Son los precios de venta recomendados por el fabricante e incluyen el IVA y el transporte. A estos precios hay que sumarle la matriculación, el seguro, etc. **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. **Long:** Longitud total del coche. **AA:** Aire acondicionado. **Pintura:** pintura metalizada. **Eleva:** Elevallunas eléctricos en ventanillas delanteras. **Cierre:** Cierre centralizado. **Direc:** Dirección asistida. **ABS:** Sistema de frenos antibloqueo. **Llantas:** Llantas de aleación ligera.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>ALEKO*</b>														
Aleko 2141	930.850	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0							Serie
<b>ALFA ROMEO*</b>														
33 1.3	1.529.905	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.3 Veloce	1.472.274	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.431
33 1.5 le	1.683.042	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.7 le	1.830.289	1.712	110	190	9,5	6,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 le 16V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	Serie
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	Serie
33 1.7 le Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
75 1.6 le	1.918.901	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896
75 1.6 le Le Mans	1.899.655	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	Serie
75 1.8 le	2.130.630	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896
75 1.8 le Le Mans	2.178.750	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	Serie	60.800	Serie	Serie	Serie	-	Serie
75 2.0 Twin Spark	2.510.780	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	252.672	80.896
75 Twin Spark Podium	2.525.216	1.962	148	196	8,2	8,6	443,0	Serie	60.800	Serie	Serie	Serie	-	Serie
75 3.0 V6 Q	3.580.975	2.959	192	230	7,5	11,9	442,0	Serie	60.800	Serie	Serie	Serie	252.672	Serie
75 2.0 TD	2.409.728	1.995	95	175	12,4	8,5	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896
75 2.4 TD	2.679.204	2.393	112	184	11,7	7,4	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
164 2.0 V6 Turbo	4.780.960	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	105.865
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
Spider 2.0 le	3.558.380	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8	-	43.308	Serie	-	Serie	-	Serie
<b>ARO*</b>														
Aro 10 Techo Lona	1.089.320	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.197.800	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
243 D	1.641.489	3.120	85	110	28,8	10,1	403,0							
244 D	1.688.229	3.120	85	110	28,8	10,1	403,0							
<b>AUDI*</b>														
80 2.0 E	2.724.917	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E	3.196.495	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E Aut.	3.379.352	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E Quattro	3.913.487	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.8 E V6	3.995.292	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	43.176	Serie	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.8 E V6 Quattro	4.524.616	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	43.176	Serie	Serie	Serie	183.820	123.906
80 1.9 TDI	2.787.473	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
100 2.0 E	3.225.367	1.964	115	182	12,6	9,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E	3.494.840	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E Quattro	4.264.766	2.309	133	202	10,4	10,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E Aut.	3.754.691	2.309	133	202	11,9	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6	4.351.382	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6 Aut.	4.620.856	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6 Quattro	4.938.450	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 S4	6.545.688	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.5 TDI	4.086.720	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E	3.951.983	2.309	133	194	10,5	10,9	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Aut.	4.216.645	2.309	133	189	12,2	11,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Quattro	4.721.909	2.309	133	194	10,7	11,2	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6	4.794.089	2.771	174	212	8,3	10,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6 Aut.	5.058.751	2.771	174	207	9,5	11,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6 Quattro	5.385.969	2.771	174	212	8,3	11,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.5 TDI	4.524.616	2.461	115	188	11,6									

# PRECIOS 92

Como todo el mundo sabe, el año 92 ha traído consigo la bajada de cinco puntos en el IVA que gravaba a los objetos de lujo, entre los cuales se encuentran los automóviles. De esta forma, el nuevo IVA se ha situado en el 28 por ciento, frente al 33 por ciento anterior. A su vez, también el Impuesto sobre el Valor Añadido ha aumentado del 12 por ciento al 13 por ciento en los vehículos comerciales y de todo terreno. Esta semana incluimos ya los precios actualizados con el 28 por ciento de IVA de casi todas las marcas del mercado nacional. (Estas marcas están señaladas con un asterisco.) Las demás marcas iremos actualizándolas conforme nos vayan comunicando sus nuevos precios.

Aunque la bajada en el precio final se ha hecho efectiva, buena parte de las marcas han aprovechado también el nuevo año para realizar una ligera subida en el precio de sus coches y, por lo tanto, la bajada final no ha sido tan espectacular como en un principio se podía pensar. También es cierto que, por regla general, los fabricantes realizan una pequeña subida al comienzo de cada año y no debe extrañar, por lo tanto, este aumento en el precio franco fábrica. Además, también el precio de las opciones se ajusta al 28 por ciento de IVA y nos costará algo menos equipar mejor nuestro nuevo coche.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
318i Cabrio	3.586.000	1.796	115	187	12,0	10,1	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	168.421	148.526
318i Cabrio Aut.	3.783.000	1.796	115	185	13,1	10,4	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	168.421	148.526
320i 4p (gama 91)	3.413.000	1.991	150	214	9,3	10,6	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	143.176
320i 4p Aut. (gama 91)	3.678.000	1.991	150	214	10,8	11,0	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	143.176
320i Cabrio	4.289.000	1.991	129	195	11,5	11,0	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
320i Cabrio Aut.	4.524.000	1.991	129	194	13,3	9,3	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
325i 4p (gama 91)	4.120.000	2.494	192	234	7,9	11,8	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p Aut. (gama 91)	4.375.000	2.494	192	231	8,9	12,0	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio	5.020.000	2.494	170	214	9,0	11,5	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio Aut.	5.270.000	2.494	170	210	10,5	11,1	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring	4.784.000	2.494	170	210	9,7	11,7	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring Aut.	5.035.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring	5.708.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring Aut.	5.973.000	2.494	170	206	11,2	11,4	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3	6.719.000	2.302	215	234	6,7	10,6	434,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Z-1	8.210.000	2.494	170	239	7,9	10,4	392,7	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325 TD (gama 91)	3.586.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
325 TD Aut. (gama 91)	3.851.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
324 TD Touring	4.280.000	2.443	115	187	12,3	7,0	432,5	168.421	89.806	104.774	Serie	Serie	168.421	Serie
324 TD Touring Aut.	4.563.000	2.443	115	182	13,3	7,6	432,5	168.421	89.806	104.774	Serie	Serie	168.421	Serie
520i	3.905.000	1.991	150	211	10,6	9,8	472,5	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	202.116
520i Aut.	4.170.000	1.991	150	207	12,0	11,2	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	202.116
525i	4.765.000	2.494	192	226	8,6	9,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525i Aut.	5.054.000	2.494	192	225	9,9	11,1	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525i X	5.477.000	2.494	192	220	9,5	11,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	158.004
525i X Aut.	5.790.000	2.494	192	217	10,8	11,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	158.004
535i	5.795.000	3.430	211	235	7,7	14,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
535i Aut.	6.108.000	3.430	211	231	8,8	14,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M-5	9.452.000	3.535	315	250	6,3	16,8	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
520i Touring	4.255.000	1.991	150	205	11,3	11,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
520i Touring Aut.	4.520.000	1.991	150	202	12,6	11,3	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
525i Touring	5.131.000	2.494	192	221	9,2	11,2	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	151.409
525i Touring Aut.	5.395.000	2.494	192	218	10,0	11,7	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	151.409
525 TDS	4.397.000	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525 TDS Aut.	4.698.000	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525 TDS Touring	4.808.000	2.498	143	202	11,6	7,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
525 TDS Touring Aut.	5.121.000	2.498	143	200	12,2	8,4	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
730i	5.737.000	2.986	188	225	9,3	15,0	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	204.120
730i Aut.	6.074.000	2.986	188	222	10,6	13,7	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	204.120
735i	7.152.000	3.430	211	236	8,3	15,0	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i Aut.	7.489.000	3.430	211	230	9,1	14,2	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i L	7.585.000	3.430	211	230	8,3	15,0	502,5	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i L Aut.	7.922.000	3.430	211	230	9,1	14,2	502,5	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i Aut.	10.087.000	4.988	300	250	7,4	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i L Aut.	11.771.000	4.988	300	254	7,4	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i	12.020.000	4.988	300	250	6,8	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i Aut.	12.320.000	4.988	300	250	7,4	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
AX 3p 11 TE 4V	1.029.795	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	18.514	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TE 5V	1.059.871	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	156.125	18.514	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TRE	1.133.946	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	156.125	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 3p 14 TGS	1.213.187	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	156.125	18.514	Serie	Serie	-	-	46.282
AX 3p 14 TZX	1.272.618	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	156.125	18.514	Serie	Serie	-	-	46.282
AX 3p GT	1.328.767	1.360	85	177	9,3	7,3	351,7	156.125	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 3p GTI	1.605.564	1.360	100	190	8,7	7,5	351,7	156.125	18.514	Serie	Serie	158.483	-	Serie
AX 5p 11 TE 4V	1.093.227	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	18.514	-	-	-	-	-
AX 5p 11 TE 5V	1.122.504	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	156.125	18.514	-	-	-	-	-
AX 5p 11 TRE	1.198.330	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	156.125	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 5p 14 TGS	1.277.570	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	156.125	18.514	Serie	Serie	-	-	46.282
AX 5p 14 TZX	1.337.002	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	156.125	18.514	Serie	Serie	-	-	46.282
AX 5p 14 4x4	1.460.616	1.360	75	167	11,1	7,3	352,5	156.125	18.514	-	-	-	-	-
AX 5p GT	1.393.248	1.360	85	177	9,3	7,3	351,7	156.125	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 3p 14 TD	1.239.931	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	18.514	-	-	-	-	-
AX 3p 14 TRD	1.305.306	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 5p 14 TD	1.304.314	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	18.514	-	-	-	-	-
AX 5p 14 TRD	1.369.688	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	18.514	15.028	15.028	-	-	46.282
ZX 5p 1.4 Reflex	1.514.798	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1	145.471	30.490	-	-	-	-	-
ZX 5p 1.4 Advantage	1.606.778	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1	145.471	30.490	19.927	19.927	-	-	64.764
ZX 5p 1.4 Aura	1.673.594	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1	145.471	30.490	Serie	Serie	-	-	64.764
ZX 5p 1.6i Reflex	1.636.670	1.580	90	181	13,5	7,9	407,1	145.471	30.490	-	-	-	-	-
ZX 5p 1.6i Advantage	1.673.594	1.580	90	181	13,5	7,9	407,1	145.471	30.490	19.927	19.927	-	-	64.764
ZX 5p 1.6i Aura	1.825.982	1.580	90	181	13,5	7,9	407,1	145.471	30.490	Serie	Serie	69.747	-	64.764
ZX 5p 1.9i Volcano	2.134.859	1.905	130	201	8,3	8,6	407,1	145.471	30.490	Serie	Serie	185.327	-	Serie
ZX 5p 1.9i D Reflex	1.688.246	1.905	71	167	16,1	5,9	407,1	145.471	30.490	-	-	-	-	69.747
ZX 5p 1.9i D Advantage	1.761.510	1.905	71	167	16,1	5,9	407,1	145.471	30.490	19.927	19.927	-	-	64.764
BX 16 TGS Prestige	1.853.470	1.580	94	171	12,7	8,0	424,0	165.432	40.748	Serie	Serie	-	-	-

# CITROËN

En el número pasado dábamos a conocer las primeras impresiones que habíamos tenido al volante del nuevo Citroën AX 4X4. En el de esta semana, incluimos puntualmente el precio de este modelo dentro de nuestra guía. Citroën ha dado un paso adelante con la incorporación del sistema de tracción engranable a las cuatro ruedas en un coche como el AX. De esta forma, oferta un producto casi exclusivo que encuentra, únicamente, la competencia en el Fiat Panda 4X4 Trekking. El Citroën AX 4X4 sólo está disponible con carrocería de cinco puertas y utiliza el motor de 1.360 centímetros cúbicos y 75 caballos que le permite desenvolverse en cualquier tipo de terreno sin problemas. Para ajustar lo máximo posible el precio, se ha prescindido en su equipamiento de los elementos más lujosos, pero no por ello viene mal equipado.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Fiesta Cheers 1.8 D 3p	1.328.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	26.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.8 D 3p	1.405.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Turbo Diesel 1.8 3p	1.641.000	1.753	77	170	12,9	5,5	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Cheers 1.1 5p	1.133.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	26.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.1 5p	1.227.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.1 Cat. 5p	1.412.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Pacha Plus 1.3 5p	1.338.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta CLX 1.4 5p	1.395.000	1.392	75	166	12,0	9,4	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Ghia 1.4 5p	1.439.000	1.392	75	166	12,0	9,4	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta CLX 1.8 D 5p	1.472.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Ghia 1.8 D 5p	1.564.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Escort CLX 1.6 3p	1.595.000	1.598	90	177	11,6	8,0	402,0	141.000	26.000	Serie	Serie	(1)	-	-
Escort Equipe 1.6 3p	1.701.000	1.598	90	177	11,6	8,6	402,0	141.000	26.000	Serie	Serie	(1)	-	-
Escort S 1.6i 3p	1.830.000	1.598	108	186	10,4	8,6	402,0	141.000	26.000	Serie	Serie	(1)	65.000	
Escort CLX 1.3 5p	1.529.000	1.299	63	156	15,9	9,4	402,0	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Escort CLX 1.6 5p	1.651.000	1.598	90	177	11,6	8,6	402,0	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort CLX 1.6i Cata 5p	1.845.000	1.598	105	185	10,6	8,6	402,0	-	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Equipe 1.6 5p	1.755.000	1.598	90	177	11,6	8,6	402,0	141.000	26.000	Serie	Serie	69.000	-	-
Escort Ghia 1.6 5p	1.830.000	1.598	90	177	11,6	8,0	402,0	141.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	
Escort RS 2.000i 16V	2.316.000	1.998	150	208	8,9	9,2	402,0	-	26.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort Ghia 1.8 D 5p	1.830.000	1.753	60	155	18,1	6,7	402,0	72.000	26.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort Nomade 1.6 Fam.	1.830.000	1.597	90	171	12,3	8,3	402,0	141.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Escort Nomad. 1.8D Fam.	1.830.000	1.753	60	155	18,1	6,7	402,0	72.000	26.000	Serie	Serie	Serie	Serie	65.000
Escort Cabrio 1.8i	2.316.000	1.598	108	180	11,0	8,6	402,0	-	26.000	Serie	Serie	69.000	101.000	65.000
Orion 1.6	1.685.000	1.598	90	177	12,1	7,8	421,0	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion CLX 1.6i Cat.	1.881.000	1.598	105	185	11,0	8,0	421,0	-	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion Class 1.6	1.805.000	1.598	90	177	12,1	7,8	421,0	141.000	26.000	Serie	Serie	69.000	-	-
Orion Ghia 1.6	1.884.000	1.598	90	177	12,1	7,8	421,0	141.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	-
Orion Ghia 1.6i	2.012.000	1.598	108	185	10,4	7,9	421,0	-	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	-
Orion CLX 1.8 D	1.685.000	1.753	60	155	18,9	6,7	421,0	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion Ghia 1.8 D	1.884.000	1.753	60	155	18,9	6,8	421,0	72.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	-
Sierra XR4 2.0i 3p	2.413.000	1.998	125	195	9,7	9,2	442,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	101.000	-
Sierra CLX 2.0i 4p	2.075.000	1.998	109	178	11,3	8,0	446,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra CLX 2.0i 4p	2.330.000	1.998	125	195	9,7	7,9	446,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra CLX 2.0i 4x4 4p	2.907.000	1.998	125	190	10,2	9,1	446,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra GT 2.0i 4p	2.362.000	1.998	125	195	9,7	7,9	446,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra Ghia 2.0i 4p	2.615.000	1.998	125	195	9,7	7,9	446,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra Ghia 2.0i Cat. 4p	2.695.000	1.998	118	190	10,0	8,2	446,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra Cosworth 4x4 4p	4.390.000	1.998	220	240	6,9	12,7	449,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra CLX 1.8 TD 4p	2.171.000	1.753	75	160	16,4	6,5	446,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra CLX 2.0i 5p	2.075.000	1.998	109	178	11,3	8,0	442,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra CLX 2.0i 5p	2.330.000	1.998	125	195	9,7	7,9	442,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra GT 2.0i 5p	2.382.000	1.998	125	195	9,7	7,9	442,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra Ghia 2.0i 5p	2.615.000	1.998	125	195	9,7	7,9	442,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	90.000
Sierra Ghia 2.0i 5p. Cat.	2.695.000	1.998	118	190	10,0	8,2	442,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra XR4 2.0i 5p	2.509.000	1.998	125	195	9,7	9,2	442,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra XR4 2.0i 4x4 5p	3.154.000	1.998	125	195	10,4	9,2	442,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra CLX 1.8 TD 5p	2.171.000	1.753	75	160	16,4	6,5	442,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra CLX 2.0i Fam.	2.330.000	1.998	125	195	9,7	8,0	451,0	-	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra CLX 1.8 TD Fam.	2.171.000	1.753	75	160	16,6	6,8	451,0	-	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i GL 4p	3.068.000	1.998	125	189	10,8	9,8	474,1	-	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i GL 4p	3.468.000	2.935	145	208	9,2	12,6	474,1	-	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 4p	3.867.000	2.935	145	208	9,2	12,6	474,1	-	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 4x4 4p	4.627.000	2.935	145	208	9,7	12,6	474,1	-	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Cosworth 24V	5.548.000	2.935	225	225	8,8	12,7	474,5	-	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i GL 5p	3.068.000	1.998	125	189	10,8	9,8	466,9	-	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 5p	3.468.000	1.998	125	189	10,8	9,8	466,9	-	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 5p	3.867.000	2.935	145	204	9,2	12,6	466,9	-	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.5 TD GL 4p	3.264.000	2.498	92	173	14,2	8,1	474,5	-	63.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Opción 1: Paquete eléctrico CLX: 98.000 ptas.

## HONDA

Civic 1.5i 16V LSI	2.058.000	1.493	90	182	9,7	7,6	408,0	201.705	-	Serie	Serie	Serie	-	-
CRX	2.847.000	1.590	130	212	7,5	7,2	375,0	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Concerto GL 1.4 16V	1.879.000	1.396	88	175	11,0	8,1	426,5	201.705	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Concerto 1.6i 16V 4p	2.659.000	1.590	130	196	9,5	8,4	441,5	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Concerto 1.6 16V aut. 4p	2.801.000	1.590	124	190	10,0	8,8	441,5	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Concerto 1.6i 16V 5p	2.264.000	1.590	130	196	9,5	8,4	426,5	201.705	-	Serie	Serie	Serie	(1)	(1)
Concerto 1.6i 16V aut. 5p	2.406.000	1.590	124	190	10,0	8,8	426,5	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Accord 2.0i 16V	2.992.000	1.997	135	202	9,2	9,3	468,5	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Accord 2.0i 16V aut.	3.425.000	1.997	135	196	11,2	9,2	468,5	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Proide 2.0i 16V 4WS	3.829.000	1.958	150	204	8,0	8,5	446,0	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-
NSX 3.0i VTEC	11.550.000	2.977	274	270	5,9	11,0	440,5	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-

NOTA: Opción 1: Pack opcional que incluye antibloqueo de frenos ABS, techo corredizo eléctrico y llantas de aleación: 489.000 ptas.

## IATO

Iato Turbodiesel Intercooler	3.350.000	1.920	86	145	-	14,1	407,0	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-
------------------------------	-----------	-------	----	-----	---	------	-------	---	---	-------	-------	-------	---	---

## INNOCENTI

990 SE	1.205.141	993	53	143	16,2	7,3	315,0	-	-	19.950	Serie	-	-	-
990 Matic	1.274.970	993	53	145	16,2	7,4	315,0	-	-	19.950	Serie	-	-	-
Turbo de Tomaso	1.370.743	993	72	162	10,8	8,9	313,8	-	-	19.950	Serie	-	-	-

## ISUZU

Trooper LS 2.8 TD 3p	3.340.300	2.771	106	156	19,7	10,4	407,5	-	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Trooper LS 2.8 TD 5p	3.633.000	2.771	106	156	19,7									



FIAT

Una nueva versión especial del Fiat Tempra está ya disponible en todos los concesionarios de la marca. Se trata del Fiat Tempra 1.400 Stadlo, un modelo personalizado que incorpora el motor más pequeño de la gama Tempra, con 78 caballos de potencia, y que hará las delicias de los más «atléticos» gracias a su precio ajustado.

OFERTAS

Uno: Se realiza un descuento de 100.000 pesetas. Tipo (excluida la versión 2.0 16V): Descuento final de 100.000 pesetas. Tempra: Descuento final de 100.000 pesetas. Croma: Descuento final de 100.000 pesetas.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Clerre, Direc., ABS, Llantas. Includes MAZDA models like 323 F, 323 GT, MX-3 1.8 24V, MX-5 LSD, 626 2.5i V6 24V Hatchback, etc.

MERCEDES BENZ

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Clerre, Direc., ABS, Llantas. Includes Mercedes-Benz models like 190 E 1.8, 190 E 2.0, 190 E 2.3, 190 E 2.6, 190 E 2.5 16V, etc.

MITSUBISHI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Clerre, Direc., ABS, Llantas. Includes Mitsubishi models like Galant GTi 16V, Galant 2.0 GLS I 5p, Galant Dynamic 4 5p, etc.

MORGAN

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Clerre, Direc., ABS, Llantas. Includes Morgan models like 4/4-1600 IE Cat 2A, 4/4-1800 IE Cat 4A, etc.

NISSAN

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Clerre, Direc., ABS, Llantas. Includes Nissan models like Sunny SLX 1.6 16V 3p, Sunny SLX 1.6 16V 4p.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Clerre, Direc., ABS, Llantas. Includes Opel models like Sunny SLX 1.6 16V 5p, Sunny GTi 2.0 16V 3p, Sunny GTi 2.0 16V 4p, etc.

OPEL

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Clerre, Direc., ABS, Llantas. Includes Opel models like Corsa 3p, City 1.0 S, Corsa 3p, Swing 1.2, Corsa 3p, Swing 1.4, etc.



FORD

OFERTAS

Fiesta 5 puertas: Por el precio de los Fiesta de 3 puertas, Fiesta Pacha Plus 1.3: Por el precio del Fiesta Pacha 1.1. Fiesta Ghia 1.4: 100.000 pesetas de descuento. Escort y Orion (1.6 CLX): El Escort y el Orion 1.6 CLX se comercializan durante este mes al precio de los Escort y los Orion con motor de 1,3 litros. Por lo tanto, se realiza un descuento de 125.000 pesetas. Escort y Orion 1.6 Ghia: Aire acondicionado y llantas de aleación gratis. Escort Equipe: Aire acondicionado gratis. Orion Class: Aire acondicionado gratis. Escort Nomade 1.6: Aire acondicionado gratis. Sierra: Descuentos desde 100.000 pesetas.

LADA

OFERTAS Samara:

Todos los modelos de Lada Samara, excepto el Samara LX tienen un descuento de 100.000 pesetas durante este mes.



Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Lada models like Calibra 2.0, Omega 2.0, etc.

PANTHER

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Panther Kullota model.

PEUGEOT

Large table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists numerous Peugeot models including XN, XR, XT, XSI, etc.

MAZDA

Mazda ha comenzado el año con importantes novedades dentro de su gama. Las principales son la incorporación del los nuevos Mazda 626, con carrocería Hatchback, y del deportivo MX-6 que sustituye al anterior 626 Coupé. Estos modelos disponen del motor de 6 cilindros en V con 2,5 litros y 165 caballos de potencia. En su equipamiento exclusivo lo incluyen todo de serie y el principal atractivo de estos modelos es que están disponibles con un efectivo sistema de dirección a las cuatro ruedas (los modelos 4WS). A lo largo de este año, Mazda tiene previsto poner a la venta el nuevo RX-7 y la versión de serie del coche que utiliza esta marca para competir en el Mundial de Rallyes, el 323 GT-R, con tracción total y 190 caballos de potencia.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists models 605 SDT and 605 SVDT.

POLONEZ

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists Polonez 1500 model.

PORSCHE

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Porsche models like Carrera 2 Coupé, Carrera 4, etc.

RENAULT

Large table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists numerous Renault models including R-4, R-5, Clio, etc.



OPEL

OFERTAS Corsa: Hasta 100.000 pesetas de descuento. Kadett: 113.000 pesetas de descuento. Kadett cabrio: Hasta 200.000 pesetas de descuento. Vectra: 125.000 pesetas de descuento. Omega: Se realiza un descuento de hasta 150.000 pesetas. Senator: También se realiza un descuento de hasta 150.000 pesetas.



PEUGEOT

OFERTAS 205: Se ofrece un descuento de hasta 95.000 pesetas. 309: Se ofrece un descuento de hasta 120.000 pesetas.

# RENAULT

**Renault también incorpora una nueva versión especial, el R-19 Wind. Con diferentes motorizaciones y niveles de equipamiento, los R-19 Wind tienen en común el aspecto exterior, los interiores coloristas y el radio-cassette Philips DC552 que incorporan de serie. Otro de los atractivos de esta serie especial es que mantiene el mismo precio de las versiones de las cuales deriva.**

**OFERTAS**

- R-5:** 75.000 pesetas de descuento.
- Clio:** 77.000 pesetas de descuento.
- R-19:** 125.000 pesetas de descuento.
- R-21:** 120.000 pesetas de descuento.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Lantas
R-19 Cham. TXE Injec. Wind	1.900.800	1.721	107	196	10,7	8,8	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	-
R-19 Chamade TXE Cat.	1.997.000	1.721	95	178	10,7	8,3	426,0	144.400	-	Serie	Serie	Serie	190.100	-
R-19 Chamade TXI	1.972.900	1.721	107	190	10,7	8,8	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	70.000
R-19 Chamade TXI Wind	1.972.900	1.721	107	190	10,7	8,8	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	70.000
R-19 Chamade 16V	2.357.900	1.764	140	215	7,9	8,6	426,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-19 Chamade TDE	1.818.900	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	70.300	-
R-19 Chamade TDE Wind	1.818.900	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	70.300	-
R-19 Chamade TD	1.563.900	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	-	27.900	-	-	-	-	-
R-19 Chamade TD Driver	1.592.800	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	144.400	29.900	-	-	-	-	-
R-19 Chamade GTD	1.693.800	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	144.400	27.900	-	-	70.300	-	-
R-19 Chamade GTD Wind	1.693.800	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	144.400	27.900	-	-	70.300	-	-
R-19 Chamade Turbo DX	2.054.700	1.870	93	183	11,3	5,5	426,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	-
R-21 TS 4p y 5p	1.823.800	1.721	92	175	10,7	8,6	446,0	-	30.800	-	-	-	-	-
R-21 GTS Manager 4 y 5p	1.954.400	1.721	92	175	10,7	8,6	446,0	148.300	30.800	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 GTX 4p y 5p	2.116.300	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 TXE 4p y 5p	2.492.600	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 TXE Aut. 4p y 5p	2.670.700	1.995	120	194	10,0	11,0	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 TXE Cat. 4p y 5p	2.588.800	2.165	110	192	10,8	9,2	446,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 GTI 12V 4p y 5p	2.492.600	1.995	140	210	9,2	9,6	446,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 TXI 4p y 5p	2.877.600	1.995	140	210	9,2	9,6	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXI Quadra 4p y 5p	3.637.900	1.995	140	202	9,2	10,6	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 Baccara	3.224.100	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2L Turbo	3.585.000	1.995	175	227	7,4	11,2	451,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2L Turbo Quadra	4.345.300	1.995	175	227	7,9	11,2	451,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 GTD Manager 4p y 5p	2.165.400	2.068	74	166	12,5	6,8	446,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TD 4 y 5 p	2.372.300	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TDX 4p y 5p	2.689.900	2.068	88	178	11,6	8,5	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 Nevada GTS	2.228.000	1.721	92	169	11,2	8,3	464,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 Nevada TXE	2.540.800	1.995	120	189	10,5	9,5	464,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 Nevada GTD	2.401.200	2.068	67	155	12,9	8,7	464,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 Nevada TD	2.827.400	2.068	88	172	12,2	8,5	464,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 Nevada TDX	2.872.800	2.068	88	172	12,1	8,0	464,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-25 TX	3.155.900	1.995	120	194	10,7	9,2	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TXI	3.873.700	1.995	140	207	9,5	9,8	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6I	4.547.400	2.849	153	208	9,3	11,8	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6I Baccara	5.442.400	2.849	153	208	9,3	11,8	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6I T Baccara	6.674.300	2.458	205	233	7,4	12,0	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TD	3.488.700	2.068	85	175	13,1	7,9	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Alpine A-610 V6 Turbo	8.228.600	2.975	250	265	5,8	11,9	441,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RN 2.2i	2.882.400	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	192.500	54.900	Serie	Serie	Serie	-	-
Espace RT 2.2i	3.469.500	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	Serie	54.900	Serie	Serie	240.600	-	-
Espace RT 2.2i Quadra	4.027.700	2.165	110	170	13,9	11,4	442,9	Serie	54.900	Serie	Serie	Serie	-	-
Espace RXE 2.8 V6I	4.595.500	2.849	153	195	10,3	13,0	442,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RN 2.1 TD	3.297.200	2.068	88	160	15,0	8,5	442,9	192.500	54.900	Serie	Serie	Serie	-	-
Espace RT 2.1 TD	3.854.400	2.068	88	160	15,0	8,5	442,9	Serie	54.900	Serie	Serie	Serie	-	-
Jeep Cherokee Chief	3.666.200	3.960	189	180	10,0	15,5	428,8	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	-
Jeep Cherokee Limited	4.619.500	3.988	178	170	10,2	14,2	428,8	Serie	43.300	Serie	Serie	Serie	-	-
Jeep Wrangler	2.016.800	2.461	105	145	13,6	14,3	381,3	-	29.800	-	-	-	-	-

NOTA: Opción 1: forma un pack completo: 186.700 ptas.

# ROLLS ROYCE/BENTLEY

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Lantas
RR Silver Spirit	24.301.530	6.750	218	204	10,0	21,0	527,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
RR Silver Spur	27.947.529	6.750	218	204	10,0	21,0	537,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Comiche Convertible	37.010.529	6.750	218	208	10,0	21,0	519,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Eight	19.118.029	6.750	218	204	10,0	21,0	527,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Mulsanne S	22.532.029	6.750	218	204	10,0	21,0	537,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Turbo R	26.436.830	6.750	320	217	7,0	20,6	527,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentley Turbo R Largo	30.551.529	6.750	320	217	7,0	20,6	537,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Bentl. Continent. Convert.	36.072.230	6.750	218	208	10,0	21,0	519,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

# ROVER

**El más deportivo de los Rover 114, el GTi 16V, incorpora ahora un sistema de inyección multipunto que eleva su potencia hasta los 103 caballos, frente a los 95 caballos que arrojaba la versión anterior con inyección monopunto. Este Rover 114 GTi 16V incorpora, además, una nuevas llantas de aleación de siete radios y sigue manteniendo un completo equipamiento.**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Lantas
Mini After Eight	1.035.000	998	41	129	17,0	5,7	305,0	-	-	-	-	-	-	-
Mini Cooper 1.3i	1.285.000	1.275	63	148	12,5	7,2	305,0	-	-	-	-	-	-	Serie
Rover 111 L 3p	1.115.000	1.120	60	155	13,7	5,8	352,1	18.700	19.000	-	-	-	-	-
Rover 111 L 5p	1.183.000	1.120	60	155	13,7	5,8	352,1	-	18.700	-	-	-	-	-
Rover 114 S 3p	1.223.000	1.396	76	165	10,3	6,3	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	-
Rover 114 S 5p	1.293.000	1.396	76	165	10,3	6,3	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	-
Rover 114 SL 5p	1.362.000	1.396	76	165	10,3	6,3	352,1	-	19.000	Serie	Serie	-	-	-
Rover 114 GTi 16V	1.598.000	1.396	103	190	9,4	6,5	352,1	-	19.000	Serie	Serie	-	-	Serie
Maestro MG 2.0i	1.972.000	1.994	117	176	9,2	9,8	405,0	-	16.600	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 1.6 SL	1.631.000	1.589	83	165	11,2	6,9	446,6	-	17.100	-	-	-	-	-
Montego 1.6 Clubman	1.684.000	1.589	83	165	11,2	6,9	446,6	-	17.100	Serie	Serie	-	-	-
Montego 2.0 GSi	2.100.000	1.994	112	185	9,2	8,7	446,6	Serie	17.100	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego Estate GTi	2.271.000	1.994	112	171	9,5	9,8	446,6	-	17.100	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 GTi	2.182.000	1.994	112	171	9,2	9,4	446,6	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 DSL	2.151.000	1.994	81	163	12,5	5,1	446,6	-	17.100	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego 2.0 DSL Clubman	2.214.000	1.994	81	163	12,5	5,1	446,6	-	17.100	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 214 Si 3p	1.707.000	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	180.000	28.800	-	-	-	-	-
Rover 214 Si 5p	1.766.000	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	180.000	28.800	-	Serie	-	-	-
Rover 214 GSi 16V 5p	1.923.000	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	180.000	28.800	-	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi 16V 5p	2.171.000	1.590	116	192	9,8	8,6	422,0	180.000	28.800	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi 16V Aut. 5p	2.307.000	1.590	116	190	11,5	8,7	422,0	180.000	28.800	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GTi 16V 3p	2.335.000	1.590	130	200	8,6	8,7	422,0	180.000	28.800	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie
Rover 216 GTi 16V 5p	2.413.000	1.590	130	200	8,6	8,7	422,0	180.000	28.800	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie
Rover 414 GSi 16V	2.047.000	1.396	95	180	11,9	6,5	436,5	180.000	29.800	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSi 16V	2.261.000	1.590	116	192	9,8	8,6	436,5	180.000	29.800	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSi 16V Aut.	2.397.000	1.590	114	190	11,5	8,7	436,5	180.000	29.800	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GTi 16V	2.526.000	1.590	130	196	9,2	8,4	436,5	180.000	29.800	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie
Rover 418 GSD Turbo	2.459.000	1.769	88	170	12,0	6,1	436,5	-	29.800	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Rover 820 Si 4p y 5p	3.448.000	1.994	140	203	10,4	9,3	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie



## VOLKSWAGEN

### OFERTAS Golf:

Todos los Golf Collection disfrutan ahora de una oferta especial que beneficia a su comprador con 200.000 pesetas de descuento.

Estos modelos cuentan, también, con un equipamiento que incluye gratuitamente el cierre centralizado, los elevalunas eléctricos y un radio cassette estéreo con cuatro altavoces y su correspondiente antena.

Además se ofrece una fórmula de financiación especial que permite comprar uno de estos coches pagando 14 cuotas de 7.000 pesetas durante el primer año.

**Jetta:**  
125.000 pesetas de descuento.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<b>SUZUKI*</b>														
Swift GTi	1.873.787	1.298	101	150	10,0	7,2	371,0	175.000	-	Serie	-	-	-	Serie
Swift 1.3 GL	1.366.068	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0	-	12.000	-	-	-	-	-
Swift Sedan 1.6 GLX	1.693.787	1.590	91	171	13,6	6,9	407,0	175.000	12.000	Serie	Serie	-	-	-
Swift Sedan 1.6 4x4	1.893.787	1.590	91	171	11,0	6,9	407,0	175.000	12.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Samurai Cup-1	1.139.683	970	45	119	21,9	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai MII Techo Lona	1.276.429	970	45	119	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai MII Techo Duro	1.345.869	970	45	118	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai MII Techo Met.	1.308.029	970	45	118	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
S J 413 Techo Lona	1.515.236	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 Techo Duro	1.585.606	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 Techo Met.	1.552.151	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 TL Long Body	1.437.723	1.325	63	123	19,5	9,3	401,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 TD Long Body	1.525.771	1.325	63	128	19,5	9,3	401,0	-	20.189	-	-	-	-	-
Vitara TL Estandar	1.727.754	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	-	-	-	-	-
Vitara TL Lujo	1.855.664	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie	-	-
Vitara TM Estandar	1.731.826	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	-	-	-	-	-
Vitara TM Lujo	1.859.732	1.590	75	145	17,6	9,7	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	362,0	175.000	20.189	Serie	Serie	Serie	-	-
Vitara 1.8i 16V Long Body	2.768.000	1.590	95	144	17,0	9,5	403,0	Serie	20.189	Serie	Serie	Serie	-	Serie

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<b>TOYOTA*</b>														
Corolla 1.6 Liftback	2.024.313	1.587	95	171	10,9	8,0	421,0	-	33.280	Serie	Serie	Serie	-	-
Celica 2.0i 16V	4.021.248	1.988	160	210	8,4	9,8	436,0	Serie	43.220	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo	6.239.416	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo Targa	6.544.087	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Land Cruiser 250 TDI	3.089.600	2.499	114	145	20,7	12,4	435,0	-	29.637	-	-	-	-	-
Land Cruiser Station Wagon	5.850.591	3.956	145	160	17,4	13,0	397,5	Serie	63.278	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Four Runner V6	4.234.587	2.958	143	165	15,3	14,3	447,0	Serie	48.120	Serie	Serie	Serie	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<b>UMM</b>														
100 DA Corto	2.242.319	2.498	76	121	24,9	12,5	413,0	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040
100 DTI Corto	2.483.679	2.498	110	140	21,5	13,6	413,0	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040
100 DAS Corto	2.125.279	2.498	76	121	24,9	12,5	413,0	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040
121 DA Largo	2.367.199	2.498	76	121	24,9	12,5	485,7	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040
121 DTI Largo	2.607.999	2.498	110	140	21,5	13,6	485,7	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<b>VOLKSWAGEN*</b>														
Polo Fox 1.05 4V	1.035.894	1.043	45	145	20,5	7,1	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Fox 1.05	1.108.074	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Fox D 1.4	1.377.548	1.395	50	142	19,5	5,8	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo CL 1.05	1.146.570	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo CL 1.3	1.257.247	1.272	55	155	15,5	8,4	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox 1.05 4V	1.035.894	1.043	45	145	20,5	7,1	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox 1.05	1.117.697	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox D 1.4	1.387.172	1.395	50	141	19,5	5,8	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé CL 1.05	1.156.195	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé CL 1.3	1.266.871	1.272	55	155	15,5	8,4	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT 55	1.271.683	1.272	55	155	15,5	7,4	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT Injection	1.396.796	1.272	80	175	12,1	7,7	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé G-60	1.647.021	1.272	115	196	8,6	7,7	372,5	-	-	-	-	-	-	Serie
Polo Classic C 1.3	1.204.315	1.272	55	155	15,5	7,4	397,5	-	25.200	-	-	-	-	-
Polo Classic CL 1.3	1.396.796	1.272	55	155	15,5	7,4	397,5	-	25.200	-	-	-	-	-
Polo Classic CD 1.4	1.353.487	1.395	50	141	19,5	5,8	397,5	-	25.200	-	-	-	-	-
Golf Collection GT 75 3p	1.671.081	1.781	90	174	11,7	8,8	399,0	249.646	31.314	Serie	Serie	104.040	104.040	134.592
Golf Collection GT 75 5p	1.743.262	1.781	90	174	11,7	8,8	399,0	249.646	31.314	Serie	Serie	104.040	104.040	134.592
Golf Collection GT I 5p	1.988.676	1.781	112	189	10,3	8,6	399,0	313.700	31.314	Serie	Serie	104.040	265.624	-
Golf Collection TD 5p	1.993.487	1.588	70	158	15,0	6,7	399,0	249.646	31.314	Serie	Serie	104.040	134.592	-
Golf Collection GTD 5p	2.234.089	1.588	80	173	13,2	6,9	399,0	249.646	31.314	Serie	Serie	104.040	134.592	-
Golf GL Cabrio	2.161.909	1.595	75	167	14,0	8	399,0	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	-
Golf GL Cabrio	2.537.247	1.781	112	189	10,3	8,8	399,0	249.646	31.314	Serie	17.828	104.040	134.592	Serie
Jetta CL 1.3	1.492.653	1.272	55	149	17,0	7,8	438,5	-	-	-	-	-	-	-
Jetta CL 1.6	1.595.052	1.595	75	165	14,4	7,5	438,5	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	-
Jetta CL 1.6 Pacific	1.733.637	1.595	75	165	14,4	7,5	438,5	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	-
Jetta CL 1.8	1.762.510	1.781	90	175	11,9	8,6	438,5	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	-
Jetta CL 1.8 Pacific	1.855.863	1.781	90	175	11,9	8,8	438,5	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	-
Jetta CLD	1.683.593	1.588	54	148	13,3	5,7	438,5	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	-
Jetta CL TD	1.922.270	1.588	70	158	15,0	6,7	438,5	249.646	31.314	Serie	Serie	104.040	134.592	-
Corrado 1.6 V	3.271.562	1.781	136	209	8,6	11,9	405,0	Serie	31.314	Serie	Serie	Serie	134.592	Serie
Corrado G-60	3.571.834	1.781	160	216	8,3	9,6	405,0	Serie	31.314	Serie	Serie	Serie	134.592	Serie
Corrado VR6	4.028.977	2.861	190	235	6,9	11,2	405,0	Serie	31.314	Serie	Serie	Serie	134.592	Serie
Passat CL 1.8	2.209.068	1.781	90	171	16,1	8,7	457,0	252.150	40.421	39.543	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat GL 2.0	2.723.964	1.984	115	191	11,3	9,2	457,0	-	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat GL 2.0 Aut.	2.934.730	1.984	115	190	12,7	9,3	457,0	-	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat GT 16V	3.209.969	1.781	136	208	10,2	11	457,0	-	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat GT Syncro G-60	3.941.397	1.781	160	210	9,6	10,3	457,5	-	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	Serie
Passat VR6	3.812.435	2.792	174	224	8,2	10,6	457,5	-	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	Serie
Passat VR6 Aut.	4.009.728	2.792	174	221	8,6	11,7	457,5	-	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	Serie
Passat CL Turbolaser	2.537.247	1.588	80	175	16,0	8,5	457,5	-	40.421	39.543	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat Variant CL 1.8	2.428.495	1.781	90	171	14,2	8,0	457,5	-	40.421	39.543	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat Variant GL 2.0	2.961.668	1.984	115	195	11,5	9,2	457,5	-	40.421					



LO QUE HAY  
QUE SABER

## REGLAMENTO DE CIRCULACION

**DESPUES** de muchos meses del espera, el Gobierno ha dado por fin el visto bueno al Reglamento General de Circulación, un texto que desarrolla la Ley de Tráfico, Circulación y Seguridad Vial que entró en vigor en abril del pasado año. El nuevo Reglamento deroga 139 artículos del antiguo Código de la Circulación, y aunque ya nos hemos referido a él en numerosas ocasiones, conviene recordar las principales modificaciones que incluye.

### VELOCIDAD

La principal novedad es que el límite de velocidad en autovías, para turismos y motocicletas, se iguala con el de las autopistas -120 kilómetros por hora- aunque se señalarán especialmente los tramos en los que se deba circular a menor velocidad. Los límites genéricos de velocidad establecidos no podrán rebasarse en ningún caso en vías urbanas, autopistas y autovías ni para realizar adelantamientos. También se establece como límite genérico de velocidad los 50 kilómetros por hora en vías urbanas o travesías de poblaciones.

### ADELANTAMIENTOS

Como ya venía haciéndose en la práctica, se autoriza el adelantamiento por la derecha cuando el vehículo adelantado vaya a girar a la izquierda y en población cuando las calzadas tengan por lo menos dos carriles en el mismo sentido de marcha. La separación lateral para adelantar a peatones, animales, vehículos de tracción animal y vehículos de

dos ruedas, será ahora, como mínimo, de un metro y medio.

### ALUMBRADO

Se prohíbe el empleo alternativo, en forma de destellos, de la luz de largo y corto alcance «con finalidades distintas a las previstas en el Reglamento». También se introduce la posibilidad de utilizar la luz delantera antiniebla en tramos de vías estrechas con muchas curvas y la obligación de usar alumbrado de largo alcance cuando se circule a más de 40 kilómetros por hora por túneles insuficientemente iluminados siempre y cuando no se produzca deslumbramiento.

### ALCOHOL Y ESTUPEFACIENTES

Las tasas de alcohol permitidas, con carácter general, no varían, permaneciendo en 0,8 gramos por litro, aunque se introduce la obligación de someterse a las pruebas de alcoholemia. Para conductores de camiones se fija la tasa de 0,5 gramos por litro como máximo y para conductores de transportes de mercancías peligrosas, autobuses y transportes escolares y vehículos de urgencia se establece 0,3 gramos por litro. También se prohíbe la conducción habiendo ingerido sustancias que perturben o disminuyan las facultades psicofísicas del conductor, así como la obligación de someterse a las pruebas que para su detección estime adecuadas



los asientos delanteros en aquellos vehículos que se matriculen a partir del 1 de julio de 1994.

### CASCOS DE PROTECCION

La antigua obligación de utilización se amplía a todos los conductores y usuarios de motocicletas y ciclomotores cuando circulen por cualquier vía urbana

o interurbana a partir del 1 de septiembre de 1992.

### OTRAS INNOVACIONES

- Prohibición de utilizar patines, monopatines o aparatos similares para circular por la calzada.
- Prohibición de utilizar aparatos detectores de radar.
- Prohibición de conducir con auriculares conectados a radios o aparatos de sonido.

### CINTURONES DE SEGURIDAD

Están obligados a su utilización en vías urbanas e interurbanas el conductor y pasajero del asiento



lateral delantero de turismos. Los pasajeros de asientos delanteros centrales y los de los traseros estarán obligados a utilizarlos en los turismos que se matriculen a partir del 15 de junio de 1992. Para vehículos destinados al transporte de mercancías de menos de 3.500 kilogramos de peso máximo autorizado y vehículos destinados al transporte de personas, que tengan además del asiento del conductor más de ocho plazas de asientos, se impone la obligación de utilizarlos tanto en vías urbanas como interurbanas al conductor y pasajeros de

Obligación de los peatones, cuando circulen fuera de poblado, de ir provistos de un elemento retrorreflectante homologado, visible a una distancia mínima de 150 metros.

- Prohibición de realizar auto-stop en autopistas.
- Se introduce la señal de calle residencial, que indica las zonas en que se aplican unas normas específicas de circulación. Entre ellas, la prohibición de exceder el límite máximo de 20 kilómetros por hora para los vehículos que circulen por esa zona, y la prioridad del peatón sobre esos vehículos.

## ACTUALIDAD EMPRESAS BAJO MINIMOS

LA profundidad de la crisis mundial del automóvil comienza a reflejarse en los resultados del pasado año. Lo siguiente es un avance de una muestra pequeña, pero significativa.

**- Volkswagen:** Pese a un incremento de la facturación del orden del 7 por ciento en 1991, Volkswagen ha anunciado que el pasado ejercicio no reportará apenas beneficios. El primer grupo europeo del automóvil ha advertido a sus accionistas que no esperen tampoco mejores resultados en los próximos años, debido, sobre todo, a las crecientes necesidades de inversión en nuevos modelos. El grupo gastó en 1991 unos 3.500 millones de marcos (220.000 millones de pe-

setas) en el relanzamiento del Golf e invertirá un mínimo de 700.000 millones de pesetas en ocho años en Skoda.

**- Renault:** A pesar a los conflictos laborales, la competencia de Japón y el retroceso del mercado francés, la empresa Renault registró un buen año con un incremento de sus ventas del orden del 4,4 por ciento en Europa y del 3,4 por ciento a escala mundial. El pasado ejercicio lo cerró con una cuota de mercado europeo del 10 por ciento, con un total de 1,36 millones de vehículos vendidos. Sin embargo, la empresa no obtendrá beneficios.

**- Peugeot:** La facturación en 1991 se mantuvo estable al situarse en 1,83 billones de pesetas. Sus ventas en el mercado francés cayeron un 12 por ciento mientras que en el global europeo aumentaron un 2 por ciento. Según los analistas del mercado, 1992 puede ser un año excelente para PSA.

**- GM Europa:** Las marcas de GM en Europa vendieron en el pasado año 1.565.000 automóviles, 15.000 unidades más que en el año precedente, mientras que su participación en el mercado llegó al 11,6 por ciento.



## OPEL ASTRA VAN

Una nueva versión de Astra viene a completar la oferta de estos vehículos. Se trata del Astra Van, que sucede al Kadett Van. Al igual que el resto de la gama de modelos Astra, el Van ofrece gran cantidad de piezas reciclables, circunstancia que demuestra la preocupación de General Motors por proteger el Medio Ambiente, demostrada en toda la gama del Astra, cuyos modelos con motores de gasolina van todos dotados de catalizador. En cuanto al propulsor, el Astra Van va dotado de un solo motor, se trata del diésel de 1,7 litros de cilindrada y que ofrece una potencia de 57 caballos. Con respecto al Kadett, el Astra Van se ha beneficiado de las

mejoras generales de este modelo, lo que supone contar con un chasis más rígido y unas suspensiones que otorgan al coche mejor equilibrio. En el interior también se dispone de mayor grado de comodidad debido a los cinturones retráctiles, al sistema de recirculación de aire y a los nuevos filtros de aire limpio. Exteriormente, mide 4.278 milímetros de largo, 1.688 de anchura y 1.490 de altura. Por lo que respecta a la capacidad de carga, ésta alcanza 470 kilogramos, ya que el peso del coche es de 1.105 kilogramos y el peso bruto total permitido se eleva hasta 1.575 kilogramos. Las previsiones de Opel estiman unas ventas de 4.000 unidades de este modelo, que se ofrece al precio de 1.365.367 pesetas.



## BOTOS DE CAMPO

LA FUERZA DE LA TELEVISION ha puesto de moda en Estados Unidos los todo terreno calzados con enormes ruedas. Como modelos básicos se pueden utilizar el Chevrolet Blazer, el Ford Bronco o el Jeep CJ 7. El primer paso, y más evidente, comienza por la adopción de unas ruedas de 39 centímetros de ancho sobre llantas de 14 pulgadas de ancho y 15 de diámetro. Por supuesto, para montarlas en los vehículos es imprescindible someterlos a otras modificaciones. El casco del coche se eleva 23 centímetros mediante un subchasis especial y se cambian los amortiguadores y los componentes de la suspensión. La empresa encargada de esta transformación se llama Geiger US-Cars (Kreiller Str. 160, 8000 München 81, West Germany. Tlf.: 089/428418. Fax 089/428418). El precio de las transformaciones oscila desde 20.000 DM hasta 66.000 DM (desde 1.260.000 pesetas hasta 4.160.000 pesetas), dependiendo del grado de reconversión.



MERCADO

## MAL AÑO 91

A PESAR de que en diciembre el mercado experimentó un crecimiento del 7,83 por ciento, confirmando la ligera recuperación que se venía notando desde el mes de septiembre, en 1991 se vendieron en España 96.000 automóviles menos que en 1990, al no poder recuperarse, en el último cuatrimestre, las grandes pérdidas experimentadas en los primeros meses del año, cuando el descenso llegó a superar el 20 por ciento. Si estas cifras se comparan con 1989 son todavía más alarmantes: cerca de 240.000 unidades y un 21,14 por ciento menos que aquel año, en el que

se superó la cifra de 1,1 millones de unidades.

De las marcas implantadas en España, sólo Citroën se salva de la quema y obtiene unos resultados positivos al incrementar sus ventas en un 2,8 por ciento. Todas las demás sufren pérdidas en comparación con el año anterior.

No obstante, Fasa Renault, que desde 1990 había sufrido un importante descenso debido al desequilibrio experimentado con la sustitución del R-5 por el Clio, ha cerrado 1991 con unos buenos resultados comerciales, al haberse afianzado éste y mantener el R-19 en todo lo alto de la tabla y recupera el liderazgo absoluto, con 164.000 turismos vendidos. Su cuota de mercado alcanza el 18,51 por ciento, con un aumento de casi dos puntos.

Ford, a pesar de la buena acogida de los remodelados Escort y Orion, sufre una caída del 14,96 por ciento, al haber vendido 120.600 unidades frente a las 141.600 del año anterior, lo que supone la pérdida de casi un punto en su penetración.



Opel, por su parte, afectada por la sustitución reciente de su modelo Kadett, no ha tenido tiempo de recuperarse y es una de las más afectadas por la crisis, con un descenso de ventas del 20,7 por ciento, cerca de 28.000 coches menos que el año anterior y una pérdida de más de 1,5 puntos de cuota de mercado.

Seat, que parece haberse recuperado con la aparición del Toledo, aumenta incluso en unas décimas su cuota de participación. A nivel de «grupo» se ve penalizada por los fuertes descensos de Volkswagen

y Audi, cuyo mercado se ha visto alterado por las remodelaciones de los Golf y Audi 90 y 100 y así, como tal grupo, su participación baja del 20,31 al 18,74 por ciento.

Peugeot es otra de las nacionales que sufre en mayor medida las consecuencias de la crisis del sector, con unas ventas de 85.600 unidades frente a las 104.000 del pasado año, lo que supone un descenso del 17,89 por ciento. Aunque como grupo ve aumentar su índice de participación (18,46 por ciento) gracias al magnífico resultado de Citroën, que ve incrementadas sus ventas en un 2,83 por ciento.

Los turismos importados han experimentado un descenso del 4,44 por ciento, al pasar de las 377.294 unidades del 90 a las 360.558 del año que acaba de finalizar, pero que está muy por debajo de la caída del 13,10 por ciento que han registrado las ventas de los modelos fabricados en nuestro país. Así, los automóviles importados totalizan ya el 40,68 por ciento frente al 38,41 por ciento al finalizar el año anterior.

En cuanto a las marcas «importadoras puras», Fiat sigue siendo la líder indiscutible, con 49.406 unidades, que sumadas a las ventas de sus asociados Lancia y Alfa Romeo, superan los 72.000 turismos importados, aunque como tal grupo sufre un descenso del 13,41 por ciento.

AGENDA

## HISTORICOS ACTIVOS

La Asociación aragonesa de Vehículos Históricos ha programado para este año 92 una larga serie de actividades, de las que ofrecemos un breve resumen: **9 de febrero:** excursión a Fuendetodos. **5 de marzo:** cursillo de pilotaje para noveles, en el Circuito de Calafat. **3 de abril:** Rallye Rutas de las ITV. **9 de mayo:** concentración de Volkswagen «escarabajo». **5 de junio:** Rallye Ruta del Agua y Río Piedra. **26 de junio:** Rallye Expo 92, en Sevilla. **17 de octubre:** Excursión al Monasterio de Veruela.



## OBRAS DE ARTE

La firma británica «Grand Prix Storique» ofrece una serie de litografías con temas automovilísticos, muy atractivas. Son obras del pintor Alan Fearnley, con pilotos y hombres de la talla de Jackie Stewart, Ken Tyrrell, Jack Brabham, Juan Manuel Fangio o el príncipe Alberto de Mónaco. De un amplio catálogo, destacan algunas con los rostros de todos los ganadores del mundial de Fórmula 1. Los precios oscilan entre 350 y 40 libras esterlinas. **Grand Prix Storique. Upton Tetbury, Gloucestershire. GL8LP, Gran Bretaña. Número de fax: 0666/504386.**

MATRICULA DE HONOR

## NOMBRAMIENTOS

LO largo de estos días se han producido una serie de nombramientos en los puestos directivos de las empresas de automoción.

FASA Renault tiene un nuevo Director de Marketing, en sustitución de Herve Aboab, quien ha pasado a ocupar la Dirección Comercial en Portugal. El nuevo responsable de Marketing es **Daniel Cavé**, nacido en Francia hace 43 años y hasta ahora director de Técnicas Comerciales de FASA.

Por otra parte, **Francisco Gutiérrez** es el nuevo director de Ventas.



**JOAQUÍN M. HUGUET**  
Gerente de Operaciones Industriales de Nissan.



**DANIEL CAVÉ**  
Director de Marketing de Fasa Renault.



**ALFONSO TARRIO**  
Director de Recambios de Fiat España.

QUERIDOS COCHES

## RALLYE DE GUARDIA

EL próximo día 1 de mayo se celebrará la cuarta edición del Rallye farmacéutico, que, a lo largo de 3.000 kilómetros, transcurrirá a través de carreteras españolas y también francesas.

Esta es una iniciativa de la Asociación Farmacia y Automóvil, que cuenta con el respaldo de la Federación Española de Farmacéuticos Empresarios: una excelente idea promocional, llamada a constituirse en una prueba clásica del calendario automovilístico. Cada equipo estará for-

## TUDOR SOLO BATERIAS

El grupo Tudor, tercer fabricante europeo de baterías e integrado en la Corporación Banesto, ha decidido abandonar uno de sus productos más tradicionales, la pila seca, para dedicarse en cuerpo y alma a las baterías para vehículos industriales. El objetivo de la Compañía, según su presidente Antonio Sáez de Montagut, es situarse en el segundo lugar de los fabricantes europeos de baterías, a continuación de la italiana Magnetti Marelli y por delante de la alemana Varta.

MARCA	Fabricación Nacional	Importados	Ventas Totales	Variación 90, 91		% Penetración	
				Unidades	%	1991	1990
FASA RENAULT	143.234	20.849	164.083	-1.564	-0,94	18,51	16,87
FORD	98.326	22.293	120.619	-21.123	-14,96	13,61	14,44
OPHEL	57.512	48.244	105.756	-27.725	-20,77	11,93	13,59
SEAT	89.948	0	89.948	-8.242	-8,93	10,15	10,00
PEUGEOT	49.645	36.038	85.683	-18.665	-17,89	9,67	10,60
CITROËN	75.159	2.800	77.959	2.142	2,83	8,80	7,72
VOLKSWAGEN	11.930	48.553	60.483	-19.446	-24,33	6,82	8,14
FIAT	0	49.406	49.406	-8.016	-13,96	5,57	5,85
BMW	0	16.140	16.140	2.405	17,51	1,82	1,40
ROVER	0	16.011	16.011	4.971	45,03	1,81	1,12
AUDI	0	15.700	15.700	-5.637	-26,42	1,77	2,17
NISSAN	0	13.248	13.248	4.315	48,30	1,49	0,91
LANCIA/AUTOBIANCHI	0	13.053	13.053	-477	-3,53	1,47	1,38
MERCEDES	0	12.585	12.585	108	0,87	1,42	1,27
ALFA ROMEO	0	10.173	10.173	-2.757	-21,32	1,15	1,32
VOLVO	0	8.713	8.713	2.514	40,55	0,98	0,63
TOYOTA	0	5.091	5.091	35	0,71	0,57	0,51
LADA	0	4.816	4.816	429	9,78	0,54	0,45
MITSUBISHI	0	2.789	2.789	567	25,52	0,31	0,23
MAZDA	0	2.720	2.720	758	38,63	0,31	0,20
Otros	0	11.336	11.336	-327	-2,80	1,28	1,19
<b>TOTAL</b>	<b>525.754</b>	<b>360.558</b>	<b>886.312</b>	<b>95.332</b>	<b>-9,76</b>	<b>100,00</b>	<b>100,00</b>
<b>GRUPOS</b>							
SEAT/AUDI/VW	101.878	64.253	166.131	-33.325	-16,71	18,74	20,31
PSA	124.804	38.838	163.642	-16.523	-9,17	18,46	18,34
FIAT/LANCIA/ALFA	0	72.632	72.632	-11.250	-13,41	8,19	8,54
Japoneses	0	28.480	28.480	6.273	28,25	3,21	2,26
Países del Este	0	6.150	6.150	-1.821	-22,85	0,69	0,81

## GUINDAS DE LA SEMANA

Para esta semana hemos elegido dos vehículos de representación. Dos automóviles que pueden contemplarse en las instalaciones que Motor Central tiene situadas en la madrileña calle de Guillermo de Osma, número 16. El teléfono es el siguiente: (91) 474 30 66.

**BMW 735i L.** Un modelo de máxima categoría que se matriculó a finales del año 89. Desde esa fecha este BMW de color gris metalizado tan sólo ha recorrido la cifra de 28.000 kilómetros. El equipamiento es completo destacando el aire acondicionado, radiocassette y climatizador. La garantía con que cuenta es por 1 año y el precio de venta es de 5.000.000 de pesetas.



**Renault 25 DT.** Este modelo fue matriculado en la provincia de Toledo a finales del año 88. Entre los elementos más destacables de su completo equipamiento destacan, entre otros, el aire acondicionado y las llantas de aluminio. El Renault es de color plata, dispone de 3 meses de garantía y el precio en el que se comercializa es de 1.600.000 pesetas.



mado por dos personas, de las cuales una ha de ser ineludiblemente farmacéutico y tiene que realizar, durante tres días, pruebas de regularidad, de orientación, de navegación y de conducción en circuito en las que deberá demostrar su pericia al volante. Para más información ponerse en contacto con Carmen Castillo, en el teléfono 91/542 02 51.

# OTRO VOLKSWAGEN PARA EL 92 DEL JETTA AL VENTO



**Volkswagen no se ha conformado con la espectacularidad creada con el nuevo Golf. Ante su inminente comercialización, el Vento ya ha sido presentado oficialmente en el Salón de Bruselas. Basado en el Golf, dispone de un espacioso maletero y llegará a España en marzo con cinco motorizaciones distintas y tres niveles de acabado.**



**CAMBIO DE ESTILO**  
Siguiendo las últimas tendencias, el Vento adopta su maletero bajo unas líneas muy compactas y más suaves que las de su antecesor el Jetta.

**S**UCESOR del Jetta, modelo en producción desde 1984, el Volkswagen Vento tan sólo esperará a que éste vea vendidas las últimas unidades para hacer irrupción tanto en el mercado europeo como en el español. Con su denominación latina (viento en italiano), este modelo de tres volúmenes se sitúa entre el nuevo Golf, coche del que se deriva, y el Passat, modelo con los mismos planteamientos pero, de un segmento superior.

Los cuatro metros y cuarenta centímetros de largo del Vento mantienen las dimensiones generales

del Jetta, pero con un diseño bastante más compacto y al día, muy al estilo de las nuevas berlinas medias y medias-grandes. El Vento se aprovecha de antemano de la nueva carrocería del esperado Golf del 92. Para añadirle un maletero a este legendario dos volúmenes, se ha suavizado la caída trasera mediante un montante triangular y se ha mantenido una trasera, tirando a alta, para conseguir una buena capacidad de carga. El resultado está muy en la línea de la nueva generación de berlinas como el Seat Toledo o el Audi 80, con los que comparte algo



**SEGMENTO MEDIO**  
Entre el Golf y el Passat, el Vento cubre las necesidades de una berlina media polivalente y con una buena capacidad interior para viajes en familia.



**CALIDAD TRADICIONAL**  
Los acabados y la calidad de los materiales utilizados siguen en la línea que ha hecho de los Golf una leyenda viva dentro de su segmento.

más que las directrices de tipo estético. Efectivamente, en cuanto a motorizaciones también dispondrá de mecánicas idénticas a sus familiares más allegados. Es el caso del motor 2,0 litros de 115 caballos

evolucionado del anterior 1.8 utilizado en el Golf que será probablemente el más popular, y que además compartirá con el Golf, el Toledo y el Audi.

A España llegarán cinco de las seis motorizaciones previstas ini-

cialmente para el Vento. La versión 1.9 diésel de 64 caballos queda descartada, probablemente por la poca utilidad de tan baja potencia en un país tan montañoso como el nuestro y por estar especialmente destinada a otras administraciones

## MOTORIZACIONES

	1.8	1.8	2.0	2.8 VR6	1.9 D	1.9 TD
<b>MOTOR</b>	4 cilindros en línea	4 cilindros en línea	4 cilindros en línea	6 cilindros en V	4 cilindros en línea	4 cilindros en línea
<b>POTENCIA</b>	75 CV / 5 000 r.p.m.	90 CV / 5 500 r.p.m.	115 CV / 5 400 r.p.m.	174 CV / 5 800 r.p.m.	64 CV / 4 400 r.p.m.	75 CV / 4 200 r.p.m.
<b>PAR MÁXIMO</b>	14,2 mkg/2 500 r.p.m.	14,7 mkg/2 500 r.p.m.	16,9 mkg/3 200 r.p.m.	23,9 mkg/4 200 r.p.m.	12,6 mkg/2 000 r.p.m.	15,3 mkg/2 400 r.p.m.
<b>ACELERACIÓN</b>	14,4s de 0 a 100km/h	12,5s de 0 a 100km/h	10,4s de 0 a 100km/h	7,8s de 0 a 100km/h	18,6s de 0 a 100km/h	15,7s de 0 a 100km/h
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>	168 km/h	180 km/h	198 km/h	225 km/h	156 km/h	165 km/h
<b>CONSUMO</b>	7,6 l / 100 km	7,9 l / 100 km	8,0 l / 100 km	9,6 l / 100 km	6,2 l / 100 km	6,2 l / 100 km



que favorecen fiscalmente a este tipo de mecánicas. El resto de la oferta se compone de dos 1.8, ya sobradamente conocidos y admirados en los Golf, con potencias de 75 (el de baja compresión que puede funcionar con gasolina normal) y 90 caballos. Con también 75 caballos se dispondrá de una versión diésel turbocomprimida y, de ahí se pasará a los 115 caballos del nuevo motor ya mencionado.

Como tope de gama y versión más potente y equipada, el Vento VR6 dispondrá de 174 caballos de potencia y 225 kilómetros por hora de velocidad máxima, constituyendo ya un modelo claramente deportivo. Por supuesto, y al igual que en el Golf, para hacer frente al potencial del seis cilindros en V el coche verá reducida su distancia al suelo y los

tarados de suspensión serán más firmes. Además, la estética se diferenciará claramente por las llantas de aleación multirradios especiales y el spoiler trasero aerodinámico.

Los niveles de equipamiento serán los mismos que en el nuevo Golf y se dividirán en CL, GL y GT. En todas las versiones la dirección estará servoasistida. La carrocería dispondrá de mayor espacio que el Jetta para las cinco plazas, lo que mejora significativamente la habitabilidad. Esto se notará sobre todo en las traseras, beneficios ya conocidos en el nuevo Golf pero en el que esto había sacrificado unos cuantos centímetros cúbicos de maletero. Éste, en el Vento, presenta unas nuevas posibilidades de carga gracias a esos veinte centímetros más de su trasera. La polivalencia

del Golf se amplía a un auténtico familiar, más apto para utilización viajera, sin abandonar los planteamientos básicos de este modelo que lleva vendidos casi trece millones de unidades en diecisiete años de producción.

Ni que decir tiene que los elementos de seguridad activa, como el sistema antibloqueo de frenos ABS o el sistema antipatinamiento EDS, también serán adoptados como equipo u opción en la gama alta de los Vento.

En cuanto a precios, Volkswagen todavía no ha establecido unas cifras en concreto, pero guiándonos por el nuevo Golf, la gama estaría comprendida entre el millón seiscientas mil pesetas para el Vento más básico y los tres millones seiscientas para el espectacular VR6. ○

**HURACÁN**  
El VR6 será el más potente y rápido Vento. Sus 174 caballos le permiten una velocidad máxima de 225 kilómetros por hora.

VIRTUDES

- Comportamiento excelente
- Maletero versátil
- Desarrollos bien adaptados

AUDI 80 2.0 E  
PRECIO: 2.724.917 PTAS.

- Precio alto
- Consumo desproporcionado
- Equipamiento justo

DEFECTOS



# AUDI 80 2.0 E SE HACE MAYOR

Fruto de la última revolución dentro de la casa de los cuatro aros, la cuarta generación del Audi 80 llega al panorama automovilístico mundial como modelo base de la gama alemana, sustituyendo a los antiguos 80/90, y con importantes mejoras que van mucho más allá del renovado aspecto exterior.

DISEÑO	★★★
CALIDAD	★★★★
PRESTACIONES	★★★
CONFORT	★★★★
SEGURIDAD	★★★★
CONSUMO	★
PRECIO	★★



**MÁS COCHE**  
Los retoques exteriores y el aumento general de tamaño han mejorado la buena imagen del Audi más pequeño. Los embellecedores de las ruedas dan el pego. El aspecto ahora es más moderno y atractivo.



Desde los siete modelos que ya desde noviembre se venden en los concesionarios, hemos elegido el menos potente, el más asequible al público y punto de partida de la gran familia alemana, la versión 80 2.0E que comparte mecánica con su hermano mayor el 100, con el Seat Toledo y con los recientes VW Golf y Vento. Pero el pequeño de la casa ya no es tan pequeño. Varios eran los ob-



# FICHA TECNICA

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cilindrada 1.984 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro 82,5 mm. Carrera 92,8 mm. Compresión 10,4 a 1. Potencia máxima: 115 CV (85 Kw) a 5.400 rpm. Par máximo: 16,8 mkg (165 Nm) a 3.200 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Catalizador y regulación por sonda Lambda. Combustible: Gasolina sin plomo de 95 ó 98 octanos.

**TRANSMISIÓN:** Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 32,6 km/h.

**DIRECCIÓN:** Sistema: De cremallera asistida, con sistema de seguridad Procon-ten incorporado. Vueltas de volante entre topes: 3,1 vueltas. Diámetro de giro: 11,2 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Opcional.

**SUSPENSIÓN:** Delantera: Independiente, tipo McPherson con triángulos transversales, amortiguadores neumáticos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente, con dos brazos longitudinales unidos por un eje torsional. Amortiguadores, neumáticos, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

**RUEDAS:** Neumáticos: 195/65 VR 15. Llantas de acero 6J X 15 pulgadas.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.230 kg. Capacidad del depósito de combustible: 66 litros.

# CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 29 km/h de promedio	12,9
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	8,1
En conducción rápida	13,6
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	10,8
A 140 km/h de cruceo	12,1
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km	11,2
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	540

**CARROCERÍA EN CUÑA**  
La nueva imagen del coche es aún más estilizada. El nuevo frontal y el mayor voladizo posterior dejan claro que se trata del nuevo modelo.



**NUEVO MALETERO**  
La desaparición de la rueda de repuesto de un lateral del maletero, ha permitido aumentar en un buen número de litros la capacidad de éste.

**AUDI 80**

## Las 7 diferencias

- MAYOR LONGITUD TOTAL Y DISTANCIA ENTRE EJES
- RUEDA DE REPUESTO AHORA BAJO EL PISO DEL MALETERO
- MALETERO MUCHO MÁS VERSÁTIL Y CAPAZ
- RESPALDO ABATIBLE POR PARTES Y ASIENTO DESMONTABLE
- SUSPENSIÓN TRASERA MEJORADA Y MUY EFICAZ
- PROCON-TEN DE SERIE EN TODOS LOS MODELOS
- CHASIS REFORZADO MUCHO MÁS RÍGIDO

AUDI 80 ANTIGUO

AUDI 80 MODERNO

jetivos del fabricante alemán para este modelo. En primer lugar, el nuevo 80 heredaba en solitario la responsabilidad de dar imagen de marca por abajo, con equipamientos más humildes. Se eligió la denominación 80 por ser el modelo más vendido y más conocido entre el público europeo. En segundo lugar, había que solucionar un tema escabroso: aumentar el tamaño del maletero como fuera. Y tercero y último, el Audi 80 tendría que estar mejor preparado para afrontar las novedades de la competencia.

Las soluciones han sido numerosas e inteligentes. El Audi más pequeño ha crecido, se le ha aumentado la longitud en ocho centímetros, la distancia entre ejes en siete y la altura en uno. Las vías son ahora ligeramente más anchas, aunque el ancho total de la carrocería no ha variado, en definitiva las necesidades del mercado han obligado a recuperar, casi casi, el tamaño de los 80/90 del 84.

### BUENAS SOLUCIONES

Un nuevo chasis reforzado junto con un esquema de suspensión trasera heredado de su marca herma-

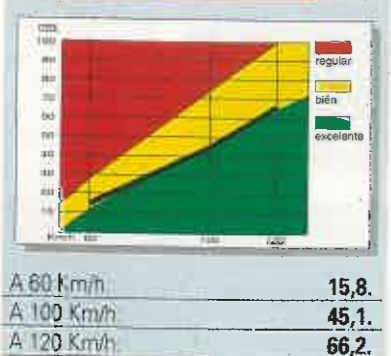


**ESCONDIDA**  
Con la utilización de un esquema diferente de suspensión trasera y la nueva situación del depósito de gasolina, se ha podido guardar la rueda de repuesto bajo el piso del maletero. Con ello mejora la capacidad.

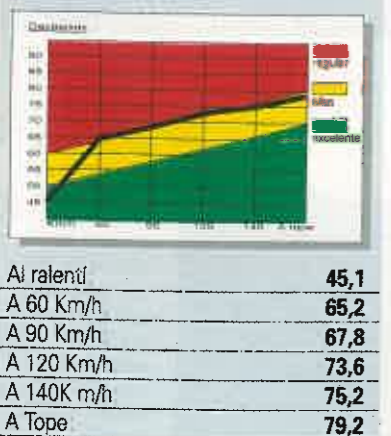
## PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	190
ACELERACIÓN (seg.)	
400 m salida parada	16,8
1.000 m salida parada	32,8
De 0 a 100 km/h	11,9
Recomiendo (metros)	193,5
RECUPERACIÓN	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,2
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	38,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,0
recomiendo (metros)	321
De 80 a 120 km/h en 5ª	13,6
recomiendo (metros)	379

## FRENOS



## SONORIDAD



### DATOS DEL COMPRADOR

**Importador** SEAT, S.A. Pau Claris 162. 08032 Barcelona. Teléfono (93) 215 81 53. **Garantía.** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa** 1.052 puntos de asistencia en toda España.

**MUY BUENA ESTABILIDAD**  
La nueva suspensión trasera heredada de Volkswagen permite al Audi 80 una agilidad excepcional en todos los terrenos.



na Volkswagen, han permitido a los técnicos de la firma alemana matar dos pájaros de un tiro: se ha mejorado ostensiblemente el comportamiento ya de por sí bueno del coche, y la arquitectura del nuevo eje trasero ha permitido alojar una rueda de repuesto de tamaño normal (de emergencia en la versión Quattro) bajo el piso del maletero, dando a éste un mayor volumen de carga. Así, el equipo técnico ha redondeado el trabajo con un respaldo trasero abatible por partes y un asiento desmontable mediante una sencilla maniobra.

Los retoques exteriores de acercamiento a la gama alta han terminado de situar a este modelo a cierta distancia de su predecesor.

El aumento de tamaño general ha beneficiado sin duda el apartado de habitabilidad. Si bien, en este caso no sólo han salido beneficiados los ocupantes de las plazas traseras. El espacio para las piernas en esta

parte del habitáculo se mantiene, mientras que conductor y pasajero pueden retrasar los asientos para ir más holgados, sin que esto llegue a producir agobios a los que viajan en el asiento posterior. Al respecto, dos adultos no tendrán problemas de espacio en ningún sentido; es más, incluso podrán disfrutar de un reposabrazos exageradamente grande que se esconde en el respaldo. Sin embargo, aconsejamos al tercero no efectuar recorridos excesivamente largos. La protuberancia del asiento, en su parte intermedia, los cinturones de seguridad y el túnel central amargan la existencia al ocupante de una plaza recomendada para los más pequeños.

Los interiores apenas han variado. La visibilidad en todas las direcciones es extraordinaria, gracias a una gran superficie acristalada y a unos retrovisores muy efectivos, aunque a nuestro juicio, los exteriores desentonan con el resto del co-



che debido a su exagerado tamaño.

Los asientos pueden parecer duros al principio, sin embargo, se agradece a la larga esa dureza típicamente alemana. Sujetan medianamente el cuerpo en las carreteras más retorcidas y van forrados en una especie de pana no muy lujosa. Eso sí, el del conductor es regulable en altura de serie.

### EQUIPAMIENTO JUSTO

El cuadro de instrumentos se mantiene inalterable incluso con las mismas lagunas. Un buen acabado que vuelve a estar poco acompañado de materiales de calidad (mandos de climatización y otros elementos en plástico de pésimo aspecto). La instrumentación, en un coche de tres millones, no es la adecuada para su nivel. Y las opciones, aunque en la misma línea con el resto de las marcas, no dejan de sorprender por sus precios astronómicos, como las 118.000 pesetas de los elevalunas (de serie en coches de casi dos millones menos) o las 315.000 del aire acondicionado.

A este respecto, la política de precios para con el modelo 80 y su posicionamiento cerca del modelo superior, el 100 2.0 E (con aire acondicionado y elevalunas eléctrico de serie) nos parece, al menos, dudosa ya que a igualdad de equipamiento la diferencia de precio entre ambos modelos es de 65.000 pesetas. Los comentarios sobran.

No obstante, hay que agradecer la inclusión en el equipo de serie la dirección asistida, el cierre centralizado y el sistema de seguridad Procon-Ten.

Mientras que en el Seat Toledo, este motorcito de dos litros y 115 caballos resulta de lo más elástico, en el Audi, con un aumento de 200 kilogramos más de peso (en total 20 kilogramos más que un Mercedes 190 1.8), se ha tenido que recurrir a unos desarrollos de cambio muy cortos para mejorar su respuesta, sobre todo a regímenes medios y bajos en marchas largas. El objetivo se ha alcanzado, si bien, han salido perjudicados consumo y sonoridad.

En cualquier caso nuestra unidad de pruebas contaba con pocos kilómetros, por lo que estas cifras a medida que pase el tiempo tendrían que mejorar.



**POCOS CAMBIOS**  
En el habitáculo se encuentran pocos cambios, la información sigue algo justa.



**MÁS HABITABLE**  
El aumento de tamaño ha propiciado que los pasajeros de las plazas delanteras puedan viajar más holgados sin molestar a los del asiento trasero. Detrás tres adultos viajan muy justitos.



**EL MOTOR MÁS PEQUEÑO**  
El Audi 80 2.0E comparte mecánica con el 100, con el Seat Toledo y con los nuevos Golf y Vento. Es un motor voluntarioso que se ve perjudicado por el peso.

Lo que sí ha mejorado de manera contundente es el comportamiento del coche. El nuevo sistema de brazos longitudinales con barra de torsión, no solamente ocupa poco espacio, sino que impide cualquier comportamiento extraño del eje trasero. Además se ha aumentado la rigidez del chasis (responsable en parte del aumento en 180 kilogramos respecto al anterior modelo) y

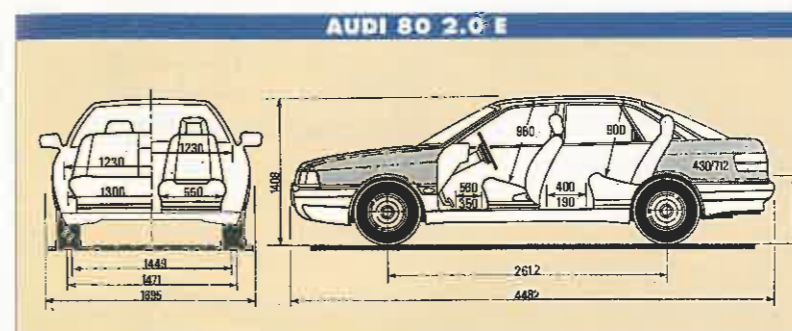
no hay que olvidar las nuevas medidas.

La nueva berlina se conduce con facilidad a cualquier ritmo, si bien, a medida que aumenta la velocidad de paso por curva, también cuesta más situar el frontal del coche en el trazado ideal.

No cabe duda de que un conjunto de este calibre le viene grande a esta mecánica de 115 caballos, pero

no hay que olvidar que el mismo coche alberga en su versión más potente una de 170 caballos.

A estas alturas, el que un modelo de las características del Audi, lleve de serie dirección asistida no tendría que dársele demasiada importancia. Nos parece un sistema poco menos que obligatorio cuando el tamaño de los neumáticos, las vueltas de volante o el caché del coche



lo exigen. En este caso, su funcionamiento responde a los planteamientos más exigentes.

El comprador de un Audi 80 2.0 E se va a encontrar con una berlina sosegada y sin grandes pretensiones velocísticas, aspectos muy ajustados a su filosofía. Ligeramente más amplio y con nuevas posibilidades en un maletero formidable, las mayores pegadas habrá que bus-

# Todo lo que hacemos nos conduce a ti.



FORD.COCHES OFICIAL EXP 92

Por ti, la calidad, la tecnología, la investigación, el diseño, la seguridad. Para que siempre tengas en tus manos un producto excelente.

Para tu entera satisfacción.

Porque tú nos conduces a todo.

Porque todo lo que hacemos nos conduce a ti.



## EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

### A FAVOR

- ▲ El sistema de seguridad Procon-Ten que antes costaba 123.000 pesetas ahora viene de serie sin sobreprecio.
- ▲ La dirección asistida y el cierre centralizado también son de serie.
- ▲ El nuevo chasis más rígido y las protecciones de las puertas dan más seguridad al conjunto.

### EN CONTRA

- ▼ No es de recibo que en un coche de casi tres millones haya que pagar aparte los elevalunas eléctricos.
- ▼ El precio de las opciones es muy alto. Por ejemplo el aire acondicionado cuesta más de 300.000 pesetas.
- ▼ La información en el cuadro es muy escasa.

## FRENTE A SUS RIVALES

El nuevo Audi 80 2.0E tiene que vérselas con dos alemanes de prestigio como el BMW 318i y el Mercedes 190 1.8. El Mercedes queda reservado para los amantes de la estrella, pues es más caro, menos potente y menos equipado y la versión superior cuesta un millón más. El BMW es más amplio y anda más, pero también es algo más caro. El Audi tiene la mejor capacidad de maletero.

### OPCIONES

Pintura metálica: 43.176 ptas. Aire acondicionado: 315.207 ptas. Elevalunas eléctricos: 117.806 ptas. Antibloqueo ABS: 183.820 ptas. Llantas de aleación: 123.820 ptas.

habrá que buscarlas en el apartado del consumo, que resulta un tanto alto o en un precio excesivamente elevado, lo que obliga a considerar, dentro de la misma oferta que nos presenta la marca alemana, la compra de su hermano del segmento superior: el Audi 100. ○

Andrés Más  
Fotos: J.A. Díaz





**VIRTUDES**

- Rendimiento en suelo deslizante
- Buen comportamiento
- Facilidad de conducción

**CITROËN AX 4x4**  
**PRECIO: 1.460.616 PTAS.**

- Disminución del maletero
- Detalles de acabado
- Recorridos largos del selector del cambio

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Rendimiento con el sistema 4x4
- Precio
- Consumos ajustados

**FIAT PANDA TREKKING 4x4**  
**PRECIO: 1.159.669 PTAS.**

- Detalles de acabado
- Motor ruidoso
- Cambio impreciso

**DEFECTOS**



**CITROËN AX 4X4 Y FIAT PANDA TREKKING 4X4**  
**AMIGOS DE LO DIFÍCIL**

*Gracias a un elemental sistema de tracción a las cuatro ruedas, el Citroën AX 4x4 y el Fiat Panda Trekking 4x4, adquieren una versatilidad inesperada. Son capaces de moverse con una agilidad pasmosa por terrenos con una mínima adherencia. Resultan unos vehículos especialmente indicados para realizar desplazamientos por carreteras heladas, o incluso, y guardando unas ciertas precauciones, para circular por caminos forestales.*

**CITROËN AX 4X4**

<b>DISEÑO</b>	★★★
<b>CALIDAD</b>	★★
<b>PRESTACIONES</b>	★★★
<b>CONFORT</b>	★★★
<b>SEGURIDAD</b>	★★★
<b>CONSUMO</b>	★★★
<b>PRECIO</b>	★★★

**FIAT PANDA TREKKING 4X4**

<b>DISEÑO</b>	★★
<b>CALIDAD</b>	★★
<b>PRESTACIONES</b>	★★
<b>CONFORT</b>	★★
<b>SEGURIDAD</b>	★★★
<b>CONSUMO</b>	★★★
<b>PRECIO</b>	★★★★

**L**a tracción a las cuatro ruedas no es sólo patrimonio de los todo terreno o de los turismos de elevadas prestaciones. En el Citroën AX 4x4 y en el Fiat Panda Trekking 4x4, tenemos un buen ejemplo de que los pequeños utilitarios también pueden equipar este tipo de transmisión eficazmente.

En estas páginas presentamos la oferta disponible en España de utilitarios 4x4: el Panda y el AX. No se trata por lo tanto de realizar una

recorrido a unos esquemas muy sencillos, buscando ante todo una buena robustez y que el precio sea lo más ajustado posible. En los dos, la tracción a las cuatro ruedas se puede engranar sobre la marcha. En este sentido, el sistema del AX es más moderno y sofisticado; en este modelo basta con pulsar un conmutador situado en el puesto de conducción para engranar o desengranar la tracción total, sin que importe la velocidad a la que circulamos. En el Panda también se puede conectar y desconectar con el vehículo en marcha, pero hay que guardar una serie de precauciones. Por un lado, esto se hace por medio de una palanca situada tras el selector del cambio, mucho menos precisa que el interruptor del AX. Por otro lado, no es aconsejable engranar la tracción a las cuatro ruedas a más de 60 kilómetros por hora, además, hay que tener la precaución de que la dirección esté recta.

Tanto en el Citroën como en el Fiat, al engranar el sistema de tracción total, el par motor se reparte al 50 por ciento entre cada eje. La

tracción a las ruedas traseras llega por medio de un árbol de transmisión, que tiene en la parte delantera un elemento acoplador, que lo une solidariamente con la caja de cambios, mientras que en la parte trasera está unido a un diferencial, que se encarga de transmitir el movimiento a las ruedas.

**TRACCION DELANTERA**

En condiciones normales de adherencia es aconsejable circular sólo con tracción a las ruedas delanteras. En ese caso muestran el comportamiento ya conocido de sus homónimos de tracción delantera. Las diferencias aparecen cuando es preciso recurrir a su sistema 4x4. Por donde otros coches no pueden pasar, para estos modelos no hay obstáculos. Además, para superar mejor los obstáculos, están dotados de unos desarrollos de cambio más cortos que los del resto de versiones de sus respectivas gamas.

Entre estos coches, realmente el único punto en común es su sistema de transmisión. Por lo que respecta a su carácter es muy distinto,



**UN SISTEMA IDEAL**  
Con el sistema 4x4 el Citroën AX se desenvuelve a la perfección fuera del asfalto.



**MÁS CAMPERO**  
El Panda, con neumáticos Pirelli Winter y protección en los bajos del motor, está más adaptado para circular por caminos.



**POCOS CAMBIOS**  
Exteriormente, salvo los anagramas 4x4 y una mayor altura al suelo, son similares a las versiones de dos ruedas motrices.

comparativa entre los dos, ya que, si bien tiene muchas cosas en común, difieren en otras muchas. Por lo tanto, pretendemos descubrir que ofrece cada uno.

Para comenzar podemos decir que se trata de los turismos de cuatro ruedas motrices más baratos que se venden en España: 1.460.616 pesetas el AX y 1.159.669 el Panda. Son por lo tanto dos modelos dirigidos a un tipo de público que necesita unos vehículos con este tipo de transmisión, pero sin realizar un fuerte desembolso económico. De esta forma, ante todo, son dos coches funcionales y sin grandes pretensiones. En el sistema 4x4 las dos marcas han

**FICHA TECNICA**

	CITROËN AX 4X4	FIAT PANDA 4X4
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.360	990
Árbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Un carburador doble	Carburador monocuerpo
Compresión	9,3 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	75 CV (55 kW)/5.800	50 CV (37 kW)/5.500
Par máximo / r.p.m.	11,8 mkgf (116 Nm)/3.800	8 mkgf (78 Nm)/3.000
<b>TRANSMISION</b>		
Tracción	Del. o engranable a las 4	Del. o engranable a las 4
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	5,6/11,3/17,4	4,3/9,1/14,0
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	23,8/29,9	19,4/24,3
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco
<b>DIRECCION</b>		
Sistema	Cremallera	Cremallera
Vueltas de volante	3,68	3,5
Diámetro de giro (m)	10,6	9,2
<b>FRENOS</b>		
Delante	Discos	Discos
Detrás	Tambores	Tambores
Antibloqueo	No	No
<b>SUSPENSIONES</b>		
Delantera	Independiente	Independiente
Trasera	Semi-independiente	Eje rígido
<b>RUEDAS</b>		
Llantas (dulgadas)	Chapa 5 x 13	Chapa 4,5 X 13
Neumáticos	155/70 R 13	145 SR 13 Winter
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
En orden de marcha (kg)	925	790
Capacidad depósito combus	43	35



**VERSIÓN ÚNICA**  
El AX está disponible con carrocería de cinco puertas.



**PEQUEÑO 4x4**  
Con un tamaño reducido, es un eficaz 4x4.

y están dirigidos a un tipo de público diferente. Para comenzar a analizar su carácter, hay que puntualizar que, el que equipen este tipo de transmisión, no los convierte en vehículos todo terreno. Es más, sus sistemas de transmisión no están pensados para salvar fuertes obstáculos, como es el caso de vadear una zanja, etc, ni tampoco están ideados para mejorar su comportamiento sobre trazado seco. Son unos coches especialmente indicados para circular por carreteras de montaña, en las que la presencia de nieve o hielo dificulta la circulación. En estas circunstancias, el que dispongan de tracción a las cuatro ruedas, les confiere una enorme versatilidad y, sin desembolsar una fuerte cantidad de dinero, se puede disponer de unos vehículos capaces de moverse en las condiciones más extremas con una increíble agilidad. También, en comparación con el AX y el Panda de tracción delantera, tienen una mayor altura con respecto al suelo, gracias a esto son también perfectamente utilizables en pistas forestales o en caminos embarrados. En este sentido el Panda es más utilizable en ambientes rurales. Tiene una mayor altura, protección en los

bajos y está equipado con unos neumáticos Pirelli Winter, mucho más apropiados para moverse fuera del asfalto.

Por su parte, el Citroën AX 4x4 es mucho más utilizable en carretera. Dispone de un motor más potente, 75 caballos contra los 50 del Panda, esta diferencia de potencia le permite tener unas prestaciones muy superiores y, por lo tanto, es perfectamente utilizable para realizar largos desplazamientos por carretera.

La versatilidad y agilidad para moverse en condiciones difíciles de suelo hay que pagarla. En comparación con las versiones de dos ruedas motrices de las que derivan, el consumo es mayor. Esto es debido a que tienen un peso superior y al tener que mover todo el sistema de transmisión el rozamiento es mayor. También, debido a esto último las prestaciones son inferiores. Por otro lado, en el caso del Citroën, la capacidad del maletero se ve reducida considerablemente. Ante la imposibilidad de situar la rueda de repuesto bajo el coche, no hay más remedio que colocarla en el maletero, con la pérdida de sitio que esto representa.

Al margen de su diferencia de ca-

## CONSUMOS

Datos en l/100 km	AX	PANDA
<b>CIUDAD</b>		
A 30,2 km/h de promedio	8,6	8,1
<b>CARRÉTERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	6,3	6,2
En conducción rápida	10,0	8,9
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	9,0	10,1
A 140 km/h de cruceo	11,1	
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>		
Litros/100 km	8,0	7,7
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	487	404

## SONORIDAD

	AX	PANDA
Al ralentí	44,8	46,5
A 60 km/h	66,8	67,2
A 90 km/h	68,8	72,5
A 120 km/h	74,8	77,2
A 140 km/h	78,3	
A tope	81,6	79,8

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

## PRESTACIONES

	AX	PANDA
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>		
Km/h	165	130
<b>ACELERACION</b>		
400 m. salida parada (seg.)	18,7	20,3
1.000 m. salida parada (seg.)	34,6	38,9
0-100 km/h (seg.)	12,3	17,9
Metros recorridos	205	336
<b>RECUPERACION</b>		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,3	19,3
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,3	21,8
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	34,8	38,1
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	38,2	42,6
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,0	23,2
Metros recorridos	340	676
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	15,4	33,0
Metros recorridos	434	961

## FRENOS

	AX	PANDA
<b>DISTANCIAS DE FRENADO</b>		
En metros)		
A 60 km/h	22,4	18,5
A 100 km/h	51,1	49,0
A 120 km/h	68,3	64,9

## EQUIPAMIENTO

	AX	PANDA
Cuentarrevoluciones	SI	NO
Manómetro de aceite	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO
Volante regulable	NO	NO
Faros antiniebla	NO	NO
Aire acondicionado	OP	NO
Asiento conductor regulable en altura	NO	NO
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO
Retrovisor regulable eléctricamente (izda./dcha.)	NO/NO	NO/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO
Elevavientos eléctricos (D/T)	NO/NO	NO/-
Cierre centralizado	NO	NO
Cinturones de seguridad traseros	NO	NO
Asiento posterior divisible	SI	NO
Faros regulables desde el interior	NO	NO

**OPCIONES**  
CITROËN AX Pintura metálica 18.514 ptas. Aire Acondicionado 156.125 ptas.  
FIAT PANDA Pintura metálica 18.688 ptas.

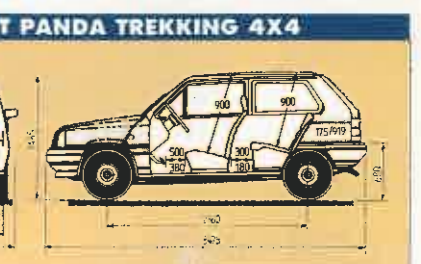
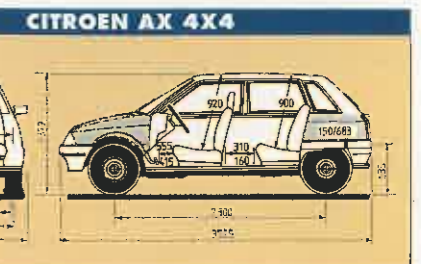
**DATOS DEL COMPRADOR**  
**CITROËN**  
Fabricante/Importador Citroën Hispania, S.A. Doctor Esquerdo 62 28007 Madrid. Teléfono: (91) 585 11 00. **Garantía** Un año sin límite de kilómetros. Seis años o 100.000 kilómetros para los elementos de la suspensión. **Red de postventa** 872 puntos de asistencia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



**POCO EQUIPAMIENTO**  
Para que no se dispare su precio final el Citroën AX 4x4 tiene un equipamiento limitado. La calidad de acabado es similar a la de la versión de dos ruedas motrices.

también los separa sus precios. El Panda es algo más de trescientas mil pesetas más barato, una diferencia abultada en este segmento. Lógicamente, esto hace que, técnicamente, la balanza se incline a favor del modelo francés. Las suspensiones son mucho más confortables, en el Panda ocurren en la parte trasera a un simple eje rígido con ballestas, que es muy duro y ocasiona rebotes en zonas bacheadas. Por otro lado, el selector del cambio del AX es suave y preciso, mientras que en el Panda es áspero e impreciso.

Por lo que se refiere al equipamiento, los dos modelos para evitar que su costo final se dispare, cuentan con lo imprescindible. Aquí la diferencia de precio vuelve a marcar la pauta y el Citroën está mucho



mejor acabado que el Fiat. Con respecto al AX 4x4 hay que decir que sólo está disponible con carrocería de cinco puertas.

En definitiva, y tras nuestra prueba, hemos podido comprobar que se trata de dos modelos, que a cambio de un precio razonable, ofrecen la posibilidad de circular por sitios que con coches de dos ruedas motrices son impensables. El AX es más caro y técnicamente es mucho más moderno. Está mejor adaptado para un uso por carreteras de montaña heladas. El Panda es mucho más sencillo, con una mecánica menos potente, pero resulta ideal para todo aquél que necesite un vehículo para circular por caminos y desmenuzarse en ambientes rurales.

**CON LO JUSTO**  
La calidad de acabado del Panda es muy mejorable. Los asientos, por su parte, tienen un respaldo muy plano con muy poca sujeción lateral.

Manuel Madrid  
Fotos: Ramón Rodríguez

# SUZUKI VITARA JLX WAGON MAS LARGO, MAS CARO

El Suzuki Vitara se ha consagrado como el todo terreno juvenil y deportivo por excelencia. La llegada de una versión larga con cinco puertas amplía la gama que ahora resulta atractiva a aquellos usuarios con necesidades de espacio.



**CINCO PUERTAS**  
Con su nueva longitud, ha sido posible aumentar en dos el número de puertas del Vitara. El aspecto sigue siendo semejante.

<b>DISEÑO</b>	★★★
<b>CALIDAD</b>	★★★★
<b>PRESTACIONES</b>	★★★
<b>CONFORT</b>	★★★
<b>SEGURIDAD</b>	★★★
<b>CONSUMO</b>	★★
<b>PRECIO</b>	★★

**S**IGILOSAMENTE, casi sin dárselo a nadie, Santana Motor ha iniciado la importación de los Vitara de cinco puertas. Su inconfundible aspecto define perfectamente la evolución sufrida por el modelo. Sobre la misma base mecánica del Vitara convencional, se ha incrementado la longitud total en, nada más ni nada menos, que 41 centímetros. La distancia entre ejes se ha aumentado en 28 centímetros, mientras que el resto de las dimensiones se mantienen más o menos. Este crecimiento ha permitido poner puertas para acceder

**VIRTUDES**

- Buen comportamiento
- Equipamiento y acabado
- Funcionalidad

**SUZUKI VITARA JLX WAGON**  
PRECIO: 2.788.000 pts

- Precio elevado
- Rueda de recambio sin antirrobo
- Consumo de combustible

**DEFECTOS**



## FICHA TÉCNICA

**MOTOR:** Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.590 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75,0 mm. Carrera: 90,0 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 95 CV (70 Kw) a 5.600 rpm. Par máximo: 13,5 mkg (121 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección multipunto. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

**TRANSMISIÓN:** Tracción a las cuatro ruedas engranable. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 6,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 29,0 km/h.

**DIRECCIÓN:** Sistema: De recirculación de bolas, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,5 vueltas. Diámetro de giro: 11,5 metros.

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

**SUSPENSIÓN:** Delantera: Independiente tipo MacPherson con amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido con muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos.

**RUEDAS:** Neumáticos: 195 R 15. Llantas de aleación de 5,5 x 15.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.165 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 km)

<b>CIUDAD</b>	
A 29 km/h de promedio	11,8
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	8,8
En conducción T.T.	15,4
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	11,6
A 140 km/h de cruceo	14,2
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros/100km	10,9
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	460

a las plazas traseras. Estas son ahora de verdad y permiten alojar a dos adultos, o a tres menos adultos, cómodamente. Igualmente, el maletero ha sufrido un importante aumento de volumen. En estas condiciones es perfectamente posible plantearse un viaje con cuatro personas y sus correspondientes equipajes, sin sufrir la menor apretura.

### MOTOR DE 16 VALVULAS

Pero no sólo ha crecido el Vitara en tamaño, sino que su potencia ha pasado de 74 caballos a 95. Esto ha sido necesario para superar las nuevas solicitudes del mayor peso. La fórmula para conseguir este aumento ha sido sencilla: culata de 16 válvulas e inyección electrónica multipunto. El resultado es un motor de funcionamiento suave que muestra mucho genio entre las 3.000 y las 5.500 revoluciones, pero por debajo de dicho régimen le falta un tanto de garra. Por arriba, hay que insistir en el acelerador para conseguir llegar al régimen máximo, situado en las 6.500 revoluciones. Si bien en el apartado estético el parecido es notable, en lo que se

refiere al comportamiento, hay diferencias de bulto respecto al modelo original. Lo primero que se aprecia nada más empezar a rodar, es un confort de marcha muy superior. La mayor distancia entre ejes hace que todas las reacciones del coche sean más suaves. Esto se agradece tanto desde el punto del confort, como del comportamiento. Los tarados de la suspensión están bien estudiados, tanto para una utilización puramente de asfalto como para su uso sobre pistas. El comportamiento es muy noble y seguro. Es poco frecuente encontrar vehículos todo terreno que inspiren tanta confianza desde el principio. En carretera, se puede rodar muy deprisa sin tener que exprimir el acelerador. El rápido y preciso cambio de marchas invita a utilizarlo con profusión. Esto per-

**MONTAÑERO DE LUJO**  
El Vitara mantiene una razonable predisposición para la práctica del todo terreno a pesar de su mayor tamaño.



**COMPORTAMIENTO NEUTRO**  
El Vitara Wagon destaca por su comportamiento noble y su facilidad de conducción.

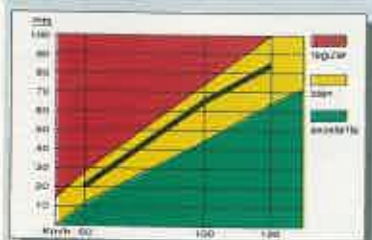


**CUATRO PLAZAS**  
Gracias a su mayor tamaño, en el interior es pueden sentar cuatro adultos con comodidad. El equipamiento es completo, pero se podría mejorar la instrumentación.

## PRESTACIONES

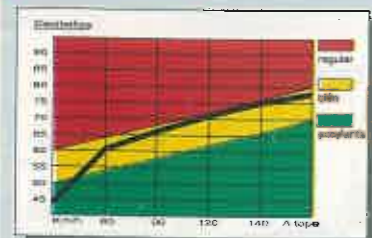
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	
Km/h	158,9
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada	18,7
1.000 m salida parada	34,9
De 0 a 100 km/h	13,0
Recorrido (metros)	226
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	37,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	43,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	16,1
recorrido (metros)	460
De 80 a 120 km/h en 5ª	31,3
recorrido (metros)	898

## FRENOS



A 60 Km/h	20,7
A 100 Km/h	67,8
A 120 Km/h	84,7

## SONORIDAD



Al ralentí	44,2
A 60 Km/h	61,4
A 90 Km/h	66,8
A 120 Km/h	72,4
A 140 Km/h	75,2
A Tope	78,6

### DATOS DEL COMPRADOR

**Importador:** Santana Motor, S.A. Avda 1º de Mayo s/nº. 23700 Linares (Jaén).  
**Teléfono:** (953) 69 30 50 **Red de post-venta:** 250 puntos de asistencia técnica en toda España. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros.

mite aceleraciones brillantes, que no tienen nada que envidiar de las conseguidas por una berlina media. La cuarta y la quinta velocidad resultan un poco largas. Mientras que en la quinta este desarrollo queda plenamente justificado para conseguir contener el consumo, lo cierto es que la cuarta queda demasiado próxima y por lo tanto obliga a tirar de la tercera con mucha frecuencia. El consumo no es alarmante, pero es algo más alto de lo que cabría esperar de un coche de estas características de peso y cilindrada. Este dato resulta muy sensible al tipo de utilización que se haga del acelerador ya que, si apuramos la alegría del motor, las cifras se disparan. Al

es muy precisa y el coche sigue fielmente la trayectoria marcada por el conductor. Es asistida de serie y se mueve sin el más mínimo esfuerzo, pero sin perder nada de sensibilidad. Este conjunto de factores hacen del Vitaro largo un coche muy agradable y fácil de conducir tanto en ciudad como fuera de ella.

### DE LA CALLE AL CAMPO

Si bien en carretera este alargamiento de dimensiones ha resultado muy beneficioso para el comportamiento, en campo ha reducido algo la agilidad del coche. En pistas en buen estado, las ventajas son las mismas que en asfalto, es de-



**MÁS VÁLVULAS**  
 El motor es el mismo pero con una culata de 16 válvulas y un sistema de inyección electrónica.

ser catalizado, es imprescindible el uso de gasolina sin plomo. La autonomía está ahora en un nivel aceptable, puesto que el volumen del depósito ha aumentado hasta 55 litros.

Tanto los frenos como la dirección están a buen nivel. Aunque a alta velocidad las distancias necesarias para detener el coche se estiran un tanto, lo cierto es que el tacto del pedal permite una dosificación perfecta, por lo que la frenada resulta muy equilibrada. Con el nivel de prestaciones que tiene este Vitaro, habría que pensar en ofrecer el sistema antibloqueo de frenos que, opcionalmente, se ofrece en otros mercados. Por su parte, la dirección

cir, más confort y progresividad. Sin embargo, al abordar zonas difíciles, el aumento de la distancia entre ejes hace tocar con los bajos con bastante frecuencia. La altura libre al suelo, que ya de por sí no es excesiva, se hace crítica en la versión larga. Como los recorridos de la suspensión delantera son algo cortos, es fácil perder motricidad. Afortunadamente, el diferencial autobloqueante ayuda a minimizar este fenómeno. Además, el voladizo posterior ha crecido, y es frecuente tocar con el paragolpes trasero al salir de un obstáculo. Su mejor baza la juega en terrenos blandos o muy deslizantes, donde la ligereza del conjunto y su buena potencia hacen



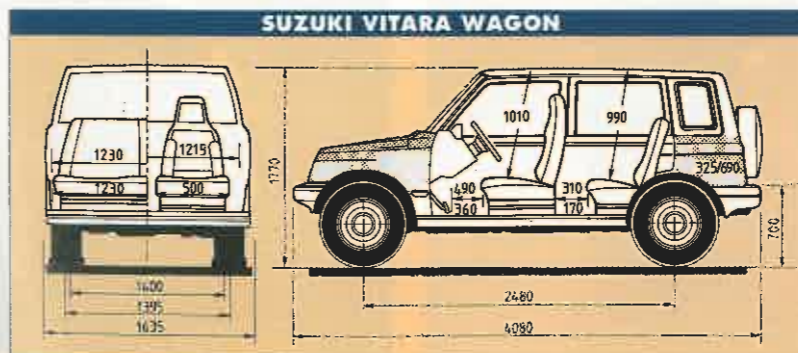
### EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

#### A FAVOR

- ▲ Equipo muy completo de serie con elevallas eléctricas en las cuatro puertas y sistema automático en la ventanilla del conductor.
- ▲ Asiento posterior partido asimétricamente con un mecanismo de accionamiento realmente fácil.
- ▲ El volante resulta muy cómodo, gracias al mecanismo que lo hace regulable en altura.

#### EN CONTRA

- ▼ No dispone de ningún sistema antirrobo para rueda de repuesto.
- ▼ Las diferentes posiciones del respaldo de los asientos delanteros quedan muy separadas entre sí, por lo que, en algunos casos, es difícil adoptar la posición idónea.
- ▼ Instrumentación algo escasa. Se echa en falta un manómetro de aceite.



maravillas. La tracción a las ruedas delanteras se engrana por el método tradicional de la palanca en el piso. Su accionamiento es fácil y el coche viene con bloqueadores de los bujes delanteros automáticos, por lo que no es necesario bajarse del coche para girar las palomillas. Los desarrollos de las reductoras son relativamente largos para hacerlas más utilizables en una utilización no muy comprometida.

### PEQUEÑO Y LUJOSO

El interior del Vitaro ha variado ligeramente respecto al anterior modelo. Al margen de ser más amplio en las plazas posteriores y contar con un buen maletero, nos encontramos con unos asientos bastante cómodos y un equipamiento muy completo. Elevallas eléctricas en las cuatro puertas, retrovisores regulables eléctricamente o volante regulable, son algunos de los elementos que monta de serie el coche. Todo ello con una excelente calidad de acabado. Se nota un buen trabajo en la in-

sonorización y la climatización es muy eficaz, tanto en la posición de calefacción como con el aire acondicionado que monta de serie. Al aumentar de tamaño y disponer de dos puertas más, este Vitaro se sitúa en un segmento nuevo y no tiene competidores directos. Los modelos que por precio estarían a su nivel, tienen unas cualidades de tamaño y equipamiento muy diferentes, por lo que es difícil que alguien se plantee la duda. Por tratarse de un coche importado de Japón, su precio resulta un tanto elevado, pero no excesivo, si se tiene en cuenta el completo equipamiento de serie. Si más adelante se decide fabricar este modelo en Linares, su precio podría bajar y resultar más competitivo.

Victor Piccione  
 Fotos: José Robledo

**OJO A LA RUEDA**  
 La ausencia de un sistema de protección de la rueda de recambio la deja muy expuesta.





**COMO UNA BALA**  
El aspecto que ofrece el Ecomobil visto de perfil, refleja su elevado coeficiente aerodinámico. La capacidad de visión es superior a la de un coche.

**A TUMBAR**  
La capacidad de inclinación que proporciona el Ecomobil es de 53 grados respecto al plano de la carretera. A pesar de su longitud, resulta muy manejable y bastante ágil en las curvas. Si la carretera está resbaladiza dispone de dos ruedas suplementarias.



**EL CREADOR Y SU CRIATURA**  
En la foto de la derecha, Arnold Wagner celebra con una cerveza su invento. Visto desde atrás, el Ecomobil resulta muy afilado y su aspecto recuerda un vehículo del futuro con cierto tono «extraterrestre». Además, su funcionamiento es muy silencioso.

PERAVES-ECOMOBIL

# EL HUEVO DE COLON

**Muchos inventores han fracasado en el intento de encontrar el vehículo ideal, «inteligente», o en todo caso el más racional. Después de varios años de investigación, Arnold Wagner parece haber encontrado una solución válida: el Ecomobil.**

Un buen día, Arnold Wagner, suizo, técnico, artesano e inventor, me llamó para invitarme a cenar. Eran las siete de la tarde de un martes de diciembre, cuando, en compañía de su mujer, abandonamos el salón de su casa para ir al aparcamiento a por el coche. Sin embargo, hubo una sorpresa de lo más desconcertante e interesante: Aparcados en la plaza de garage, esperaban inmóviles dos vehículos de aspecto extraterrestre, y a la vez estéticamente bellos. Se trataba de dos unidades del Peraves-Ecomobil, la última creación de Wagner, en la que había combinado las ventajas de la moto con las del coche, en función de la agilidad de movimiento así como de la economía.



Wagner entró con facilidad en el Ecomobil y se puso a los mandos en un instante. Yo me senté detrás y escuché un ruido bronco que me recordaba a los aviones cuando recogen el tren de aterrizaje. De hecho, había ocurrido algo similar; el Ecomobil se sostenía por medio de dos brazos dotados de una pequeña rueda en el extremo, que hacían la función de caballete y, al mismo tiempo, permitían incluso girar sobre sí mismo al Ecomobil.

El viaje duró alrededor de una hora por las viradas carreteras de los Alpes suizos. La sensación de viajar en el Ecomobil era una mezcla entre

volar e ir en moto. Al negociar las curvas, se asemejaba a una moto, con la gran diferencia de que no se notaba el vértigo al tumbar y, además, no se notaba el choque con el aire, ni ruido alguno en el interior. El aislamiento con el mundo exterior, era superior al que ofrece un coche de lujo, y únicamente una ligera vibración, producida por el motor, violentaba el confort de mi asiento.

Pero el primer gran susto vino en el momento en el que Arnold entró a gran velocidad en una curva de ángulo medio, se inclinó tanto con el Ecomobil que por un instante pensé que resultaría imposible volver a ponerlo recto. Para tranquilizarme, me dijo con cierto sarcasmo: «Esto no ha sido nada, se puede tumbar hasta los cincuenta y tres grados respecto al suelo -y añadió- son casi diez grados más que con una BMW K 100 RS».

En las aceleraciones más extremas, la sensación era la de ir en un coche y, en las frenadas muy apuradas, no se notaba la inclinación hacia adelante. Me di cuenta que la manejabilidad del Ecomobil desenvolviéndose entre los coches era igual a la de una moto de gran cilindrada.

Más tarde, Arnold comenzó a explicar el concepto de su invento con una definición de lo más categórica:

«Mira, los coches son todos una mierda, y las motos, sirven sólo si

# FICHA TECNICA

**MOTOR:** Cuatro cilindros en línea horizontales. Cuatro tiempos. Dos válvulas por cada cilindro (opcional el motor con dieciséis válvulas). Doble árbol de levas en cabeza. Distribución por cadena. Diámetro por carrera 67x70 mm. Cilindrada total 987 cc. Potencia máxima 90 caballos y 100 en la versión de dieciséis válvulas. Par motor 8,6 Kg m a 6000 rpm. Refrigeración líquida.

**ALIMENTACIÓN:** Inyección LE-Jetronic. Bomba de gasolina.

**ENCENDIDO:** Digitalizado. Arranque eléctrico. Batería de doce V y 25 Ah. Una bujía por cada cilindro. Una bobina por cada cilindro.

**TRANSMISIÓN:** Primaria por piñones. Secundaria por cardán. Embrague monodisco en seco. Cambio con cinco velocidades.

**BASTIDOR:** Estructura tubular entrearmada. Basculante monobrazo con sistema Monolever. Suspensión posterior monoamortiguador. Horquilla delantera telescópica hidráulica con barras de 41,7 milímetros de sección y 120 milímetros de recorrido. Freno delantero de doble disco de 285 mm de diámetro y pinzas de doble bombín activo. Freno posterior monodisco del mismo tamaño y una pinza de iguales características. Lanta delantera 3,50x17. Lanta posterior 4,50x18. Neumático delantero 120/70-17. Neumático posterior 160/60-18.

**DIMENSIONES:** Distancia entre ejes 2880 mm. Altura del asiento 650 mm. Anchura máxima 860 mm.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en seco 285 Kg. Capacidad del depósito del combustible 22 litros.

**A TODO LUJO**  
El panel de mando es el original de la BMW K100. En su equipamiento figura el airbag, radio cassette digital, aire acondicionado y teléfono.



hace buen tiempo. Me di cuenta de esto a finales de 1970, cuando me trasladaba diariamente desde Winterthur a Stuttgart. Consumía una gran cantidad de gasolina, debido a los atascos, enfermé de los nervios, y la moto era posible utilizarla pocos días al año. Entonces decidí crear un vehículo en el que se combinaran las ventajas del confort de un coche con la manejabilidad de una moto, todo ello con prestaciones elevadas.

La carrocería del Ecomobil es de kevlar y resina epoxi, con lo cual su resistencia esta garantizada por doscientos años. En caso de accidente, se ha demostrado en varios casos, que ninguna persona salió herida gracias a los cinturones de seguridad, a la estructura de la carrocería y a la gruesa barra que rodea todo el habitáculo.

Todos los Ecomobil tienen los asientos de cuero, aire acondicionado, ABS, compact-disc, están insonorizados y, en el caso de que la carretera esté resbaladiza, se pueden sacar las dos ruedas suplementa-

rias, previstas sólo para arrancar y aparcar, y que a partir de los cien kilómetros por hora cumplen la función de ruedas de apoyo para evitar un vuelco o un arrastón sobre el asfalto.

El invento de Wagner puede alcanzar los doscientos ochenta kilómetros por hora, acelera de cero a cien en siete segundos, y se puede elegir la versión con motor BMW de noventa caballos, o bien el de dieciséis válvulas. En ambos casos, el precio del Ecomobil es de 4 millones de pesetas al cambio, si está equipado con todo lujo de detalles. Sin lugar a dudas, el Ecomobil reúne las condiciones precisas para ser calificado como un vehículo del futuro, su fiabilidad es convincente, y las prestaciones son de todo respeto. También en el aspecto estético, Wagner ha acertado al inspirarse en la perfección de un huevo para diseñar la carrocería. En resumidas cuentas, el Ecomobil es el huevo de Colón.

**G. Corbetta**  
Fotos: Automedia

# USADOS

# O

# I

# C

# E

# R

# A

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.

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

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



## ALFA ROMEO

MODELO	90	89	88	87	86
Alfa 33 SL	-	-	-	-	560
Alfa 33 Q0	-	-	-	-	600
Alfa 33 QV	-	-	-	-	590
Alfa 33 1.3 S.	950	810	730	670	-
Alfa 33 1.5 4x4	-	950	870	790	710
Alfa 33 1.5 TL	1020	860	780	630	-
Alfa 33 1.7 QV	1160	980	890	800	-
Alfa 33 1.7 IE	1130	950	860	-	-
Alfa 33 1.7 SW	-	1050	950	-	-
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 C	1140	950	-	-	-
Alfa 75 1.8 C	1220	1030	920	-	-
Alfa 75 1.8 IE	1360	1150	-	-	-
Alfa 75 1.8 TB	-	-	-	1260	1010
Alfa 75 1.8 T América	1820	1550	1440	-	-
Alfa 75 2.0 C	-	1180	1090	930	800
Alfa 75 2.0 TS	1600	1360	1200	1110	-
Alfa 75 2.0 TD	1570	1330	1200	970	840
Alfa 75 2.4 TD	1750	1480	-	-	-
Alfa 75 2.5 QV	1580	1500	1360	930	-
Alfa 75 3.0 América	2260	1920	1740	1570	-
Alfa 90 2.0	-	-	-	730	560
Alfa 90 2.5	-	-	-	920	700
Alfa 90 2.4 TD	-	-	-	830	670
Sprint 1.5	-	-	-	810	660
Sprint 1.7 QV	-	930	840	-	-
GTV 2.0	-	-	-	890	700
GTV 2.5	-	-	-	1100	890
Solider 2.0 FL	-	-	-	1530	1280
164 Twin Spark	2300	2070	-	-	-
164 3.0 V6	2980	2650	-	-	-
164 2.5 TD	2640	2380	-	-	-

## AUDI

MODELO	90	89	88	87	86
80 CD	-	-	-	-	760
80 GTE	-	-	-	-	810
80 Quattro	-	-	-	-	1360
80 CD TD	-	-	-	-	710
80 Special	1650	1490	-	-	-
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 Quattro	2800	2500	2250	2030	-
100 CC	-	-	-	1030	790
100 CD y 2.2 E	2090	1890	1870	1590	1160
100CC Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1670	1560	1410	1090	840
100 CD Turbo Diesel	1970	1770	1590	1240	950
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	-	-
200 CD	-	-	2110	1640	1230
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860
200 V8	5850	5270	-	-	-
Coupé GT	2110	1790	1520	1220	930
Coupé Quattro	2760	2480	2120	1700	1290

## BMW

MODELO	90	89	88	87	86
316/316i	1440	1350	1220	1060	990
318i 4p	1530	1440	1350	1160	1030
318i	1620	1530	1400	1200	1050
318i 4p	1710	1620	1490	1280	1160
318i S	1900	-	-	-	-
320i	1880	1760	1620	1450	1280
320i 4p	1990	1850	1710	1540	1370
324 D	1780	1620	1540	1420	-
324 TD	2100	1890	1710	-	-
325i	2400	2230	2060	1890	1760
325i 4p	2480	2310	2140	1970	1840
325i X	2790	2570	2440	2310	-

## ALFA ROMEO

MODELO	90	89	88	87	86
M3	4600	4330	3970	3610	-
520 i	-	-	-	-	1150
520 (nuevo)	2610	2350	2170	-	-
525 i	-	-	-	-	1440
525 i (nuevo)	3350	2970	2760	-	-
528 i	-	-	-	-	1620
M535 i	-	-	-	-	2480
535 i (nuevo)	4200	3840	3610	-	-
524 TD	-	-	-	-	1580
524 TD (nuevo)	3180	2850	2570	-	-
726 i	-	-	-	-	1580
730 i	4150	3700	3320	2970	-
735 i	-	-	-	-	2310
735 i (nuevo)	5140	4780	4330	3970	-
745 i	-	-	-	-	2430
750 i	6990	6320	5860	-	-
678 CS i	-	-	-	-	1710
635 CS i	4500	3990	3600	3260	2790
M635	6850	5890	5410	4750	4080

## CITROËN

MODELO	90	89	88	87	86
2 CV 6 CT	-	-	-	260	200
Mehari 4 p.	-	-	-	290	230
LNA	-	-	-	-	160
LNA 11 E y RE	-	-	-	-	200
AX 11 RE	710	610	520	-	-
AX 11 RE 5 p	750	640	-	-	-
AX TRE	760	650	580	490	-
AX TRE 5 p	800	680	580	-	-
AX 14 TRS	820	700	630	540	-
AX 14 TRS 5 p	860	740	630	-	-
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	770	660	-	-	-
AX 14 RD 5 p	800	680	-	-	-
AX TRD	810	690	-	-	-
AX TRD 5 p	850	710	-	-	-
Visa II Club y ES	-	-	-	350	260
Visa II Super E y X	-	-	-	370	280
Visa GT	-	-	-	440	330
Visa 11 E	-	-	-	370	270
Visa 11 RE	-	-	-	390	300
Visa Challenger	-	-	-	430	310
Visa 14 TRS y Stylo	-	-	-	500	380
Visa GTI	-	-	-	850	730
Visa 17 D y Challenger	-	-	-	580	470
Visa 17 RD y Stylo	-	-	-	620	500
GSA X1	-	-	-	-	290
GSA X3	-	-	-	-	230
BX	-	-	-	720	610
BX 14 E, RE, Leader T	980	810	740	630	450
BX 14 TRE y TGE	1030	870	790	670	570
BX 16 RS	-	-	-	-	500
BX 16 TS	1060	900	-	-	-
BX 16 TGS	1140	970	-	-	-
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	980	830	590
BX 19 TGS	1210	1030	-	-	-
BX 19 TRSGT y Athena	1330	1120	1020	870	740
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	-
BX 19 GTI 1.6 V	1920	1620	1380	-	-
BX 19 TRS Break	1490	1260	1140	970	820
BX D	1220	1040	930	720	530
BX 19 D y RD	1300	1110	1000	770	560
BX 19 TRD	1370	1170	1060	900	580
BX 19 TRD Turbo	1590	1350	1140	-	-
BX 19 RD Break	1460	1240	1120	860	730
CX 22 TRS	1300	1100	920	700	510
CX 25 GTI	-	-	-	1190	910
CX 25 GTI Turbo 2	2400	2040	1840	1450	920
CX Prestige Turbo	2740	2340	2100	1710	1370
CX 25 D y RD	1640	1390	1170	870	630
CX TRD Turbo	2070	1750	1580	1190	800
CX 25 RDT Familiar	2120	1810	1620	1280	760
XM 2.0 i Luxe	2090	-	-	-	-
XM 2.0 i Grand Luxe	2560	-	-	-	-
XM V6 i	3180	-	-	-	-

## ALFA ROMEO

MODELO	90	89	88	87	86
XM Diesel Luxe	2190	-	-	-	-
XM Turbo D Grand Luxe	2770	-	-	-	-

## FERRARI

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

## FIAT

MODELO	90	89	88	87	86
Panda 1000 S Fire	630	-	-	-	-
Panda Siseley 4x4	850	-	-	-	-
Uno 45 Sting 3p	-	-	590	500	420
Uno Brio 45 3p	-	-	580	490	-
Uno 45 Fire S 3p	700	600	570	520	440
Uno 45 Fire S 5p	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 60 S 5p	970	-	-	-	-
Uno 70 SL 5p	980	840	780	640	540
Uno 70 SX 3p	950	820	730	620	-
Uno 70 SX 5p	990	850	770	-	-
Uno Turbo ie	1150	990	890	750	640
Uno Turbo ie ASHD	1260	1080	920	-	-
Uno DS 5p	930	790	710	550	470
Tipo 1.400	1080	920	790	-	-
Tipo 1.400 DGT	1160	1010	850	-	-
Tipo 1.600 DGT	1250	1080	9		



MODELO	90	89	88	87	86
Fiesta S 1.1 y 1.3	—	—	—	—	320
Fiesta Ghia 1.1 y 1.3	—	—	—	—	350
Fiesta Sport 1.4	—	—	560	480	410
Fiesta Ghia 1.4	—	—	570	490	420
Fiesta LD y Balar 1.6 D	—	—	—	—	310
Fiesta Super Hit 1.6 D	—	—	—	—	400
Fiesta Top D 1.6	—	—	520	440	—
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	550	470	350
Fiesta XR2	—	840	700	630	540
Fiesta C 3p	750	650	—	—	—
Fiesta C 1.1 3p	800	690	—	—	—
Fiesta C 5p	810	690	—	—	—
Fiesta C 1.1 5p	850	730	—	—	—
Fiesta CL 1.1 Cat.	990	850	—	—	—
Fiesta CLX 1.4 3p	840	720	—	—	—
Fiesta CLX 1.4 5p	890	760	—	—	—
Fiesta S 1.6 3p	960	830	—	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	—	—	—
Fiesta XR2 i	1160	1000	—	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	880	780	—	—	—
Fiesta CL 1.8 D 3p	860	760	—	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	—	—	—
Escort i 1.1	—	—	—	—	350
Escort Laser r, cl y GL 1.1	—	—	—	—	410
Escort L 1.3	—	—	—	—	370
Escort CL y GL 1.3	—	—	690	600	440
Escort Ghia 1.3	—	—	—	—	470
Escort CL y GL 1.4	—	—	720	640	510
Escort Xtra 1.4	—	—	—	—	640
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	—
Escort GT y Mark	900	810	730	—	—
Escort Ghia 1.6 Cat	1100	940	—	—	—
Escort XR3 i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
CLD, GLD y Xtra 1.6 D	—	—	—	—	640
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	—	—
Escort Ghia 1.6 D	1000	900	810	730	—
Escort GTD 1.6	930	840	—	—	—
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	—	—
Escort Country 1.8 C	1030	930	—	—	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR 3 i	1750	1500	1350	1150	850
Orion GT y Millionair 1.6	1050	900	800	—	—
Orion Ghia 1.6	1050	950	870	780	600
Orion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	—
Orion Ghia 1.6 Cat	1200	1020	—	—	—
Orion CLD y GLD 1.6	—	—	700	680	550
Orion Ghia 1.6 D	1050	950	870	780	600
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	930	800	—
Sierra GL 1.6 5p	—	—	980	850	—
Sierra Laser 2.0	—	—	—	—	620
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	—
Sierra GL 2.0 4p	—	—	1040	900	—
Sierra GL 2.0 4p	1440	1220	1080	940	—

MODELO	90	89	88	87	86
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	1270	—	—	—
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	—
Sierra GL 2.0 i 5p	1490	1280	1120	990	—
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	—
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1280	1120	990	—
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	—
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i	—	—	1500	1270	—
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	—	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	—
Sierra Laser Diesel	—	—	—	—	570
Sierra CLD 4p	1390	1180	1080	800	—
Sierra GLD 4p	1550	1320	1120	870	—
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	—	—
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	1050	900	600
Sierra Fam. GL 2.0 i	1610	1380	1240	1050	—
Sierra Fam Ghia 2.0 i	—	—	—	—	770
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	—	—
Scorpio GL 2.0 i	1910	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	—
Scorpio GL 4x4 2.8 i	—	—	—	—	1420
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	1620	—
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1880	1710	1450	—
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	—
Scorpio Ghia 2.8 i	—	—	—	—	1510
Scorpio Ghia 2.9 i	2610	2210	2000	1700	—
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	—
Scorpio CL Turbo D	1910	1630	—	—	—
Scorpio GL Turbo D	2100	1780	—	—	—
Scorpio Ghia Turbo D	2530	2140	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9 Cat	2690	2290	—	—	—

### LANCIA

MODELO	90	89	88	87	86
A 112 Junior TC	—	—	—	—	260
A 112 LX	—	—	—	—	300
A 112 Altera	—	—	—	—	340
Y 10 Flia	650	550	470	—	—
Y 10 Fire LX IE	750	630	570	480	390
Y 10 Turbo	860	730	660	570	480
Y 10 1300	870	740	—	—	—
Delta 1300	970	820	750	640	—
Delta 1600 IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4x4	—	—	1590	1350	1150
Delta Integrale	2550	2170	—	—	—
Delta Integrale 16 V	2750	2340	—	—	—
Prisma 1.5 LX	1080	930	790	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Prisma 1600 IE	—	—	950	800	680
Prisma Symbol	1200	1020	990	790	—
Prisma TD	1260	1070	970	820	—
Thema 2.0 IE	1950	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	2120	1900	1710	1460	1250
Thema 6V	—	—	1760	1500	1210
Thema Turbo IE SW	2820	2530	2280	1940	—
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	—	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	—	—
Thema 8.32	5100	4330	3700	—	—
Thema TD	1950	1750	1570	1340	1140
Thema TD Nuevo	2345	2090	—	—	—
Thema Turbo DS SW	2720	2450	2200	—	—
Decra 1.800 ie	1460	—	—	—	—
Decra 1.800 e	1640	—	—	—	—
Decra 2.0 ie	1880	—	—	—	—
Decra Turbo Diesel	1850	—	—	—	—

### MERCEDES BENZ

MODELO	90	89	88	87	86
190 D	2500	2170	1900	1670	1500
190 D 2.5	2940	2550	2240	1960	—
190 D 2.5 T	3300	2860	—	—	—
200 D	3220	2970	2450	2150	1930
250 D	3520	3350	2680	2250	2110
300 D	3820	3310	2910	2550	2290
300 TD	4300	3730	3270	2670	2580
300 TD Turbo	5100	4420	3870	3400	3060
190 E 1.8	2230	—	—	—	—
190 E 2.0	2890	2510	2200	1930	1730
190 E 2.3	3030	2670	2350	2060	1850
190 E 2.3 16V	—	—	4000	3500	3100
190 E 2.6	3580	3100	2720	2390	2150
190 E 2.6 16V	5260	4560	—	—	—
200	3060	2600	2280	2030	1800
230 E	3510	3040	2660	2340	2100
230 CE	4480	3880	3400	2980	—
260 E	3960	3430	3010	2640	2370
280 TE	4090	3550	3110	2730	2460
300 E	4420	3830	3360	2950	2650
300 E 4 Matc	5590	4840	4250	3720	3350
300 CE	5290	4580	4020	3520	—
306 TE	4870	4220	3700	3240	2920
260 SE	3960	3390	2830	2550	2260
300 SE	4250	3640	3130	2730	2430
300 SEL	4570	3910	3270	2930	2610
420 SE	5160	4420	3680	3310	2950
420 SEL	5530	4730	3940	3550	3160
500 SE	5570	4780	3980	3580	3190

MODELO	90	89	88	87	86
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SEL	8590	7370	6140	5530	4910
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	—	—	6400	5500	4680
420 SEC	6890	5910	4920	4440	3940
500 SL	—	—	7050	6080	4600
500 SEC	7310	6260	5220	4700	4180
560 SE	8230	7050	—	—	—
560 SEC	9520	8160	—	—	—

### OPEL

MODELO	90	89	88	87	86
Corsa City 1.0 3p	670	570	510	430	340
Corsa Swing 1.0 3p	720	620	560	480	—
Corsa Base, Luxus LS 1.0 3p	—	—	—	—	310
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520	—
Corsa B-Luxus LS 1.2 3p	—	—	—	—	350
Corsa Swing 1.2 4p	850	720	650	550	—
Corsa Swing 1.2 5p	920	700	630	540	—
Corsa GL 1.2 3p	840	720	650	550	—
Corsa GL 1.2 4p	890	760	690	590	—
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	—
Corsa B-Luxus LS 1.3 3p	—	—	—	—	390
Corsa GL 1.3 3p	870	750	670	570	—
Corsa GL 1.3 4p	920	780	710	600	—
Corsa GL 1.3 5p	900	770	690	590	—
Corsa SR y GT 1.3	860	760	680	570	430
Corsa Swing 1.5 D 3p	820	700	640	490	—
Corsa Swing 1.5 TD 3p	900	770	660	—	—
Corsa Swing 1.5 D 4p	880	750	680	530	—
Corsa Swing 1.5 TD 4p	950	810	690	—	—
Corsa Swing 1.5 D 5p	860	730	660	510	—
Corsa Swing 1.5 TD 5p	930	790	670	—	—
Corsa GSI 1.6 SE	1070	920	780	—	—
Kadett Top 1.6 3p	—	—	830	—	—
Kadett 1.6 GT 3p	1170	1010	—	—	—
Kadett 1.8 GSI 3p	—	—	—	—	850
Kadett 1.8 GT 3p	1240	1060	—	—	—
Kadett 2.0 GSI 3p	1460	1250	1130	1000	—
Kadett 2.0 GSI 16V 3p	1720	1470	1320	1180	—
Kadett LS 1.3 S 4p	970	820	740	630	500
Kadett City 1.3 S 5p	910	770	—	—	—
Kadett LS 1.6 S 4p y 5p	1120	980	860	770	600
Kadett GL 1.6 S 4p	1190	1020	920	820	660
Kadett GL 1.6 S 5p	1170	1000	900	800	650
Kadett 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	1210	1020	920	710	—
Kadett LS 1.7 D 4p	1090	920	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Kadett LS 1.5 TD 5p	1200	1010	910	710	—
Kadett City 1.7 D 5p	1030	880	—	—	—
Kadett LS 1.7 D 5p	1050	900	—	—	—
Kadett LS 1.6 D	—	—	840	720	580
Kadett Caravan LS 1.6S	1200	1030	920	820	—
Kadett Caravan LS 1.5TD	1300	1100	1000	810	—
Kadett Caravan LS 1.7 D	1300	1100	1000	810	—
Ascona 1.600 S	—				

MODELO	90	89	88	87	86
R-19 GTD 5p	1160	990	840	—	—
R-19 GTD 3p DA	1210	1020	870	—	—
R-21 TS	1230	1040	870	—	—
R-21 GTS	1380	1170	970	870	740
R-21 TXE	1710	1450	1210	1080	920
R-21 GTX	1470	1240	1040	—	—
R-21 TX i	1820	—	—	—	—
R-21 2 L Turbo	2340	1980	1650	—	—
R-21 GTD	1480	1250	1040	930	800
R-21 Turbo D	1860	1400	1170	—	—
R-21 Turbo DX	1780	1490	1250	—	—
R-21 Nevada GTS	1530	1290	1080	960	820
R-21 Nevada TXE	1750	1480	1240	1100	940
R-21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	980
R-21 Nevada GTD	1670	1410	1180	1050	900
R-21 Nevada Turbo D	1820	1540	1290	1150	—
R-21 Nevada Turbo DX	1910	1620	1350	1210	—
R-25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R-25 GTX	1850	1580	1420	1270	1190
R-25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R-25 TX i	2320	1970	—	—	—
R-25 V6 i	2730	2320	2090	1860	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2190
R-25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R-25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	—	—	—
Espace TSE	—	—	1620	1390	1010
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quattra	2850	2250	—	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4800	4100	3490	—

MODELO	90	89	88	87	86
216 S	970	810	700	—	—
216 Sprint	1010	850	750	—	—
216 SE BR	1130	1000	970	740	630
216 Vitese	1260	1100	980	830	730
214 S i	1200	—	—	—	—
214 GS i	1300	—	—	—	—
216 GS i	1500	—	—	—	—
2400 TD	—	—	—	—	570
2600 S	—	—	—	—	570
3500 Vitese	—	—	—	—	790
Vanden plas EF	—	—	—	—	840
820 SI	2220	1900	1600	1400	—
827 Sterling	2900	2500	2100	1800	—
827 Vitese	2900	2500	2100	—	—
Metro 1.0	—	—	—	360	290
Metro 1.3	700	600	520	470	380
Metro MG	850	700	650	510	410
Metro 4p	800	700	600	510	—
Maestro 1.6	—	—	—	—	450
Maestro EF 2.0	1150	1000	850	720	590
Montego Marfar	—	—	—	630	720
Montego 1.6 SL	1000	900	—	—	—
Montego EF 2.0	—	—	—	1000	900
Montego GSI 2.0	1250	1100	—	—	—
Montego GTI 2.0	1350	1200	—	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1350	1200	1000	900	—
Montego DSL Turbo	1250	1100	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Panda 40	—	—	—	300	230
Panda Sprint	—	—	—	—	290
Marbella Ly Playa	—	—	—	450	380
Marbella Special y Junior	590	470	400	—	—
Marbella XL	630	540	460	—	—
Marbella GL	630	540	460	—	—
Marbella GLX	660	570	490	—	—
Ronda GLP 1.5	—	—	—	—	360

MODELO	90	89	88	87	86
Ronda CLXP 1.5	—	—	—	—	380
Ronda LD	—	—	—	—	280
Ronda GLD	—	—	—	—	290
Ibiza Disc.Str. y Spc. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza GL Sp	790	670	610	510	330
Ibiza XL 1.2 3p	790	670	610	510	330
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	—	—
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	760	640	540	—	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL	—	—	—	—	—
Ibiza Crono 1.5 3p	—	—	—	—	—
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SMI 1.5 3p	1020	860	780	—	—
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	—	—	—	—	—
Ibiza GL 1.2 5p	840	710	650	550	—
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	—
Ibiza GL 5p	800	680	620	530	—
Ibiza XL 1.5 5p	800	680	620	530	—
Ibiza GLX 1.5 5p	1840	770	650	—	—
Ibiza Inyección 5p	1040	890	—	—	—
Ibiza Disc.Spc y Jun D3p	770	660	580	440	320
Ibiza GLD 3p	850	740	680	500	370
Ibiza XLD 3p	850	740	680	500	370
Ibiza Disc.Spc y Jun D5p	820	690	630	480	—
Ibiza GLD 5p	910	780	700	540	—
Ibiza XLD 5p	910	780	700	540	—
Malaga Touring	720	610	—	—	—
Malaga Ly Gl 1.2	—	—	—	530	450
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	—
Malaga L 1.5	—	—	—	590	480
Malaga Touring 1.5	790	670	—	—	—
Malaga GL y Bnsa	—	—	—	610	490
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470
Malaga Touring D	790	670	—	—	—
Malaga LD	—	—	—	570	430
Malaga GLD	—	—	—	600	470
Malaga GL XD	900	770	—	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Horizon LS	—	—	—	410	330
Horizon GL	—	—	—	—	360
Horizon GT	—	—	—	—	390
Horizon GLD	—	—	—	—	370
Horizon EXD	—	—	—	—	400
Horizon GTD Aut	—	—	—	—	400
Solara Escorial Aut.	—	—	—	—	490
Solara Escorial D	—	—	—	—	480

MODELO	90	89	88	87	86
Polo Bunny 1.0	680	580	530	400	300
Polo 40 C	—	—	—	—	270
Polo C. Overd	—	—	—	—	280
Polo 45 C	730	630	580	420	340
Polo Fox 1.0	730	630	580	420	340
Polo 55 CL	800	680	620	480	360
Polo Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	—	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	—	—
Polo Classic CL D	870	740	670	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

MODELO	90	89	88	87	86
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	—	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	—	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1490	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattro	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	—	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	—	—
Jetta GT	1490	1260	1090	930	700
Jetta CLD	1210	1020	870	—	—
Jetta CL TD	1210	1030	880	—	—
Passat 1.8 C L	—	—	—	650	510
Passat 2.0 GLS	—	—	—	810	690
Passat 1.6 CLD	—	—	—	—	500
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	—	670
Passat Variant 1.6 GL TD	—	—	—	—	500
Passat CL 90 cv	1270	1080	920	—	—
Passat GL 90 cv	1500	1270	1080	—	—
Passat GL 112 cv	1700	1450	1230	—	—
Passat GT 16 v	1800	1530	1300	—	—
Passat CL TD	1480	1260	1080	—	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	—	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	—	—
Passat Variant TD	1600	1380	1150	—	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	—	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	—	—
Santana LX 1.8	—	—	—	570	480
Santana GX 5	—	—	—	850	660
Santana GX GTD	—	—	—	630	480
Scirocco GT	1250	1070	960	910	660
Scirocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Scirocco GT 16V	1430	1220	1040	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
244 GL	1690	1450	1260	1070	850
244 GT	1950	1650	1500	1350	—
244 GLD	1510	1320	1180	830	710
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	960	790
340 GL	—	—	—	900	770
340 GL	1280	1090	990	840	760
340 Plus	1370	1190	—	—	—
340 GLD	—	—	—	1040	980
360 GL	1560	1420	1230	1080	850
360 GT	1520	1370	1180	1030	850
440 GL	1470	—	—	—	—
440 GT	1890	1620	—	—	—
440 GLE	1890	1620	—	—	—
440 Turbo	2100	1820	—	—	—
440 GL	1800	—	—	—	—
460 GLE	1950	1770	—	—	—
460 Turbo	2150	1970	—	—	—
480 ES	2190	1850	1670	1510	—
480 ES Turbo	2470	2100	1970	—	—
740 GL	1700	1530	1300	1070	860
740 Master	2100	—	—	—	—
740 2.0	2100	—	—	—	—
740 GLE	2060	1880	1640	1350	1080
740 GLI	—	—	—	1570	1320
740 200 cv	3500	—	—	—	—
740 GLD	1620	1440	1230	1060	850
740 Turbo Diesel	2180	2080	1640	1410	1120
740 Turbo Intercooler	2250	2100	1620	1360	1090
740 Master	2050	—	—	—	—
745 GLE	2000	1870	1590	1350	1080
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
760 GLE	2690	2610	2180	1880	1490
760 Turbo Diesel	3020	2700	2310	1960	1570
760 Turbo Intercooler	3150	2840	2390	2050	1620
780	4510	4050	3440	2920	—

MODELO	90
--------	----

**Valderribas Motor S. A.**  
 C/ Valderribas, 75. Dr. Esquardo, 108. Telf. 551 48 00 Fax 561 48 08 28007 Madrid  
**TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS**  
**VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS**  
 FINANCIACION VW CREDIT  
 AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

**AUTO PEREZ DEL SUR**  
  
**ALFA 164 3.0 V6**  
 año 90, con todos los extras, matrícula M-3661-KY, 45.000 Km 2.900.000 ptas  
 Tel: 6 90 60 21

**AUTOMASER**  
 Opel Calibra 2.0i 16V, 90 ..... 3.000.000  
 Opel Senator 3.0i CD, full equip, 88 ..... 2.375.000  
 Opel Kadett GSI 16V, 90 ..... 1.790.000  
 Mercedes 190 2.3 16V, full equip, 86 ..... 3.350.000  
 Renault 21 Turbo DX, A.A., D.A, ABS, 90 ..... 1.950.000  
 BMW 318i, A.A., D.A., etc., 87 ..... 1.575.000  
 Abrimos sábados tarde y domingos mañana  
 Cardenal Silíceo, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

**VENDO** 205 GTi, elevallunas, cierre, A.A., tapa potencia, bafles, 2 volantes, gris, antracita, revisiones periódicas, 1.250.000 ptas. Teléfono (91) 2504656.  
**COLECCIONISTA** Mercedes 190 SL, 1959, color rojo, impecable, revisado según normas suizas. Tel. (91) 373 75 14 07-41 58 21 14 92.  
**MERCEDES** 2.3 16V, M-JW, equipamiento completo excepto A.A., extras, excelente oportunidad por cambio de residencia, 2.000.000 ptas. Tel. (908) 61 52 58.  
**WILLYS** CS3 A, restaurado total, motor diesel XVP 1.9 nuevo, infinidad extras, impecable estado, 1.350.000 ptas. Tel. (93) 718 51 09. Noches.  
**KARTS** competición, nuevos y usados. Masallés. Tel. (93) 692 18 24.  
**DATSUN** 280 ZX Targa, compro. Tel. (91) 450 03 62/39 74.  
**COMPRO** Buggy o Ural con sidecar. Tel. (95) 287 86 31.  
**PORSCHE** 944, blanco, año 82, aire acondicionado, alarma, motor y ruedas nuevas, 90.000 km. Javier, teléfono (91) 803 61 41. 2.600.000 ptas.  
**OPORTUNIDAD** única Porsche 911 Carrera, particular, B-IV, full equip, impecable, 3.600.000 ptas. Tel. (93) 459 34 59.

**AUDI** 100 Avant Quattro, tracción total, ABS, climatizado, elevallunas eléctricos delanteros y traseros, y más extras, 1.650.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 816 05 48, horas de oficina. Madrid.  
**FIAT** Uno 70 SX, 600.000 ptas, buen estado. Tel. (93) 201 61 75.  
**PORSCHE** 911 SC, 204 CV, año 81, blanco, aire, buen estado, llamar noches entre 21 y 23 horas. Precio 2.650.000 ptas. Teléfono (91) 266 59 51.  
**PORSCHE** 928 S, 1984, completísimo, muy cuidado, 85.000 km., 3.500.00 ptas. Tel. (988) 772 03 50. Horas oficina.  
**GOLF** GTi 16V, perfecto estado, alarma, buen precio. Tel. (96) 240 05 90, V-CV, 1.475.000 ptas.  
**VENDO** Saab 9000 CD Top Line, V-DM, año 90, azul marino, climatizador, cuerpo, ABS, kit Aero, garantía oficial, perfecto estado. Rafael de Pablo, tel. (96) 366 96 18, horas de oficina.  
**VENDO** Porsche 944 II, M-GH, año 86, color blanco, climatizador automático, muy buen estado. Juan Meri, tel. (96) 466 97 03, horas de oficina.  
**MERCEDES** 560 SEL, 1988, todos los extras, 6.000.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.

**F. TOME, S. A.** Polo Coupé GT, año 89, garantía 2 años, por 750.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.  
**F. TOME, S. A.** Alfa 33 1.5 TI, con pocos kilómetros, año 87, garantía 18 meses, por sólo 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

por 995.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.  
**F. TOME, S. A.** Seat Ibiza SXi, año 89, con garantía de 2 años, por 910.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.  
**F. TOME, S. A.** Volkswagen Golf automático, año 89, con garantía de 18

no. Teléfonos (91) 329 33 14/15.  
**F. TOME, S. A.** Seat Ibiza 1.5 GLX, año 87, con 18 meses de garantía, por 675.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.  
**VENDO** Mercedes 230 E (124), V-BP, año 85, muy buen estado, aire, cierres y elevas eléctricos, dirección asistida, 2.300.000 ptas. Raúl Borreguero, tel. (96) 366 98 08, horas de oficina.  
**VENDO** Talbot Rallye, Maximo GR R, ex campeón Montaña, carrocería fibra, caja cerrada y autoblocante, gomas Avon nuevas y gomas agua, ocho llantas 7 y 8 pulgadas, remolque 2 ejes, con soporte para ruedas y cajones recambios, conjunto completo (coche + remolque) 700.000 ptas. Raúl Borreguero, tel. (96) 366 98 08, horas oficina.  
**PORSCHE** 911 SC, 1979, 2.200.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.  
**PORSCHE** 944 Targa, 1985, 2.300.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.  
**JAGUAR** Sovereign, 1985, todos los extras, 2.500.000 ptas. Tel. (91) 409 72 63.  
**TRIUMF** TR 3, perfecto. Tel. (91) 409 72 63.  
**TRIUMF** TR 6. Tel. (91) 409 72 63.  
**TRIUMF** TR 7, descapotable. Teléfono (91) 409 72 63.

**SEAT** **F. Tomé**  
 VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO  
 GARANTIA TOTAL ESCRITA  
 Ctra. Barcelona, km. 12,500 **Tel.: 747 82 00**  
**F. TOME, S. A.** Opel Vectra GT, precioso, con aire acondicionado, garantía 2 años, por 1.650.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.  
**F. TOME, S. A.** Opel Ascona 2.0 GTi, año 87, con aire acondicionado, garantía 18 meses, por 890.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.  
**F. TOME, S. A.** Volkswagen Golf GTi, año 90, con pocos kilómetros, con garantía de 2 años, por 1.550.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.  
**F. TOME, S. A.** Peugeot 309 Green, año 89, con garantía de 24 meses,

meses, por 1.290.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.  
**F. TOME, S. A.** Opel Kadett GSI, año 85, con garantía por 850.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.  
**F. TOME, S. A.** Opel Corsa 4 puertas, año 89, garantía 24 meses, por 775.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.  
**F. TOME, S. A.** Opel Manta, impecable, año 84, por sólo 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.  
**F. TOME, S. A.** Ocasión única, Alfa 75 2.0, año 86, garantizado, por sólo 650.000 ptas. Sr. Moreno.

**AUTO RADIO UNION ALARMAS**  
 ● GRUNDIG  
 ● PIONEER  
 ● PHILIPS  
 ● BLAUPUNKT  
 ● ALPINE  
 ● SONY  
 ● AIWA  
**15% Descuento**  
 VISA, ETC.  
 «TELEFONIA MOVIL»  
**30 AÑOS DE EXPERIENCIA**  
**AUTENTICOS ESPECIALISTAS**  
 C/ SEGOVIA (Zona Viaducto), 10  
 Telfs. (91) 2 48 42 46 / 2 47 71 28  
 28005 MADRID  
 ALARMAS **GEMINI** PROFESIONAL  
 ● TELEMANDO ULTRASO. Y CIERRES 50.900 PTAS.  
 ● TELEMANDO Y ULTRASONIDOS 35.000 PTAS.  
 ● TELEMANDO 25.000 PTAS.  
 ● SIRENA Y ULTRASONIDOS 25.000 PTAS.  
 ● SIRENA 16.000 PTAS.  
**OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS**

**LAHORE** LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES LAOR  
 C/ Teatinos s/n. Nave GH  
 28820 COSLADA (MADRID)  
 TEL: 6 69 36 72  
 C/ Mallorca, 533  
 08026 BARCELONA.  
 TEL: 2 35 22 80  
  
 CAJA PORTA-SKI DEFLECTORES DE VENTANA KIT FAROS  
**«LA LINEA A SEGUIR»** En los mejores Establecimientos del Ramo



**RALLYE MANZANARES**  
 ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES  
 CON LA **AMPLIACION** DE NUESTRAS INSTALACIONES, ESTAMOS SEGUROS DE CONTRIBUIR A SU COMODIDAD Y A FACILITAR SU ELECCION. EN NUESTROS TALLERES LE MONTAMOS TODOS NUESTROS PRODUCTOS PARA OFRECERLE UN SERVICIO INTEGRAL.  
 ● ASIENTOS RECARO ● LLANTAS ● SONIDO ● ELEVALLUNAS Y TECHOS ELECTRICOS ● ACCESORIOS ● VESTIMENTA COMPETICION  
 Antonio López, 117  
 Tel: (91) 4 75 47 93  
 Fax: (91) 4 76 90 77  
 28026 MADRID

**TALLERES EMILIO ARENAS, S.A.**  
 Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpdo.  
 Tel.: 575 18 38 - 575 12 17. 28801 MADRID.

**SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO**  
  
**SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIOS ORIGINALES**  
**INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS**

**BMW** 530i, 1989, todos los extras, 3.000.000 ptas. Teléfono (91) 409 72 63.  
**MERCEDES** 2.5 16V, 1989, muy buen estado, extras, admitimos cambio, garantía 12 meses. Azcona, 62. C.A.N.S.A. Teléfonos (91) 256 17 17 y 255 86 21.  
**C.A.N.S.A.** Azcona, 62. Asesoramiento todas las marcas, ofertas permanentes, coches nuevos. Tel. (91) 256 17 17.  
**ZX** Volcane, año 91, MML, con 10.000 kms., y todos los extras, 1.900.000, con un año de garantía. Tels. (91) 534 21 33/533 51 97.

**CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS**  
 Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos  
 - Revisados  
 - Con garantía hasta 18 meses  
 - Financiados hasta 36 meses  
 Contactos Sres. Mica Echevarría Corpas Martínez Peñacoba  
**UNA OCASION DE AMIGO.**  
 Estamos donde siempre.  
 P. de la Castellana, 278. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40  
**Castellana Motor S. A.**  
 ABIERTO SÁBADOS Y DOMINGOS

**¡ANUNCIENSE HOY!**  
 ANUNCIOS POR PALABRAS  
 Hermanos García Noblejas, 39  
 Madrid-28037  
 ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 8 500 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00.  
 Junto con el cupón envíenos el importe mediante telón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

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


Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de  
 Nombre y apellidos \_\_\_\_\_  
 Domicilio \_\_\_\_\_  
 Teléfono \_\_\_\_\_  
 Firma \_\_\_\_\_

# DITECNICA

**GARANTIA  
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



**PONTIAC TRANS SPORT**



**CHRYSLER VOYAGER**



**JEEP WRANGLER**



**JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.**

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

TALLERES:  
C/ Huertas de Abajo, s/n.  
Paracuellos (Madrid)  
Tel.: (91) 658 17 97 Fax (91) 658 13 60



**¡BENEFICIESE!** Nueva bajada de impuestos, 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 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

**AUTOMOBILH AST** MBM Steindamm 51.200. Hamburgo 1. Tel. 49-40-24 13 46. Fax 280 31 30. Comercializamos Mercedes (incluida la nueva serie SE/L). BMW, Porsche. Exposición continua de 50 coches con seguro-avería. Ofrecemos servicio de importación. Listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialista con experiencia importando desde Alemania.

**PORSCHE** 911 SC, llantas Fuchs magnesio, precio de escándalo. C.A.N.S.A.

**SUZUKI** Vitara, Suzuki Swift, Samurai, todos llantas regalo, etc. C.A.N.S.A. Azcona, 62. Tels. (91) 256 17 17/255 86 22.

**MERCEDES** 190 2.3 5 V, ABS, techo, etc., estrenado España, 1988, perfecto. Azcona, 62. C.A.N.S.A.

**BMW** 316, aire, 650.000 ptas., particular. Noches, teléfono (91) 256 82 24.

**PORSCHE** 944 Turbo, gris metalizado, climatizador, cuero, llantas BBS, etc. 3.400.000 ptas. DITECNICA, S.A.

**BMW** 530i, full equip, antracita, cuero, instalación teléfono, equipo Pioneer, 4.200.000 ptas. DITECNICA, S.A.

**BMW** Z1, rojo, 10.000 kilómetros, impecable, 5.900.000 ptas. DITECNICA, S.A.

**PORSCHE** 928 S4, full equip, cuero, climatizador, 40.000 km. 6.900.000 ptas. DITECNICA, S.A.

**BERTONE** motor BMW TID, 6 cil., a estrenar, A.A., techo, piel, llantas 4 x 4. 3.600.000 ptas. Tel. (952) 62 16 12.

**JEEP** Cherokee Limited, año 89, impecable, 50.000 km. 3.300.000 ptas. DITECNICA, S.A.

**DITECNICA, S. A. C/ Velázquez**, 146. Tel. (91) 564 55 56.

**MERCEDES** 2.5 16 V, Mucho equipo, sobre todo buen estado. Azcona, 62. Tels. (91) 255 86 21/22.

**OPEL** Kadett 2.0i GSI, techo, único dueño, garantía 12 meses. Tels. (91) 255 86 21/22.

**CITROËN** BX TRS Break, aire, servodirección, etc., buen estado. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

**RANGE** Rover Vogue, 4 p., blanco, full equip, M-IY, 40.000 km. 2.850.000 ptas. DITECNICA, S.A.

**FERRARI** Testarossa, estreno, 23.900.000 ptas. DITECNICA, S.A.

**BMW** 745i A Ejecutivo, full equip, año 85, comprado en España. 1.700.000 ptas. Tel. (952) 62 16 12.

**SUBARU** Legaci 2.2 GX 4 x 4, full equip, a estrenar. 2.600.000 ptas. Tel. (952) 62 16 12.

**BMW** 735i, M-EJ, climatizador, etc., único dueño, super barato. Azcona, 62.

**C.A.N.S.A.** ofrece: Volkswagen Golf Diesel, M-FW, 475.000 ptas., Volkswagen Golf 16 V, M-JW, 1.850.000 ptas., Volkswagen Golf Cabrio, 850.000 ptas., Volkswagen Escarabajo 1.300, 1.302, Cabrio, etc., desde 350.000 ptas.

**¡ATENCIÓN!** coleccionistas: Mercedes 350 SLC, cambio manual, 1.500.000 ptas., negociables; Mercedes 250 S, buen estado sin duda, 400.000 ptas. C.A.N.S.A. Azcona, 62.

**BMW** M3, 1987, 3.200.000 ptas., aceptaría vehículo inferior como parte de pago, abstenerse curiosos. Tel. (96) 241 17 34.

**M-3** año 89, todos los extras, techo, radio, ABS, alerón, ruedas, teléfono, llantas, ruedas, aire, impecable, 30.000 kms., particular. Tel. (91) 467 53 63. Ana. Noches, tel. (91) 650 36 71.

**AX** 14 TRS, M-JT, cuatro puertas, 35.000 kms., 725.000 ptas. Tels. (91) 534 21 33/533 51 97.

**BX** 16 TRS, vendo por poco uso, M-HM, 625.000 ptas. Tels. (91) 534 21 33/533 51 97.

**VENDO** MGB Estado 1.3, capotas, ruedas de radios cromadas, 1.800.000 ptas., y vendo Triumph TR6 inyección, perfecto, 1.900.000 ptas. Tel. (957) 48 21 37.

**PORSCHE** 911 Carrera, todo equipo. Azcona, 62. C.A.N.S.A. Tel. (91) 256 17 17.

**MERCEDES** 190 2.3, ABS, aire, etc., estrenado en España, garantía 12 meses. C.A.N.S.A. Tels. (91) 255 86 21/22.

**SUZUKI** Vitara, 5 puertas, aire acondicionado, etc., entrega inmediata, regalo seguro. C.A.N.S.A. **SUZUKI** promoción especial, en todos sus modelos, super regalo, entregas inmediatas, financiación. C.A.N.S.A. Azcona, 62.

**VOLKSWAGEN** Escarabajo, varios modelos, varios precios. Tels. (91) 255 86 21/22.

**RENAULT** 11 Turbo, 1986, 82.000 kms., alarma, Pioneer, 570.000 ptas. Teléfono (91) 717 25 22.

**GOLF** GTI 16 V, negro, Recaro, llantas, techo, Pioneer, suspensión gas, alarma, nuevo, 1.600.000 ptas., discutibles. Tel. (91) 556 39 25.

**BMW** 323i, todos los extras, año 82, motor garantizado, 975.000 ptas. Tel. (91) 408 19 53.

**VW** Golf GTI, 1984, perfecto estado, techo, 700.000 ptas. Tel. (955) 10 32 46.

**NISSAN** Vanette, abril 1991, carga o personas, aire acondicionado, elevallas, cierre centralizado, stereo, 4 altavoces, 2.100.000 ptas. Doy por 1.525.000. Tel. (91) 531 54 80, horas comercio, Madrid.

**GOLF** GLI Cabriolet Quattett, B-LF, 19.000 kms. reales, primer dueño, azul, jamás un rasguño, sólo 2.100.000 ptas. contado. Tel. móvil (90) 879 03 62.

**MASERATI** Biturbo Spider Cabriolet, rojo, B-JG, 21.000 kms., aire y cuero, impecable, único dueño, sólo 3 millones contado. Tel. móvil (90) 879 03 62.

**ALFA** Romeo, Dueto Spider, descapotable, rojo, matrícula Madrid, impecable, 1.600, 5 vel., coleccionista, 1.200.000 ptas. contado. Tel. móvil (90) 879 03 62.

**SE VENDE** BMW 745i Automático, 252 CV, año 85, modelo ejecutivo, full equip, 2.000.000 ptas. Tel. (952) 62 16 12.

**MERCEDES** 190 E 2.3 16V, año 86, inmejorable estado, facilidades, garantía, 2.850.000 ptas. Tel. (91) 408 14 92.

## 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 un nuevo consúltenos.

CANALCAR: C/ MARTIN DE LOS HEROS, 63  
TELS.: 542 06 09, 542 38 08  
Y 248 34 48. MADRID

**ESTA SEMANA**

**EMPRESA  
RECOMENDADA**

Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio
Opel Corsa	89	Blanco	28.000	645.000	VW Golf GTI 16V, A.A., BBS, Techo	87	Blanco	37.000	1.675.000
Opel Kadett, 4p.	88	Rojo	36.000	790.000	VW Golf Turbo Diesel	90	Blanco	24.000	1.575.000
Alfa Romeo 33 1.5, A.A.	87	Marrón	38.000	850.000	Peugeot 405 SRi, A.A.	88	Gris	41.000	1.575.000
Citroën AX GT	90	Blanco	15.000	890.000	Opel Kadett GSI, A.A.	88	Blanco	37.000	1.575.000
Ford Fiesta 1.1 CLX	91	Rojo	11.000	890.000	Renault 19 TXL, A.A.	91	Gris	7.000	1.625.000
Ford Fiesta 1.4 CLX	89	Blanco	12.000	890.000	VW Passat, 1.8 CL, A.A., Mod.	88	Blanco	31.000	1.650.000
Citroën AX 14 TRD, 5p.	89	Negro	21.000	825.000	Citroën BX Turbo Diesel, A.A.	89	Gris	23.000	1.725.000
Peugeot 205 Winner	91	Gris	1.800	950.000	Ford Scorpio 2.4 GL, F.E.	89	Gris	30.000	1.750.000
Peugeot 205 GTI	87	Blanco	57.000	975.000	Ford Sierra 2.0 L Ghia, 5p., A.A.	89	Blanco	29.000	1.790.000
Saab 900 Diesel	88	Blanco	17.000	950.000	Audi 100 CD, F.E.	89	Azul	28.000	1.825.000
VW Polo Coupé GT	88	Negro	32.000	790.000	Lancia Delta 1.6 IE, A.A.	91	Burdeos	16.000	1.825.000
Opel Corsa 1.4 S, 4p.	91	Azul	7.800	990.000	Peugeot 405 Turbo Diesel Fam., A.A.	90	Champán	21.000	1.850.000
Opel Corsa 1.4 S, 5p.	91	Rojo	3.000	990.000	Renault 21 Turbo, ABS, A.A.	89	Blanco	26.000	1.950.000
Opel Corsa 1.6 GSI	91	Rojo	18.000	1.125.000	VW Golf GTI Cabrio, D.A.	91	Blanco	13.000	1.975.000
Fiat Tipo 1.6 DGT, A.A.	88	Burdeos	28.000	1.175.000	Opel Vectra 2.0i GT, A.A.	90	Blanco	22.000	1.875.000
Ford Fiesta XR3i, Mod.	90	Rojo	24.000	1.175.000	Ford Sierra Cosworth, F.E.	89	Gris	30.000	2.150.000
Ford Escort 1.8 D.	90	Blanco	21.000	1.220.000	Renault 25 Turbo Diesel, A.A.	89	Gris	26.000	2.150.000
Ford Escort XR3i, A.A.	89	Rojo	36.000	1.250.000	Lancia Thema IE, Climat.	91	Verde M.	15.000	2.250.000
Ford Sierra 2.0i S, A.A.	88	Blanco	32.000	1.250.000	Renault 21 TXL, Climat., ABS, D.A.	91	Rojo	11.000	2.260.000
Renault 21 GTS, A.A.	89	Blanco	53.000	1.250.000	Renault 25 V6, F.E.	89	Azul M.	29.000	2.250.000
Renault 19 Diesel	89	Rojo	36.000	1.275.000	Rover 820 Si 18V, F.E.	90	Verde	16.000	2.250.000
Ford Orion 1.6 L Ghia, A.A.	90	Blanco	21.000	1.325.000	Land Rover Discovery	91	Blanco	18.000	2.650.000
Alfa Romeo 75 1.8 IE, A.A.	90	Blanco	15.000	1.375.000	Ford Sierra XR4 x 4	91	Blanco	19.000	2.390.000
Citroën BX 16 TS, A.A.	91	Gris	16.000	1.390.000	Range Rover TD, A.A.	88	Granite	38.000	2.650.000
Peugeot 405 Familiar	90	Gris	23.000	1.550.000	Alfa Romeo 164 3.0 V6	90	Gris	18.000	2.700.000

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

**ENTREGA INMEDIATA**

**IMPORT-DIR S.A.**

C/ ANTONIO LEYVA, 23  
28019 MADRID  
TF: 269 34 15- 469 78 06 FAX: 469 22 70



# DITECNICA



**CADILLAC SEVILLE STS**

**GARANTIA  
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



**CHRYSLER LE BARON CABRIO**



**DAYTONA**



**CORVETTE ZR-1 COUPE**

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

**TRIUMPH** Spitfire 1500, rojo, tres capotas, perfecto estado, 1.500.000 ptas. Teléfono (95) 464 11 49.

**MERCEDES** 190 Evolucion, rojo, tres capotas, en perfecto estado, 1.500.000 ptas. Tel. (95) 464 11 49.

**MERCEDES** Benz 190 E 2000, B-JH, estrenado en Barcelona, 57.000 kms. reales, primer dueño, azul, aire, extras, 2.350.000 ptas. contado. Tel. móvil (90) 879 03 62.

**FIAT** 124 Spider Pininfarina Cabriolet 1800, 5 vel., blanco, de coleccionista, fabuloso, matrícula Murcia, sólo 950.000 ptas., contado. Tel. móvil (90) 879 03 62.

**TALBOT** Samba Pininfarina, rojo, B-GG, 38.000 kms. reales, cabriolet, mejor que nuevo, jamás un raspón, sólo 780.000 ptas. contado. Tel. móvil (90) 879 03 62.

**SEAT** Málaga GLX Diesel, 1 año de antigüedad real, 15.000 kms., como nuevo, matrícula de Pontevedra, granate, sólo 675.000 ptas. contado. Teléfono, móvil (90) 879 03 62.

**VOLKSWAGEN** Escarabajo 130 L, 1.600, MHB, impecable estado, sólo 600.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 255 86 21.

**BMW** 316, A-AC, modelo antiguo, muy bien conservado, llantas, sólo 650.000 ptas. Tel. (91) 256 82 24, noches. Oficina, tel. (91) 356 64 37.

**M-3** fabuloso, aire, techo, cuero, impecable, admitimos cambio. Facilidades. Azcona, 62. C.A.N.S.A. Tel. (91) 256 17 17.

**OCASION** BMW 735i, M-EJ, climatizador y todos extras, único dueño, impecable. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

**MERCEDES** 190 2.3, completísimo de equipo e impecable, estrenado en España, garantía 12 meses, admitimos cambio. Azcona, 62.

**MERCEDES** 190 E 2.3, 1988, original español, muchos extras, impecable, garantía oficial 12 meses. Teléfonos (91) 255 86 21/22.

**PARTICULAR** Mercedes 190 E 2.5 16V, 33.000 km., full equip, como nuevo. 5.350.000 ptas. Tel. (91) 715 82 55.

**MERCEDES** 260 E, impecable, muchos extras, ABS, aire, techo eléctrico, asientos calentables, etc. 2.900.000 ptas. Carlos. Tel. (91) 613 43 44.

**PARTICULAR** Lancia Integrale 16V, blanco, techo eléctrico, año 90, 16.000 km., 2.700.000 ptas. Teléfono (91) 262 85 84. Noches, tel. (91) 441 06 79.

**CONCESIONARIO** vende BMW M6, nuevo, a estrenar, precio incluido IVA: 9.000.000 ptas., 1 año garantía. Tel. (952) 23 17 18/17.

**SEAT** Spider 850, particular, colección, muy buen estado, llantas radios Borrani. Tel. (945) 22 02 46/22 70 80.

**PARTICULAR** Opel Kadett GSi 2.0, impecable, 30.000 kms., alarma, equipo hifi, etc., por traslado convenir. Tels. (91) 534 72 54.

**PORSCHE** Carrera 3.2, 1987, original español, todos extras, impecable. Teléfonos (91) 255 86 21/22.

**PROMOCION** Suzuki, todos los modelos con regalo importante. C.A.N.S.A. Azcona, 62.

**ANTIGUO** Mercedes 250 S, bien conservado, automático, aire acondicionado, sólo 400.000 ptas. Azcona, 62.

**MOTO** Guzzi Hispania, 1960, 73 c.c., perfecto estado, apto coleccionista, 200.000 ptas. Tel. (977) 85 04 42.

**MERCEDES** 190 2.5, 16V, 1989, nuevo, 204 CV, garantizado. Tels. (91) 255 86 21/22.

**BMW** 735i, 1981, estrenado en España, primera mano, excelente estado, 1.400.000 ptas. Tels. (91) 255 86 21/22.

**BMW** 316, aire acondicionado, 1981, original español, buen estado, 650.000 ptas. Tels. (91) 255 86 21/22.

**FERRARI** Mondial, 1989, 15.000 kms., como nuevo. Teléfonos (91) 255 86 21/22.

## AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació ei importació Venda d'automòbils nous i d'ocasió

- Mitsubishi 3.000 GT VR4, nuevos.
- Toyota Celica 2.0 GTI 4 x 4 Turbo
- Ferrari 512 TR, nuevo.
- Ferrari F40, nuevo.
- Ferrari 328/348 TB/IS, nuevos.
- Porsche 964 Turbo, nuevos.
- Nuevos Volkswagen Golf VR6.
- Mercedes 500 SL, 300 SL.
- Porsche 911 2.7 L, clásica.
- Lamborghini Diablo, nuevo.

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

**BMW** 735i, siniestrado, full equip, cuero, todos extras. Miguel. Tels. (924) 23 76 21/23 71 95.

**CAMBIO** piso Benalmádena-Costa, por uno o dos coches Mercedes, BMW, Audi, nuevos modelos. Tels. (953) 26 60 37, noches.

**VOLKSWAGEN** Golf Cabrio, 1984, extras, 850.000 ptas. Tels. (91) 255 86 21/22.

**MERCEDES** 350 SLC V8, buena conservación, sólo 1.500.000 ptas. Teléfonos (91) 255 86 21/22.

**LANCIA** Thema Turbo i.e. 16V, M-JH, pocos kilómetros, impecable, garantía 12 meses. Tel. (91) 255 86 21.

**COMERCIAL** de Automoción y Náutica, ofrece todos los automóviles del mercado, nuevos, tarifa oficial y ofertas, también stock de usados, garantizados y revisados. C.A.N.S.A. Azcona, 62. Tels. (91) 255 86 21/22.

**VOLKSWAGEN** Golf Diesel, M-FW, 850.000 ptas, llantas. Azcona, 62.

### PARTICULAR VENDE PORSCHE 928-S-4

• FULL EQUIPE. • EXCEPCIONAL ESTADO  
• 40.000 KMS. • MATRICULA M-IB  
MAGNIFICA OPORTUNIDAD: 6.900.000 PTS.  
(Precio Nuevo: 13.600.000 Pts.)

Tel.: (91) 564 55 56 Horas de Oficina.  
Preguntar por Javier Solano  
Verlo en Velázquez 146, (DITECNICA)

VENDO  
**OPEL  
RECORD  
2.0 E**  
AUTOMATICO  
A.A., COLOR PLATA.  
BUEN ESTADO.  
TEL: 8 91 29 34



**SAIER IBERICA, S.L.**  
IMPORTADOR EXCLUSIVO DE  
AUTOMOBILBAU SAIER



MG-TDS



MERCEDES 380



AL-COBRA



PORSCHE SPEEDSTER



CATAPULT



S-1

0860-CASTELDEFELS (BARCELONA) TELS. 93- 636 00 88 Y 636 15 10  
FAX. 93 (665 04 47 Y 636 15 16

MODELOS ACTUALES: FIAT, COUNTACH, PORSCHE, SPEEDSTER, AC-COBRA, M-1, MG, FORD STRETTOD, MB-SK, LOTUS-7, FORD GT-40, BUGATTI-35B. (BUSCAMOS CONCESIONARIOS. P. F. HABLAR CON SR. ETLEK.)

#### CONCESIONARIOS OFICIALES

ALICANTE, ALBACETE, MURCIA  
«DIESEL CAR»  
TEL. (968) 23 09 96/9  
FAX. (968) 23 09 94

SEGOVIA  
«DA CUNHA»  
SR. GERARDO DIAZ  
TEL-FAX: (911) 48 32 31

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

# AUTO VILARDELL

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

## VAROSA motors

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 1  
HUMANES DE MADRID  
TEL: 6 06 15 11- 6 06 51 49



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

## MITSUBISHI TOYOTA HONDA MAZDA

### TOYOTA CELICA ENTREGA INMEDIATA



- MITSUBISHI ECLIPSE GS "92"
- MITSUBISHI GS TURBO 190CV.
- ECLIPSE GSX TURBO 190 CV TRACCION CUATRO RUEDAS

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



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



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



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



CADILLAC SEVILLE '92  
Full Equip



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



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



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



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

**Teo Martin**  
AUTOMOVILES

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



JEEP CHEROKEE LIMITED '92  
190 CV. ABS

TODOS LOS VEHICULOS SALDRAN EQUIPADOS CON TELEFONO  
**NEC** DE REGALO

LLEVADO POR LA PASIÓN Para Antonio Zanini, el Rush (réplica del Lotus Seven), es un vehículo divertido, fácil de conducir y asequible. Por todos estos motivos no lo dudó a la hora de organizar con ellos una Challenge.



## PRESENTACIÓN RUSH-ZANINI RACING CARRERAS DE HOY ESPIRITU DE AYER

**Antonio Zanini es una de las personalidades más inquietas del automovilismo español. Además de sus trabajos para Citroën y Suzuki, ahora ha añadido una nueva actividad: la de constructor de unas réplicas de Lotus Seven que comercializará Baufor Sport y tomarán parte en las carreras de los «Meetings Citroën». Motor 16 ha sido el primero en subirse a uno de ellos.**

CON la construcción del Circuito de Cataluña estamos asistiendo a un resurgir de las carreras en nuestras tierras. Esto me llevó a pensar que se podía hacer algo y, tras darle bastantes vueltas, llegué a la conclusión de que estos coches clásicos, pero de construcción moderna, podían ser la solución. Quien así se expresa es Anto-

nio Zanini, que ni corto ni perezoso se fue a Alemania y se bajó una réplica de Lotus Seven, el Rush, construido por Mohr. «Vi que este tipo de coches, divertidos y fáciles de conducir, asequibles, sin problemas de recambios, y con una estética que a todos gusta, podía ser la solución. Cuando lo vieron la gente de Baufor Sport, que corren en Clásicos De-

portivos, les entusiasma la idea y acordamos que yo, que ya era importador de Rush, construiría una serie de coches para competir y ellos se encargarían de la comercialización y logística de las carreras. A la hora de ponerle un motor, tras contactos con varios fabricantes, lo más lógico fue llegar a un acuerdo con Citroën, ya que trabajo con ellos y tienen una gama muy amplia».

A partir de ahí, todo se disparó: se hará una Challenge, cuyo reglamento ya está en manos de José Juan Pérez de Vargas, quién, desde el seno de la FEA, lo está verificando y, además, aportando ideas en virtud de su dilatada experiencia en este campo. Las carreras, la primera de las cuales tendrá lugar el día 24 de mayo en el Jarama, serán seis, de ámbito nacional y ubicadas en las jornadas Citroën, mientras que en Cataluña habrá otro certamen en el que además se incluirán subidas en cuesta. Total y Pirelli se-

**TOMA DE CONTACTO**

**Diversión asegurada**

**DESGRACIADAMENTE**, la meteorología no quiso colaborar cuando en el circuito de Can Padró tuvimos ocasión de hacer la toma de contacto junto con Antonio Zanini. Lluvia, frío y una pista de escuela por ello, exprofeso, sumamente resbaladiza, no eran el mejor ambiente para nuestro objetivo. Sin embargo, ello no impidió hacernos una primera idea. Es un coche ágil, vivo de reacciones, semejante a un fórmula, que vira muy plano, dada la rigidez de las suspensiones, demasiado para la pista mojada, pero que promete mucho en condiciones de seco o de adherencia menos precaria que la que nos tocó. Esto provocaba que la cola se fuese muy bruscamente y ello hizo anotarnos dos trompos mientras que Antonio se conformó con uno sólo. Su comportamiento es subvirador al principio, para pasar a ser luego francamente sobrevirador, lo cual a la hora de correr obliga a descolgar el coche al inicio del viraje y luego a controlar con volante y acelerador el derrapaje de la cola: ¡la pura esencia de la

conducción de verdad! El motor empujaba con ganas aunque la carburación todavía no iba lo fina que era de desear y el cambio, fácil de manejar, parecía bien escalonado, aunque las circunstancias de la prueba no permitieron evaluarlo a fondo. Sobresaliente para los frenos mientras que la dirección era un tanto lenta: una más «de carreras» sería de agradecer para no tener que «trabajar» tanto con el volante. Los acabados son espartanos pero de cuidada factura y es toda una gozada ubicarse en el baquet, bien sujeto por los arneses, asiendo el pequeño volante de cuero, contemplando el cuentavueltas en el salpicadero de aluminio, flanqueado por un manómetro de aceite y un termómetro del agua, viendo el largo capó y las ruedas con sus guardabarros allá a lo lejos. Toda una bella sensación de unos tiempos pasados que, gracias a iniciativas como éstas, se resisten a pasar y nos hacen venir a la memoria que hace 35 años, un tal Anthony Colin Bruce Chapman creó una pequeña maravilla llamada Lotus Sev'en.

**POR SU CUENTA** Zanini ha añadido al modelo una barra estabilizadora y, en ambos trenes, unos conjuntos de muelle y amortiguador de gas regulables de la marca Spax.



**CONTROL RIGUROSO** El vehículo de prueba, que Zanini se trajo de Alemania, ha pasado allí por la perfeccionista TUV, equivalente a nuestra ITV. Tan sólo hubo que modificar los faros, el parabrisas y cuatro detalles más.



rán co-patrocinadores aunque «los premios no están pensados para que quienes corran se hagan ricos, sino que son carreras para divertirse y correr sin complicaciones, resucitando el ambiente, la estética y los costes de otra época» matiza Zanini. En realidad, es correr en clásicos con todo su sabor pero sin sus inconvenientes, porque un toque o una rotura se solucionarán sin problemas de tener que buscar costosos recambios en el extranjero y sin el sufrimiento de estropear joyas carísimas e irrepetibles.

El coche es, pues, una versión de carreras del Rush alemán, coche que dicho sea de paso ha pasado la rigurosa TUV -ITV- alemana, por lo

cual con unos faros, parabrisas y cuatro detalles más, será matriculable. El motor empleado es de momento el Citroën 1600, pero toda una escalada en la gama de este constructor es posible. La caja de cambios es nada menos que de Suzuki Samurai «porque necesitábamos una de longitudinal y estos cambios los conozco muy bien» que sólo ha precisado de una pieza de adaptación que fabrica Zanini Racing. El chasis multitubular ha sido modificado para hacerlo más rígido y para adaptarle el motor Citroën y en él se emplean muchos elementos Ford, como pueden ser las manguetas delanteras, el eje rígido trasero -rígido para conservar el

espíritu retro-, los frenos de disco, etc... Si atrás hemos hablado del puente rígido, delante hay unos triángulos superpuestos a los que Zanini ha añadido una barra estabilizadora, mientras que en ambos trenes hay sendos conjuntos de muelle y amortiguador de gas regulables de la marca Spax. Con ello, los reglajes que podrá hacer el piloto serán pocos, pero eso es lo de menos puesto que se busca diversión y no complicación. Las llantas, de fundición, de bonito diseño, son Fondmetal de 15 pulgadas y para las carreras se montarán en ellas slicks Pirelli de 180x56. La carrocería es de fibra de vidrio y aluminio, consiguiéndose un conjunto muy re-

sultón. El precio del coche será de dos millones trescientas mil pesetas más el IVA y se piensa construir una quincena.

En la actualidad, Zanini trabaja en definir los reglajes, sobre todo el cambio y puente trasero, la carburación básica, ya que al motor, cuya preparación se regirá por la reglamentación de Grupo N, se le ha montado un Weber vertical de 36 y un nuevo colector de escape. «Pienso que con ello rinde unos 110 caballos, lo que para el peso de 480 kilos nos da la misma relación peso-potencia que un Porsche 911, lo que ya es suficiente para divertirse y empezar sin riesgos».

José Luis Aznar

**SÓLO SE HARÁN QUINCE** El precio de este vehículo será de dos millones trescientas mil pesetas más el IVA y, de momento, sólo se piensan construir quince. Actualmente, se trabaja en el reglaje, sobre todo en el cambio y el puente trasero.

# PRUEBA DEL WILLIAMS RENAULT-FW14 MANSELL POR UN DIA

**Ponerse a los mandos del coche de Nigel Mansell, y recorrer con él seiscientos kilómetros sobre el circuito de Estoril, es un regalo que, en la vida, se disfruta en ocasiones muy singulares. Tiff Needell lo ha logrado, y nos cuenta con todo detalle su vivencia.**



**ENCARNACIÓN DE NIGEL MANSELL.** En esta ocasión, el piloto británico Tiff Needell se vistió de Mansell para la televisión.

**E**N Irlanda, mi tierra, existe un dicho según el cual un favor es correspondido con otro favor. Hace trece años, Nigel Mansell me pidió probar el Fórmula 3 que utilizaba entonces. Ambos estábamos en la lucha por encontrar un hueco en la Fórmula 1; era el año 1978, y había terminado en el tercer lugar del Campeonato de la Fórmula 3 inglesa, por detrás de Nelson Piquet, Derek Warwick y Chico Serra. Al año siguiente, yo perseguía a Frank Williams para que me concediera una prueba con uno de sus monoplazas; sin embargo no tuve suerte, mientras que Mansell logró debutar con el Lotus Essex en 1980.

Como por arte de magia, o carambola del destino, a tantos años de aquel suceso se me presentó la oportunidad de pilotar el Williams-Renault FW 14 de Mansell, con ocasión del rodaje de un anuncio publicitario para Renault. En sí, el hecho representaba una oportunidad única, pero lo más curioso del asunto,

consistía en que me tenía que vestir con el mismo mono de Mansell y también ponerme su casco. Jamás me pude imaginar que un día, mi quehacer sería el de encarnar para las cámaras la persona de mi viejo amigo Mansell.

El habitáculo del FW 14 era, prácticamente, como si estuviera hecho para mí, incluso el mono me sentaba como un traje a la medida. Por el contrario, el casco me resultaba estrecho hasta el extremo de dificultarme la visión. Otro inconveniente eran las rodillas, pues tocaban con la parte superior del chasis, y los pies, que rozaban con la punta. A este último problema se puso remedio cortando los tacones de la botas. De todas maneras, fue un alivio ver que podía conducir el tan anhelado FW 14 sin problemas condicionales.

Hace dos años intenté lo mismo con un Lotus, y fue totalmente imposible caber en el habitáculo que Frank Dernie había diseñado.

Sentarse en el Williams con el vo-

lante quitado, es más sencillo que en la mayoría de los monoplazas actuales. Sólo hay que tener cuidado de no apoyarse en los espejos retrovisores, y procurar deslizar las piernas con cuidado por debajo del panel de mandos, con la esperanza de que el mecánico haya quitado el cinturón de seguridad de encima del asiento. De lo contrario, hay que volver a salir. El espacio en el habitáculo es tan acuatado, que uno mismo no puede ponerse el cinturón de seguridad; con la ayuda del mecánico se atan los cinco enganches y se ajustan a la máxima presión. Una vez hecho esto, uno se siente tan sujeto que percibe la sensación de formar todo un cuerpo con el coche, y sólo quedan con libertad de movimiento las piernas y la cabeza.

En el instante que colocan el volante y conectan los mandos eléctricos del cambio, se siente un conato de claustrofobia, que desaparece inmediatamente por la gran ilusión que significa conducir un FW 14. Al



**AL PIE DEL CANON**  
Pocos instantes antes de ponerse a los mandos del FW 14, Needell posa junto al monoplaza.

EXCLUSIVA



mismo tiempo, el acoso de los «nervios» hace sudar sobremedida las palmas de las manos y la planta de los pies, que intentan encontrar el tacto del pedal del embrague y del acelerador. Un diminuto interruptor situado a la izquierda del panel de mandos, da lugar al momento de la verdad: al levantar la mano derecha, uno de los mecánicos conecta el arranque neumático, y el motor cobra vida en un instante. El ruido es ensordecedor, las vibraciones parecen una fuerza antinatural y el corazón comienza a latir de una forma desenfadada. Al mismo tiempo, en el salpicadero aparece un gran cero de color rojo que indica el punto muerto del cambio. Repartidos por el cuadrante digital, se ven los indicadores de la presión neumática

coche se queda inmóvil. Por fin consigo salir de los boxes y encarar la pista. Aprieto de nuevo el mando del cambio y, con una suavidad sorprendente, engrana la segunda velocidad, otro toque y entra la tercera, con la que negocio la curva a final de recta. Se recorre el resto del circuito alternando la tercera y la cuarta velocidad, hasta llegar a boxes para revisar el coche. Un técnico me indica que procure rodar con el motor a más revoluciones y que no me preocupe, ya que está limitado electrónicamente a doce mil revoluciones por minuto.

### POTENCIA INCONTROLABLE

A ese régimen, el propulsor desarrolla una potencia comprendida entre los quinientos y los seiscientos caballos. En esta ocasión, de nada me sirve la experiencia acumulada con los Porsche 962, que poseen la misma potencia, pero con el doble de peso. Y lo que más desconcierta del FW 14 es el gran nerviosismo de sus reacciones.

De todas maneras, la entrega de la potencia del motor Renault RS3-V10, es progresiva y seguramente es el propulsor más fácil de dominar de todos cuantos he probado. Al llegar a unas determinadas revoluciones, entra en una fase de sorprendente «suavidad violenta» y ace-



lera de forma tan vertiginosa, que la adrenalina y las palpitaciones del corazón te llevan a un estado de máxima excitación.

Después de unas veinte vueltas de adaptación, se logra llegar a los límites del coche, que al contrario de lo que parecía en un principio, rueda como una joya: ligero de dirección, preciso en la trazada, y sobre todo confortable, aunque se tra-

te de un monoplaza de Fórmula 1. A pesar de varias zonas bacheadas del circuito, la dureza de las suspensiones se adapta perfectamente a las exigencias del trazado, sin perder la direccionalidad, a pesar de que el coche bota sensiblemente, y al entrar en las curvas, parece que no sea necesario torcer el volante.

Honestamente, nunca pude pen-

**TODOS LOS ELEMENTOS**  
El Williams Renault FW 14, los guantes y el casco representan la síntesis de esta aventura.

sar que el FW 14 fuera tan agradable de conducir. Me esperaba una «bestia salvaje», indómita, reservada sólo a una reducida minoría de superdotados. Sin embargo, y sorprendentemente, me encontré con un «animalillo doméstico», un tanto

difícil de entender, pero a las medidas del ser humano.

Al llegar a un nivel aceptable de dominio, se descubre que el FW 14 llega a las curvas antes que la mente de uno, que a su vez, reacciona con retraso en las aceleraciones, y pierde parte del control sobre el cuerpo en las curvas, cuando el efecto de la fuerza centrífuga - fuerza G- hace casi imposible mantener la cabeza recta, y la vista fija en el trazado.

Al bajar por la recta del circuito, la aceleración en sexta velocidad es más fulminante que nunca, y sólo queda tiempo para buscar fugazmente un punto de referencia que permita frenar con precisión. Con los frenos de carbono, cuando pisas a fondo, se tiene la sensación de chocar contra un muro por la brutal progresividad de la deceleración. Hacer el «punta-tacón» es realmente imprescindible cuando se reduce de velocidad, aunque en esa operación, las manos se mueven con mayor rapidez que los pies.

La curva de final de recta se toma en quinta velocidad con el acelerador pisado a fondo, que representa una velocidad real de aproximadamente unos doscientos kilómetros por hora. Después viene el túnel y la horquilla, que representan una de las zonas más técnicas del circuito. Ahí, la trazada ha de



**BUENOS CONSEJOS**  
Antes de salir a la pista, un técnico de Williams explica a Needell los secretos del FW 14. En primer lugar, mucha calma, y sentido común.

de la recuperación de las válvulas, la presión y la temperatura del aceite, el cuentarrevoluciones que mide desde las nueve hasta las quince mil revoluciones por minuto, y el termómetro del agua, que progresivamente alcanza los ochenta y cinco grados centígrados. Los mecánicos me dan el visto bueno, aprieto el pedal del embrague -muy duro por cierto-, aprieto el mando derecho del cambio, situado por detrás del volante y en el panel aparece el número uno. Los primeros intentos de arranque terminan en una humareda, debido al patinaje de los neumáticos. Lograr encontrar el punto óptimo entre la aceleración del motor y la inmediatez del embrague, da la medida de lo hosco que resulta conducir por primera vez un Fórmula 1. Incluso el nerviosismo del momento hace fracasar los dos intentos siguientes. Los neumáticos traseros giran sobre sí mismos sin transmitir la potencia al suelo, y el



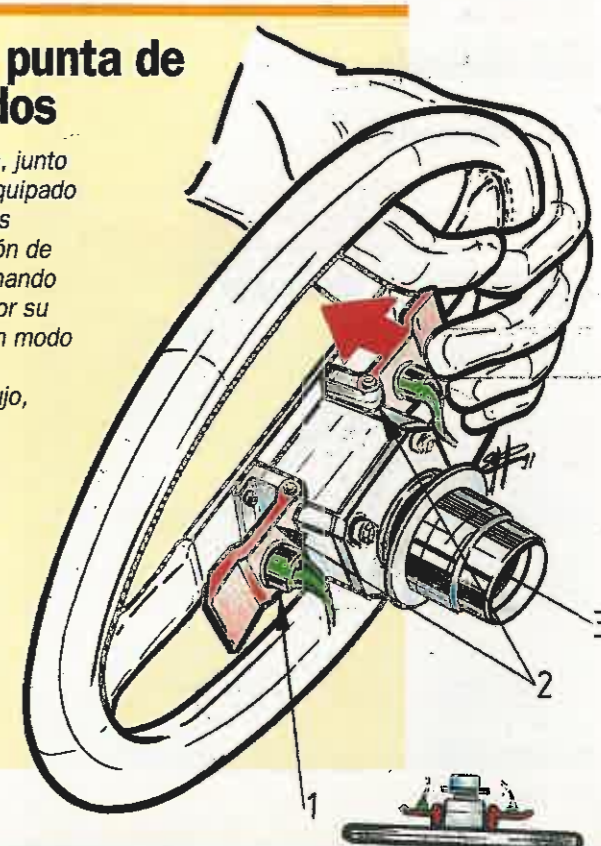
**PRIMEROS PASOS**  
Needell no logró arrancar a la primera. La aceleración era brutal.

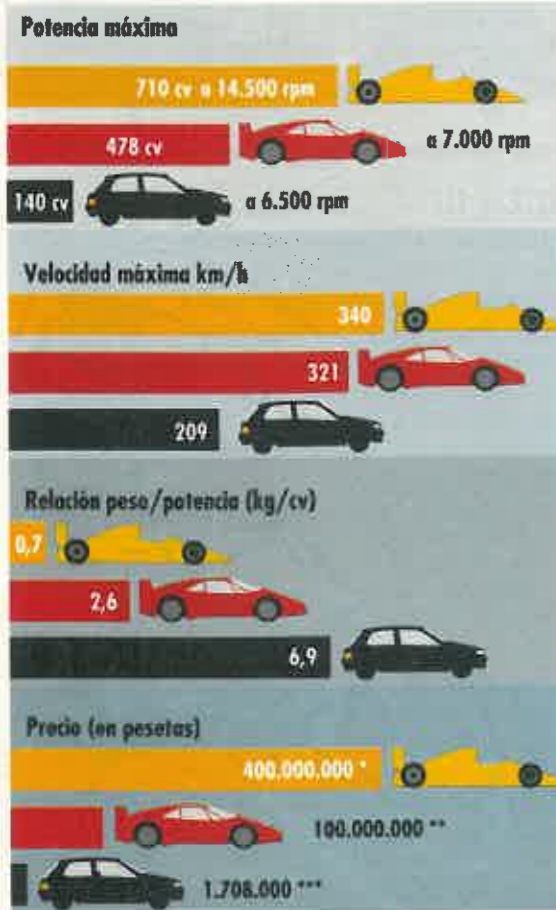
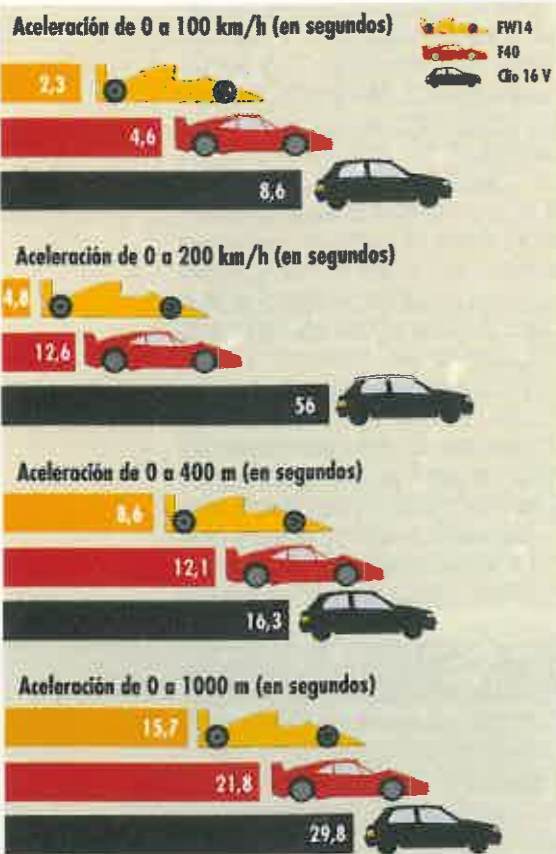
FW 14

### Con la punta de los dedos

**EL WILLIAMS-RENAULT FW 14** es, junto con el Ferrari 643, el monoplaza equipado con cambio semiautomático de seis velocidades. El sistema de selección de las velocidades es mecánico con mando electroneumático. Se caracteriza por su simplicidad mecánica, que de algún modo recuerda el cambio de las motos. Según se puede apreciar en el dibujo, las velocidades se seleccionan por medio de dos levas situadas en la parte posterior del volante, y el embrague sirve únicamente para arrancar.

- 1). Conexión eléctrica para la selección de las velocidades.
- 2). Levas que pivotan sobre el cuerpo central del volante.
- 3). Punto de anclaje del volante a la barra de dirección.





**ESPACIO JUSTO**  
Las medidas del habitáculo están apiladas al máximo, sin ser angustiosas.

ser precisa para no incurrir en un trompo. En todas estas maniobras se resienten los músculos del cuello, y en las aceleraciones los hombros se quedan pegados al asiento, al mismo tiempo que resulta imposible mantener el casco despegado del apoyacabeza. Al negociar las curvas Parabólica y Triángulo con la tercera velocidad engranada, se sale de las mismas derrapando ligeramente con una meticulosa dosificación del acelerador. La curva Orelha se traza con la cuarta velocidad a tercera, para luego desembocar en la Parabólica, que precisa una entrada calculada con precisión matemática, en la que se pasa de la tercera velocidad a la quinta en un ángulo de ciento ochenta grados. Esta zona «interminable», hace que los pilotos se ganen su sueldo por lo peligrosa, sorprendente y traicionera en caso de error.

Después de recorrer varias veces el circuito a una velocidad media de unos ciento ochenta kilómetros por hora, se acusa un intenso dolor en las muñecas, rigidez en el cuello y los brazos son síntomas de un evidente cansancio. Sujetar el volante del FW 14 cuando se comete el error de chocar contra un bordillo, supone un esfuerzo muy superior a lo imaginable. En algunos momentos, la fuerza del volante por querer enderezarse, ejerce una impetuosidad sobre las manos que parecen querer despegarse de las muñecas.

A raíz de esta experiencia, se llega a la conclusión de que Ayrton Senna es capaz de llevar su mente

por delante de su cuerpo, y por lo tanto, dominar, de una forma singular, el monoplaza. Mientras sus manos están negociando una curva, su mente se encuentra en la programación de la próxima. No me quiero imaginar lo que significaría mantener una lucha como la de Prost y Senna en Suzuka, o la de Mansell con Senna en Jerez de la Frontera y en Montmeló. En esas circunstancias, sólo unos pocos elegidos son capaces de coordinar la mente, la furia, la rabia con el coche y lo efímero de una victoria. A los demás, nos queda disfrutar del placer de conducir, a puerta cerrada, un monoplaza tan gratificante como el FW14, sin verlo, como si se tratara de algo peligroso, capaz de acabar con la vida de uno. Es, simplemente, el éxtasis de la conducción en función de la técnica. ¡Hay que probarlo!

Tiff Needell/Gigi Corbetta  
Fotos: Autosport

### El mejor F-1

A lo largo de la pasada temporada, los Williams-Renault FW 14 demostraron ser los monoplazas más competitivos que existen. Algunos errores cometidos a principio y final del campeonato, les privaron del merecido título.

VICTORIAS	7
POLE POSITION	6
VUELTAS RÁPIDAS	8
ABANDONOS	12

# ALAIN PROST PROBO EL LIGIER JS 37 EL PROFESOR DUDA

Por fin la imagen de Alain Prost a los mandos del Ligier-Renault JS 37 se ha hecho realidad. En el circuito de Le Castellet, el Profesor rodó a pocas décimas de segundo del récord absoluto, y no pudo mejorar por unos problemas de adaptación al monoplaza. Su decisión es clave para Ligier.

DESPUÉS de haberse convertido en el protagonista del gran culebrón del invierno, el Profesor Alain Prost ha regresado a la pista exactamente a los cien días del pasado Gran Premio de Japón. Dicha coincidencia, le ha valido un segundo apodo, el de «Napoleón de la F-1», y, en este caso su batalla ha sido por encontrar un «asiento» en la F-1, que por otra parte, le ofrece Guy Ligier con el propósito de encarrilar un equipo chauvinista, *grandiose* y entonado con la Marsellesa.

Sin que nadie se lo esperara, Prost apareció en el circuito del Le Castellet para sacar las primeras impresiones sobre el comportamiento del nuevo Ligier JS 37, diseñado por Frank Dernie, Gerard Ducarouge y equipado con el motor Renault RS3-V10. La permanencia de Prost en dicha ocasión, fue fugaz, sorprendente y un tanto cargada de desconfianza. Evidentemente, el Profesor quiso ver de cerca lo que hacían «esos chicos» vestidos de azul, a los que el gobierno galo no les escatima unos millones de francos más o menos.

«Prost ha decidido anticipar los ensayos -dijo Guy Ligier- y para nosotros es una sorpresa, pero no un inconveniente, estoy seguro que el nuevo coche le convencerá».



A primeras horas del sábado día dieciocho, antes de que el equipo Ligier llegara a Le Castellet, Prost ya había llegado al circuito. Se le notaba tan nervioso como ilusionado, no paraba de pasear por la línea de los boxes, conversaba con amigos de Benetton y de Larrousse, para terminar con una visita amistosa a Williams en la que se entretuvo un largo rato con Riccardo Patrese.

Con la llegada del equipo Ligier, Prost conversó ampliamente con Guy, «le patron», y más tarde se

dedicó a debatir impresiones con los técnicos, así como a poner a punto su postura de conducción en el habitáculo de JS 37. Al finalizar la tarde, el Profesor dio por concluida la fase de adaptación al monoplaza y fijó las nueve del día siguiente como la hora idónea para dar comienzo a los ensayos en la pista.

A la hora prevista, Prost estaba ya vestido con un mono blanco, calzaba unas botas azul oscuro y, para

**COSAS QUE OCURREN**  
Alain Prost se quedó parado en la pista por la rotura de la sujeción de la suspensión trasera. No por esto el Profesor desestimó el valor competitivo del JS 37.



**LO QUE QUIERA**  
Guy Ligier aprovecha cualquier momento para «comer el coco» a Prost. Además de ofrecerle el 15 por ciento de las acciones de la escudería intenta convencerle que su futuro está en el equipo galo.



salvaguardar sus compromisos con Marlboro, utilizaba un casco impersonal y sin ningún mensaje publicitario.

En el momento en que se sentó en el JS 37 y levantó la mano derecha en señal de puesta en marcha del motor, se hizo un gran silencio en los boxes y en las tribunas, abarrotadas de curiosos.

En un primer tiempo, llevó a cabo varias tandas de ensayos que constaban de cuatro vueltas cada una, que terminaron con un trompo y el tiempo de 1.11.634. A su regreso a la pista, se le seccionó un soporte de la suspensión posterior, que le obligó a parar durante casi dos horas. Aprovechó el intervalo para discutir intensamente con los técnicos, cambiar impresiones con Guy Ligier y con Philippe Martin -Jefe del gabinete del Ministro de economía- y por fin comer un bocadillo acompañado de abundante fruta.

Poco antes de las catorce horas, Prost regresa a la pista y marca el tiempo de 1.08.370; más tarde lo rebaja a 1.04.900, para lograr al final de la tarde el mejor registro con 1.04.781, que resultó ser un tiempo respetable al compararlo con el 1.04.781 que el mismo Prost marcó en 1990 a los mandos del Ferrari 642. Por otra parte, la validez del



**¡SILENCIO, SE RUEDA!**  
En el preciso momento en que Prost comenzaba a abandonar los boxes a los mandos del JS 37, se hizo un profundo silencio en todo el circuito del Paul Ricard. Los aficionados franceses esperan del Profesor su última tesis.

resultado se reafirma al equiparlo con el récord que Mansell ostenta, al lograr la *pole position* en el mismo año, que fue de 1.04.402.

Por el contrario, Riccardo Patrese a los mandos del Williams-Renault FW14, rodó en el tiempo de 1.03.800, seguido por Martin Brundle que con el Benetton-Ford 191 marcó el tiempo de 1.04.500.

Después de esta primera toma de contacto, Prost quedó modestamen-

te satisfecho del JS 37, a pesar de que no logró adaptarse al habitáculo, el volante era excesivamente grande y la palanca del cambio estaba situada en una posición incómoda de manejar. Respecto a las prestaciones del motor, el Profesor elogió, ampliamente, la elasticidad del RS3-V10 Renault y dejó entender la superioridad del propulsor galo respecto al Ferrari 292-V12.

Sin que nada se haya decidido,

parece que el potencial económico de Ligier, estimado en unos cuatro mil millones de pesetas para 1992, no reúne las condiciones necesarias para satisfacer las peticiones del Profesor, que superan los diez millones de dólares para una sola temporada. Todo se deberá resolver antes del día treinta y uno del presente mes.

Gigi Corbetta

Fotos: J. F. Galeron y E. Giovanelli

FERRARI

La niebla no permitió el desarrollo

Las inclemencias climatológicas han perturbado y desviado al circuito de Le Castellet los entrenamientos de Ferrari. Si en un primer momento la niebla y la nieve obstaculizaron los ensayos en Fiorano -pista privada de Ferrari- fue peor todavía la experiencia en el circuito Dino Ferrari de Imola, lugar en el que la excesiva humedad y la constante niebla no hicieron posible el desarrollo de las pruebas previstas. En ambas ocasiones, el nuevo «staff» técnico estaba presente, con Harvey Postlethwaite como responsable del desarrollo del chasis del 644, y Sante Gheonini en la faceta de nuevo director deportivo del equipo. A lo largo de los cinco días, los pilotos de Ferrari recorrieron ochenta y dos vueltas, equivalentes a cuatrocientos trece kilómetros, en los cuales, Jean Alesi logró el mejor tiempo al rodar en 1.28.370, mientras que a su

compañero Ivan Capelli no le fue posible mejorar el tiempo de 1.29.53. Parte de los entrenamientos estaban destinados a evolucionar la nueva gasolina «verde», que Agip ha formulado especialmente para la nueva versión del motor Ferrari 292-V12. Respecto al nuevo coche 644, diseñado por Steve Nichols, cuenta con la colaboración de Postlethwaite

para su evolución estructural, mientras que Jean Claude Migeot se encarga de la aerodinámica. A raíz del desastre climatológico sufrido en Fiorano e Imola, la escudería del Cavallino se trasladará a Le Castellet para llevar a cabo el programa de ensayos previstos. Es de esperar que Capelli pueda afianzarse con los coches de Maranello.

**DE PASEO**  
Ivan Capelli se limitó a rodar de puro compromiso sobre un asfalto tan deslizante que no permitía sacar ninguna conclusión.



SCUDERIA ITALIA

Con esperanza y motor Ferrari

También en este caso, las inclemencias del tiempo han abortado los planes que Scuderia Italia había previsto para el desarrollo del nuevo BMS Dallara Ferrari 192, propulsado por el motor Ferrari M5. Chubascos, frío, algo de nieve y sobre todo la pista de Fiorano deslizante, no hicieron posible la realidad de las pruebas previstas. En esta primera fase de pruebas, fue Jarvi Lehto el piloto elegido, mientras que Pierluigi Martini estaba a la espera de la segunda parte de los ensayos previstos para Monza. Durante los tres días de permanencia en Fiorano, Lehto dio quince vueltas al circuito, a lo largo de los cuales el mejor tiempo fue de 1.07.146, un registro aceptable si se tienen en cuenta las condiciones climatológicas. Como en tiempos pasados para Minardi, Scuderia Italia tuvo serios

problemas con la adaptación del embrague y el cambio tradicional al funcionamiento del motor Ferrari, estudiado y evolucionado para funcionar con un cambio semiautomático. A pesar de esos problemas de adaptación, Lehto se mostró dichoso en relación con el comportamiento del nuevo coche, aunque no fue posible rodar al límite

de sus posibilidades. En primer lugar, al margen de las mejoras aerodinámicas, el espacio que hay en el habitáculo es lo suficientemente confortable para que la conducción sea soportable y, en la primera toma de contacto, el BMS Dallara 192 se perfiló bastante equilibrado, con lo cual, la criatura de Giampaolo Dallara parece haber nacido con suerte.

**EN EL BUEN CAMINO**  
Jarvi Lehto se puso por primera vez a los mandos del BMS Dallara Ferrari 192. No hubo suerte.



EL RALLYE DE MONTECARLO TOMA LA SALIDA

# CLAUDIO BARTTOLETO AL MAS ALTO NIVEL

**El Mundial de Rallyes inicia una nueva temporada con el Rallye de Montecarlo. Entre las novedades destacar la presencia, como nuevo director de Martini Racing, de Claudio Barttoleto.**

**N**ACIDO en Treviso, 58 años, Claudio Barttoleto, nuevo director deportivo de Martini Racing, es un buen conocedor de España y del Campeonato Nacional de Rallyes. No en vano siguió de cerca la trayectoria de Salvador Serviá, conociendo por entonces a

el testimonio de Lancia, pero no existe un gran abismo entre ambos puestos.

Sin embargo, ahora bajo su dirección está un piloto como Juha Kankkunen, tres veces Campeón del Mundo. «Con Kankkunen las relaciones son excelentes, ya incluso desde el año pasado. Era como si fuésemos un mismo equipo con patrocinadores diferentes». Además, Barttoleto tiene un peón con experiencia y ganas de triunfo como el francés Didier Auriol, dos jóvenes promesas como el francés Philippe Bugalski y el italiano Andrea Aghini y dos hombres experimentados para el Rallye Safari como el sueco Bjorn Waldegaard y el argentino Jorge Recalde. «Querría tener a Sainz. Tenerle a él, a Kankkunen y a Auriol sería el máximo de la vida. Pero así estoy satisfecho».

En el Rallye de Montecarlo, con las actuales condiciones de nieve, el clima se revelará decisivo, «Ahora tenemos nieve, habrá que afrontarlo así. Existirán tramos secos también, pero tenemos pilotos para superar las distintas condiciones».

Un tema siempre difícil para cualquier director deportivo es el momento de impartir órdenes para mantener las posiciones entre sus pilotos. «Como en cualquier equipo en un momento dado llegarán esas órdenes, pero cuando se dan quiere decir que estás en cabeza o primero y segundo. Por tanto me gustaría dar esas órdenes en todas las carreras. ○

Texto y fotos: **Esteban Delgado**



**UNA AGRADABLE SORPRESA**  
Claudio Barttoleto, anterior director de la Jolly Club, manifestó su sorpresa ante su nuevo cargo en el equipo Martini, cargo que no le parece muy diferente del anterior.

un joven y desconocido llamado Carlos Sainz. Director deportivo de la Jolly Club desde hace más de una década, fue el encargado de acometer el Mundial de Rallyes en 1991 con el trasvase del piloto francés Didier Auriol a la escudería milanesa. «Mi paso al Martini Racing fue una sorpresa, pero muy agradable. No hay mucha diferencia entre mi actual puesto y el que ocupaba el año pasado, ya que incluso entonces llegamos a tener tres coches en un solo rallye. Este año estamos al frente de una escuadra de prestigio, un sponsor de renombre que ha querido heredar



**MEJORANDO LO PASADO**  
El equipo Martini Racing se ha volcado en este nuevo Mundial, tratando de mejorar en todos los sentidos, especialmente en el apartado de las asistencias.



**SALIDA DE SAINZ**

**LA SALIDA** del «Monte» desde Barcelona, vivió un jueves de intriga por causa de la meteorología. En efecto las comunicaciones con Francia estaban cortadas por causa de la nieve. Cundió el pánico, los teléfonos se volvieron locos: llamadas de Toyota a Ove Andersson, del Real Automóvil Club de Cataluña al Automobile Club

de Mónaco por si había que cambiar de ruta... El Racc movilizó a sus hombres de Gerona para que reconocieran el terreno por dónde podría pasar el rallye debido al caos reinante precisamente en las rutas francesas. Finalmente, el itinerario escogido fue el previamente previsto, la pequeña carretera costera de Port

**Comienza el Rallye de Montecarlo**

Bou. Al final hubo tranquilidad, y bajo la lluvia, los barceloneses despidieron al ídolo Carlos Sainz dispuesto a recorrer el camino hasta el Principado de Mónaco. Un recorrido en el que sólo tenía 25 kilómetros de autopista, frente a los 900 de que disponían los Lancia...

J.L.A.





## Mayores expectativas

LA Fórmula Opel Lotus afronta una nueva temporada, que se presenta muy interesante. El

certamen, año a año, va tomando una mayor relevancia. En el '92 la Opel Lotus Euroseries seguirá estando presente en los Grandes Premios de Fórmula 1 que se disputan en Europa. Al respecto hay que decir que en España,

con mucha probabilidad, tendremos ocasión de presenciar este certamen en dos ocasiones, una el 3 de mayo, coincidiendo con el Gran Premio de España en Barcelona, y otra, si se realiza el Gran premio de Europa en Jerez el 4 de octubre, en caso de que se suspenda el Gran Premio de Hungría de Fórmula 1, cosa muy probable. Además, la Fórmula Opel Lotus se celebrará en distintos países que organizarán trofeos nacionales, de esta forma se organizará en Benelux, Irlanda, Alemania, Inglaterra, que se llama Vauxhall-Lotus, Países Nórdicos, Austria y recientemente Brasil, que organizará la Fórmula Chevrolet-Lotus.

## Premios Renault

UN año más, Renault ha celebrado su tradicional acto de entrega de premios y ha presentado las novedades que afectarán a sus diferentes Copas a lo largo de 1992.

En la entrega de premios se encontraban presentes todos los ganadores de la temporada '91, que recogieron sus trofeos de manos de los diferentes patrocinadores que han apoyado las Copas Renault y del propio presidente de FASA Renault, el señor Francis Stahl.

Así pues, Antonio Albacete, como ganador del I Campeonato de España de Fórmula Renault, Enrique de la Puente, como primer clasificado de la XXIII Copa Nacional Renault, Francisco José Cima como vencedor de la VI Copa Nacional Renault de Rallyes y Juan Carlos Delgado como ganador de la XVIII Copa Renault Iniciación, recogían sus trofeos y se llevaban consigo los laureles de su buen hacer en la pasada temporada.

También la representación femenina en las Copas Renault tenía su hueco en este acto y, tanto Maribel Bermúdez de Castro como Silvia Peiró, recogían, respectivamente, los galardones de Campeona y Subcampeona de la Challenge femenina en la Copa Iniciación.

En este mismo acontecimiento se dieron a conocer los reglamentos que regirán los diferentes Campeonatos y Copas organizadas por Renault en este año '92. La novedad más importante volvía a ser el montante de premios que, para la presente temporada, verá aumentada su cifra total hasta los 160 millones de pesetas, frente a los 135 millones que se repartieron en el año



91. Con esto Renault a buen seguro tendrá una buena inscripción en cada uno de sus trofeos.

De esta forma, absolutamente todos los participantes tendrán una prima económica en cada carrera. Los ganadores percibirán 570.000 pesetas en la Copa Renault, 408.000 pesetas en la Copa Clio 16V, 490.000 pesetas en la Copa Renault de Rallyes y 279.000 pesetas en la Copa Clio Iniciación.

Coincidiendo con la entrega de premios de Renault, el señor Gracia, presidente de la Federación Española de Automovilismo, hizo pública la participación del equipo federativo, Racing for Spain, dentro del Campeonato Internacional de Fórmula Renault y, una vez más, Iván Arias y Pedro Martínez de la Rosa serán los encargados de representarnos dentro de este cometido Campeonato.

## Repsol premia

CON motivo de la realización del catálogo de actividades deportivas 1992, la firma Repsol ha puesto en marcha una interesante iniciativa consistente en un Premio de Fotografía que tiene como tema Carlos Sainz y su Toyota en el Rallye de Montecarlo 1992. Tienen derecho a participar en él todos los fotógrafos españoles, aficionados o profesionales, que se den cita en la prueba francesa. Sólo se admitirán diapositivas de 35 milímetros en color, que deberán enviarse a: Repsol. Departamento de Competición, Paseo de la Castellana 89, 6ª planta: 28046 Madrid. De todas las diapositivas enviadas al concurso se elegirán las tres mejores que serán premiadas con 100.000, 75.000 y 50.000 pesetas respectivamente. El resto de fotografías serán devueltas a sus autores.

## Aprilia probó en Jerez

LOS pilotos de Aprilia estuvieron en el circuito de Jerez realizando unos ensayos con el ánimo de ultimar algunos detalles en las monturas que utilizarán en el Mundial '92. Cada piloto pudo dar en torno a 200 vueltas al trazado andaluz. Para el piloto español Alberto Puig, que realizó casi 600 kilómetros, supusieron la primera toma de contacto con esta máquina italiana de 250 centímetros cúbicos. La intención del equipo no era en absoluto la de hacer unos buenos tiempos, al respecto hay que decir que el mejor registro fue para Pier Francesco Chili. Al hilo de esto, hay que comentar que en el Circuito de Jerez estará casi toda la semana Jorge Martínez Aspar.



Antonio Albacete tiene muchas posibilidades de ponerse de nuevo al volante del M-3 con el que disputó el Euroturismos.

## Pocos cambios

LA Federación Española de Automovilismo ha hecho público el reglamento del Campeonato de Turismos. En líneas generales, no hay cambios importantes con respecto al de la temporada anterior. Lo más destacable es que autoriza a todos los participantes que quieran a utilizar llantas de 17 pulgadas, pero para ello, el que se decida a utilizar

llantas de esta medida tendrá que llevar un suplemento de peso de 20 kilos. También va a cambiar la forma de puntuación de los coches de las divisiones pequeñas para evitar que uno de estos coches pueda optar al Campeonato. Al margen de esto se ha creado una comisión que se encargará de controlar la marcha del certamen y estudiará los cambios que se puedan realizar en el reglamento. Definitivamente no se han admitido los Porsche, que en caso de haber partici-

## BUENAS PERSPECTIVAS

José María Bardolet está estos días de enhorabuena. Por fin se ha confirmado que tomará parte en cuatro pruebas del Mundial de Rallyes, que con muchas probabilidades podrían ser: Portugal, Tour de Corse, Cataluña y RAC de Inglaterra. Estas carreras las realizará con un Ford Sierra Cosworth 4x4 oficial y estará asistido por Mike Taylor. De este proyecto falta por confirmar el patrocinador oficial, aunque Ford España está muy interesada en el proyecto y todo parece indicar que no habrá problemas de última hora. También se ha confirmado que Bardolet estará presente en el Campeonato de Rallyes de Tierra. Aquí defenderá su título al volante de un Escort Cosworth 4x4. Este certamen será muy útil para Ford, que podrá evolucionar este coche de cara al Mundial de la especialidad.



pado tendrían que haberlo hecho en la categoría de Gran Turismo. Este mismo problema lo tiene Mazda, que tampoco podrá inscribir sus RX-7. Por lo que respecta a Nissan sí que podrá competir con un Skyline Biturbo, que con muchas probabilidades estará confiado a Jesús Pareja y tendrá el apoyo de Repsol. Lo que sí es seguro es que Eduardo de Aysa participará al volante de un Renault Clio 16v con preparación de Gr. A y tendrá apoyo oficial de la marca, al igual que los hermanos Mora, Javier y José, que estarían encuadrados en el mismo equipo de Renault. Alfa Romeo tiene intención de hacerlo con los nuevos 155 Turbo 4x4, los pilotos serían Luis Pérez Sala y Luis Villamil, pero aun no tienen asegurado el patrocinio de su programa deportivo y está por el momento todo en el aire. También están trabajando en la preparación de los coches y confían tenerlos a tiempo para la primera carrera. La Jolly Club seguirá haciendo correr el Alfa Romeo 75 en régimen de alquiler, por el momento parece seguro que Oriol Serviá (hijo de Salvador Serviá), cuenta con uno de ellos. Lo que sí parece seguro que habrá una fuerte presencia de BMW. La marca seguirá teniendo un coche oficial en manos de Jospe Bassas, además habrá un equipo semi-oficial en el que estará Xavi Riera, que tendrá apoyo de Hispano 20. Este mismo patrocinador podría ayudar a Antonio Albacete, que contará con un M-3 del equipo de «Pepe» Ruiz Thiery. Con otro coche de esta marca está también interesado en participar José María Ponce, actual campeón de España de Rallyes. Teo Martín, por su parte, inscribirá otros dos M-3 preparados por Schnitzer, para Villaceros y Cantero. Ford que ha perdido el patrocinio de Hispano 20, por el momento de forma oficial, estará representada por Carlos Palau al volante de un Sierra

Cosworth 4x4, mientras que Sasiambarrena aun no tiene montura.

## Jaguar presente

AUNQUE no lo hará de forma oficial, se ha podido saber que la marca inglesa tendrá una buena representación en el Mundial de Sport Prototipos. Tom Randall ha comprado ocho coches a Tom Walkinshaw, por un precio de unos 3,5 millones de libras (unos 670 millones de pesetas). Randall inscribirá tres coches en el Mundial de Sport Prototipos, tres en las 24 Horas de Le Mans y dos en el Campeonato IMSA americano. Hasta el momento parece seguro que Derek Bell y Raul Boesel estarán en este equipo.

Por su parte, Yves Courage ha decidido dejar el Mundial de esta especialidad y participará en tres pruebas del IMSA americano: 24 Horas de Daytona, Gran Premio de Miami y 12 Horas de Sebring. También existe la posibilidad de que tomen parte en las 24 Horas de Le Mans.



## Lamborghini sólo motores

LA mítica marca italiana ha decidido abandonar la idea de seguir con el proyecto de una monopla de Fórmula 1. Seguirá adelante con la evolución de sus motores. Al respecto Mauro Forghieri no es ya el responsable técnico. Ahora es Mr. Royce, proveniente de Estados Unidos de Chrysler, que esta trabajando en el Centro de Estudios Avanzados en colaboración con el ingeniero Castaigne.

## BOXES

● Hace unos días se cayeron al mar, desde el barco que las transportaba, 20 motos standard de Honda. Entre ellas no se encontraba como se dijo en un principio la moto de carreras de Aspar. El kit A sale de Japón a mediados de febrero



● y hasta el momento está realizando pruebas con un kit de JJ Cobas del '91.

● Derek Warwick reemplaza a Rosberg en el equipo Peugeot de Sport Prototipos. Warwick compartirá volante con Dalmas.

● El equipo KTM Marsimoto ha fichado para el Campeonato de España de Rallyes Motociclista '92 a Juan Buitó y a Borja Gibernau.

● Leyton House podría estar en el Mundial de F-1. Su nuevo Director, Ken Murrill, ha dicho que están superando sus dificultades económicas y que volverán con el nombre de March. De continuar en esta especialidad, Karl Wendlinger sería su piloto.

● Martini será el patrocinador de la próxima edición del Rallye Safari.

## El palo de las brujas

**N**OS cuentan cuando somos pequeños que las brujas viajan montadas en palos de escoba y que en cualquier momento pueden aparecer por la ventana de casa con sus feos narices o disfrazadas de bellísimas princesas. De mayor, uno se entera, si quiere o si puede, de que las princesas no existen y de que las brujas tampoco.

Pero si tiene curiosidad, puede interesarse en conocer el origen de la fábula de las escobas, que puede ser algo así como el origen de los cohetes. Pues bien, resulta que en la edad media, durante sus sesiones de alquimia, insistentemente perseguidas por la inquisición, las mujeres untaban los palos de escoba con ungüentos y después montaban sobre ellos en la misma posición que todos conocemos por los cuentos de brujas. El roce de las pócimas excitantes con la zona de la mujer que apoya sobre el palo de la escoba las trasladaba a largos y placenteros viajes nunca perdidos.

Nos cuentan también, pero en las novelas de adulterio del siglo pasado, largos recorridos en coches de caballos, precursores del automóvil actual. Pero su tratamiento en muchas ocasiones va unido a situaciones pecaminosas. En la inolvidable *Madame Bovary*, durante un traslado, se les cae de su coche una imagen santa y *Anna Karenina* engaña por primera vez a su marido en el interior de un coche de

caballos tras las cortinas negras, levantando el escándalo a su paso por las arboladas calles de San Petesburgo.

Es cierto que los automóviles modernos no nos pueden transportar a un mundo sólo accesible a un cerebro desatado de todas sus ligaduras, que sin control accede a escenarios particulares nunca pisados por otro hombre. Y también es verdad que la intimidad de un vehículo actual no permite, generalmente, llevar a un chófer conduciendo mientras los ocupantes de las plazas traseras se dedican a sus diversiones particulares. Pero algo de todo ello tiene, y parece que los estados no consideran a sus propietarios capaces de utilizarlo convenientemente y se erigen en cuidadores de almas ajenas, enseñándoles el camino.

Existen leyes de dudosa catadura, como las que obligan a los ocupantes de un vehículo a abrocharse los cinturones de seguridad o a los motoristas llevar la cabeza calzada con un casco. Por supuesto, uno puede creer que llevar el cinturón de seguridad abrochado cuando se circula en coche o colocarse un buen casco en la cabeza en cuanto se suba a la moto resulten medidas preventivas de gran utilidad. Pero de ahí a que el estado asuma la función de padre y decida qué es lo bueno y qué es lo malo para la propia vida media una distancia importante. Pero como dejamos, o se creen que nos pueden tratar como a niños, en ocasiones se envientonan y tratan de que nos creamos que las brujas existen y que además vuelan sobre palos de escoba. ○

Javier Moltó

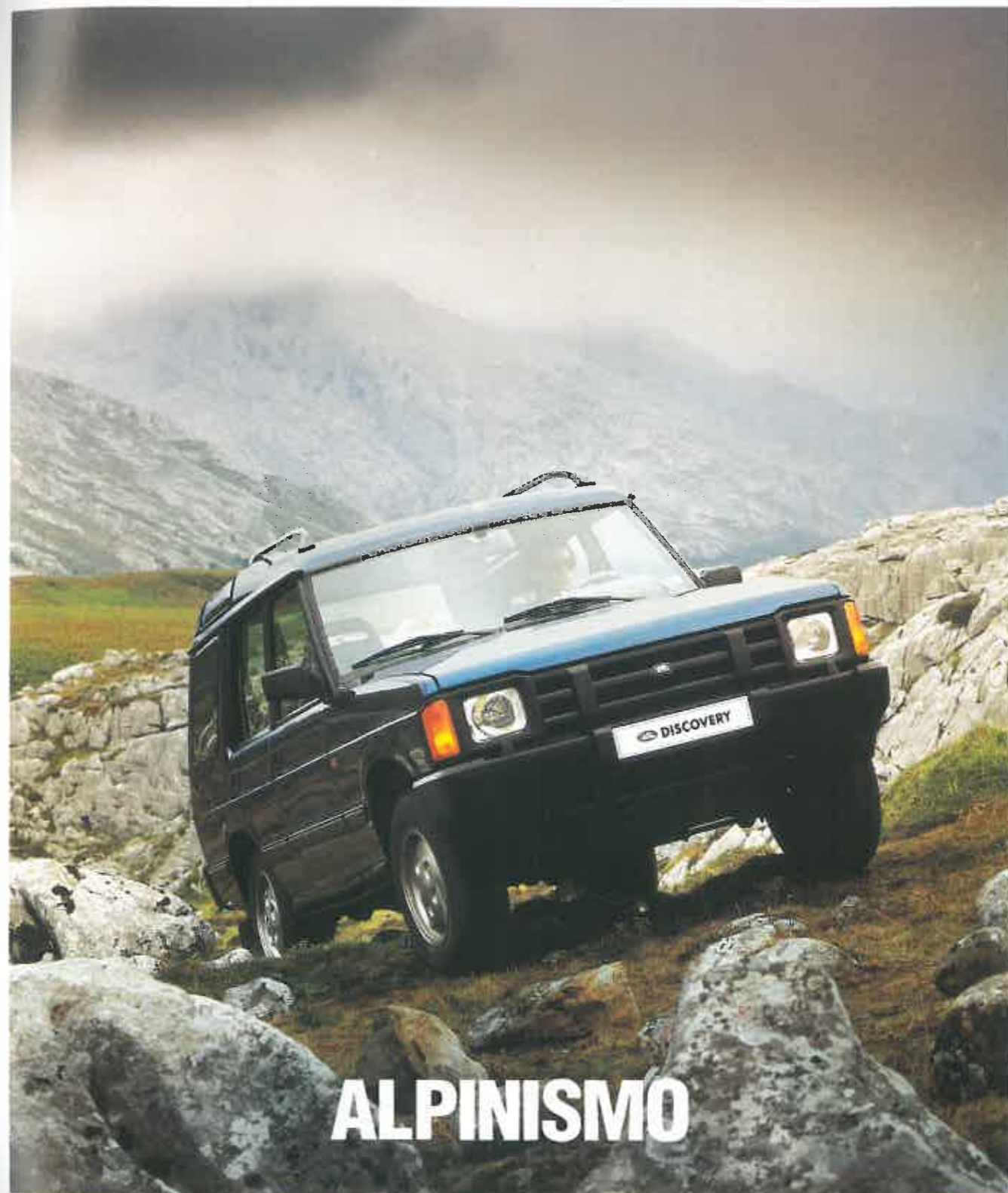


BALLESTA



Man Ballesta

## DESCUBRA LA FORMA MAS COMODA DE HACER DEPORTE.



# ALPINISMO



Músculos de acero, nervios templados, seguridad. Todo alpinista profesional necesita estas virtudes. Pero, algunas personas trepan por pendientes de 45° sin esfuerzo. Con el **DISCOVERY**. Un todoterreno diseñado para salvar obstáculos con toda comodidad. Su motor inyección de hasta 3.500 c.c. y 160 CV. le impulsa con fuerza hacia las alturas. Y la tracción permanente a las cuatro ruedas de diferencial central bloqueable, le hace agarrarse a los salientes con total seguridad. Todo ello mientras, en el interior, el conductor disfruta del aire acondicionado de serie. Por estas cualidades ha sido nombrado mejor todoterreno del año. En cualquiera de sus versiones: tres o cinco puertas, diesel o gasolina.



**DISCOVERY**  
DEPORTISTA DE ELITE.

EN CITROËN

*Su coche usado,  
con garantía europea  
por escrito*

SELECCION  
CITROËN EUROCASION  
CARNET DE GARANTIA



## COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

Todas las marcas.  
Todos los modelos.

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir. Con Garantía.

**Garantía Europea hasta 2 años.**

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de garantías por escrito. Con garantía nacional de 3 y 6 meses y garantía Europea de 12, 18 y 24 meses (según estado del vehículo).

**Servicio Citroën 24 Horas.**

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía Europea disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario, dentro del ámbito nacional.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN

 **Eurocasion**

Vehículos de ocasión. Coches de primera.

SEMANAL  
**Motor 16**  
GRUPO

1 de febrero de 1992

Núm. 432 • 325 ptas.

EXCLUSIVA

# PRUEBA DEL NUEVO AUDI 80



VITARA 5 PUERTAS

VOLKSWAGEN VENTO

NISSAN MICRA



PRUEBAS

AX Y PANDA 4x4

FERRARI BARCHETTA

NOVEDADES

RUSH ZANINI

