

LA GAMA AUDI COUPE A PRUEBA

# Motor 16

SEMANAL

GRUPO

21 de septiembre de 1991

Num. 413 • 325 ptas.

*Salón de Frankfurt*

# TODOS LOS MODELOS PRECIOS Y PRESTACIONES



**BUGATTI  
EB 110**  
MAS QUE  
UN FERRARI





CAVA



*Produce of Spain*

*Freixenet*

*Méthode Champenoise*

*Sant Sadurn d'Noya*

CORDON NEGRO

75cl  
11.5%vol

(\*)

(\*) NO QUIERAS IMAGINAR LO QUE PASA FUERA DE ESTA PÁGINA.

CORDON NEGRO  
DE FREIXENET

# A TODA PRUEBA.

Prueba tras prueba, los Opel de competición destacan por su fuerza y tesón. Sus cualidades técnicas, excelente aceleración, frenada, suspensión y estabilidad garantizan una perfecta respuesta. Incluso en las condiciones más difíciles. En tierra y asfalto, con frío o calor, bajo la lluvia o la nieve, la avanzada tecnología Opel, resiste.

Así probamos nuestros coches. En alta competición. Para que usted disfrute de su turismo Opel con total seguridad y confort. Compruébelo usted mismo. Acérquese a su Concesionario Oficial Opel y conozca la ingeniería que responde.

Opel, ingeniería alemana a toda prueba.



Patrocinadores oficiales



SUMARIO

6 PUNTO DE MIRA  
10 LO ULTIMO  
Bugatti EB 110.

14 El Salón de Francfort ha traído una vez más multitud de novedades y marca un nuevo rumbo en lo que serán los coches del futuro.

20 Audi ha presentado en Francfort multitud de novedades como el nuevo 80, los coupés V6 y el Quattro Spyder.

18 Un espacio importante de este Salón lo ocuparon los breaks, el audi 100 Avant, el Citroën XM, los BMW serie 5 Touring y el Ford Scorpio Station Wagon.

23 El mítico Pegaso renace, un interesante remake del fabuloso deportivo con las siglas Z 103.

24 El VW Chico es una apuesta de futuro de un pequeño coche urbano de motor eléctrico.

25 El Mercedes 300 CE 24 Cabriolet es un deportivo con grandes toques de lujo.

27 Todas las novedades de Mazda.

28 Los coches eléctricos son el futuro del automóvil.

32 ACTUALIDAD Las carreteras españolas y en especial las de la Comunidad de Madrid destacan por su alto índice de accidentes.

35 PRECIOS COCHES NUEVOS

48 A FONDO Gama Audi coupé.

72 MOTOS Yamaha XJ600S Diversion.

75 DEPORTE Rallye de Tierra de Córdoba.

76 Campeonato de Sports, Magny Cours.

80 Inauguración del circuito de Cataluña.

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



EDITORIAL

## MERCADOS LIBRES

La Europa automovilística atraviesa por un momento crucial. Su futuro depende, en gran medida, de cómo mueva ahora sus peones, pero las jugadas a realizar no son fáciles cuando el mercado ha registrado una recesión importante. Hoy todo es cautela. El ejemplo americano conmueve a las grandes marcas. Por primera vez, ni General Motors ni Ford ni Chrysler estarán entre las 500 empresas con más beneficios de su país. Podría ser incluso que General Motors pasara a la relación de las 500 con más pérdidas.

En este tablero de ajedrez y haciendo abstracción de que nuestro mercado está a la baja, España goza de una situación privilegiada. Ocupando el séptimo puesto en el ranking mundial de países productores de automóviles, es, sin embargo, el cuarto exportador mundial. En un momento en el que las perspectivas se basan en esos mercados por hacer, como Europa del Este o Asia, la situación es favorable, con la ventaja adicional de que no todos los huevos están en la misma cesta de un solo fabricante.



Así van las cosas cuando a la vuelta de la esquina, el 1 de enero de 1993, el mercado europeo se liberaliza. Definitivamente, los coches de las marcas japonesas fabricados en Europa van a venderse libremente. Y, sin embargo, aún no se sabe dónde va a ir a parar el centro de producción que quiere implantar Mazda, con las alternativas de Alemania primero y España después. No parece que a estas alturas queden probabilidades para que nuestro país cuente con una fábrica más, motivo por el cual conviene recordar que la de los futuros Ford-Volkswagen monovolumen tampoco se ha quedado aquí.

Sin embargo, España sigue siendo un país a tener en cuenta en cualquier proyecto fabril a gran escala, ya sea de origen europeo, estadounidense o japonés. Ese cuarto puesto mundial en el ranking de los exportadores es muy importante, aunque si se quiere mantener hay que seguir cuidándolo con todos los medios a nuestro alcance. La competencia arrea.

Alberto Mallo

A FONDO



### GAMA AUDI COUPÉ

La oferta de la marca germana en este segmento es sumamente amplia e incluye diversas motorizaciones y tracción a dos o cuatro ruedas, destaca sobre todo el S2. (Pág. 10)

LO ULTIMO

### BUGATTI EB 110

La presentación del nuevo supercoche de esta marca coincide con la celebración del ciento diez aniversario del nacimiento de su creador, Ettore Bugatti. (Pág. 10)



MOTOS

### YAMAHA XJ600S DIVERSION

La presentación del último modelo de Yamaha tuvo lugar en Suiza. La nueva Diversion se reveló como una moto polivalente ideal para disfrutar del placer de viajar, una moto fiable y divertida. (Pág. 72)



## MOTOR 16 EN TELETXTO DE TVE

LOS COCHES QUE BATEN RECORDS  
LOS MAS RAPIDOS

1981 Lotus Evija	155,2
1982 Lotus Evija	157,4
1983 Lotus Evija	170,0
1984 Lotus Evija	210,0
1985 Lotus Evija	210,0

LOS MAS CAROS

1981 Lotus Evija	40.000.000
1982 Lotus Evija	14.600.000
1983 Lotus Evija	29.000.000
1984 Lotus Evija	26.000.000
1985 Lotus Evija	22.000.000

Motor 16 INDICE EN LA PAG. 650



CARL HAHN

## DISTINCIÓN ESPAÑOLA

El ministro de Industria, Claudio Aranzadi, ha impuesto al Presidente del Grupo Volkswagen, Carl Hahn, la Gran Cruz al Mérito Civil, la más alta distinción que otorga el Estado español.

El Doctor Hahn se desplazó a Madrid para recibir la condecoración y aprovechó la estancia para mantener conversaciones de alto nivel. En el decreto de concesión se mencionan los méritos de Hahn, entre los que destacan su confianza en España, en su industria y en sus hombres de empresa. El grupo Volkswagen invertirá en nuestro país 700.000 millones de pesetas en los próximos años, la más fuerte inversión de capital nunca realizada por una empresa extranjera.

## PEUGEOT-CITROËN

### COCHES UNIFICADOS

El grupo francés PSA ha presentado a los comités de empresa de las dos marcas, Peugeot y Citroën, un proyecto de unificación de las divisiones de estudios y métodos de los dos fabricantes, con el fin de que ambos conciban los nuevos modelos en común y reduzcan el tiempo de su creación de cinco a cuatro años. Los observadores, que califican de histórica esta decisión, piensan que puede representar el inicio de una fusión total.

## CHRYSLER

### DE VUELTA A EUROPA

Diez años después de haber abandonado Europa, Chrysler está a punto de reiniciar la producción en el Viejo Continente. El próximo día 28 de octubre saldrá de la nueva planta de montaje de Graz (Austria) su primer modelo Chrysler Voyager Minivan. La nueva planta, que producirá 50.000 vehículos en una primera fase, y el doble a plena capacidad, es el resultado de un *joint venture* entre el fabricante norteamericano y la firma Steyr Daimler Puch.

## CATALUÑA

### MATRICULAS EN VERNACULO

El Congreso de los Diputados ha aprobado una proposición de ley para aceptar el cambio de denominación de Gerona y Lérida por Girona y Lleida. En cuanto se publique la ley en el BOE, cosa que sucederá con toda probabilidad en marzo próximo, la Dirección General de Tráfico cambiará gratuitamente la documentación a quienes lo deseen y en el caso de Girona la placa de matrícula podrá ostentar las iniciales GI en lugar de las GE habituales.

## LOTUS M 200

### UN CONCEPTO DERIVADO

El éxito del moderno Lotus Elan ha traído, entre otras consecuencias, estudios de diseño basados sobre su estructura. El Lotus M200 es un *concept-car*, que no se fabricará en serie, pero pretende demostrar la capacidad del departamento de Ingeniería de Lotus cuando pueden dise-



## CONTANTE Y SONANTE

- Campsa ha obtenido unos beneficios de 27.300 millones de pesetas en el primer semestre, con un aumento del 136 por ciento.

- Desde su reciente creación, la nueva compañía de seguros Fénix Autos ha captado 3.200 pólizas del automóvil, por un valor de 255 millones de pesetas.

- La fábrica japonesa Mitsubishi ha comenzado a abrir concesionarios en Hungría y Checoslovaquia, iniciando un ambicioso plan de expansión en Europa del Este.

- General Motors está a punto de romper el *joint venture* que mantiene desde hace trece años con la compañía surcoreana Daewoo Motors, ante la aparición de numerosos conflictos laborales y sociales.

- Las firmas de neumáticos Continental y Pirelli han anunciado la próxima fundación de un holding que agrupe los activos de los dos grupos europeo.

ñar libremente, con la única obligación de respetar la herencia del espíritu Lotus.

Sus principales características son la barra de seguridad, parabrisas individuales para cada plaza, la zona trasera en forma de alerón y un bajo frontal para mejorar el apoyo aerodinámico, faros fijos con ópticas de superficie compleja, instrumentación con relojes en blanco y negro y asientos Recaro con estructura de *composite*. Los neumáticos son de perfil bajísimo, 215/40, en llanta de aleación de magnesio y diecisiete pulgadas de diámetro. El equipo de música, también de alto nivel, incluye *compact-disc*.

## MERCADO

### MENOS VENTAS

Durante los meses de julio y agosto, las ventas de coches en España han caído un 11,79 por ciento. Esto supone que, durante los ocho meses transcurridos del año 91, las ventas retroceden un 15,14 por ciento respecto al mismo periodo del año anterior. La Asociación Nacional de Fabricantes (ANFAC) señala que se «atisba una recuperación de la normalidad, aun dentro de un límite bajo, que permite prever que se cumplirán las últimas previsiones». El modelo más vendido en estos dos meses ha sido el Renault Clio (9.213 unidades), por delante del R-19 (8.935), Ford Escort-Orion (8.847), Peugeot 205 (8.096), Ford Fiesta (7.646) y Seat Toledo, que con 7.140 unidades, obtiene un excelente resultado en sus primeros meses de comercialización.



### YA SE FABRICA EN SERIE EL ANIBAL F-100

Desde hace bastantes meses que el Anibal se presentó oficialmente. Como muchos lectores sabrán, se trata de una versión coupé, de 2+2 plazas, diseñada por Francisco Podadera y con la base mecánica del Seat Ibiza. Pues bien, hace pocas semanas se inició la producción en serie de este coche genuinamente es-

pañol, en las instalaciones de Anibal Paccar Corp. SA, en la ciudad granadina de Motril. Esta firma, con la ayuda del Instituto de Fomento de Andalucía, fabrica el Anibal con una cadencia de una unidad diaria, a la vez que inicia el desarrollo de un proyecto totalmente nuevo, bautizado CR/91.



BALTESA

SERIE 5 DE BMW  
PIDA UN DESEO  
Y CUENTE HASTA CINCO.



Lo mejor que BMW puede ofrecerle entre su Serie 3 y su Serie 7: Cinco modelos, cinco personalidades y un concepto común. La Serie 5. Las dimensiones que usted busca con la manejabilidad, la seguridad y el confort que sólo podrá encontrar en BMW.

**520i** Si desea una perfecta combinación entre lo que usted considera las dimensiones lógicas de una berlina familiar, y lo que espera encontrar en su motor, la respuesta está en sus seis cilindros y 24 válvulas: 150 CV para disfrutar de una admirable agilidad, equilibrados con seguridad y confort.

**525i** Si desea experimentar las mismas sensaciones, pero con algo más de deportividad, sus 192 CV le parecerán más que suficientes. Dentro, todo está pensado para que disfrute rodeado de un completo equipamiento y comodidad. Y de sólidas medidas de seguridad.

**535i** Si su deseo es ir todavía más lejos, eche a volar la imaginación. Le esperan 211 CV, y le será difícil agotarlos. Por otro lado, hay otras cosas de las que disfrutar en una berlina tan admirada como ésta. Desde el confort más refinado a su gran suavidad de marcha.

**525tds** Si desea el mejor diesel, con el nuevo 525tds lo verá cumplido. Sus 143 CV, su turbocompresor y el intercooler lo convierten en el diesel más rápido del mundo. La sofisticada Electrónica Digital Diesel y la posibilidad de incorporar cambio automático de cinco velocidades lo hacen único.

**M5** Si lo que desea es comprobar en qué se convierte un Serie 5 con 315 CV, cierre los ojos, pero esta vez cuente hasta seis. Son los segundos que tarda un M5 en llegar a 100 Km/h. Y todo dando el máximo como berlina familiar. Rodeando a quien lo disfruta del mayor nivel de seguridad y confort.

Equipamiento de serie: Aire acondicionado. Dirección asistida. Faros de óptica elipsoidal. Cierre centralizado. Elevaluas y Electrónica Digital del Motor. Además, en el 525i, 535i, 525tds y M5:

retrovisores eléctricos. Neumáticos de perfil bajo. Motores de seis cilindros de gasolina, entre 150 y 315 CV, y turbodiesel. ABS, Servotronic, Check-Control y catalizador, para los motores de gasolina.



BUGATTI EB 110

# EL DESPERTAR DE UN SUEÑO



**BUGATTI INVADIO PARIS POR UN DIA**  
Inmerso en el caótico tráfico del sábado parisino, el nuevo Bugatti EB 110 y su padrino, Alain Delon, causaron sensación a su paso por los Campos Eliseos.

Los bugattistas están de enhorabuena. Cuarenta años después del cese de la firma Bugatti, renace de nuevo, como si hubiera sufrido un largo sueño, de la mano de Romano Artioli, el hombre que ha conseguido hacer realidad su propio sueño, que la obra de Ettore Bugatti siga viva y no con sus maravillosos coches de la antigua época, sino con nuevos y sugestivos modelos.

Enviados Especiales

M. Doménech y J. Robledo.

**P**ARIS fue el lugar elegido para la presentación del nuevo Bugatti, un superdeportivo cuya denominación está cargada de romanticismo: EB 110 recuerda las iniciales del fundador de la marca, Ettore Bugatti, y el ciento diez aniversario de su nacimiento. El acontecimiento se produjo en *La Defense*, un enclave idóneo para que un espectacular cortejo de antiguos modelos Bugatti coronasen el nacimiento oficial del nuevo modelo. Allí, el archiduque Otto de Habsburgo fue el encargado de abrir la ceremonia con un discurso entre nostálgico (el recuerdo de la firma Bugatti) y duro (la obligada mención a la actual situación europea). Tras él, Romano Artioli (presidente de Bugatti Automobili) y Michel Bugatti (el último hijo de Ettore) también hablaron, pero poco, porque lo más importante era desvelar un coche que, por sí solo, marca un hito en la historia moderna del automóvil.

Su razón de ser se debe a la pasión de Romano Artioli y al trabajo de dos hombres, Paolo Stanzani y Marcello Gandini (ambos hoy fuera del proyecto). A Stanzani se debe el desarrollo mecánico del coche, mientras que el diseño original de la carrocería era obra de Gandini. En la actualidad, el Bugatti EB 110 se debe a otros dos hombres: Nicola Materazzi y Gian Paolo Benedetti. El primero de ellos ha evolucionado el trabajo hecho por Stanzani, manteniendo la estructura de base y mejorando los diferentes elementos mecánicos del coche. El segundo, ha rediseñado las formas originales de la carrocería de Gandini hasta llegar a lo que es, en definitiva, el Bugatti EB 110, un superdeportivo de línea singular, incluso algo extraña, que entronca perfectamente con



ARTIOLI-DELON

UNIDOS POR LA PASION

ROMANO Artioli es el creador de la nueva firma Bugatti Automobili Spa., responsable del nacimiento del nuevo Bugatti. Para Artioli, resucitar la firma suponía cumplir un sueño. De niño, se inició en la mecánica en el taller de su padre. Poco después ingresó en un taller mecánico para, a los 20 años, fundar el suyo propio. Corría el año 1950, justo cuando la firma Bugatti de Molsheim cesaba sus actividades. Aquello le marcó profundamente y, desde entonces su obsesión no fue otra que resucitar la marca que siempre había amado. Artioli confiesa, casi se disculpa, por haber tardado cuarenta años en lograrlo, pero ahora, justo en el 110 aniversario del nacimiento de Ettore Bugatti, lo ha logrado. Alain Delon también es un bugattista que colecciona la obra escultórica de Rembrandt Bugatti, hermano de Ettore, y ama los antiguos Bugatti. Qué mejor padrino para el recién nacido



UNIDOS POR LA PASION BUGATTI Romano Artioli y Alain Delon fueron los protagonistas del evento.



la filosofía de los antiguos coches fabricados en Molsheim y creados por Ettore y Jean Bugatti.

Se trata de un coupé de dos puertas y dos plazas, de 4,38 metros de longitud, 1,99 metros de ancho y 1,115 metros de alto que encierra una mecánica muy evolucionada. Su gran distancia entre ejes, 2,55 metros, hace que su conducción, según Jean Philippe Vittecoq -su piloto de pruebas-, sea muy fácil y cómoda. El EB 110 pesa 1.470 kilos gracias a los modernos y ligeros materiales empleados en su construcción. Su motor es un 12 cilindros en V a 60 grados, colocado en posición central trasera longitudinal, de 3,5 litros de cilindrada (al respecto de este motor, conforme a los actuales reglamentos de la FISA, Romano Artioli señaló que no se descartaba la participación futura en competición, siguiendo la tradición de la marca) que dispone de una potencia de 550

**TECNICAS DE VANGUARDIA** Gian Paolo Benedetti ha sido el último responsable del diseño estético del Bugatti EB 110, un diseño que entronca con la singularidad pasada de la firma de Molsheim. La técnica la ha aportado Nicola Materazzi. Su motor Bugatti de 12 cilindros, 60 válvulas y cuatro turbocompresores desarrolla una potencia de 550 caballos.



caballos, lograda gracias al empleo de culatas de cinco válvulas por cilindro, una inyección electrónica multi point desarrollada por la propia Bugatti, y cuatro turbocompresores.

A decir de Artioli, el Bugatti EB 110 es un coche muy potente, pero también muy dócil, lo que permitirá que una mujer lo pueda conducir sin el menor problema. A ese magnífico motor, de elevado valor de par motor, va acoplada una caja de cambios de seis velocidades dotada de un embrague monodisco en seco con mando hidráulico. La transmisión es total permanente con tres diferenciales, el central y el trasero autoblocantes. El reparto de par elegido para los ejes delantero y trasero es del 27 y del 73 por ciento respectivamente.

Las suspensiones son independientes en las cuatro ruedas, con cuadriláteros deformables, amortiguadores hidráulicos y barras estabilizadoras aunque, en un futuro,

mos tiempos por los principales constructores de automóviles.

Según la firma, el EB 110 es capaz de alcanzar una velocidad máxima de 350 kilómetros por hora y una aceleración de 0 a 100 km/h. en 3,7 segundos (cifra que, según Artioli, puede ser incluso rebajada con el tiempo). Su coeficiente de penetración aerodinámica es de 0,29.

Bugatti Automobili Spa. es una pequeña firma que cuenta con 165 empleados además del staff técnico. En sus previsiones está fabricar 150 unidades al año del EB 110 (cuyo precio estará en torno a los 45 millones de pesetas). Su producción se iniciará a finales del mes de abril de 1992, para lo cual ya cuentan con 102 carrocerías terminadas. Pero el EB 110 no será el único representante de la firma, que pretende desarrollar nuevos modelos siempre altos de gama. Al hacer mención a Bugatti Automobili, Romano Artioli manifestó su intención de que, además de fabricar

se empleará una suspensión activa que ya se está desarrollando. No se utilizará hasta que no esté totalmente probada y puesta a punto. La dirección es de cremallera con asistencia variable y los frenos son de disco autoventilados en las cuatro ruedas.

En el desarrollo del Bugatti EB 110 ha tenido mucho que ver la colaboración de tres empresas: Aérospatiale ha fabricado el chasis de fibra de carbono, Michelin ha desarrollado unas ruedas especiales (MXX 3) montadas sobre unas preciosas llantas de aleación ligera, desarrolladas en exclusiva para el EB 110 por la firma BBS, finalmente Elf se ha encargado de suministrar combustible y lubricantes biodegradables. El Bugatti utiliza, naturalmente, catalizadores de la última generación y, como es lógico, en su desarrollo se ha tenido muy en cuenta su mejor adecuación al medio ambiente y a la naturaleza; siguiendo así la pauta marcada en los últi-

coches, se convierta en una firma especializada en trabajos de ingeniería avanzada para ofrecerlos a otras marcas.

A muchos de los asistentes a la presentación del Bugatti EB 110 les extrañó el hecho de que la nueva fábrica no estuviese en Molsheim, a lo que Artioli contestó que por un lado la firma Messier Bugatti de Molsheim tiene participación del estado francés (problema político) y que además la región de Módena ofrece muchas posibilidades para un fabricante de coches exclusivos. Aludió al hecho de que marcas como Ferrari, Lamborghini o De Tomaso, allí radicadas, se nutren de pequeños suministradores especializados que no existen en ningún otro punto de Europa. Una nueva marca de automóviles acaba de nacer con el Bugatti EB 110, y sus mentores tienen ambiciosos proyectos que, a buen seguro, redundarán en el futuro desarrollo del automóvil. ○

FICHA TECNICA

EB 110

MOTOR	
Disposición	Central longitudinal
Nº de cilindros	12 en V
Cilindrada (c.c.)	3.500
Arbol de levas	Dos por bancada, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	Cinco
Alimentación	Inyec. elec. + cuatro turbos
Compresión	7,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	550 CV (405 kW) / 8.500
Par máximo / r.p.m.	58,0 mkg (569 Nm) / 3.800
TRANSMISION	
Tracción	Total
Caja de cambios	Manual de 6 velocidades
DIRECCION	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	-
FRENOS	
Sistema (Del/Tras)	Discos vent./discos vent.
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg)	1.470
Largo/ancho/alto (mm)	4.380/1.990/1.115
Capacidad del depósito (l)	120
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	3,7
Velocidad Máxima (km/h)	350
Consumo Urbano (l/100 km)	-
A 90 km/h (l/100 km)	-
A 120 km/h (l/100 km)	-

NUEVO RENAULT 21

MANAGER



ELINTAS

## El coche que llevas dentro.

Déjalo salir.  
Deja correr sus 92 CV. de pura potencia y disfruta de todo cuanto siempre has deseado encontrar en un coche. Diseño, espacio interior, confort y un gran equipamiento de serie.

- Dirección asistida. • Elevelunas eléctricos delanteros. • Cierre centralizado de puer-

- tas con mando a distancia. • Volante regulable en altura. • Lunas tintadas. • Aire acondicionado en opción. • Stripping exclusivo "Manager". • Emblecedores de ruedas "Soleil". • Versiones gasolina (92 CV.) y diesel (74 CV.).

Y todo ello a un precio como para llevártelo puesto.



1.995.000 pts.\*

\* Precio Península y Baleares IVA y transporte incluido. Versión GTS.

**RENAULT**  
EL PLACER  
DE VIVIRLOS

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



**El Salón de Frankfurt de 1991 será recordado como el de los coches verdes. A partir de ahora, los vehículos eléctricos van a tener tanta importancia como el reciclaje de las materias primas y el ahorro de energía. Afortunadamente, los coches de alto rendimiento son el otro campo de experimentación de los grandes fabricantes.**

Enviados Especiales

A. Mallo, A. Mas y J. A. Díaz

**E**l pistoletazo de salida para los coches eléctricos lo ha dado el estado norteamericano de California. El 10 por ciento de los vehículos automóviles que se vendan allí en el año 2003 deberá tener un índice de contaminación cero. Los eléctricos son, pues, la alternativa.

Es uno de los muchos retos con los que se enfrenta la industria automovilística mundial, que si bien tiene por delante interesantes expectativas como los países de Europa del Este y de Asia, actualmente hace frente a una recesión acentuada en mercados importantes como Gran Bretaña, Francia o España.

Si en materia de vehículos eléctricos son numerosos los fabricantes que llevan tiempo experimentando o que se han dedicado a ello en los últimos años, el tema del reciclaje afecta a la totalidad. Son poquitas las marcas que no codifican los diversos elementos plásticos de sus automóviles para facilitar su reaprovechamiento al cabo del tiempo.

Pero la búsqueda de la perfección tiene varios caminos y el motor convencional, el venerable motor de explosión, sigue batiendo records. Día a día ofrece mejoras en su ren-

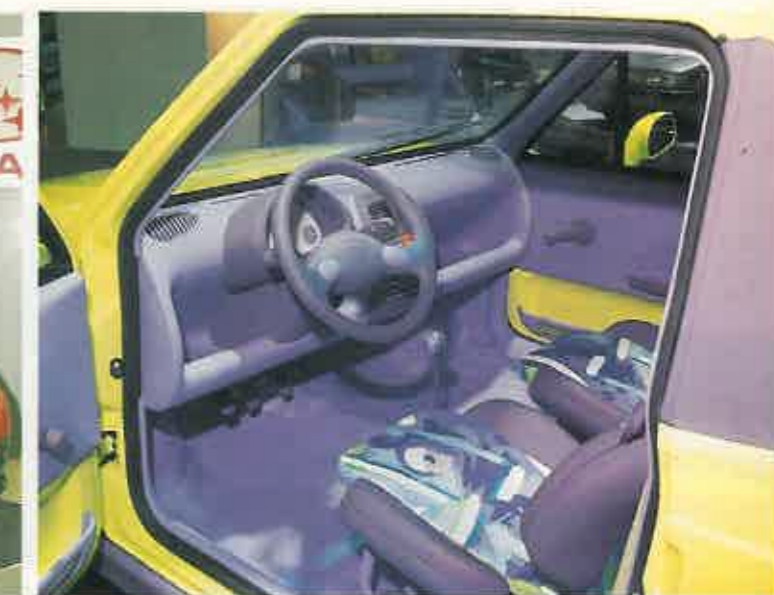


### INVESTIGACION NIPONA

El prototipo presentado por Mitsubishi, el HSR en su tercera generación, presentaba la particularidad de contar con un motor de seis cilindros en V con tan sólo 1.600 centímetros cúbicos. Por otra parte la estrella de Mercedes era el C-112, un prototipo único. Suzuki aportaba el Swift Cabrio.



# LA OFENSIVA DE LOS VERDES



### PORSCHE 928 GTS

Su producción se inicia a finales de año y dispondrá de una potencia de 350 caballos y un equipamiento extraordinario.

**G.M. CALIFORNIA**  
Una de las últimas novedades de General Motors fue este prototipo, realizado sobre la plataforma de los futuros Pontiac Firebird y Chevrolet Camaro. El acercamiento a los japoneses parece claro.

dimiento con datos concluyentes como los bajísimos consumos que se consiguen con unas emisiones de humos realmente reducidas.

Un ejemplo de esa constante evolución es el prototipo Opel Astra Eco 2. Dicho prototipo consume un 27 por ciento menos que el modelo de serie equivalente y puede alardear de gastar sólo 3,8 litros cada 100 kilómetros a una velocidad de 90 kilómetros por hora. Sin embargo, su velocidad máxima es de 179 kilómetros por hora. Se trata de un motor de 1,6 litros, en el que la carrera de los pistones es mucho mayor que su diámetro, se han reducido los rozamientos de las partes móviles internas y se ha adoptado un sistema de desconexión en las detenciones superiores a tres segun-

dos. Aerodinámica, neumáticos de bajo coeficiente de rozamiento y una configuración del motor específica para que responda perfectamente a bajo régimen, son las otras claves.

El Mercedes C-112 se encuentra en el extremo opuesto de la investigación automovilística. Nuestros lectores tuvieron oportunidad de verlo junto a otras importantes novedades del Salón -sobre las que no insistiremos- en los pasados números 410 y 412. Hay que decir, sin embargo, que este modelo será un prototipo único. En principio se planteó la posibilidad de construir cien unidades, que hubieran tenido un precio de 90 millones de pesetas. Se decidió no hacerlo por el elevado costo que hubiera supuesto organi-

zar un servicio postventa específico para un coche tan sofisticado. Otra de las novedades de la marca es el Mercedes 350 GD Turbo, todo terreno de 136 caballos de potencia.

BMW optaba por el vehículo eléctrico como escaparate investigador y, más cerca del gran público, con su motor diésel de seis cilindros, que se verá en el BMW 325 td y en el BMW 525 tds. El primero tiene una potencia de 115 caballos, mientras que en el segundo son 143 gracias a un intercooler de refrigeración del aire de la admisión. Este motor de bajo índice de contaminación sustituye al de los anteriores 324 td y 524 td. El BMW 525 iX marca la adopción de la tracción a las cuatro ruedas en la Serie 5. El sistema deriva del 325 iX, pero hay cambios importantes como el nuevo diferencial autoblocante dotado de un sistema de mando electrónico, nuevo diseño en la geometría del tren delantero, llantas de 16 pulgadas de diámetro y dis-

### TOYOTA CELICA TURBO CARLOS SAINZ

Antes de finales de año un buen número de seguidores de Carlos Sainz podrán tener un coche como el suyo.

### SUBARU SRD

Este prototipo japonés cuenta con un motor de seis cilindros y una cilindrada de 3,3 litros.

cos de frenos de 296 milímetros de diámetro.

En Porsche, la gama 92 supone una serie de mejoras de detalle. Todos los modelos llevan *airbag* de seguridad para conductor y pasajero o las ruedas de más reciente diseño, como las que lleva el Porsche 928 GTS. Este, dispone de una potencia de 350 caballos y su producción se iniciará a finales de año. La velocidad máxima es de 275 kilómetros por hora y la aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora, de 5,7 segundos. En la gama 911 hay que destacar la serie limitada del Porsche 911 Carrera 2 Cabrio Turbo look, que no sólo hereda el aspecto del Turbo, sino también sus frenos y suspensiones.

En Audi, el volumen de novedades es importante. Hay que desta-

car la combinación de las muy variadas opciones mecánicas propias de la marca. Así, el Audi 100 se ofrece también con cambio automático en versión Quattro, mientras que los 100 de tracción delantera pueden recibir opcionalmente un sistema electrónico de bloqueo del diferencial para salir de situaciones de adherencia precaria. En cuanto al Coupé, ya está disponible con el motor de seis cilindros en V, que sustituye al 5 cilindros 20 válvulas, mientras que los V-8 L y Exclusiv reciben el motor de 4,2 litros y 280 caballos de potencia.

### SEAT MARBELLA PLAYA

Interiores divertidos, ideales para un coche joven y preparado para el ocio, los de la pequeña estrella de Seat.

Ford optaba resueltamente por la apuesta tecnológica mostrando los diversos tipos de motores que espera utilizar en el futuro. Más cercanos al momento actual están otros adelantos como los avances en equipamiento con el ejemplo del *airbag* de seguridad en el Escort.

Los amantes de los históricos tenían la oportunidad de ver y comprar alguna de las setenta y dos últimas unidades del Trabant. Las memorias rodantes de la historia de Alemania -como reza la pegatina que lucen en sus costados- se venden nuevas a un precio de 450.000 pesetas. La pintura nacarada es una opción de

**TOYOTA AXV IV**  
Parece raro encontrar un prototipo de aspecto deportivo con un motor de dos tiempos construido en magnesio, aluminio y titanio. Rinde 64 caballos y contamina menos que uno de cuatro tiempos.





**SPACE RUNNER**  
Mitsubishi presentaba además del HSR III las nuevas Space Runner y Wagon.



**DAIHATSU X-021**  
Los prototipos japoneses llamaban la atención de todo el mundo. El X-021 cuenta con una distribución de pesos ideal.



**LADA OKA**  
Con un motorcito bicilíndrico de 30 caballos de potencia este «citycar» soviético se comercializará en el 92 y aparecía por vez primera en Europa.

80.000 pesetas y las citadas pegatinas, de 18.000 pesetas. Car Styling Herzlake, la empresa distribuidora, informa también que los Trabant de segunda mano se pueden comprar por cantidades que oscilan entre 150.000 y 250.000 pesetas.

Cambiando de nacionalidades, los fabricantes franceses se mostraban más discretos que los locales, pese al indudable atractivo de los Peugeot 106 y Citroën XM Break o la espectacularidad del Renault Scenic. Al margen de la gran serie, destacar la excelente realización del Venturi 260 Atlantique, versión aligerada con diversos elementos de la carrocería en fibra de carbono, realizados por el equipo de Fórmula 1 de Gerard Larrousse. Con 1.100 kilos de peso y 260 caballos de potencia, el nuevo Venturi acelera de 0 a 100 kilómetros por hora en 5,2 segundos y de 0 a 1.000 metros en 23,9 segundos.

Otro tanto que decir de los italianos, aunque había que destacar el Lancia Delta gama 92 con los siguientes cambios: motor 1,5 litros en vez de 1,3 litros en el LX, potencia de 111 caballos en el motor 1,6 litros del GT i.e. y modificaciones estéticas en el HF Turbo, amén de los ya conocidos Integrale e Y10 Ego y Mia.

El Fiat Tipo ha recibido también mejoras varias, encaminadas a elevar su nivel cualitativo. Algunas de ellas son: nuevos conectores eléctricos y aislamientos acústicos, reducción de las tolerancias de montaje y modificaciones en los engranajes del cambio. Un escalón más arriba, el Tempra 2.0 i.e. SX se fabrica también con cambio automático.

De Estados Unidos hay que destacar la presencia de las últimas novedades General Motors. Una de ellas es el Cadillac Eldorado TC, más discreto que las anteriores generaciones, pero con una respetable longitud de 5,13 metros. Otra, el prototipo G. M. California, realizado sobre la plataforma de los futuros Pontiac Firebird y Chevrolet Camaro, dos de los deportivos más carismáticos de los Estados Unidos.

Presencia destacada de Chrysler, que empieza a vender unidades en España el próximo mes de octubre. Los modelos a comercializar serán los siguientes: Chrysler Voyager SE en versiones 2.5 manual, 3.0 automático y 3.3 automático 4x4.



## AUDI QUATTRO SPYDER

### EN BUEN MOMENTO

Se habla de estudio, de prototipo, pero tranquilamente mañana podría convertirse en el Audi deportivo tan esperado por un alto porcentaje de clientela Audi.

**P**RECISAMENTE el sondeo para averiguar si el coche podría comercializarse con éxito comenzaba en Francfort, tras su presentación por todo lo alto.

El departamento de desarrollo tuvo que alcanzar dos objetivos sumamente importantes: reducir el peso al máximo sin perjudicar la seguridad y permitir una producción en serie sin tener que efectuar modificaciones importantes de concepción. Para llegar al resultado final respetando esas premisas, los técnicos de la casa germana no han descubierto nada nuevo. Se ha utilizado aluminio para la realización del chasis tubular y para la carrocería. Se ha situado el motor V6 de 2,8 litros y 174 caballos en posición central logrando un reparto de pesos ideal y se ha culminado el estudio dotando a este Spyder del sistema de tracción total de la casa. Evidentemente ante un esquema como el mencionado no hace falta decir que las prestaciones serán muy buenas (sólo pesa 1.100 kilogramos) y que su conducción puede resultar una auténtica delicia. Los responsables de Audi insinuaban que en caso de construir un reducido número de unidades el coche no superaría los seis millones de pesetas.

Sobre el papel el prototipo de Audi lo tiene todo: es seguro, medianamente potente aunque con posibilidades de aumentar la potencia con facilidad.

ligero, efectivo, ecológico, aerodinámico, descapotable, etcétera. En Audi se dice que el Quattro Spyder ha sido un simple ejercicio de estilo para demostrar lo que se puede hacer con aluminio pero el tiempo nos dirá si estamos ante el nuevo coupé GT de la firma alemana.

#### TRABAJAR EL ALUMINIO

En Audi han querido demostrar lo que puede dar de sí el aluminio en la construcción de un deportivo. Menos peso y mayor resistencia.



**CASI REALIDAD**  
Tiene un motor central de 174 caballos y tracción Quattro. Quizá pronto se comercialize.





## BREAKS DE LUJO

# BUENA COMBINACION

El mercado de los familiares de lujo crece en Europa a buen ritmo. Y el trozo de tarta comenzaba a ser demasiado apetecible como para dejar sola a Mercedes, Opel o Volkswagen en el reparto.

En esta edición del Salón de Francfort aumentaba el número de ofertas en cuatro, y tanto Audi como Ford, BMW o Citroën presentaban con un fuerte despliegue sus combinaciones de lujo y espacio en algunos de sus modelos más representativos. Audi 100 Avant, BMW 5 Touring, Ford Scorpio Station Wagon y Citroën XM Break. Todos los modelos rondan los cinco metros aunque el XM es el que más se acerca a esa cifra. Aunque Ford tiene previsto comercializar a muy corto plazo su Station Wagon, el modelo presentado en la muestra alemana no pasaba de ser un estudio sobre la versión tres volúmenes del Scorpio. Sin embargo, cabe destacar el buen volumen de maletero conseguido (uno de los mejores), la luminosidad de su habitáculo y el sistema de compensación automática de la suspensión trasera.

Citroën ofrece cinco versiones de su XM Break, dos en gasolina con 130 y 170 caballos respectivamente, dos diésel, el atmosférico

comodo vehículo aumenta considerablemente respecto a la ya amplia berlina manteniendo un aspecto muy atractivo. Por otra parte también se han revisado los sistemas de suspensión hidráulica e hidractiva para el mayor peso.

Audi dispone en su 100 Avant de una tercera fila de asientos para niños con lo que el número de pasajeros puede llegar hasta siete. Sus 10 versiones conforman la más amplia oferta de familiares de lujo. Seis motores combinados con cambio automático o tracción

Quattro y uno deportivo, el S4 con 230 caballos.

Por último la firma BMW amplía su oferta de vehículos en versión Break de la Serie 3 a la Serie 5 con cuatro modelos Touring espaciosos y elegantes. Dos modelos de gasolina, uno con tracción total y un cuarto con el nuevo motor turbodiésel con 143 caballos. La Serie 5 Touring destaca por algunos detalles prácticos como el cristal del portón trasero con un mecanismo alzacrystal individual al estilo Range Rover.

**STATION WAGON DE FORD**  
El Scorpio familiar llegará a España en febrero de 1992 en el Salón la marca exponía un prototipo en fase final de desarrollo.



**SERIE 5 TOURING**  
Cuatro modelos de la Serie 5 contarán con un maletero de excepción

co y el turbo con 60 y 80 caballos en este caso y un modelo automático combinado con el motor V6 de 170 caballos. El volumen de carga de este lujoso y



Chrysler Grand Voyager 3.0 automático. Chrysler Saratoga 2.5 Turbo manual y 3.0 automático. Por último, Chrysler Le Baron coupé, 2.5 Turbo manual, previéndose para más adelante el Le Baron Cabriolet.

Los japoneses, como siempre, imparables. Toyota hacía una aparición espectacular. La edición limitada del Toyota Celica Turbo Carlos Sainz viene a costar en Alemania

3.800.000 pesetas (2.600.000 el 2.0 GTi). Dispone de aletas ensanchadas, neumáticos de 215/50 (en vez de 205/55) y desarrolla 208 caballos de potencia (en vez de 156), que le permiten llegar a 230 kilómetros por hora. El aspecto es más agresivo con sus generosas tomas de aire. En el interior una plaquita conmemorativa recuerda que se trata de una edición exclusiva. A su lado estaba

el coche de competición nueva generación, que debutará en Montecarlo, con sus nuevos colores. El Toyota AXV-IV es un prototipo con motor de dos tiempos, construido en aluminio, magnesio y titanio, inyección directa doble, compresor Roots y 64 caballos de potencia. Es ultraligero (450 kilos), mide 3,40 metros y tiene capacidad para dos más dos plazas. Este pequeño prototipo es un

## PEGASO SPYDER Z-103

# UN TRABAJO ARTESANAL

En el Stand de IAD en Francfort habrían sobrado los focos, las llamativas azafatas e incluso la plataforma giratoria sobre la que descansaba la réplica de un coche perteneciente a la historia automovilística española, a esos años 50 en los que brillaba con luz propia el Pegaso Spyder Z-103.

Como ahora lo hace esta reedición limitada que se ha encargado de fabricar el constructor inglés IAD.

En función de la demanda esta empresa estaría capacitada para construir hasta 300 unidades más. Pero de momento el encargo del INI se reduce a 10 coches (en el Salón se encontraba el número 8) idénticos al descapotable de Serra (su diseñador catalán). Las características lógicamente han cambiado para afrontar las exigencias actuales, utilizándose ahora un motor V8 de origen Rover con una muy baja emisión de gases, una cilindrada de 3.948 centímetros cúbicos y una potencia de 170 caballos. El cambio, el diferencial y el puente trasero son los mismos que utiliza actualmente el Alfa Romeo 75.

Interiormente se ha conservado escrupulosamente el aspecto original con un volante de madera Nardi y una piel de primera calidad proporcionada por la firma española Artespaña tanto en los asientos como en los guarnecidos de las puertas. El coche ha pasado todas las especificaciones y esta homologado para rodar por cualquier carretera. Una joya para quien sepa apreciarla.



**PEGASO SPYDER Z-103**  
La firma inglesa IAD de diseño y carrocerías ha construido una réplica exacta del mítico Pegaso.





dechado de tecnología moderna, en el que las emisiones de humos son inferiores a las de un cuatro tiempos.

La tercera edición del Mitsubishi HSR (iniciales de estudio de investigación humana), es un nuevo prototipo de investigación cuya belleza estética esconde un avanzado proyecto, en el que la visibilidad de los ocupantes se ve apoyada con cámaras de televisión y que dispone de un motor de seis cilindros y 1,6 litros. Nueva generación también del Mitsubishi Space Wagon, que abandona las formas angulosas por otras más redondeadas.

El Honda Civic era la novedad de gran producción. En España se venderá la versión de tres puertas en

**KARMANN AL DIA**  
El Cabrio del carroceros Karmann reunía en un solo coche los últimos adelantos del preparador alemán.

## VOLKSWAGEN CHICO

### ALTERNATIVA VERDE

Fuera humos, contaminación, Volkswagen parece tener la solución para todos los inconvenientes de las grandes ciudades, en la difícil circulación urbana.

El Chico presentado en Francfort se ha diseñado pensando en una bajísima emisión de gases nocivos por lo que se ha utilizado un sistema híbrido eléctrico y de gasolina (dos cilindros y 34 caballos de potencia). Un sistema que alterna según las solicitaciones el motor convencional con el electromotor. De momento una de las mejores opciones. Con dos puertas, dos volúmenes y portón trasero el Chico solo mide 3,15 metros de fargo y 1,60 de ancho.

Los interiores de este miniprototipo se han tratado con cariño haciéndolos agradables y prácticos. Los mandos son ergonómicos y se cuenta con todo tipo de ayudas a la conducción y sistemas de seguridad tanto activa como pasiva. Las puertas se abren muy particularmente combinando la eficacia de una puerta corrediza con una puerta convencional y el techo se descubre en las versiones especiales en un abrir y cerrar de ojos. Lo cierto es que se trata de un escaparate del futuro, en un vehículo ecológico de grandes posibilidades.

**UN CHICO APLICADO**  
Los técnicos de Volkswagen han pensado en todo al diseñar el prototipo Chico. Un vehículo híbrido con múltiples sistemas de seguridad.



versiones LSI de 90 caballos de potencia, ESI de 125 caballos y VTI de 160 caballos. Estos dos últimos incorporan la distribución V-Tec, respectivamente con uno y dos árboles de levas en cabeza. El VTi vendrá a tope de equipamiento con: dirección asistida, sistema antibloqueo de frenos, aire acondicionado, llantas, techo practicable, espejos, cerraduras y elevelunas eléctricos.

El Daihatsu X-021 es un deportivo superligero, un juguete creado exclusivamente para amantes de los coches de sport. Una distribución de pesos del 50 por ciento en cada eje, suspensiones por triángulos dobles, 700 kilos de peso y 140 caballos de potencia procedentes de un 1.600 monoárbol de dieciséis válvulas,

**BITTER TASCO**  
Este constructor de larga tradición presentaba un prototipo de coupé dos plazas con motor central.



## MERCEDES 300 CE 24 CABRIOLET

### CUATRO PLAZAS AL VIENTO

Después de 20 años sin un descapotable con cuatro plazas reales, Mercedes presentaba en el salón alemán la versión cabrio de uno de sus modelos más elegantes y atractivos, el 300 CE 24.

Si el SL se distinguía por su excelente resistencia a las torsiones, el nuevo modelo puede que lo supere. Más de 1000 piezas de nueva construcción se han empleado casi en su totalidad a reforzar la estructura y proporcionar una mayor rigidez a la carrocería. En el aspecto referente a la seguridad se han empleado, aprovechando el sistema del SL, sendos arcos de seguridad en forma de apoyacabezas escamoteables a gusto de los pasajeros y de salida automática en caso de vuelco. La combinación de estos elementos con unos marcos de parabrisas de gran rigidez forman un arco de seguridad resistente a una carga de diez toneladas.

En lo refe

rente a la capota, de nuevo el SL sirve de punto de partida para el nuevo modelo. El 300 CE Cabrio cuenta con una capota de lona muy manejable con cristal de seguridad calefactable. Su grosor proporciona un aislamiento ideal para aguantar las inclemencias del tiempo y su sujeción al marco delantero se efectúa mediante dos enganches de fácil manejo. Opcionalmente se ofrecerá un sistema electrohidráulico. Los 220 caballos del seis cilindros ya conocido se encargarán de poner el picante a lo más reciente de Mercedes.



**GRAN RIGIDEZ**  
En el diseño del 300 CE cabrio se han tomado soluciones del SL.



**SISTEMA SENCILLO**  
Capotar el nuevo 300 CE 24 Cabrio no representa ningún problema. La luneta trasera es de cristal.



## MERCADO ESPAÑOL VIENEN

Los fabricantes e importadores españoles ya tienen previstas las novedades de Francfort en sus calendarios de comercialización, que se resumen de la siguiente forma:

- Audi.** Nuevo 80, 100 Avant y Coupé V6, noviembre.
- BMW.** 325 td y Serie 5 Touring, a excepción del M5, octubre.
- Citroën.** ZX diésel, noviembre. XM Break, marzo '92.
- Fiat.** Tipo 2.0 16V, septiembre. Tipo 2.0 8V, enero '92.
- Ford.** Sierra, septiembre. Escort RS 2000, noviembre. Scorpio Familiar, febrero '92.
- Honda.** Civic LSI, noviembre. Civic ESI y VTI, marzo-abril '92.
- Lancia.** Y 10 Ego y Mia, octubre. Delta, octubre. Delta Integrale, noviembre. Thema LX y Dedra Automático, no se comercializan.
- Mazda.** MX-6, diciembre. Diez o quince unidades del 323 GTR, junio '92.
- Mercedes.** 300 CE Cabrio, abril-mayo '92.
- Opel.** Astra, octubre. Calibra Turbo, octubre '92.
- Peugeot.** 106, octubre.
- Porsche.** Gama 92, octubre.
- Renault.** 19 Cabrio y TD, octubre.
- Rover.** Mini Cooper, diciembre.
- Saab.** 9000 CS, octubre.
- Seat.** Ibiza Sport Line, octubre.
- Toyota.** Four Runner, octubre. Celica Carlos Sainz, diciembre. Camry, febrero '92.
- Volkswagen.** Corrado VR6, octubre. Golf, enero-febrero '92.
- Volvo.** 850, abril '92.



### TESTA D'ORO

El carrocerero Lotec presentaba el Testa d'Oro de Luigi Colani (en la foto) del que se fabricarán cincuenta unidades.

son sus principales características. Otras interesantes creaciones japonesas eran el **Suzuki Swift Cabrio** y el prototipo **Subaru SRD**.

El **Lada Oka**, el mini soviético, se mostraba por vez primera en Europa para apreciar las reacciones del público. Este coche, que no se venderá como muy pronto hasta 1992, mide 3,20 metros de largo y tiene un motor bicilíndrico de 644 centímetros cúbicos y 30 caballos de potencia.

Entre los productores alemanes artesanales, el aluvión de novedades ha sido epatante. Desde el carrocerero **Karmann** con un biplaza descapotable de estilo joven, hasta el preparador **Alpina** con un BMW Serie 3 B6 2.8 de 240 caballos de potencia. Entre medias, las más interesantes creaciones. El **VM Nardo**, es un roadster de excelente ejecución, con un chasis de inmejorable aspecto, unas suspensiones de dobles triángulos y un motor de Ford Sierra Cosworth. Mención especial para **Lotec**, que en los últimos meses ha trabajado sin descanso para hacer realidad el Testa d'Oro de Luigi Colani, del que pretenden fabricar cincuenta unidades a partir de la próxima primavera y el **Lotec Ambassador**. Este último es una especie de Bentley Continental de cuatro puertas, que sólo recuerda al coche del que deriva, el Mercedes

560 SEL, en el techo, lo único que se ha mantenido exteriormente. **Bit-ter**, un constructor de larga tradición, mostraba su visión del futuro con el **Tasco**, un bello diseño de coupé dos plazas con motor central. Entre los especialistas de Porsche y concretamente del 911, **Strosek** y **Gemballa** exhibían sendas novedades: el **Mega 2**, un Cabrio con ópticas tipo 928 y el **Sportster** o el difícil arte de mejorar a la propia Porsche en lo referente a aspecto y presentación. Otro fabricante de ruedas, **Borbet**, ha decidido crear un biplaza casi de competición, el **B-1 Cup**, para promocionar sus productos. El preparador **Boschert** ha convertido al Mercedes 300 CE en un misil. Ha acortado su distancia entre ejes y ha acoplado dos turbos que elevan la velocidad máxima hasta 274 kilómetros por hora y la aceleración de 0 a 100 hasta 6,8 segundos. Las modificaciones de **Tre-ser** siguen siendo de las más originales, como lo demuestra su VW Polo Open Air, pero en esta especialidad se pudieron ver otras creaciones de interés como el Citroën XM seis puertas del yugoslavo **EME**, los Citroën 2 CV dos puertas de **Hoffmann** o el biplaza tándem de **Leonhardt**, si bien el toque sesudo y propio de un Salón de Francfort lo puso **Oettinger** con su motor secuencial. ○



## NUEVO MX-6

# MAZDA NO PARA

La actividad de la firma japonesa Mazda va camino de romper todos los records de lanzamientos de nuevos modelos.

AHORA es el turno del MX-6, un coupé de dos más dos plazas y motor seis cilindros de 2,5 litros, que se venderá en España en el mes de diciembre a un precio aproximado de 4.300.000 pesetas.

Pero antes de que finalice el año, veremos un nuevo 626 y un nuevo RX-7. Para 1992, la sorpresa la constituirá el lanzamiento de una nueva marca, bautizada Amati, de coches de lujo. Empezará con una versión de 6 cilindros y 2,5 litros, a la que seguirán una de 3,0 litros, un doce cilindros de 5,0 litros y un rotativo de cuatro rotores. Mazda también apunta hacia Mercedes y BMW.

En España, Mazda, que pronto estrenará un edificio de siete plantas como nueva sede central, espera vender unas 2.000 unidades de los modelos ya conocidos, a los que se añadirán los 121, MX-6 y Amati.

El MX-6 viene a sustituir al 626 Coupé. Está enfocado como un coche deportivo con un toque lujoso. Existirá con motores multiválvulas de 4 cilindros y 2,0 litros o de 6 cilindros en V y 2,5 litros. Este último, que, al decir de Mazda, es el más ligero del Mundo en su categoría, será el que se co-

ruedas, que proporciona una mayor estabilidad a alta velocidad.

En su interior, el Mazda MX-6, tiene una cuidada presentación.

ción. La habitabilidad para las plazas posteriores es discreta. El maletero tiene una considerable capacidad, sobre todo en profundidad, y una buena accesibilidad.

Entre las novedades de Mazda hay que destacar también el 323 GT-R de cuatro ruedas motrices, ahora con más potencia (185 caballos), gracias a un turbo y a un intercambiador de calor más grandes, y un frontal de estilo más agresivo.

ATRATIVO SUSTITUTO  
El nuevo Mazda MX-6 llega tomando el relevo del 626 coupé. La versión que llegará a nuestro país dará 165 caballos.



BUEN TRABAJO  
Los interiores del MX-6 se han cuidado al máximo.



merc...  
cialice  
en Espa...  
ña. Desarrolla una potencia...  
de 165 caballos a 5.600 revoluciones por minuto. Esta versión tiene entre sus peculiaridades la opción de la dirección a las cuatro



**ALTERNATIVA ELECTRICA**

**CADA VEZ MAS Y MEJOR**

Mejorar el medio ambiente y limitar al máximo el consumo de combustible son preocupaciones prioritarias de los fabricantes en estos momentos. La muestra alemana ha sido la primera demostración de que la cosa se ha tomado en serio, no solamente por el extenso número de aportaciones en este sentido sino porque el tema deja de parecer ficción para convertirse en una alternativa perfectamente válida.

**L**a difícil empresa de diseñar y poner a punto un automóvil eléctrico ha sido acometida por un buen número de marcas que emplean una parte importante de sus presupuestos a la investigación. Es el caso de BMW que aportaba un vehículo experimental llamado E1. Con cuatro plazas, dos puertas y una es-

alternativa, uno para cada rueda delantera y juntos proporcionan el equivalente a una potencia de 115 caballos. Acelerada de 0 a 50 en menos de 6 segundos y alcanza una velocidad máxima de 120 kilómetros por hora.

La marca francesa Renault presentaba dos opciones. El Clio Elektro y una versión eléctrica de la nueva Express, una furgoneta renovada que llega a España con motores de gasolina y diésel y un nuevo aspecto gracias a un paragolpes más envolvente, mayor espacio de carga y un nuevo sistema de apertura del portón trasero.

Renault tiene previsto comercializar su Clio eléctrico en el plazo de dos años por lo que conjuntamente con la firma Siemens ha desarrollado un vehículo urbano de cinco plazas que puede recorrer sin problemas 80 kilómetros con una carga. Las baterías se recargarían durante toda la noche en cualquier enchufe doméstico. El Clio Elektro puede alcanzar los 120 kilómetros por hora.

Ford no se queda al margen en esta lucha por las emisiones nulas y prepara una flota de 100 Escort Express eléctricos que a finales de 1992 tendrán ocasión de probar a fondo otras tantas empresas en Europa y Estados Unidos. La autonomía de estos Escort será de 160 kilómetros y las baterías de sodio y azufre se recargarán en 6 horas. Mercedes

también acudía a la reunión alemana con su 190 Elektro.

Pero el récord en tiempo de carga de un coche eléctrico lo bate un prototipo de Nissan llamado FEV (Vehículo Eléctrico del Futuro), ausente en el Salón. Su batería de níquel-cadmio se recarga en 15 minutos y la autonomía llega hasta los 250 kilómetros a una velocidad de 40 km/h. Alcanza una velocidad máxima de 130 km/h. y su aerodinámica carrocería admite a dos adultos y dos niños sin problemas. Sin duda un camino a seguir por los investigadores.

Sin embargo, para grandes recorridos son imprescindibles de momento los sistemas híbridos, en los que al motor convencional se le suma el uso de la energía eléctrica. Es el caso del Volkswagen Golf Elektro-Hybrid, o el CleanAir LA 301 presentado por IAD. Ambos con una autonomía suficiente para realizar trayectos largos sin repostar.

En el caso de Peugeot, presentaba un 405 Break con medios suficientes para producir energía eléctrica



**BMW E1**  
En Alemania se trabaja a tope diseñando vehículos eléctricos.



**RENAULT CLIO ELEKTRO**  
Antes de que termine 1992 saldrá al mercado.



**PEUGEOT 405 ELECTRICO**  
Se le puede considerar híbrido pues dispone de un motor diésel.



**OPEL IMPULS 2**  
Será la forma de repostar en el futuro.

mediante un motor diésel. Este modelo de propulsión eléctrica y alimentado por baterías es autónomo ya que las baterías se recargan mediante un grupo electrógeno, aunque también es posible su conexión a la red. A 100 km/h la autonomía se amplía

hasta los 750 kilómetros y la velocidad máxima hasta los 121 kilómetros por hora. La autonomía de la batería sin autorrecarga es de 35 kilómetros. Casi todas las marcas que trabajan en vehículos de

energía eléctrica, han superado parcialmente las primeras metas impuestas. Óptimo rendimiento en distancias cortas y espacio para las baterías. El camino es largo, quedan por solucionar no pocos problemas referentes a autonomía, tiempo de carga, peso y prestaciones.

**LA CARGA MAS RAPIDA**  
Ha superado uno de los mayores problemas, se llama Nissan FEV y su batería se carga en sólo 15 minutos.



Roso

**DISEÑO**  
En Francfort se han podido admirar vehículos eléctricos de todo tipo. El CleanAir de IAD cuenta con uno de los mejores diseños.

estructura de aluminio el E1 incorpora baterías de sodio y azufre como fuente de energía, con una capacidad de 20 kilovatios/hora. Cuenta con una autonomía de 250 kilómetros y las prestaciones son razonables: de 0 a 80 km/h en 18 segundos y 120 km/h de velocidad máxima. La recarga dura entre seis y ocho horas.

También para Opel el futuro pasa irremediablemente por esta energía alternativa. En este caso el nuevo Astra en versión Caravan y bautizado Impuls 2 servía para presentar una alternativa ecológica. Las baterías ácidas de plomo utilizadas en el Astra eléctrico le confieren una autonomía de 103 kilómetros aproximadamente y también se necesitan ocho horas para recargarlas completamente en cualquier enchufe eléctrico doméstico normal de 220 voltios. El Impuls 2 utiliza dos motores

# CALIBRA

by Opel



## INGENIERIA ALEMANA POR EXCELENCIA

Pasión deportiva, atracción, perfiladas líneas que hablan de lo que es capaz...

Es el Calibra, el nuevo coupé de Opel.

Frontal de pura sangre, revolucionarios faros elipsoidales, spoilers integrados. Para alcanzar un extraordinario coeficiente aerodinámico Cx de 0'26, todo un récord mundial.

Tracción delantera o 4x 4. Motores

siempre con catalizador de 3 vías, para ser deportivos también con el medio ambiente. Hasta 150 CV. de potencia, 16 válvulas e inyección electrónica, gasolina sin plomo exclusivamente.

Opel Calibra.

Nunca un coupé alemán tuvo un equipamiento tan completo: todas sus versiones incluyen como equipamiento de serie dirección asistida, llantas de aleación, frenos de disco delanteros y

traseros, elevalunas eléctricos, cerradura centralizada, radio-cassette estéreo, alarma antirrobo, check control, aire acondicionado y por supuesto ABS.

Un coupé que conjuga todos los logros de la ingeniería alemana, el más espectacular diseño y el máximo equipamiento de serie.

Calibra, by Opel

MODELO	POTENCIA	P.V.P.*
CALIBRA 2.0i	115 CV.	3.057.500
CALIBRA 2.0i 16 v.	150 CV.	3.627.500
CALIBRA 4x4 2.0i 16 v.	150 CV.	4.012.500



\* Precio recomendado por el fabricante (Península y Baleares). Transporte, IVA y gastos de pre-entrega incluidos. Cuente, además, con las excelentes condiciones de Financiación y Leasing ofrecidas por Opel Credit, Opel Leasing y Opel Renting.





# CARRETERAS DE LA COMUNIDAD DE MADRID DE LAS PEORES DE EUROPA

La red de carreteras dependiente de la Comunidad Autónoma de Madrid es una de las más peligrosas de Europa. El Partido Popular acusa al PSOE de no haber llevado a cabo todas las mejoras prometidas bajo el mandato de Joaquín Leguina y denuncia la existencia de numerosos puntos negros con un alto índice de siniestralidad.

LOS casi 3.000 kilómetros de trazado que conforman la red viaria dependiente de la Comunidad Autónoma de Madrid, se encuentran entre los de mayor índice de peligrosidad de la Comunidad Europea. Un informe elaborado por el Partido Popular denuncia la existencia de numerosos puntos negros en los que se producen anualmente la escalofriante cifra de cincuenta accidentes con víctimas mortales.

En opinión del diputado y portavoz popular en materia de Política Territorial de la Asamblea de Madrid, José Martín Crespo, existen carreteras provinciales e incluso locales, que soportan intensidades de tráfico muy superior a los 20.000 vehículos al día. «Nuestras carreteras continúan con el mismo firme, trazado y sección de cuando por ellas transcurría un número de vehículos cincuenta veces inferior, y circulaban a la mitad de velocidad. El incremento del parque automovilístico, la mayor potencia y la creciente

movilidad interurbana son razones más que suficientes que obligarían a una mejora urgente de la red».

Según los datos del informe, el pasado año se produjeron en nuestra región 313 accidentes de tráfico, con un resultado de 371 víctimas mortales. El 43 por ciento de estos accidentes se produjeron en carreteras dependientes del Gobierno autónomo. Los responsables del estudio consideran que «un saldo anual de 134 accidentes y 155 víctimas mortales, son cifras que indican por sí solas la alta peligrosidad y el estado en el que se encuentra la red autonómica».

En el informe elaborado por el Partido Popular se describen los puntos negros de tránsito rodado en nuestra región. Dicho estudio califica a numerosas carreteras como vías de trazado inadecuado en relación a su alta intensidad de tráfico diario. Entre ellas destacan la C-501, que va de Alcorcón a San Martín de Valdeiglesias; la C-404, en su tramo de Batres a Torre-

jón de la Calzada; la C-611, entre Soto del Real y Miraflores de la Sierra; la M-131, desde Torrelaguna a El Atazar; la M-222, en el tramo comprendido entre Perales de Tajuña y Valdilecha; la C-607, en las inmediaciones de Colmenar Viejo y Tres Cantos; la C-505 entre Galapagar y San Lorenzo de El Escorial, y desde esta localidad a Guadarrama, por la C-600; la M-206 de Ajalvir a Torrejón de Ardoz; la M-612, desde El Pardo al pueblo de Fuencarral; la M-3014, entre Pinto y San Martín de la Vega; la M-320, de Titulcia a Villaconejos; la M-313, entre Titulcia y Morata de Tajuña, y la M-613, entre El Plantío y Majadahonda, además de la mayoría de las carreteras de acceso a Madrid.

Sin embargo, dicho estudio no sólo se centra en la detección de tráfico intenso. Partiendo de datos elaborados por la Dirección General de Tráfico, los responsables del informe han clasificado las carreteras madrileñas según el número de

Las carreteras madrileñas continúan con el mismo firme, trazado y sección que cuando circulaban por ellas un número de vehículos cincuenta veces inferior.

Se han detectado puntos en los que se registran anualmente del orden de cincuenta accidentes con víctimas mortales.



**INTENSIDAD DEL TRAFICO**  
El Partido Popular ha denunciado la existencia de carreteras provinciales e incluso locales que soportan un tráfico diario de veinte mil vehículos.

accidentes con víctimas mortales que se producen cada año.

Las más numerosas son las que registran de diez a veinte accidentes anuales como la M-604, desde Lozoya hasta la N-I, la M-131 de El Berrueco a Torrelaguna; la M-103 de Algete a Fuente El Saz de Jarama; la M-204 de Alcalá de Henares a Villalbilla; la M-231 de Villarejo de Salvanes a Carabaña; la M-511 de Brunete a Madrid, a su paso por Boadilla del Monte; la M-509 de Majadahonda a la incorporación a la N-VI y la M-508 en Pozuelo de

Alarcón, al margen de las mencionadas anteriormente con problemas de tráfico intenso.

Entre las que registran de veinte a treinta accidentes caben destacar la bajada de Navacerrada a Collado Mediano; la M-406 desde la Autovía de Toledo, en la circunvalación de Leganes y Alcorcón; la M-501 de Alcorcón a Villaviciosa de Odón, y la M-507 de Navalcarnero a Aldea del Fresno.

Con un balance de más de treinta accidentes sobresalen los siguientes tramos: la



M-501, entre Brunete y Navas del Rey, y la M-513, de Majadahonda a Valdemorillo, también a su paso por Villanueva del Pardillo. Las más peligrosas, con más de cuarenta accidentes anuales, son la M-506, en el enlace de Móstoles y Fuenlabrada, y el polémico cruce de Cerceda y Moralzarzal en la M-607.

En el informe redactado por los expertos del Partido Popular se hace referencia al hecho de que hace varios meses se denunciaron tales circunstancias, y la postu-

ra del Gobierno socialista ha sido de absoluta pasividad.

El escrito acusa al Gobierno del PSOE de no haber realizado la mayor parte de los programas propuestos en el Plan de Carreteras, aprobado el 1987, bajo el mandato de Joaquín Leguina. «Un Plan que -según José Martín Crespo- nació ya insuficiente en todo lo relativo al programa de accesos a Madrid».

Para este partido, la solución al problema pasa por la elaboración de un nuevo

Plan de Carreteras para toda la Comunidad. Este, además de contemplar la mejora de trazados, firmes, y secciones, deberá ser extremadamente cuidadoso en lo concerniente a los accesos de Madrid.

Además, y con carácter de urgencia, el Partido Popular propone revisar el estado de la señalización de todas y cada una de las carreteras, y en especial la señalización de las numerosas obras en curso. ○

Lourdes Bravo

Fotos: Ramón Rodríguez

• ESTA SEMANA • ESTA SEMANA • ESTA SEMANA •

Siniestralidad en la C.E.  
ESPAÑA SIGUE EN CABEZA

UN nuevo informe elaborado por la Comunidad Europea sigue colocando a España en los primeros puestos del «ranking» por siniestralidad vial, algo que, desgraciadamente, parece ya endémico. Según ese informe, elaborado por la Comisaría de Transportes que dirige Karel Van Miert, nuestro país sigue destacando por el espectacular crecimiento de la siniestralidad en carretera, ya que el número de muertes pasó de 5.450 en 1970 a 8.400 en 1985, aproximándose a los 10.000 en el pasado año. El índice de mortalidad de las carreteras españolas es de 8,32 muertos por 100 millones de vehículos-kilómetros recorridos, mientras que la media comunitaria se sitúa en 2,73. Canadá, por ejemplo, tiene un índice del 1,53; Estados Unidos del 1,45, y Japón del 2,34. En el área comunitaria sólo nos supera Portugal con un índice del 10,56.

De acuerdo con los mismos datos, en los últimos 35 años han muerto en las carreteras que actualmente conforman la CE dos millones de personas, y cuarenta millones han resultado heridas. Y cada año fallecen por accidente de tráfico unas 50.000 personas, mientras medio millón resultan heridas, lo que le cuesta a la Comunidad la friolera de 8,9 billones de pesetas. A nivel mundial, la cifra de muertos al año se sitúa en torno al cuarto de millón de personas, y los heridos en más de diez millones. La tendencia actual analizada por los expertos comunitarios es que cada año se reduce el número de víctimas. De 1970 a 1985 el número de accidentes mortales en el área de los «Doce» ha experimentado una fuerte disminución, pasando de 70.600 en 1970 a los citados 50.000 del pasado año. La excepción a estas cifras son precisamente Portugal, España y Grecia, que han registrado crecimientos espectaculares en su tasa de mortalidad, derivada -según el informe- de «un aumento considerable de los flujos circulatorios junto a la ausencia de mejoras en las infraestructuras viarias».

El trabajo comentado recoge también aspectos curiosos. Los peatones, por ejemplo, corren mucho peligro en el Reino Unido, con nada menos que un 33 por ciento de víctimas sobre el total de muertes en carretera, seguido de Irlanda con un 30 por ciento; Portugal, con un 28 por ciento, y Grecia, con un 24 por ciento. Por el contrario, en Luxemburgo y los Países Bajos los peatones disfrutan de una relativa tranquilidad ya que sólo suponen, respectivamente, el 8 y el 11 por ciento de víctimas sobre los siniestros totales.

Es en los Países Bajos donde el peligro acosa más a los ciclistas, ya que representan el 21 por ciento de las víctimas (cifra hasta cierto punto lógica dado el uso que se da en aquel país a ese medio de transporte), seguido por Dinamarca con un 12 por ciento. En España

y Grecia, por el contrario, los ciclistas cuentan con una seguridad casi absoluta, ya que sólo suponen el 1,5 y el 1,4 por ciento de las víctimas totales, respectivamente, y eso pese al incremento de accidentes mortales que están registrando desde hace poco los ciclistas de nuestro país.

Donde se recomienda no utilizar el ciclomotor es en Portugal, donde los usuarios muertos alcanzan el 27 por ciento de víctimas. En el Reino Unido, sin embargo, esa cota es del 1,1 por ciento. Más peligrosas serían las motocicletas británicas, cuyo uso provoca casi el 13 por ciento de las muertes.

De momento, la Comunidad Europea está preparando una serie de proyectos, aún muy verdes, que pretenden reducir entre un 20 y un 30 por ciento el número de víctimas de aquí al año 2000.



PRECIOS  
Guía

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.

En estas páginas que siguen, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda, veraz y completa. Nos hemos decidido por este formato porque con él, de un simple vistazo, no sólo conocemos el precio final del coche que queremos comprar, sino el precio de cada una de las opciones más representativas que el fabricante nos

puede ofrecer y el nivel de equipamiento de cada versión. PVP: Los precios ofrecidos tradicionalmente por Motor 16 no sólo incluyen el IVA, sino los gastos de transporte, las pólizas correspondientes al seguro obligatorio, el impuesto municipal y las tasas de tráfico y de matriculación. Con esto, el precio final se aproxima todo lo posible al costo que tendría el coche llave en mano, pero

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

Precios coches nuevos

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>ALFA ROMEO</b>															
33 1.3	1.584.044	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.3 Veloce	1.560.383	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.5 ie	1.731.034	1.490	98	181	10,7	8,6	13,54	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.7 ie	1.926.372	1.712	110	190	9,5	8,9	13,80	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	150.000	150.000	Serie
33 1.7 ie 16V	2.167.467	1.712	137	208	8,4	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	150.000	150.000	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.227.468	1.712	137	208	8,4	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	150.000	150.000	Serie
33 16V Permanent 4	2.695.468	1.712	137	202	8,9	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	150.000	150.000	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	2.077.467	1.712	110	187	9,5	8,9	13,88	420,0	190.000	36.000	Serie	Serie	150.000	150.000	67.000
75 1.6 ie	2.042.504	1.570	107	180	11,3	7,9	13,74	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 1.6 ie Le Mans	2.022.503	1.570	107	180	11,3	7,9	13,74	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 1.8 ie	2.263.598	1.779	122	190	10,4	8,9	14,70	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 1.8 ie Le Mans	2.283.599	1.779	122	190	10,4	8,9	14,70	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	Serie
75 2.0 Twin Spark	2.618.450	1.962	148	198	8,2	8,6	14,66	443,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	84.056
75 Twin Spark Podium	2.676.787	1.962	148	198	8,2	8,6	14,66	443,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	Serie
75 3.0 V6 Q	3.730.449	2.959	192	230	7,5	11,9	18,68	442,0	Serie	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	Serie
75 2.0 TD	2.503.034	1.995	95	175	12,4	8,5	10,12	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 2.4 TD	2.792.335	2.393	112	184	11,7	7,4	10,21	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
164 2.0 Twin Spark	3.128.260	1.962	148	210	8,2	12,1	17,52	455,5	225.000	80.330	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
164 2.0 V6 Turbo	4.983.598	1.996	210	240	7,2	10,1	15,76	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.808.260	2.959	192	230	7,9	12,3	17,69	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	110.000
164 Quadrifoglio	5.570.260	2.959	200	231	7,7	11,3	16,81	455,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.972.165	2.500	117	204	10,8	7,6	9,61	455,5	Serie	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
Spider 2.0 ie	3.429.598	1.962	126	190	9,0	9,1	14,88	425,8	-	45.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
<b>ARO</b>															
Aro 10 Techo Lona	1.120.749	1.397	64	125	29,0	9,5	11,80	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.228.269	1.397	64	125	29,0	9,5	11,80	380,0	-	-	-	-	-	-	-
243 D	1.677.136	3.120	65	110	28,6	10,1	11,08	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.720.480	3.120	65	110	28,6	10,1	11,08	403,0	-	-	-	-	-	-	-
<b>AUDI</b>															
80 Special	2.654.918	1.781	112	192	10,9	9,1	14,80	439,3	262.613	42.095	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 E	2.809.919	1.781	112	192	10,9	9,1	14,80	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 TD Special	2.718.107	1.588	80	165	14,6	5,8	9,80	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
80 TD	2.883.109	1.588	80	165	14,6	6,8	9,80	439,3	262.613	42.095	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.0 E	2.996.011	1.994	115	196	10,2	9,4	15,24	439,3	280.000	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V	4.226.014	1.994	160	215	8,9	10,0	15,67	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Front Sport	4.611.203	1.994	160	215	8,9	11,0	16,77	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Quattro	4.784.203	1.994	160	215	8,9	11,0	16,77	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Quattro Sport	5.166.203	1.996	160	216	8,9	11,2	16,95	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Cat.	4.386.014	2.309	170	217	8,6	11,3	16,81	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 20V Quattro Cat.	4.941.015	2.309	170	217	8,4	11,3	16,81	439,3	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.3 E Cat.	3.241.014	2.309	133	211	9,2	10,0	15,67	439,3	275.000	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
90 2.3 E Sport Cat.	3.898.014	2.309	133	211	9,2	10,0	15,67	439,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
100 2.3 E	3.696.014	2.309	133	202	10,2	10,5	15,90	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
100 2.3 E Quattro	4.496.014	2.309	133	202	10,4	10,7	16,07	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
100 2.3 E Aut.	3.966.014	2.309	133	202	11,9	10,5	15,90	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
100 2.8 E	4.586.014	2.771	172	218	8,0	10,4	15,81	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231
100 2.8 E Quattro	5.196.014	2.771	172	218	8,0	11,8	17,02	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	143.486	158.231

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Coupe 2.0V Track Front	4.495.202	1.984	160	215	9,0	11,0	16,77	433,6	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.0V Quattro	5.052.203	1.994	160	215	8,9	11,0	16,77	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.0V Cat.	4.692.015	2.309	170	217	8,6	11,3	16,81	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.0V Quattro Cat.	5.252.014	2.309	170	217	8,4	11,3	16,81	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 E Cat.	4.110.015	2.309	133	211	9,2	10,0	15,67	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.3 E Quattro Cat.	4.850.015	2.309	133	211	9,2	10,0	15,67	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe S-2	6.309.203	2.226	220	248	6,1	11,8	18,24	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8	9.454.529	3.562	250	244	7,6	13,2	19,45	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 Aut.	9.814.529	3.562	250	235	9,0	14,0	20,13	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

### BERTONE

FreeclimberTD T. Duro	3.714.758	2.443	116	153	13,9	10,9	11,99	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
FreeclimberTD Cabrio	3.714.758	2.443	116	153	13,9	10,9	11,99	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 I T. Duro	3.714.758	2.693	129	160	13,4	12,2	17,11	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 I Cabrio	3.714.758	2.693	129	160	13,4	12,2	17,11	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

### BMW

316i 2p	2.290.921	1.596	103	176	12,1	9,6	14,24	432,5	175.000	93.314	108.867	56.570	Serie	175.000	190.560
316i 4p	2.672.184	1.596	100	189	12,8	9,0	14,80	443,5	259.153	93.314	108.867	56.570	Serie	168.000	154.328
316i 4p Aut.	2.897.183	1.596	100	184	16,1	10,9	16,49	443,5	259.153	93.314	108.867	56.570	Serie	168.000	154.328
318i 2p	2.553.655	1.795	115	189	10,8	10,1	15,38	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	175.000	154.328	
318i 4p (gama 91)	2.999.920	1.776	113	199	11,3	10,1	15,68	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	168.000	154.328	
318i 4p Aut. (gama 91)	3.244.919	1.776	113	198	12,3	10,3	15,85	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	168.000	154.328	
318i S	2.778.656	1.796	136	202	9,9	8,5	14,27	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	168.000	151.632	
320i 2p	3.161.014	1.991	129	191	10,6	9,3	15,05	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	154.328
320i 4p (gama 91)	3.464.413	1.991	150	214	9,3	10,6	16,20	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i 4p Aut. (gama 91)	3.734.414	1.991	150	214	10,8	11,0	16,35	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i Cabrio	4.459.751	1.990	129	191	11,5	9,3	15,05	432,5	175.000	70.755	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i Touring	3.864.413	1.990	129	191	11,5	9,3	15,05	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	138.263	175.000	Serie
325i 2p	3.902.016	2.494	171	221	8,3	11,5	18,11	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	154.328	
325i 4p (gama 91)	4.321.014	2.494	192	234	7,9	11,8	18,37	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	154.328	
325i 4p Aut. (gama 91)	4.559.413	2.494	192	231	8,9	12,0	18,55	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	154.328	
325i X 2p	4.789.750	2.494	171	210	9,0	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	240.227	
325i X 4p	4.954.751	2.494	171	210	9,0	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	240.227	
325i Cabrio	5.219.751	2.494	171	214	9,0	11,5	18,11	432,5	175.000	70.755	Serie	Serie	Serie	Serie	
325i Touring	4.984.413	2.494	171	221	8,8	11,5	18,11	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	
325i X Touring	5.944.414	2.494	171	210	9,7	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	
M3	6.997.602	2.302	200	234	6,7	10,6	17,54	434,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	
M3 Cabrio	9.847.603	2.302	200	234	7,3	10,6	17,54	434,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	
M3 Sport Evolution	8.447.602	2.467	238	248	6,5	10,1	15,98	434,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Z3	8.544.413	2.494	171	233	7,9	10,4	17,14	392,7	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
324 D	3.021.844	2.443	86	162	16,1	8,0	10,61	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	
324 TD	3.586.844	2.443	115	193	11,9	7,0	9,33	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	
324 TD Touring	4.462.507	2.443	115	187	12,3	7,0	9,94	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	
520i	4.144.413	1.990	150	211	10,5	9,8	15,49	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	Serie	210.011
525i	5.197.602	2.494	192	225	8,6	9,0	15,01	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	Serie	169.780
525i	6.156.413	3.430	211	235	7,7	14,5	19,63	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M-5	9.847.929	3.535	315	250	6,3	16,8	23,01	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
324 TD	4.521.507	2.443	115	196	12,9	9,0	11,29	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
730i	6.277.602	2.986	197	225	9,3	15,0	20,53	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
735i	7.942.603	3.420	220	236	8,3	15,0	20,97	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
735i L	8.347.602	3.420	220	236	8,3	15,0	20,97	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
750i A	10.537.929	4.988	300	240	7,4	15,0	21,43	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
750i AL	12.397.929	4.988	300	254	7,4	15,0	21,43	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850i	12.547.929	4.988	300	250	6,8	15,5	21,87	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	

### CITROËN

AX 3p 11 TE 4V	1.109.937	1.124	55	156	13,2	6,2	10,76	352,5	-	-	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TE 5V	1.140.357	1.124	55	158	12,9	6,3	10,76	352,5	162.224	18.953	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TRE 5V	1.201.196	1.124	55	158	12,9	6,3	10,76	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 3p 14 TGS	1.282.317	1.360	75	175	10,8	6,8	11,20	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 3p 14 TZX	1.943.158	1.360	75	175	10,8	6,8	11,37	352,5	162.224	18.953	Serie	Serie	-	-	47.380
AX 3p GT	1.467.557	1.360	85	177	9,3	7,3	11,82	351,7	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 3p GT	1.710.915	1.360	100	190	8,7	7,5	12,00	351,7	162.224	Serie	Serie	Serie	-	-	162.240
AX 5p 11 TE 4V	1.175.848	1.124	55	156	13,2	6,2	10,76	352,5	-	-	-	-	-	-	-
AX 5p 11 TE 5V	1.206.266	1.124	55	158	13,2	6,3	10,58	352,5	162.224	18.953	-	-	-	-	-
AX 5p 11 TRE 5V	1.267.107	1.124	55	158	12,9	6,3	10,76	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 5p 14 TGS	1.348.228	1.360	75	175	10,8	6,8	11,20	352,5	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 5p 14 TZX	1.409.067	1.360	75	175	10,8	6,8	11,37	352,5	162.224	18.953	Serie	Serie	-	-	47.380
AX 5p GT	1.533.465	1.360	85	177	9,3	7,3	11,82	351,7	162.224	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 3p 14 TD	1.308.315	1.360	53	155	16,5	4,7	6,92	352,5	-	-	-	-	-	-	-
AX 3p 14 TRD	1.375.239	1.360	53	155	16,5	4,7	6,92	352,5	-	-	-	-	-	-	-
AX 5p 14 TD	1.374.223	1.360	53	155	16,5	4,7	6,92	352,5	-	-	-	-	-	-	-
AX 5p 14 TRD	1.447.280	1.360	53	155	16,5	4,7	7,33	352,5	-	-	-	-	-	-	-
ZX 5p 14 Reflex	1.613.769	1.360	75	172	13,7	6,8	11,37	407,1	148.919	31.212	-	-	-	-	-
ZX 5p 14 Advantage	1.685.169	1.360	75	172	13,7	6,8	11,37	407,1	148.919	31.212	20.400	20.400	-	-	66.299
ZX 5p 16 Reflex	1.718.488	1.580	90	181	13,5	7,9	12,48	407,1	148.919	31.212	-	-	-	-	-
ZX 5p 16 Aura	1.912.289	1.580	90	181	13,5	7,9	12,48	407,1	148.919	31.212	Serie	Serie	71.401	-	66.299
ZX 5p Volcane	2.229.581	1.905	130	201	8,3	8,6	13,62	407,1	148.919	31.212	Serie	Serie	Serie	189.721	Serie
BX 14 TE	1.572.808	1.360	72	161	13,1										

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Fiesta CLX 1.8 D 5p.	1.587.089	1.753	60	152	16,0	6,7	8,17	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta Ghia 1.8 D 5p.	1.651.068	1.753	60	152	16,0	6,7	8,17	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Fiesta Turbo Diesel 1.8 5p	1.833.068	1.753	77	170	12,9	5,5	7,35	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Escort Prima	1.622.068	1.299	63	156	15,9	9,4	13,49	402,0	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Escort CLX 1.6 3p.	1.660.788	1.598	90	177	11,6	8,0	12,50	402,0	147.000	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Escort S 1.6 3p.	1.840.787	1.598	108	186	10,4	8,6	13,14	402,0	-	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	-
Escort CLX 1.6 5p.	1.722.919	1.598	90	177	11,6	8,6	12,44	402,0	147.000	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Escort CLX 1.6 i Cata	1.921.918	1.598	105	185	10,6	8,6	13,12	402,0	-	27.000	25.500	25.500	72.000	105.000	-
Escort Ghia 1.6 5p	1.840.787	1.598	90	177	11,6	8,0	12,44	402,0	147.000	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	-
Escort CLX 1.8 D 5p.	1.714.069	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	25.500	25.500	-	-	-
Escort Ghia 1.8 D 5p.	1.838.068	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Escort Nomade 1.6 Fam.	1.840.787	1.597	90	171	12,3	8,3	13,10	402,0	147.000	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	-
Escort Nomad. 1.8D Fam.	1.840.787	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Escort Cabrio 1.6i	2.470.787	1.598	108	180	11,0	8,6	13,37	402,0	-	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	68.000
Orion CLX 1.6	1.752.788	1.598	90	177	12,1	7,8	12,66	421,0	147.000	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Orion Ghia 1.6	1.892.788	1.598	90	177	12,1	7,8	12,66	421,0	147.000	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Orion Ghia 1.8i	2.023.787	1.598	108	185	10,4	7,9	12,75	421,0	-	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Orion CLX 1.6i Cat.	1.957.919	1.598	105	185	11,0	8,0	12,78	421,0	-	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Orion CLX 1.8 D	1.752.788	1.753	60	155	18,9	6,7	8,82	421,0	-	27.000	25.500	25.500	-	-	-
Orion Ghia 1.8 D	1.878.068	1.753	60	155	18,9	6,8	8,43	421,0	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Sierra XR4 2.0i 3p.	2.445.107	1.998	125	195	9,7	9,2	14,53	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CL 2.0 4p.	2.094.919	1.998	109	178	11,3	8,0	13,42	446,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra GLS 2.0i 4p.	2.441.918	1.998	125	195	9,7	9,2	14,53	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Ghia 2.0i 4p	2.638.918	1.998	125	195	9,7	9,2	14,53	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Ghia 2.0i Cat. 4p.	2.721.919	1.998	118	190	10,0	8,2	13,18	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CL 1.8 TD 4p.	2.296.389	1.753	75	160	16,4	6,5	9,30	446,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CL 2.0 5p.	2.177.919	1.998	109	178	11,3	8,0	13,42	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Ghia 2.0i 5p.	2.721.918	1.998	125	195	9,7	9,2	14,53	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i 5p. Cat.	2.804.918	1.998	118	190	10,0	8,2	13,18	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 5p.	2.543.919	1.998	125	195	9,7	9,2	14,53	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 4x4 5p.	3.215.203	1.998	125	195	10,4	9,2	15,02	442,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra Cosworth 4x4	4.520.203	1.998	220	240	6,9	12,7	19,39	449,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	Serie
Sierra CL 1.8 TD	2.379.389	1.753	75	160	16,4	6,5	9,30	442,5	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra CL 1.8 TD Fam.	2.470.199	1.753	75	160	16,5	6,8	9,28	451,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra GL 2.0i Fam.	2.472.918	1.998	125	195	9,7	9,2	14,53	451,0	169.000	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Scorpio 2.0i GL 4p.	3.173.918	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 4p.	3.580.918	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i GL 4p.	3.585.202	2.935	145	208	9,2	12,6	18,92	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i Ghia 4p.	3.992.202	2.935	145	208	9,2	12,6	18,92	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.9i 4x4	4.766.202	2.935	145	208	9,7	12,6	18,92	474,1	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Cosworth 24V	5.705.202	2.935	195	225	8,8	12,7	19,01	474,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i GL 5p.	3.173.918	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	466,9	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.0i Ghia 5p.	3.481.038	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	466,9	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio Ghia 2.9i 5p.	3.992.202	2.935	145	204	9,2	12,6	18,92	466,9	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Scorpio 2.5 GL TD 4p.	3.372.918	2.498	92	173	14,2	8,1	10,36	474,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

**HONDA**

Honda Civic	2.671.758	1.590	130	191	7,5	8,1	13,51	396,5	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
CRX	3.001.788	1.590	130	212	7,5	7,2	12,72	375,0	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
Concerto 1.6i 16V 4p	2.812.014	1.590	130	196	9,5	8,4	14,26	441,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Concerto 1.6i 16V 5p	2.727.014	1.590	130	196	9,5	8,4	14,26	426,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Accord 2.0i 16V	3.321.787	1.997	135	202	9,2	9,1	14,39	445,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-1	Serie
Prelude 2.0i 16V 4WS	4.020.617	1.958	150	204	8,0	8,5	15,07	446,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie
NSX 3.0i VTEC	11.554.528	2.977	274	270	5,6	11,0	17,58	440,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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

**INNOCENTI**

990 SE	1.356.350	993	53	143	16,2	7,3	11,41	316,0	-	-	-	-	-	-	-
990 SE	1.236.651	993	53	145	16,2	7,3	11,75	318,0	-	-	-	-	-	-	-
990 MSE Aut.	1.436.989	993	53	145	16,2	7,4	12,04	316,0	-	-	-	-	-	-	-
Turbo de Tomaso	1.535.706	993	72	162	10,8	8,9	13,39	313,8	-	-	-	-	-	-	-
990 DSE	1.525.906	993	37	124	-	5,7	8,71	316,0	-	-	-	-	-	-	Serie

**ISUZU**

Trooper 3p DLX	3.413.306	2.771	100	151	20,2	9,1	11,14	407,5	Serie	-	-	Serie	Serie	-	-
Trooper 5p DLX	3.714.919	2.771	100	151	20,2	9,1	11,14	447,0	Serie	Serie	-	Serie	Serie	-	-

**JAGUAR**

XJ6 3.2	6.634.329	3.239	200	211	9,1	12,7	19,03	499,0	Serie	131.330	Serie	Serie	Serie	Serie	173.350
XJ6 4.0	7.746.329	3.980	223	225	7,6	13,3	19,54	499,0	Serie	131.330	Serie	Serie	Serie	Serie	173.350
Sovereign 3.2	7.533.329	3.239	200	211	9,1	12,7	19,03	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign 4.0	8.560.329	3.980	223	220	8,6	14,4	20,47	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign V12	8.832.329	5.343	295	230	7,7	17,5	23,11	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler 4.0	9.883.329	3.980	223	220	8,6	14,4	20,47	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler D96	10.058.329	5.345	260	223	8,9	15,9	22,60	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS 4.0 Coupé	8.746.329	3.980	223	228	7,9	13,4	19,62	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Coupé	10.516.329	5.345	280	237	8,2	16,6	22,34	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Cabrio	11.611.320	5.345	280	230	8,5	16,8	22,51	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJR 9.6 CL	11.741.814	5.993	308	250	6,9	17,3	22,70	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

**LADA**

Saimara 1.3 3p	998.839	1.288	65	150	14,5	8,2	12,17	400,6	169.118	26.000	21.337	18.166	-	-	15.956
Saimara 1.3 5p	1.069.038	1.288	65	150	14,5	8,2	12,17	400,6	169.118	26.000	21.337	18.166	-	-	15.956
Saimara 1.5 3p	1.045.727	1.500	75	160	12,5	7,7	11,7	400,6	169.118	26.000	21.337	18.166	-	-	15.956
Saimara 1.5 5p	1.119.707	1.500	75	160	12,5	7,7	11,73	400,6	169.118	26.000	21.337	18.166	-	-	15.956
Niva 1.6	1.250.294	1.569	78	127	23,0	11,5	16,09	372,0	-	26.000	-	-	-	-	-

**LANCIA**

Y-10 Verelto	1.006.657	993	45	148	16,0	6,0	10,81	339,2	-	-	-	-	-	-	-
Y-10 Fire	1.061.658	993	45	148	16,0	6,0	10,81	339,2	-	-	-	-	-	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Y-10 LX 1.1	1.254.038	1.108	57	151	15,2	6,1	10,32	339,2	-	19.418	Serie	Serie	-	-	-
Y-10 LX Selectronic	1.378.038	1.108	57	150	17,5	6,3	10,49	339,2	-	19.418	Serie	Serie	-	-	-
Y-10 GT 1.3	1.435.														





MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>ROVER</b>															
Mini After Eight	1.108.574	998	41	129	17,0	5,7	9,67	305,0	-	-	-	-	-	-	-
Rover 111 L 3p	1.171.069	1.120	60	155	13,7	5,8	10,72	352,1	-	-	19.000	-	-	-	-
Rover 111 L 5p	1.240.068	1.120	60	155	13,7	5,8	10,72	352,1	-	19.000	-	-	-	-	-
Rover 114 S 3p	1.281.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	-
Rover 114 S 5p	1.350.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	-
Rover 114 SL 5p	1.421.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	-
Rover 114 GTI 16V	1.598.787	1.396	95	180	9,8	6,5	11,52	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	Serie
MG 2.0i	2.092.789	1.994	117	176	9,2	9,8	15,00	405,0	240.000	17.256	-	Serie	Serie	-	Serie
Montego 1.6 SL	1.738.788	1.589	83	165	11,2	6,9	12,04	446,6	240.000	17.750	-	-	-	-	-
Montego 1.8 Clubman	1.793.787	1.589	83	165	11,2	6,9	12,04	446,6	240.000	17.750	-	Serie	Serie	-	-
Montego 2.0 GSi	2.223.788	1.994	112	185	9,2	8,7	14,04	446,6	240.000	17.750	-	Serie	Serie	Serie	-
Montego Estate GTI	2.403.788	1.994	112	171	9,5	9,8	15,00	446,6	240.000	17.750	-	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 GTI	2.310.538	1.994	112	171	9,2	9,4	14,65	446,6	240.000	17.750	-	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 DSL	2.285.389	1.994	81	163	12,5	5,1	8,08	446,6	240.000	17.750	-	Serie	Serie	-	-
Montego 2.0 DSL Club.	2.350.389	1.994	81	163	12,5	5,1	8,08	446,6	240.000	17.750	-	Serie	Serie	-	-
Rover 214 Si 3p	1.766.068	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 214 Si 5p	1.826.069	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 214 GSi	1.998.069	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	-	Serie	Serie	Serie	-
Rover 216 GSi	2.248.918	1.590	116	192	9,8	8,6	14,19	422,0	182.500	30.000	-	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi 5p Aut.	2.387.918	1.590	116	190	11,5	8,7	14,28	422,0	182.500	30.000	-	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GTI 3p	2.411.014	1.590	130	200	8,6	8,7	14,36	422,0	182.500	30.000	-	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 216 GTI 5p	2.481.013	1.590	130	200	8,6	8,7	14,36	422,0	182.500	30.000	-	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 414 GSi	2.121.288	1.396	95	180	11,9	6,5	11,52	436,5	182.500	30.000	-	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSi	2.344.918	1.590	116	192	9,8	8,6	14,19	436,5	182.500	30.000	-	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSi Aut.	2.483.919	1.590	114	190	11,5	8,7	14,28	436,5	182.500	30.000	-	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GTI	2.616.013	1.590	130	196	9,2	8,4	14,19	436,5	182.500	30.000	-	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 418 GSD Turbo	2.544.919	1.789	88	170	12,0	6,1	8,81	436,5	-	30.000	-	Serie	Serie	-	Serie
Rover 820 Si 3p y 5p	3.549.204	1.994	140	203	10,4	9,3	15,37	469,4	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 825 SD Turbo	4.124.918	2.499	118	190	11,3	7,0	9,35	469,4	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Sterling	4.986.014	2.675	177	219	8,6	10,4	16,02	469,4	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Sterling Aut.	5.251.015	2.675	177	215	9,4	11,4	16,90	469,4	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Vitesse	4.816.014	2.675	177	215	8,6	10,4	16,02	469,4	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>SAAB</b>															
900 3p y 4p	2.841.669	1.985	118	175	11,5	9,6	15,24	469,0	-	63.000	-	-	-	-	-
900 5p.	3.071.668	1.985	118	175	11,5	9,6	15,24	469,0	-	63.000	-	-	-	-	-
900 IT 3p.	3.742.763	1.985	145	195	10,6	10,9	17,58	469,0	-	63.000	-	Serie	Serie	Serie	-
900 I TS	4.342.763	1.985	175	210	8,7	9,3	16,17	469,0	165.000	63.000	-	Serie	Serie	Serie	142.000
900 i Cabrio	5.142.763	1.985	118	173	11,5	9,8	16,61	469,0	165.000	63.000	-	Serie	Serie	-	142.000
900 i Cabrio T	6.022.763	1.985	175	207	9,7	9,3	16,17	469,0	-	63.000	-	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 i	3.722.764	1.985	135	190	10,9	9,6	16,44	469,0	165.000	65.000	-	Serie	Serie	Serie	249.000
9000 i 2.3	3.841.014	2.290	150	201	10,5	8,9	15,82	469,0	165.000	85.000	-	Serie	Serie	Serie	249.000
9000 Turbo	4.770.123	1.985	175	221	8,9	10,3	17,05	469,0	-	85.000	-	Serie	Serie	-	-
9000 i Turbo 2.3	4.970.123	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,0	-	85.000	-	Serie	Serie	-	-
9000 Turbo S 2.3	6.180.124	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,0	-	85.000	-	Serie	Serie	-	-
9000 i Airflow 2.3	6.330.124	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,0	-	85.000	-	Serie	Serie	-	-
Saab CDI	3.842.763	1.985	135	190	10,9	9,6	16,44	469,2	165.000	85.000	-	Serie	Serie	Serie	249.000
Saab CDI 2.3	3.950.123	2.290	150	201	10,5	8,9	15,82	469,2	165.000	85.000	-	Serie	Serie	Serie	249.000
Saab CDI Turbo	4.890.123	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,2	-	85.000	-	Serie	Serie	Serie	Serie
Saab CDI Turbo 2.3	5.090.123	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,2	-	85.000	-	Serie	Serie	Serie	Serie
Saab CDI T Line 2.3	7.020.134	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,2	-	85.000	-	Serie	Serie	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>SANTANA</b>															
2.5 D Corto Techo duro	2.010.180	2.495	64	110	34,0	10,5	11,52	366,1	-	-	-	-	-	-	-
2.5 D Largo Techo duro	2.234.525	2.495	64	110	34,0	10,5	11,70	449,9	-	-	-	-	-	-	-
2.500 D Corto	2.339.744	2.495	64	110	34,0	10,5	11,70	366,1	-	-	-	-	-	-	-
2.500 D Largo	2.683.488	2.495	64	110	34,0	10,5	11,70	449,9	-	-	-	-	-	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
<b>SEAT</b>															
Marbella Jeans	909.664	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella Special	895.664	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella Black, Green, Blue	861.664	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella CLX	956.663	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella XL	1.022.665	903	40	130	20,3	7,0	10,53	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Marbella GLX	1.065.664	903	40	130	20,3	7,0	10,60	347,5	-	14.231	-	-	-	-	-
Ibiza Special 0.9 3p.	1.074.668	903	44	131	22,0	7,3	11,28	333,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza Olimpico 1.2 3p.	1.206.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,45	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.2 3p.	1.177.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,45	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX Plus 1.2 3p.	1.259.068	1.193	63	151	16,0	8,4	12,34	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza SX 1.2 3p.	1.468.200	1.193	63	151	16,0	8,4	13,02	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.2 3p.	1.384.054	1.193	63	151	16,0	8,4	12,45	363,7	-	25.669	-	Serie	Serie	-	Serie
Ibiza GLX 1.2 Plus 3p.	1.496.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,45	363,7	-	25.669	-	Serie	Serie	-	Serie
Ibiza Olimpico 1.5 3p.	1.425.788	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.5 3p.	1.394.787	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX Plus 1.5 3p.	1.476.789	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.5 3p.	1.577.787	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	-	25.669	-	Serie	Serie	-	Serie
Ibiza GLX Plus 1.5 3p.	1.699.788	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	-	25.669	-	Serie	Serie	-	Serie
Ibiza SX 1.5 3p.	1.654.788	1.461	90	166	12,3	9,2	13,36	363,7	-	25.669	-	Serie	Serie	-	Serie
Ibiza SXI 3p.	1.746.788	1.461	100	180	10,8	8,4	13,36	363,7	-	25.669	-	Serie	Serie	-	Serie
Ibiza SXI Plus 3p.	1.796.788	1.714	55	146	18,9	7,3	9,								

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Polo Classic CD 1.4 5V	1.444.689	1.395	50	141	19,5	5,8	7,83	397,5	-	26.200	-	-	-	-	-
Golf CL 1.3 3p.	1.581.069	1.272	55	155	16,5	7,4	11,73	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 75 3p.	1.757.069	1.595	75	167	14,1	7,5	11,29	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 90 3p.	1.877.919	1.781	90	174	11,7	8,8	14,09	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf CL 90 3 p. Aut.	2.050.918	1.781	90	174	13,7	9,2	14,45	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf GTI 3p.	2.018.919	1.781	112	189	10,3	8,6	14,19	399,0	277.000	32.538	24.500	24.500	117.000	191.000	-
Golf GTI 3p. 16V	2.499.015	1.781	139	209	9,0	9,6	15,15	399,0	356.000	32.538	Serie	Serie	190.000	228.000	-
Golf GTI 3p. G-60	2.626.014	1.781	160	216	8,3	10,2	15,85	399,0	204.000	32.538	Serie	Serie	Serie	204.000	Serie
Golf CL D 3p.	1.846.069	1.588	54	148	18,7	6,7	8,53	399,0	259.398	32.538	27.500	27.500	106.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 3p	2.047.069	1.588	70	170	14,5	6,7	8,80	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	Serie	139.850	-
Golf GTD 3p	2.312.919	1.588	80	173	13,2	6,9	9,36	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf 5p. Stream	1.663.129	1.272	55	155	16,5	7,4	11,73	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 75 5p.	1.839.069	1.595	75	167	14,1	7,5	12,80	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GT 90 5p.	1.959.919	1.781	90	174	11,7	8,8	14,09	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf CL 90 5p. Aut.	2.162.919	1.781	90	174	13,7	9,2	14,45	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf GTI 5p.	2.100.918	1.781	90	189	10,3	8,6	14,19	399,0	326.000	32.538	42.500	42.500	166.000	276.000	-
Golf GTI 16V 5p.	2.611.015	1.781	139	209	9,0	9,6	15,15	399,0	326.000	32.538	Serie	Serie	160.000	228.000	-
Golf GTI G-60 5p.	2.734.014	1.781	160	216	8,3	10,2	15,85	399,0	204.000	32.538	Serie	Serie	Serie	204.000	Serie
Golf CLD 5p.	1.928.069	1.588	54	148	18,7	6,7	8,55	399,0	259.398	32.538	43.500	43.500	106.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 5p.	2.130.069	1.588	70	170	14,5	6,7	8,72	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	Serie	139.850	-
Golf GTD 5p.	2.424.920	1.588	80	173	13,2	6,9	9,28	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	-
Golf GL Cabrio	2.280.469	1.595	75	167	14,0	8,0	13,24	399,0	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Golf GLI Cabrio	2.679.319	1.781	112	189	10,3	8,8	14,36	399,0	259.398	32.538	Serie	18.525	106.104	139.850	Serie
Jetta CL 1.3	1.584.470	1.272	55	149	17,0	7,8	11,77	438,5	-	-	-	-	-	-	-
Jetta CL 75 Pacific	1.888.668	1.595	75	165	14,4	7,5	12,22	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CL 1.6	1.691.469	1.595	75	165	14,4	7,5	12,22	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CL 1.8	1.874.319	1.781	90	175	11,9	8,8	13,95	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CL 90 Pacific	1.971.319	1.781	90	175	11,9	8,8	14,36	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CLD	1.783.469	1.588	54	148	19,3	6,7	8,55	438,5	259.398	32.538	41.088	18.525	108.104	139.850	-
Jetta CL TD 70	2.031.469	1.588	70	158	15,0	6,7	8,72	438,5	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	-
Jetta TD 70 Pacific	2.133.470	1.588	70	158	15,0	6,7	8,72	438,5	259.398	32.538	Serie	Serie	106.104	139.850	-
Corrado 16 V	3.702.015	1.781	136	209	8,6	11,8	17,25	405,0	Serie	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
Corrado G-60	4.211.015	1.781	160	216	8,3	9,6	15,32	405,0	Serie	32.538	Serie	Serie	Serie	139.850	Serie
Passat CL 1.8	2.335.515	1.781	90	171	16,1	8,7	14,04	457,0	262.000	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat G. 2.0	2.670.514	1.984	115	191	11,3	9,2	14,89	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GL 2.0 Aut.	3.089.514	1.984	115	190	12,7	9,3	14,97	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GT 16V	3.378.798	1.781	136	208	10,2	11,0	16,60	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat GT Syncro G-60	4.135.608	1.781	160	210	9,6	10,3	15,93	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	Serie
Passat CL Turbo Diesel	2.675.984	1.588	80	175	16,9	8,5	10,38	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat Variant CL 1.8	2.562.515	1.781	90	171	14,2	8,0	13,66	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat Variant CL 2.0	3.117.514	1.984	115	191	11,5	9,2	14,94	457,0	262.000	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Passat Variant GL 2.0	3.339.702	1.984	115	191	11,5	9,2	14,94	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Variant GT 16V	3.626.609	1.781	136	206	10,4	9,9	16,60	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Variant GT Syncro G-60	4.392.610	1.781	160	210	9,8	10,3	15,93	457,0	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	182.000	117.000
Variant CL TD	2.902.514	1.588	80	171	16,2	7,1	9,41	457,0	-	42.000	41.088	Serie	Serie	182.000	117.000
Caravelle GL	2.831.919	1.968	84	146	15,5	11,7	16,74	465,0	-	-	-	-	-	-	-
Caravelle California	3.720.919	1.968	84	146	15,5	11,7	16,74	465,0	-	-	-	-	-	-	-
Caravelle GLD	3.048.919	2.370	78	139	18,0	7,8	10,18	465,0	-	-	-	-	-	-	-
Caravelle California	3.937.919	2.370	78	139	18,0	7,8	10,18	465,0	-	-	-	-	-	-	-

VOLVO															
340 Plus	1.872.731	1.721	82	170	12,5	7,9	12,98	432,0	-	65.000	-	-	-	-	-
440 GL	2.094.168	1.721	88	170	11,5	9,1	13,88	431,0	205.000	65.000	-	-	-	-	-
440 GLS	2.379.168	1.721	88	170	11,5	9,1	13,88	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	-	Opción
440 GLT	2.726.168	1.721	106	183	10,8	9,2	14,31	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	-	250.000	-
440 Turbo	3.135.263	1.721	122	193	9,0	11,9	16,76	431,0	Serie	65.000	Serie	Serie	-	Serie	-
460 GL	2.481.169	1.721	88	170	11,5	9,1	13,88	440,5	205.000	65.000	-	-	-	-	-
460 GLE	2.888.169	1.721	106	185	10,8	10,5	16,03	440,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
460 Turbo	3.348.264	1.721	122	200	9,0	9,9	13,41	440,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
480 ES	3.292.542	1.721	106	186	10,0	9,0	14,71	425,8	Serie	100.000	Serie	Serie	Serie	-	-
480 Turbo	3.703.264	1.721	122	200	9,0	9,3	15,05	425,8	Serie	100.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
240 Polar	2.898.169	1.986	116	178	11,4	10,0	15,59	479,0	Serie	75.000	55.000	Serie	Serie	250.000	-
740 Master II Sedán	3.063.638	1.986	121	181	11,5	10,3	16,11	479,0	205.000	75.000	Serie	Serie	Serie	-	-
740 Master II S. Wagon	3.163.638	1.986	121	180	11,5	10,4	17,47	479,0	205.000	75.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
740 Master II Cat.	3.193.552	2.316	130	185	11,2	10,5	16,11	479,0	205.000	75.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
740 Master II Cat. ST	3.296.757	2.316	130	175	11,2	11,8	15,11	479,0	205.000	75.000	Serie	Serie	Serie	250.000	-
940 Royal Cat.	3.541.013	2.316	130	185	11,2	10,5	15,80	487,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	Opción
940 Royal GLE Cat.	3.971.264	2.316	130	185	11,2	11	16	487,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLE 16V Sedán	4.241.263	1.986	139	200	10,9	11,1	16,64	487,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLE 16V S. Wagon	4.444.264	1.986	139	190	10,9	11,2	16,28	487,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 Turbo Sedán	4.728.453	2.316	165	200	9,0	13,0	19,65	487,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 Turbo S. Wagon	4.929.263	2.316	165	200	9,0	13,1	19,52	487,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 Turbo 16V	6.255.264	1.986	190	205	8,2	12,3	18,81	487,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V	6.662.264	2.922	204	220	8,9	12,2	18,73	487,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

WARTBURG-TRABANT															
Berlina	700.749	992	50	132	23,0	9,9	14,24	422,0	-	-	-	-	-	-	-
Familiar	764.589	992	50	130	23,0	7,4	12,04	438,0	-	-	-	-	-	-	-

YUGO															
45 A	834.513	903	45	135	20,1	8,0	11,49	349,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	73.920
45 A Star	880.825	903	45	135	20,1	8,0	11,49	349,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	73.920
55 A	914.164	1.116	55	145	17,0	8,5	12,20	349,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	73.920
55 A GL	1.064.977	1.116	55	145	17,0	8,5	12,20	349,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	Serie
65 A	1.028.988	1.299	65	155	13,5	9,0	13,31	353,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	Serie
65 A GLS	1.169.093	1.299	65	155	13,5	9,0	13,31	353,0	1						



MODELO

- Polo Classic CD 1.4 5V
- Golf CL 1.3 3p.
- Golf Sprinter GT 75 3p.
- Golf Sprinter GT 90 3p.
- Golf CL 90 3 p. Aut.
- Golf GTI 3p.
- Golf GTI 3p. 16V
- Golf GTI 3p. G-60
- Golf CL D 3p.
- Golf Sprinter GTD 3p.
- Golf GTD 3p.
- Golf 5p. Stream
- Golf Sprinter GT 75 5p.
- Golf Sprinter GT 90 5p.
- Golf CL 90 5p. Aut.
- Golf GTI 5p.
- Golf GTI 16V 5p.
- Golf GTI G-60 5p.
- Golf CLD 5p.
- Golf Sprinter GTD 5p.
- Golf GTD 5p.
- Golf GL Cabrio
- Golf GL Cabrio
- Jetta CL 1.3
- Jetta CL 75 Pacific
- Jetta CL 1.6
- Jetta CL 1.8
- Jetta CL 90 Pacific
- Jetta CLD
- Jetta CL TD 70
- Jetta TD 70 Pacific
- Corrado 16 V
- Corrado G-60
- Passat CL 1.8
- Passat GL 2.0
- Passat GL 2.0 Aut.
- Passat GT 1.6V
- Passat GT Syncro G-60
- Passat CL Turbodiesel
- Passat Variant CL 1.8
- Passat Variant CL 2.0
- Passat Variant GL 2.0
- Variant GT 1.6V
- Variant GT Syncro G-60
- Variant CL TD
- Caravelle GL
- Caravelle California
- Caravelle GLD
- Caravelle California

VOLVO

- 340 Plus
- 440 GL
- 440 GLS
- 440 GLT
- 440 Turbo
- 460 GL
- 460 GLE
- 460 Turbo
- 480 ES
- 480 Turbo
- 240 Polar
- 740 Master II Sedán
- 740 Master II S. Wagon
- 740 Master II Cat.
- 740 Master II Cat. ST
- 940 Royal Cat.
- 940 Royal GLE Cat.
- 940 GLE 16V Sedán
- 940 GLE 16V S. Wagon
- 940 Turbo Sedán
- 940 Turbo S. Wagon
- 960 Turbo 16V
- 960 24V

WARTBURG-TRAB

- Berlina
- Familiar

YUGO

45 A	834.513	903	45	135	20,1	8,0	11,49	349,0	175.000	23.000	40.320	-	-	-	73.920
45 A Star	880.825	903	45	135	20,1	8,0	11,49	349,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	73.920
55 A	914.164	1.116	55	145	17,0	8,5	12,20	349,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	73.920
55 A GL	1.064.977	1.116	55	145	17,0	8,5	12,20	349,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	Serie
65 A	1.028.968	1.299	65	155	13,5	9,0	13,31	353,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	Serie
65 A GLS	1.169.093	1.299	65	155	13,5	9,0	13,31	353,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	Serie
65 A EFI Cat.	1.153.968	1.299	65	157	13,5	7,5	11,99	353,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	73.920
65 A EFI GLS Cat.	1.293.970	1.299	65	157	13,5	7,5	11,99	353,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	Serie
Florida 1.4	1.335.569	1.372	70	160	14,5	9,2	13,49	396,0	175.000	28.000	40.320	-	-	-	73.920
Florida 1.3 EFI Cat.	1.460.569	1.299	70	160	14,7	7,8	12,25	396,0	175.000	34.740	40.320	28.224	-	-	73.920

46 / Motor 16

# RECIBA GRATIS DURANTE 3 MESES "OCU-COMPRA MAESTRA" Y "DINERO Y DERECHOS"

LAS REVISTAS QUE LE AYUDARAN A AHORRAR EN SUS COMPRAS Y A HACER VALER SUS DERECHOS COMO CONSUMIDOR



Cada mes, 11 veces al año, información exclusiva y fidedigna para **comprar mejor y más barato**, proteger su salud y la de su familia. **40 páginas** con los resultados de análisis comparativos realizados por expertos **independientes** en estrecha cooperación con organizaciones de consumidores de toda Europa: para que Ud. sepa realmente lo que ofrecen los fabricantes con **marcas, modelos y precios**. Y para hacer una verdadera **Compra Maestra**: en cada número, los productos con la **mejor relación calidad/precio**.



"OCU-COMPRA MAESTRA" Y "DINERO Y DERECHOS" TRATAN TODOS LOS TEMAS QUE LE INTERESAN CON UN ENFOQUE CRITICO Y SINCERO, AL MARGEN DE TODO GRUPO IDEOLOGICO O POLITICO Y SIN PUBLICIDAD ENTRE SUS ARTICULOS.

ALGUNO DE NUESTROS CONSEJOS

EXTRAIDOS DE "OCU-COMPRA MAESTRA".

**LECTORES DE CD.** Diferencias de precios entre varias tiendas para el mismo modelo. Eliendo bien el lugar de la compra, puede ahorrar hasta 24.000 ptas. en el mismo aparato.

**NEUMATICOS.** Por 10.000 ptas. puede adquirir un neumático que resiste 50.000 km. u otro que dura 30.000 km. ¿Cuál prefiere?

**CAMARAS COMPACTAS.** ¿Por qué comprar una cámara de fotos compacta por 43.000 ptas., cuando se pueden encontrar cámaras de calidad cuando menos equivalente por tan sólo 26.000 ptas? Su ahorro: 17.000 ptas.

**SONDEO EN LOS SUPERMERCADOS.** La visita a 100 supermercados españoles: en la misma ciudad puede haber una diferencia de precio de hasta el 45% en un carrito lleno con los mismos productos.

## DINERO Y DERECHOS

La revista que le ayuda a **defender sus derechos** en todas las ocasiones.

¿Cuáles son sus derechos frente a las investigaciones de Hacienda? ¿Cuándo conviene hacer separación de bienes? ¿Qué banco le ofrece las mejores condiciones en créditos? ¿Qué seguro del hogar es más ventajoso? ¿Dónde reclamar? ¿Qué precauciones hay que tomar a la hora de alquilar o comprar un piso? ¿Invertir en acciones españolas o extranjeras? ... Preguntas como éstas le pueden surgir en cualquier momento.

En un lenguaje sencillo y ameno, "Dinero y Derechos" le brinda cada tres meses **40 páginas** con multitud de **consejos indispensables para ahorrar dinero, invertirlo mejor y saber actuar ante el laberinto de leyes, procedimientos administrativos y judiciales.**



EXTRAIDOS DE "DINERO Y DERECHOS".

**PRESTAMOS PERSONALES.** La oferta es tan amplia como entidades bancarias y cajas de ahorros existen. Elegir bien puede suponerle un ahorro de 60.000 ptas. en 3 años.

**AUTOMOVIL NUEVO.** Por 4.000 ptas. puede matricular Ud. mismo su coche, ¿prefiere llegar a pagar hasta 30.000 ptas. si se lo tramita el vendedor? Además, asegurarlo (modelo R 11 TSE) a todo riesgo le puede costar hasta 70.959 ptas. más según la compañía que escoja.

**CUENTAS AHORRO-VIVIENDA.** Si aportamos todos los años 1.000.000 de ptas. a la cuenta de ahorro-vivienda designada como MEJOR ELECCION, al finalizar el cuarto año tendremos 354.361 ptas. más que si lo hubiéramos depositado en otra cuenta.

**FONDOS DE INVERSION.** ¡Ojo con las comisiones! De una comisión del 0,75% a otra del 2,40%, suponiendo una rentabilidad bruta en ambos casos del 14%, las diferencias de invertir 1.000.000 de ptas. cada año durante 20 años llegan a 12.406.892 ptas.



OBSEQUIO

Envíenos le Orden de Suscripción a "OCU-Compra Maestra" y "Dinero y Derechos" y compruebe **gratuitamente** durante 3 meses la utilidad de los consejos que le brindan estas revistas. Si después de este periodo desea suscribirse, sólo abonará 1.485 ptas. por trimestre. En caso contrario, bastará una notificación escrita.

De cualquier forma, recibirá GRATIS esta agenda de bolsillo que es también su tarjeta de suscriptor y le da derecho a

acceder a nuestro servicio de asesoramiento e información al consumidor.

Con su memoria de 2.000 caracteres y su pantalla digital de 20 signos, le servirá de agenda telefónica, calendario, calculadora, le avisará con su alarma de citas importantes, etc. Por su reducido tamaño y su sencillez de manejo la llevará siempre con Ud. y le será muy útil en multitud de ocasiones.

### ORDEN DE SUSCRIPCION A "OCU-COMPRA MAESTRA" Y "DINERO Y DERECHOS"

**Sí**, deseo recibir "OCU-Compra Maestra" y "Dinero y Derechos" durante 3 meses de prueba gratuita. Para ello, les envío esta orden que incluye rellenada mi domiciliación bancaria. Si pasado este periodo decido suscribirme, abonaré 1.485 ptas.\* por trimestre y recibiré los números siguientes sin interrupción alguna. En caso contrario, se lo comunicaré por escrito 15 días antes del vencimiento de la prueba y no les deberé nada. Envíenme mi agenda de bolsillo a la recepción de esta orden.

Nombre \_\_\_\_\_  
 Apellidos \_\_\_\_\_  
 Dirección \_\_\_\_\_ Nº \_\_\_\_\_ Piso \_\_\_\_\_  
 C.P. \_\_\_\_\_ Localidad \_\_\_\_\_  
 Provincia \_\_\_\_\_

DOMICILIACION BANCARIA

Muy Sres. míos:  
 Les ruego que con cargo a mi Cuenta o Libreta nº \_\_\_\_\_ atiendan hasta nuevo aviso los recibos que les sean presentados por "OCU-Compra Maestra" (EDOCUSA).

Banco o Caja \_\_\_\_\_ Suc./Ag. nº \_\_\_\_\_  
 Dirección Bancaria C/ \_\_\_\_\_ nº \_\_\_\_\_  
 C.P. \_\_\_\_\_ Población \_\_\_\_\_  
 Provincia \_\_\_\_\_

EL TITULAR \_\_\_\_\_  
 Fecha \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / 1991 \_\_\_\_\_ FIRMA \_\_\_\_\_

Recorte y envíe este cupón (sin sello) a OCU - Compra Maestra -

0991/ A B C D E F G H



Pegue aquí su Sello-Regalo para recibir su agenda de bolsillo.

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

La forma de pago que elijo es la siguiente:

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

Dirección \_\_\_\_\_  
 Localidad \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_ Tfno. \_\_\_\_\_

Precio suscripción Motor 16

España	13.520 ptas	América, África	30.680 ptas
Europa, Argelia, Marruecos y Túnez	23.400 ptas	Asia, Oceanía	41.600 ptas

PANAMA JACK

ea de calzado joven ma Jack ofrece una moderna serie de diseños con las necesidades ventureros urbanos. línea Desert indicada boca veraniega y fabri-rieles finas, como la lí-ral de pieles gruesas y s, ideal para soportar s invernales, destacan celente acabado y cali-a prueba.



or 16

Motor 16 le garantiza no número, recibir mejor información del y amabilidad.

nuestra fabulosa 5 con un 20% de

Motor 16

# SUS CINCO GARANTIAS DE INFORMACION FIABLE Y OBJETIVA

## MODELO

Polo Classic CD 1.4 5V  
 Golf CL 1.3 3p.  
 Golf Sprinter GT 75 5p.  
 Golf Sprinter GT 90 3p.  
 Golf CL 90 3 p. Aut.  
 Golf GTI 3p.  
 Golf GTI 3p. 16V  
 Golf GTI 3p. G-60  
 Golf CL 0 3p.  
 Golf Sprinter GTD 3p.  
 Golf GTD 3p.  
 Golf 5p. Stream  
 Golf Sprinter GT 75 5p.  
 Golf Sprinter GT 90 5p.  
 Golf CL 90 5p. Aut.  
 Golf GTI 5p.  
 Golf GTI 16V 5p.  
 Golf GTI G-60 5p.  
 Golf CLD 5p.  
 Golf Sprinter GTD 5p.  
 Golf GTD 5p.  
 Golf GL Cabrio  
 Golf GLI Cabrio  
 Jetta CL 1.3  
 Jetta CL 75 Pacific  
 Jetta CL 1.6  
 Jetta CL 1.8  
 Jetta CL 90 Pacific  
 Jetta CLD  
 Jetta CL TD 70  
 Jetta TD 70 Pacific  
 Corrado 16 V  
 Corrado G-60  
 Passat CL 1.8  
 Passat GL 2.0  
 Passat GL 2.0 Aut.  
 Passat GT 16V  
 Passat GT Syncro G-60  
 Passat CL Turbodiesel  
 Passat Variant CL 1.8  
 Passat Variant CL 2.0  
 Passat Variant GL 2.0  
 Variant GT 16V  
 Variant GT Syncro G-60  
 Variant CL TD  
 Caravelle GL  
 Caravelle California  
 Caravelle GLD  
 Caravelle California

## VOLVO

340 Plus  
 440 GL  
 440 GLS  
 440 GLT  
 440 Turbo  
 460 GL  
 460 GLE  
 460 Turbo  
 480 ES  
 480 Turbo  
 240 Polar  
 740 Master II Sedán  
 740 Master II S. Wagon  
 740 Master II Cat.  
 740 Master II Cat. ST  
 940 Royal Cat.  
 940 Royal GLE Cat.  
 940 GLE 16V Sedán  
 940 GLE 16V S. Wagon  
 940 Turbo Sedán  
 940 Turbo S. Wagon  
 960 Turbo 16V  
 960 24V

## WARTBURG-TRAB

Bertina  
 Familiar

## YUGO

45 A	834.513	903	45	135	20,7	8,0	11,49	349,0	175.000	28.000	40.320	-	73.920
45 A Star	880.825	903	45	135	20,1	8,0	11,49	349,0	175.000	28.000	40.320	-	73.920
55 A	914.164	1.116	55	145	17,0	8,5	12,20	349,0	175.000	28.000	40.320	-	73.920
55 A GL	1.064.977	1.116	55	145	17,0	8,5	12,20	349,0	175.000	28.000	40.320	-	Serie
65 A	1.028.968	1.299	65	155	13,5	9,0	13,31	353,0	175.000	28.000	40.320	-	Serie
65 A GLS	1.169.093	1.299	65	155	13,5	9,0	13,31	353,0	175.000	28.000	40.320	-	Serie
65 A EFI Cat.	1.153.968	1.299	65	157	13,5	7,5	11,99	353,0	175.000	28.000	40.320	-	73.920
65 A EFI GLS Cat.	1.293.970	1.299	65	157	13,5	7,5	11,99	353,0	175.000	28.000	40.320	-	Serie
Florida 1.4	1.335.569	1.372	70	160	14,5	9,2	13,49	396,0	175.000	28.000	40.320	-	73.920
Florida 1.3 EFI Cat.	1.460.569	1.299	70	160	14,7	7,8	12,25	396,0	175.000	34.740	40.320	28.224	73.920

### 1 COMPRAMOS SIN IDENTIFICARNOS

Un equipo de colaboradores anónimos compra los artículos en el comercio minorista. Se encomienda el estudio, el análisis y la comparación de estos productos a laboratorios independientes.

### 2 TOTAL INDEPENDENCIA

Los suscriptores constituyen nuestra única fuente de ingresos. No recibimos subvenciones de ningún grupo político o ideológico.

### 3 MARCAS DE LOS ARTICULOS ANALIZADOS

Frigoríficos, lectores de compact-disc o alimentos para bebés... en cada análisis comparamos marcas, modelos y precios, y señalamos los productos que mejor relación calidad-precio ofrecen.

### 4 NINGUNA PUBLICIDAD

Al aceptar publicidad, nos sentiríamos dependientes de las empresas. Aún más, para no manchar nuestra reputación de independencia, prohibimos la utilización con fines comerciales de los análisis y estudios que publicamos.

### 5 COOPERACION EN EL AMBITO EUROPEO

Los análisis resultan caros, por eso trabajamos con otras organizaciones de consumidores europeas para llevar a cabo más análisis y, de este modo, que Ud. salga ganando.



CORTE ESTE CUPON SIGUIENDO LA LINEA DE PUNTOS

## GARANTIA DE PRUEBA GRATUITA

Esta oferta de prueba gratuita se hace para que Ud. conozca "OCU-Compra Maestra" y "Dinero y Derechos". El primer cobro domiciliado sólo se realizará pasados los tres meses, salvo notificación en contra.

El Redactor Jefe

### RESPUESTA COMERCIAL

Autorización nº 8131  
 B.O.C. y T. nº 90 de 13/11/90

NO  
 REQUIERE  
 SELLO

OCU-Compra Maestra  
 APARTADO Nº 905 F.D.  
 28080 MADRID

## PISANDO FUERTE

El constructor americano de neumáticos BF Goodrich, líder en el sector de neumáticos para todo-terreno, ha presentado su nuevo producto el Baja T/A. Para el desarrollo de este nuevo neumático se le ha sometido a las más duras pruebas en condiciones de todo terreno, como por ejemplo la Baja California de la que tomó el nombre. Sus principales características a parte de su extraordinario comportamiento, son la dureza de la banda de rodadura y la alta velocidad que soportan, hasta 224 kilómetros por hora.



## SAAB CON EL FUTBOL

El Campeonato de Europa de Fútbol que se celebrará en Suecia en 1992, ya ha designado a Saab como coche oficial del torneo. Por otra parte Saab y Opel colaborarán en el patrocinio de dicho campeonato, en el que participarán quince selecciones nacionales y que tendrá una amplia repercusión en los ámbitos deportivos de muchos países en los que el fútbol es uno de los deportes que cuenta con mayor número de seguidores.

## NUEVA GAMA PANAMA JACK

La línea de calzado joven Panama Jack ofrece una amplia y moderna serie de diseños acordes con las necesidades de los aventureros urbanos. Tanto la línea Desert indicada para la época veraniega y fabricada en pieles finas, como la línea Natural de pieles gruesas y resistentes, ideal para soportar los rigores invernales, destacan por su excelente acabado y calidad a toda prueba.



# Motor 16

## Suscribase a Motor 16

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

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



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

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

### MOTOR 16: SU OTRA VELOCIDAD

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

La forma de pago que elijo es la siguiente:

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

Dirección \_\_\_\_\_  
 Localidad \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_ Tfno. \_\_\_\_\_

Precio suscripción Motor 16

España 13.520 ptas América, África 30.680 ptas  
 Europa, Argelia, Marruecos y Túnez 23.400 ptas Asia, Oceanía 41.600 ptas

Motor 16



GAMA AUDI COUPE

# RELEVO TECNICO

La incorporación a la carrocería coupé de Audi de los nuevos motores de la marca, ha permitido a la firma alemana hacerse con un amplio abanico de posibilidades dentro de un segmento en alza aunque hasta hace poco tiempo no muy concurrido.

**C**INCO de los siete modelos, son los que pasan en esta ocasión por nuestras manos, las versiones que han incorporado la mecánica 2.3 con 10 y 20 válvulas en las variantes de tracción delantera y Quattro y por último el eléctrico S2.

Todos son iguales exteriormente, salvo el S2 con el frontal que en muy corto pla-

zo llevarán el resto de las versiones. Sin embargo, se pueden hacer dos grupos bien diferenciados mecánicamente, tanto por potencia como por sistemas de tracción. En lo más alto, muy alejado de estos dos grupos y a solas, por precio y potencia en el segmento de los coupés de altas prestaciones, debemos situar al S2 con 220 caballos, 20 válvulas, tracción total, turbo,

intercoolers y un comportamiento excepcional. Un modelo que se las tendrá que ver en un futuro muy cercano con otro alemán, en este caso, un Opel Calibra dotado de turbo y tracción total con una potencia similar.

Una vez al volante de los nuevos coupés 2.3, 10 válvulas y 133 caballos se aprecia la misma suavidad y elasticidad



**VIRTUDES**

- Motor suave y elástico
- Confort de marcha
- Calidad de acabado

**AUDI COUPE 2.3 E CAT**  
PRECIO: 4.110.015 PTAS.

- Situación relojes centrales
- Maletero reducido
- Precio alto

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Mecánica excelente
- Prestaciones
- Comportamiento

**AUDI COUPE S2**  
PRECIO: 6.309.203 PTAS.

- Maletero reducido
- Cambio lento
- Situación relojes centrales

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Motor suave y elástico
- Comportamiento excepcional
- Calidad de acabado

**AUDI COUPE 2.3 E QUATTRO**  
PRECIO: 4.850.015 PTAS.

- Situación relojes centrales
- Maletero reducido
- Precio alto

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Comportamiento general
- Confort de marcha
- Calidad de acabado

**AUDI COUPE 20V CAT**  
PRECIO: 4.692.015 PTAS.

- Motor perezoso a bajo régimen
- Precio alto
- Maletero reducido

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Comportamiento excepcional
- Calidad de acabado
- confort de marcha

**AUDI COUPE 20V QUATTRO**  
PRECIO: 5.252.014 PTAS.

- Motor perezoso a bajo régimen
- Cambio lento
- Situación relojes centrales

**DEFECTOS**

que ya nos gustó en el antiguo 2,2 litros de 136 caballos, con una sola e importante diferencia que nos confirma más tarde el Correvit, resultan más económicos.

En los 20 válvulas con motor de 2,3 litros y 170 caballos las diferencias respecto al de 160 caballos son mayores puesto que, al margen de un consumo también menor, se aprecia en general una mejora de las prestaciones y en particular un mayor poder de recuperación. A pesar de todo, este coupé de 170 caballos sigue pecando de falta de garra en regímenes medios y bajos y las fuertes sensaciones comienzan a llegar siempre por encima de las 4.500 revoluciones. Es por esto que la opción más racional puede que sea la menos potente, gasta menos, se recupera mejor en muchos casos y cuesta en cualquiera de las versiones medio millón de pesetas menos.

Las versiones Quattro son a nuestro juicio muy recomendables puesto que, sin penalizar el consumo excesivamente, permiten realizar una conducción más segura ante situaciones apuradas e incluso ganar algo en prestaciones. Su principal ventaja, la mayor capacidad de tracción y la ganancia de seguridad que eso supone, ofrece más ventajas con los motores más potentes y en regiones húmedas. Para la versión de 133 caballos, el incremento de precio, en porcentaje, que supone el cuatro ruedas motrices quizá sea excesivo.

Combinar la tracción Quattro con un motor de 220 caballos da un resultado il-

**ESTABILIDAD EXCEPCIONAL**  
El comportamiento de los Audi Coupé, especialmente en las versiones de cuatro ruedas motrices, resulta irreprochable. Tanto con el motor más potente del S2, de 220 caballos de potencia, como con los nuevos motores de 2,3 litros, en sus diferentes versiones, reconocibles por su anagrama, el chasis del Audi Coupé responde a la perfección.



**FICHA TÉCNICA**

	2.3 E	2.3 E QUATTRO	2.3 E 20V	2.3 E 20V QUATTRO	S-2
<b>MOTOR</b>					
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	5, en línea	5, en línea	5, en línea	5, en línea	5, en línea
Cilindrada (c.c.)	2.309	2.309	2.309	2.309	2.226
Árbol de levas	Uno, en cabeza	Uno, en cabeza	Doble, en cabeza	Doble, en cabeza	Doble, en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	4	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Iny. elec.+turbointercooler
Compresión	10,0 a 1	10,0 a 1	10,3 a 1	10,3 a 1	9,3 a 1
Potencia máxima / l.p.m.	133 CV (98 Kw)/5.500	133 CV (98 Kw)/5.500	170 CV (125 Kw)/6.000	170 CV (125 Kw)/6.000	220 CV (162 Kw)/5.900
Par máximo (Nm) / l.p.m.	19,0 Mkg (186)/4.000	19,0 Mkg (186)/4.000	22,4 Mkg (219)/4.500	22,4 Mkg (219)/4.500	31,5 Mkg (309)/1.950
<b>TRANSMISIÓN</b>					
Tracción	Delantero	Total permanente	Delantero	Total permanente	Total permanente
Caja de cambios	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas	Manual, de 5 marchas
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,1/13,7/22,3	7,7/13,1/21,2	8,1/13,7/22,3	7,7/13,1/21,2	8,1/15,4/23,2
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	28,1/34,6	26,8/32,9	28,1/34,6	26,8/32,9	31,4/39,7
Embrague	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco	Monodisco en seco
<b>DIRECCIÓN</b>					
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,0	3,0	3,0	3,0	3,0
Diámetro de giro (m)	11,0	11,0	11,0	11,0	11,0
<b>FRENOS</b>					
Delante	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados	Discos ventilados
Detrás	Discos	Discos	Discos	Discos	Discos
Antibloqueo	Sí (Bosch)	Sí (Bosch)	Sí (Bosch)	Sí (Bosch)	Sí (Bosch)
<b>SUSPENSIÓN</b>					
Delantero	Indep. Tipo McPherson	Indep. Tipo McPherson	Indep. Tipo McPherson	Indep. Tipo McPherson	Indep. Tipo McPherson
Trasero	Eje rígido	Indep. Tipo McPherson	Eje rígido	Indep. Tipo McPherson	Indep. Tipo McPherson
<b>RUEDAS</b>					
Llantas (pulgadas)	Aleación (6J X 15)	Aleación (6J X 15)	Aleación (6J X 15)	Aleación (6J X 15)	Aleación (7J X 16)
Neumáticos	205/60 VR 15	205/60 VR 15	205/60 VR 15	205/60 VR 15	205/55 ZR 16
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>					
En orden de marcha (kg)	1.170	1.280	1.200	1.320	1.420
Capacidad del depósito de combus.	70	70	70	70	70

**CONSUMOS**

Datos en l/100 km	2.3E	2.3E Q	20V	20V Q	S-2
<b>CIUDAD</b>					
A 26 km/h de promedio	11,9	12,3	12,7	13,0	15,7
<b>CARRETERA</b>					
A 90 km/h de cruceo	7,9	8,2	7,9	8,4	10,8
En conducción rápida	12,0	12,3	12,9	13,1	16,6
<b>AUTOPISTA</b>					
A 120 km/h de cruceo	9,2	9,6	9,4	10,0	11,9
A 140 km/h de cruceo	9,9	10,3	10,3	10,9	13,2
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>					
Litros/100 km	10,4	10,8	10,9	11,4	13,9
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>					
Kilómetros recorridos	623	598	590	565	454

**FRENOS**

DISTANCIAS DE FRENADO (En metros)	2.3E	2.3E Q	20V	20V Q	S-2
A 60 km/h	15,6	16,3	15,3	17,5	15,9
A 100 km/h	43,8	48,9	44,7	46,1	41,5
A 120 km/h	66,6	67,2	62,2	64,4	62,4

**SONORIDAD**

	2.3E	2.3E Q	20V	20V Q	S-2
Al ralentí	47,3	50,3	52,3	52,2	56,9
A 60 km/h	62,4	61,5	62,5	62,4	63,5
A 90 km/h	64,6	64,7	65,4	65,4	65,5
A 120 km/h	67,8	68,7	67,8	67,9	68,3
A 140 km/h	69,8	71,2	70,2	70,4	69,9

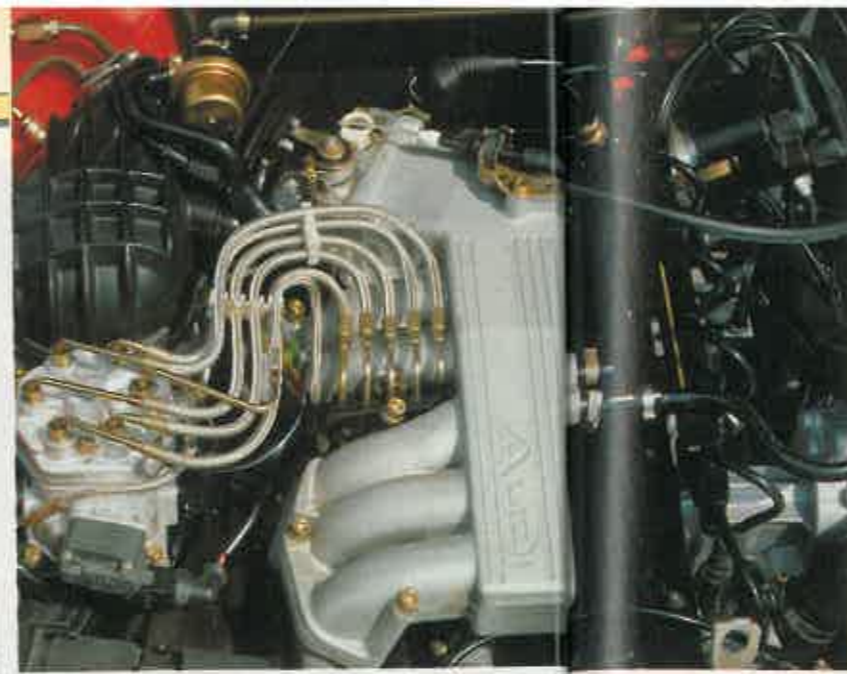
Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios.

**PRESTACIONES**

	2.3E	2.3E Q	20V	20V Q	S-2
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>					
Km/h	199	197	218	216	247
<b>ACELERACIÓN</b>					
400 m. salida parada (seg.)	17,9	17,7	17,2	17,0	14,9
1.000 m. salida parada (seg.)	33,2	32,7	31,3	31,0	27,1
0-100 km/h (seg.)	11,4	11,1	9,9	9,8	6,7
Menos recorridos	196	192	164	165	109
<b>RECUPERACIÓN</b>					
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,6	18,7	18,7	18,6	17,0
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,3	20,2	20,3	20,2	19,9
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	34,6	34,6	34,3	34,0	30,1
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	38,1	37,5	38,0	37,5	35,1
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	11,2	11,0	11,2	10,4	6,6
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	15,7	13,8	15,1	13,9	9,3
Metros recorridos	313	310	313	290	183
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	15,7	13,8	15,1	13,9	9,3
Metros recorridos	439	389	422	389	259

**EQUIPAMIENTO**

	2.3E	2.3E Q	20V	20V Q	S-2
Cuentarevoluciones	SI	SI	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	SI	SI	SI	SI	SI
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	SI	SI	SI	SI
Ordenador de viaje	SI	SI	SI	SI	SI
Volante regulable	NO	NO	NO	NO	NO
Focos antiniebla	SI	SI	SI	SI	SI
Aire acondicionado	NO	SI	SI	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	SI	SI	SI	SI
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI	SI	SI	SI
Asientos regulables eléctricamente	NO	NO	NO	NO	NO
Retronos regulables eléctricamente (lado/dcha)	SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO	NO	NO	NO
Llaves eléctricas (D/I)	SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO	SI/NO
Cierre centralizado	SI	SI	SI	SI	SI
Cinturones de seguridad laterales	SI	SI	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI	SI	SI	SI



**MOTORES MAS POTENTES**  
Con el aumento de cilindrada de los motores para el Audi Coupé, se gana en caballos y elasticidad. Por su rendimiento, el de dos válvulas por cilindro da, en general, más satisfacciones que el de cuatro válvulas. El motor con turbo del S2 resulta sorprendentemente progresivo.



**CINCO RADIOS PARA EL S2**  
Las llantas del S2, exclusivas de este modelo, son de aleación y cinco radios.

mado S2. Conducirlo es una delicia, y respetar los límites de velocidad casi un imposible. Pero para disfrutar del S2 no es imprescindible rodar por una autopista a 250 kilómetros por hora «tranquilamente». La progresividad de su mecánica (a pesar del turbocompresor y la culata de cuatro válvulas por cilindro), su extraordinario comportamiento o sus efectivos frenos son apreciables subiéndolo a un puerto de montaña, adelantando en un abrir y cerrar de ojos o negociando a 100 kilómetros por hora sin inmutarse curvas recomendadas a 50 kilómetros por hora.

Pocos defectos se le pueden encontrar, casi todos relacionados con sus hermanos pequeños. Sin embargo, hay uno que no debería importar mucho al potencial comprador de este coche, el consumo. Este



**LLANTAS IDENTICAS**  
Todas las versiones con el motor de 2,3 litros equipan las mismas llantas.

puede rondar entre 11 y 16 litros por mucho que queramos ahorrar e incluso, y gracias a la efectiva labor del ordenador de a bordo, tendremos ocasión de ver muchas veces la cifra de 50 litros a los 100 de consumo instantáneo cada vez que intentemos sacar el máximo partido a esos 220 caballos.

Como otros productos *made in Germany* los coupés de Audi no están exentos de esa sensación de robustez que se siente nada más entrar en el coche y cerrar la puerta. El puesto de conducción es agradable y enseguida se alcanza la postura ideal, eso sí, más cerca del suelo que en una berlina tradicional. En general el coche irradia seguridad por los cuatro costados: frena bastante bien, responde con soltura a la presión sobre el acelerador, y se agarra estupendamente en todo momento, o mejor decir que el límite se encuentra cuando ya se han perdido los papeles o bien cuando se sabe muy bien lo que se hace rodando por encima de las posibilidades del coche. Hablando de posibilidades, hay que resaltar el buen hacer del sistema de tracción Quattro, ideado por la marca alemana y elemento inseparable en la trayectoria de cualquier Audi que se precie. Y es que, no solamente encontramos imprescindible este sistema para superar con agilidad felina y sin contratiempos una zona nevada o incluso helada, en los Audi Coupé Quattro el conductor rápido, el que de verdad exprime al máximo las posibilidades del coche, puede que nunca encuentre el límite y si lo hace dominará con absoluta tranquilidad un vehículo muy noble en sus reacciones. Subvirador si no dejamos de apretar el acelerador en una situación extrema y sobrevirador en el caso de dejar de acelerar bruscamente.

Los tracción delantera son asimismo muy nobles pero con sus lógicas limitaciones. En todos los casos la buena estabi-



**AL VOLANTE**  
No es posible diferenciar, mirando su interior, en qué versión del motor de 2,3 litros nos encontramos. Si es posible saber si se trata de un modelo de dos o cuatro ruedas motrices gracias a un botón que hay en la consola. El S2 lleva volante de tres radios.

lidad lograda no afecta en absoluto a la comodidad de los ocupantes. Incluso en el S2 que aguanta las más duras pruebas, no se aprecia una dureza excesiva de la suspensión, un equilibrio que se agradece en todo momento. La utilización de un esquema de suspensiones tipo McPherson parece ser una de las razones importantes

de este equilibrio. Un tipo de suspensión utilizada en los dos ejes sólo en las versiones Quattro y por necesidades del guión, ya que el eje trasero rígido con barra Panhard utilizado en los tracción delantera impediría la utilización del sistema de tracción total.

El cambio está bien escalonado en ge-

## AUDI COUPE CABRIO COMODIDAD Y DIVERSION

ESTA primavera Audi presentaba una alternativa más dentro del segmento de los coupé. Se trata de una versión cabrio atractiva y muy bien planteada por el departamento de diseño. En un primer momento, otoño en nuestro país, este elegante descapotable saldrá al mercado sólo con la mecánica de 2,3 litros y 133 caballos de potencia, si bien los responsables de Audi barajaban la hipótesis de proporcionarlo también en un futuro con el nuevo seis cilindros de 174 caballos.

En el Audi Cabrio se han cuidado a fondo aspectos tales como la facilidad para quitar y poner el techo de lona, de momento manual, con un solo enganche. También se ha dado un paso de gigante en cuanto a visibilidad hacia atrás, con aireación individual y luneta intercambiable fácilmente. Y por último se han reforzado aquellos elementos sometidos a mayor torsión.



**UN SOLO MOTOR**  
De momento, el nuevo Audi Coupé, que llegará a España el próximo otoño, no llevará más motores que el de 2,3 litros y diez válvulas, con una potencia de 133 caballos.



#### INTERIORES SIMILARES

La moqueta y los asientos apenas se diferencian entre las distintas versiones. Arriba, los asientos del S2 se distinguen por llevar inscrito en la tapicería el emblema «quattro». Con el motor de 2,3 litros, no varía la tapicería de unas versiones a otras.

neral, si bien las versiones Quattro disfrutan de unos desarrollos mejor adaptados a las posibilidades del motor. Por otra parte, el manejo de la palanca es preciso pero algo lento, una pega generalizada en la casa alemana. La dirección asistida cumple su cometido razonablemente, si bien la del S2 dotado de Servotronic nos parece mucho más racional y efectiva.

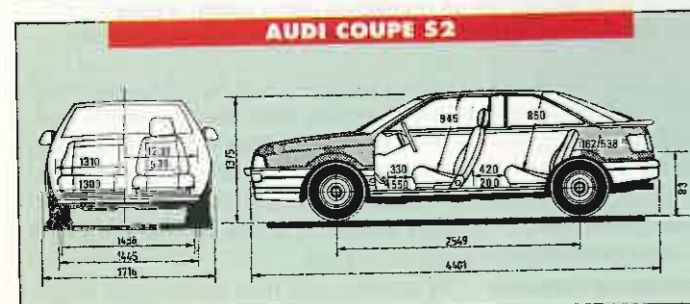
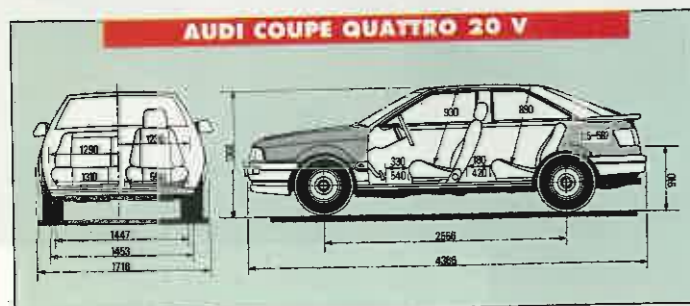
El habitáculo de los Audi Coupé da más de sí de lo que en un principio parece. Cuatro adultos o dos adultos y tres niños entran en él sin problemas de espacio. Donde la cosa no da más de sí es en el maletero si es mucho el equipaje que hay que acomodar, la rueda de repuesto (en vertical y a un lado) junto con el diferencial trasero (versiones Quattro) limitan mucho la capacidad.

En ocasiones tanto el portón trasero como los asientos abatibles pueden salvar una situación desesperada. La calidad de los materiales es la misma en los cinco modelos, así como el equipamiento con la lógica excepción del S2. Nuevo frontal, llanta de 16 con diseño especial, volante deportivo, climatizador o relojes de esfera blanca son una exclusiva del Coupé más potente de Audi. A propósito de relojes, conviene apuntar la mala situación de los situados en la consola central (en todos los modelos) a los que no se puede echar un vistazo rápido.

Los Coupé de Audi son algo caros en relación a sus rivales más directos, sin embargo cuentan con un estupendo equilibrio general, buen equipamiento y una calidad fuera de toda duda al margen de contar con el mejor sistema de tracción total del momento.

Andrés Mas

Fotos: Ramón Rodríguez



#### FRENTE A SUS RIVALES

Hasta hace bien pocos años, un coupé de los verdaderos apenas tenía rivales. De un tiempo a esta parte, este tipo de vehículos ha proliferado y los Audi Coupé, en función de sus motorizaciones, tienen un buen número de rivales. El último en llegar es el Nissan 200 SX turbo, que cuesta aproximadamente medio millón menos que su rival, el Coupé 2,3 20 válvulas. El S2 también tiene rivales, que llegarán pronto a España. Uno, el Celica Turbo del que vendrán 160 unidades y otro el Calibra Turbo que llegará en el verano del 92. Los Opel Calibra, claramente más baratos, tienen una potencia situada entre las dos versiones del motor de 2,3 litros. El Toyota Celica se queda algo atrás en comportamiento, aunque las victorias de Carlos Sainz parezcan demostrar lo contrario.

#### 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.

**EN UN ALFA ROMEO HASTA EL DETALLE DEBE SER ORIGINAL.**



**RECAMBIOS ORIGINALES.**

SISTEMAS BLAUPUNKT

# CERCA DE LA PERFECCION

La búsqueda de un sonido cada vez de mayor calidad, en combinación con una alta sofisticación tecnológica que ofrece al usuario la máxima comodidad y las mejores prestaciones, convierten a la gama de autosonido Blaupunkt en una de las más avanzadas y versátiles.



MAYORES PRESTACIONES  
El nuevo Blaupunkt Montreux  
RCR 30 ofrece buenas prestaciones a un precio interesante.

ENTRE la amplia oferta que Blaupunkt comercializa actualmente en España se puede encontrar un equipo de autosonido que satisfaga las necesidades de la casi totalidad de los usuarios, tanto por las prestaciones y novedades técnicas como por precios.

La estrella de la actual gama de la marca germana entre los autorradios es el modelo Montreux RCR 30 que incluye entre sus especificaciones técnicas los más avanzados conceptos en cuanto a temas tan importantes como la seguridad. Este

apartado está resuelto con la tarjeta-llave como protección antirrobo y «llave general» para acceder a la utilización de las múltiples funciones de este aparato. Su precio es otra característica interesante, pues no supera las 55.000 pesetas.

Con cada aparato se entregan dos llaves en forma de tarjeta de crédito, que además de ofrecer una magnífica protección antirrobo sirven como memoria de las preferencias de cada titular, puesto que en cada una de ellas se pueden introducir una serie de datos, bien referidos a los niveles de ajuste o al contenido de la memoria de programas, que quedan registrados en una memoria independiente.

El Montreux utiliza la novedosa tecnología RDS (Sistema de datos por Radio), introducida hace poco más de dos años en Europa que cuenta entre sus funciones la elección automática de la frecuencia más conveniente para la mejor recepción en cada momento, presentando en la pantalla su nombre. Además, en colaboración con el sistema Super Arimat permite la recepción de los mensajes de tráfico o los mensajes urgen-

tes, aun cuando el cassette esté en funcionamiento o el autorradio esté silenciado.

Este autorradio tiene una potencia de salida de 2x11 o 4x7 vatios. Reguladores independientes para agudos y graves, atenuador integrado y equilibrio de señal con posición central de retención fina.

Para completar las posibilidades de sus autorradios, Blaupunkt ha lanzado una gama de altavoces, los XLC, que proporcionan la máxima calidad de sonido adaptada especialmente a las necesidades específicas que surgen debido a las características acústicas producidas en el interior de un automóvil.

SISTEMA XLC

Los altavoces XLC están adaptados a las características acústicas del coche.



# REACCIÓN EN CADENA

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

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



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



KX 500 R

Copyright Motor 16, 1991. Prohibida su reproducción.

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



de compra: es decir los precios medios por los que podemos comprar los coches.

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

Esta lista de coches usados se actualiza trimestralmente.

# Precios coches usados

ALFA ROMEO

MODELO	90	89	88	87	86
Alfa 33 S	---	---	---	---	530
Alfa 33 QJ	---	---	---	---	630
Alfa 33 QV	---	---	---	---	620
Alfa 33 1.3 S	1000	850	770	700	---
Alfa 33 1.5 4V	1200	1000	920	830	---
Alfa 33 1.5 TI	1070	900	820	660	560
Alfa 33 1.7 QV	1220	1030	940	840	---
Alfa 33 1.7 E	1190	1000	900	---	---
Alfa 33 1.7 SW	1320	1110	1000	---	---
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	---	---	---	---
Alfa 33 1.6 TI Nuevo	1190	---	---	---	---
Alfa 33 1.7 E Nuevo	1320	---	---	---	---
Alfa 33 1.7 IE Bover 16V	1630	---	---	---	---
Alfa 75 1.6	1200	1000	---	---	---
Alfa 75 1.8	1260	1080	970	---	---
Alfa 75 1.8 IE	1430	1210	---	---	---
Alfa 75 1.8 TI América	1900	1630	1480	1330	1060
Alfa 75 2.0	1340	1240	1150	980	840
Alfa 75 2.0 T.S	1690	1430	1300	1170	---
Alfa 75 2.0 TD	1500	1270	1150	1020	880
Alfa 75 2.4 TD	1670	1420	---	---	---
Alfa 75 2.5 QV	1660	1580	1430	1220	980
Alfa 75 3.0 América	2360	2020	1830	1650	---
Alfa 90 2.0	1110	1010	920	730	560
Alfa 90 2.5	---	---	1150	920	700
Alfa 90 2.4 TD	1250	1150	1030	830	670
Sprint 1.5	930	870	810	660	530
Sprint 1.7 QV	1040	930	840	---	---
GVY 2.0	---	---	1050	890	700
GVY 2.5	---	---	1340	1100	890
Spider 2.0	---	---	1370	1100	880
Spider 2.0 QV	---	---	1530	1280	1150
164 Twin Spark	2300	2070	---	---	---
164 3.0 V6	2980	2680	---	---	---
164 2.5 TD	2460	2150	---	---	---

MODELO 90 89 88 87 86

100 CC Diesel	1520	1420	1280	1090	840
100 CC Turbo Diesel	1790	1610	1450	1240	950
200 Turbo	3390	3330	2710	2340	1930
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	---	---
230 CC	---	---	2110	1640	1230
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860
230 V8	5850	5270	---	---	---
Coupé GT	2210	1790	1520	1220	930
Coupé Quattro	2780	2490	1820	1700	1260

BMW

MODELO 90 89 88 87 86

316/318i	1520	1420	1280	1120	1040
316 4p	1610	1520	1420	1220	1080
318i	1710	1610	1470	1280	1120
318i 4p	1800	1710	1570	1350	1220
320i	1990	1860	1710	1530	1360
320i 4p	2200	2050	1900	1710	1520
324i D	1990	1800	1710	1570	---
324 TD	2330	2090	1900	---	---
325i	2690	2470	2280	2090	1950
325i 4p	2750	2560	2370	2180	2040
325i X	3090	2860	2740	2560	---
M3	4940	4560	4180	3800	---
520i	---	---	1210	1030	---
520i (nuevo)	2900	2600	2400	---	---
525i	---	---	1520	1340	---
525i (nuevo)	3600	3300	3050	---	---
528i	---	---	1800	1600	---
M 535i	---	---	2750	2350	---
525i (nuevo)	4420	4040	3800	---	---
524 TD	---	---	1750	1550	---
524 TD (nuevo)	3350	3000	2700	---	---
728i	---	---	---	1660	---
730i	4370	3980	3510	3130	---
735i	---	---	---	2430	---
735i (nuevo)	5410	5030	4560	4180	---
745i	---	---	---	2560	---
750i	7590	6950	6170	---	---
628 CSi	---	---	---	1890	---
635 CSi	4990	4420	3990	3610	3090
M 635i	6650	5930	5410	4750	4080

AUDI

MODELO 90 89 88 87 86

80 CD	---	---	---	---	760
80 GTE	---	---	---	---	810
80 Quattro	---	---	---	---	1300
80 CD TD	---	---	---	---	710
80 Special	1650	1490	---	---	---
80 1.8 E	1750	1580	---	---	---
90 2.2 E	2120	1980	1700	1550	---
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	---
90 2.0 Privat.	2670	2400	---	---	---
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	---
100 CC	---	---	---	1030	790
100 CC y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160
100 CC Avant	2330	2220	2010	1720	1300

CITROËN

MODELO 90 89 88 87 86

2 CV 6 CV	---	---	---	260	230
Mehtar 4 p.	---	---	---	290	230
UMA	---	---	---	---	160
LNA 11 E y RE	---	---	---	---	200
AX 11 RE	710	610	520	---	---
AX 11 RE 5 p	750	640	---	---	---

MODELO 90 89 88 87 86

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 TRS	880	790	680	580	---
AX 14 TRS 5 p	920	790	670	---	---
AX GT	960	820	740	630	---
AX GT 5 p	980	830	---	---	---
AX 14 RD	700	600	---	---	---
AX 14 RD 5 p	730	620	---	---	---
AX TRD	740	630	---	---	---
AX TRD 5 p	770	650	---	---	---
Visa 11 Club y ES	---	---	360	280	---
Visa 11 Super E y X	---	---	370	280	---
Visa GT	---	---	440	330	---
Visa 11 E	---	---	370	27	---
Visa 11 RE	---	---	390	300	---
Visa Challenger	---	---	430	310	---
Visa 14 TRS y Style	---	---	500	380	---
Visa GTI	---	---	850	730	580
Visa 17 D y Challenger	---	---	580	470	340
Visa 17 RD y Style	---	---	620	500	360
GSA X1	---	---	---	---	290
GSA X3	---	---	---	---	230
BX	---	---	720	610	430
BX 14 E, RE	960	810	740	630	450
BX Leader 7	960	810	740	630	450
BX 14 TRS y TGE	1030	870	790	670	570
BX 16 RS	---	---	---	---	500
BX 16 TS	1060	900	---	---	---
BX 16 TRS	1140	970	---	---	---
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	960	830	590
BX 19 TRS	1210	1030	---	---	---
BX 19 TRS GT y Athena	1330	1120	1020	870	740
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	---
BX 19 GTI 16 V	1920	1620	1380	---	---
BX 19 TRS Break	1430	1260	1140	970	820
BX D	1110	950	850	720	530
BX 19 D y RD	1180	1010	910	770	560
BX 19 TRD	1250	1080	960	800	580
BX 19 TRD Turbo	1460	1230	1040	---	---
BX 19 RD Break	1330	1130	1020	860	730
CX 22 TRS	1520	1300	920	760	510
CX 25 GTI	---	---	1190	910	670
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 HDT Familiar	2120	1810	1620	1280	760

MODELO 90 89 88 87 86

512 BB	---	---	---	---	---
Montreal 8	---	---	6200	5500	4800
Montreal Cabrio	9650	8400	7300	6750	---
Montreal T	9100	7700	7000	5900	5000
417	13800	11500	10360	---	---
Testarossa	16800	14000	12800	10700	9300

FIAT

MODELO 90 89 88 87 86

Uno 45 Single Sp	---	---	580	500	420
Uno Brio 45 3p	---	---	580	490	---
Uno 45 Fire 3p	700	600	570	520	440
Uno 45 Fire S 3p	780	670	600	510	430
Uno 45 Fire S 5p	520	760	630	530	450
Uno 60 S 3p	830	710	640	540	460
Uno 70 SL 3p	980	840	760	640	540
Uno 70 SX 3p	950	820	730	620	---
Uno 70 SX 5p	990	860	770	---	---
Uno Turbo ie	1150	990	890	750	640
Uno Turbo ie ASMD	1290	1080	920	---	---
Uno DS 5p	850	720	650	560	470
Tipo 1.400	1120	960	820	---	---
Tipo 1.400 DGT	1210	1050	890	---	---
Tipo 1.600 DGT	1300	1130	960	---	---
Tipo TD DGT	1590	1380	1160	---	---
Regata 70 C	---	---	---	460	390
Regata Mare	---	---	640	570	480
Regata 70 S	---	---	700	640	520
Regata 70 ES	---	---	---	---	340
Regata 90 S	---	---	---	---	410
Regata 100 S ie	---	---	810	730	640
Regata Weekend S ie	---	---	860	790	670
Regata Weekend DS	---	---	930	850	720
Regata DS	---	---	850	76	

Precios coches usados

MODELO	90	89	88	87	86
Fiesta Beaker 1.1	---	---	---	---	310
Fiesta Trip 1.1	---	---	520	440	---
Fiesta S 1.1 y 1.3	---	---	---	---	320
Fiesta Ghia 1.1 y 1.3	---	---	---	---	350
Fiesta Sport 1.4	---	---	560	490	410
Fiesta LD 1.4	---	---	570	490	420
Fiesta LD y Balace 1.8 D	---	---	---	---	310
Fiesta Super Hi 1.6 D	---	---	---	---	400 340
Fiesta Trip 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	830	690	---	---	---
Fiesta C 5p	810	690	---	---	---
Fiesta C 1.1 5p	850	730	---	---	---
Fiesta C 1.1 Cat.	990	850	---	---	---
Fiesta CLX 1.4 3p	840	720	---	---	---
Fiesta CLX 1.4 5p	890	780	---	---	---
Fiesta S 1.6 3p	980	830	---	---	---
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	---	---	---
Fiesta XR2 i	1160	1000	---	---	---
Fiesta C 1.8 D 3p	800	690	---	---	---
Fiesta C 1.8 D 5p	810	690	---	---	---
Fiesta CL 1.8 D 3p	850	730	---	---	---
Escort 1.1 1	---	---	---	---	350
Escort Laser Cl y GL 1.1	---	---	---	---	410
Escort Laser 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	---	---	---	---	640 510
Escort GL 1.6	---	---	---	---	---
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	1050	950	800	570
Escort RS Turbo	1480	1250	1120	950	780
GLD GLD y Xtra 1.6 D	---	---	640	510	370 300
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	---	---
Escort Ghia 1.6 D	1000	900	810	730	---
Escort GTD 1.6	930	840	---	---	---
Escort Country 1.6 D	1030	960	810	---	---
Escort Country 1.8 D	1030	930	---	---	---
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR 3 i	1750	1500	1350	1150	850
Orion Cl 1.6	---	---	---	---	---
Orion Gl 1.6	---	---	---	---	---
Orion GT y Maserati 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 Ghia y GLD 1.6	---	---	700	680	550
Orion Ghia 1.6 D	1050	950	870	780	600
Masera GLS 2.3	---	---	---	---	---
Granada GLS 2.8 i	---	---	---	---	---
Granada Ghia 2.8 i	---	---	---	---	---
Granada Ghia 2.8 i Fam	---	---	---	---	---

MODELO	90	89	88	87	86
Granada GLD 2.5	---	---	---	---	---
Capri 2.0 S	---	---	---	---	---
Capri 2.8 i	---	---	---	---	---
Sierra L 1.6	---	---	---	---	---
Sierra CL y GL 1.8 4p	---	---	930	800	---
Sierra GL 1.8 5p	---	---	---	980	850
Sierra Laser 2.0	---	---	---	---	620
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	---
Sierra GL 2.0 4p	---	---	---	1040	900
Sierra GL 2.0 i 4p	1440	1220	1080	940	---
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalad.	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 Ghia 2.3	---	---	---	---	---
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1280	1120	990	---
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	---
Sierra XR4 2.8 i	---	---	---	---	---
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 GLD 4p	1290	1070	940	800	---
Sierra GLD 4p	1410	1200	1020	870	---
Sierra GLD 5p	1320	1110	950	---	---
Sierra GLD 5p	1440	1240	1050	900	600
Sierra Fam CL y GL 2.0	---	---	---	---	1050 900 500
Sierra Fam GL 2.0 i	1610	1360	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	1290	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	---	---	---	---	1500 1210
Scorpio Ghia 2.9 i	2610	2210	2000	1700	---
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	---
Scorpio CL TurboD	1740	1480	---	---	---
Scorpio GL TurboD	1910	1620	---	---	---
Scorpio Ghia Turbo D	2300	1950	---	---	---
Scorpio Ghia 2.9 Cat	2990	2290	---	---	---

MODELO	90	89	88	87	86
A 112 Anwar TC	---	---	---	---	260
A 112 LX	---	---	---	---	300
A 112 Maserati	---	---	---	---	340
Granada GLS 2.8 i	650	550	470	---	---
Y 10 Fila	750	630	570	460	390
Y 10 Fre LX IE	---	---	---	---	---

MODELO	90	89	88	87	86
Y 10 Turbo	860	730	660	570	480
Y 10 1300	870	740	---	---	---
Delta 1300	970	820	750	640	---
Delta 1600 IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4X4	---	---	1590	1350	1150
Delta Integrals	2550	2170	---	---	---
Delta Integrals 16 V	2750	2340	---	---	---
Prisma 1.5 LX	1090	930	790	---	---
Prisma 1600	---	---	---	---	---
Prisma 1600 IE	---	---	950	800	680
Prisma Symbol	1200	1020	930	790	---
Prisma TD	1260	1070	970	820	---
Thema 2.0 IE	1950	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	2120	1900	1710	1460	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 B.32	5100	4330	3700	---	---
Thema TD	1950	1750	1570	1340	1140
Thema TD Nuevo	2140	1900	---	---	---
Thema Turbo DS SW	2470	2230	2000	---	---
Debra 1.600 ie	1460	---	---	---	---
Debra 1.800 ie	1640	---	---	---	---
Debra 2.0 ie	1880	---	---	---	---
Debra Turbo Diesel	1650	---	---	---	---

MODELO	90	89	88	87	86
190 D	2500	2200	1900	1670	1500
190 D 2.5	2940	2560	2240	1960	---
190 D 2.5 T	3300	2880	---	---	---
200 D	3220	2970	2450	2150	1930
250 D	3520	3060	2680	2360	2110
300 D	3820	3310	2910	2560	2290
300 TD	4100	3430	3270	2870	2580
300 TD Turbo	5100	4420	3870	3400	3060
190 E	2680	2510	2200	1930	1730
190 E 2.3	3090	2670	2350	2060	1850
190 E 2.3 16V	---	---	4000	3500	3100
190 E 2.6	3580	3100	2720	2390	2150
190 E 2.5 16V	5260	4580	---	---	---
200	3000	2600	2280	2000	1800
230 E	3510	3040	2660	2340	2060
230 CE	4480	3880	3400	2980	---
230 TE	3860	3430	3010	2640	2370
260 E	4090	3550	3110	2730	2460
300 E	4520	3830	3360	2950	2650
300 E 4 Matic	5590	4840	4250	3720	3350
300 CE	5290	4580	4020	3520	---
300 TE	4870	4220	3700	3240	2920
260 SE	4490	3770	3240	2830	2510

MODELO	90	89	88	87	86
300 SE	4720	4040	3570	3030	2700
300 SEL	5080	4360	3830	3260	2900
420 SE	5730	4910	4390	3880	3280
420 SEL	6140	5260	4380	3940	3510
500 SE	6190	5510	4420	3980	3540
500 SEL	6780	5810	4840	4380	3880
560 SEL	9550	8150	6920	6140	5460
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	---	---	6400	5500	4880
420 SEC	7660	6570	5470	4930	4380
500 SL	---	---	7050	6080	4600
500 SEC	8120	6960	5800	5220	4640
560 SE	9140	7830	---	---	---
560 SEC	10580	9070	---	---	---

MODELO	90	89	88	87	86
Corso City 1.0 3p	670	570	510	430	340
Corso Swing 1.0 3p	720	620	560	480	---
Corso Base, Luxus LS 1.0 3p	---	---	---	---	310
Corso Swing 1.2 3p	790	670	610	520	---
Corso B-Luxus LS 1.2 3p	---	---	---	---	350
Corso TR 1.2 2p	---	---	---	---	---
Corso Swing 1.2 4p	850	720	650	550	---
Corso Swing 1.2 5p	820	700	630	540	---
Corso GL 1.2 3p	840	720	650	550	---
Corso GL 1.2 4p	880	760	690	590	---
Corso GL 1.2 5p	870	740	670	570	---
Corso B-Luxus LS 1.3 3p	---	---	---	---	390
Corso GL 1.3 3p	870	750	670	570	---
Corso GL 1.3 4p	920	790	710	600	---
Corso SR y GT 1.3	880	760	680	570	430
Corso Swing 1.5 0 3p	750	640	580	490	---
Corso Swing 1.5 TD 3p	820	700	600	---	---
Corso Swing 1.5 D 4p	870	740	630	---	---
Corso Swing 1.5 TD 4p	870	740	630	---	---
Corso Swing 1.5 D 5p	780	660	600	510	---
Corso Swing 1.5 TD 5p	850	720	610	---	---
Corso GSI 1.6 SE	1070	920	790	---	---
Kadett Top 1.6 3p	---	---	830	---	---
Kadett 1.6 GT 3p	1170	1010	---	---	---
Kadett 1.8 GSI 3p	---	---	---	---	650
Kadett 1.8 GT 3p	1240	1080	---	---	---
Kadett 2.0 GSI 3p	1460	1250	1130	1000	---
Kadett 2.0 GSI 16V 3p	1720	1470	1320	1180	---
Kadett LS 1.3 S 4p	970	820	740	630	500
Kadett Ghia 1.3 S 5p	910	770	---	---	---
Kadett LS 1.6 S 4p y 5p	1120	980	880	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

MODELO	90	89	88	87	86
Kadett LS 1.5 TD 4p	1100	930	840	710	---
Kadett LS 1.7 D 4p	990	840	---	---	---
Kadett LS 1.5 TD 5p	1000	820	830	740	---
Kadett City 1.7 D 5p	940	800	---	---	---
Kadett LS 1.7 D 5p	980	820			





**Valderribas Motor S. A.**

C. Valdelebas, 75. Dr. Esquerdo, 108 Telf. 561 48 00 Fax 561 48 06 28007 Madrid

**TODOS LOS MODELOS PARA QUE VD. PUEDA PROBARLOS**

**VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS**



AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS



AUTO PEREZ del SUR Concesionario Oficial de Alfa Romeo

Guinda de la semana

ALFA 164 3.0 V6 año 90, con todos los extras, matrícula M-3661-KY, 45.000 km. 3.100.000 ptas. Tels.: 690 40 89-690 60 21

**AUTOMASER**

Toyota Supra 3.0i Targa, 88 ..... 3.700.000  
BMW M3, full-equip, 87 ..... 3.500.000  
Saab 9000i 16V A.A. D.A. etc., 86 ..... 1.675.000  
Mitsubishi Montero 2.5 TD Kaiteki A.A., 88 ..... 2.300.000  
Alfa Romeo 75 Twin Spark, 89 ..... 1.400.000  
Mercedes 190E A.A., llantas, etc., 86 ..... 2.450.000  
Seat Ibiza SXI, A.A., 88 ..... 925.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

Cardenal Silíceo, 35 - 28002 MADRID - Tel 5193577

**PARTICULAR** vende Mercedes 190 E, año 1989, aire, ABS, nuevo, 2.750.000. Tel. (942) 33 17 17.

**TERRANO** 3 y 5 puertas, Patrol GR, disponibles en Tecnipauto, S.L. C/ Rioja, 4, Pamplona. Tel. (948) 26 27 62.

**MERCEDES** 230 TE, aire, ABS, antirrobo, más extras, 3.100.000 ptas. (Llamar noches). Tel. (91) 352 66 67.

**ALPINE** Renault A 110 mod. Berlineta, año 1970, ITV pasada, en buenas condiciones de uso, 950.000. Tel. (951) 22 26 19, en horas de oficina.

**TERRANO** 3 y 5 puertas, Patrol GR, disponibles en Tecnipauto, S.L. C/ Rioja, 4, Pamplona. Tel. (948) 26 27 62.

**GOLF** GTI G-60, 27.000 kilómetros, A.A., ABS, Recaro, alarma Blaupunkt, perfecto estado, 2.500.000. Tel. (93) 751 33 71 y (93) 209 27 69.

**AUTOMOBILH** AST, MBH, Steindamm 51, 2000 Hamburgo 1. Tel. 49-40-241346. Fax 2803130. Comercializamos Mercedes (incluida la nueva serie SE/L), BMW, Porsche. Exposición continua de 50 coches con seguro-avería, ofrecemos servicio de importación, listos a matricular en España. Deposite su con-

fianza en especialistas con experiencia importando desde Alemania.

**VOLKSWAGEN** Sirocco GTX 16V, carrocería y llantas Zender, sólo 22.000 kilómetros, muchos extras, mejor que nuevo, precio interesantísimo. Teléfono (96) 578 76 90.

**FORD** Capri vendo con golpe delantero, o compro con golpe trasero. Tel. (988) 88 03 06.

**MERCEDES** 230 E, M-HJ, español, conducido chófer, automático, aire acondicionado, metalizado, 52.000 km reales, libro de revisiones, garantía 12 meses, 2.750.000 ptas. C/ Azcona, 62.

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

**DODGE** Stealth ES (Mitsubishi GT), 24 V, V6, 222 CV, rojo, full equip, a estrenar, entrega septiembre, 6.250.000 ptas. Tel. (91) 314 59 96.

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

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

**CADILLAC** Seville 4.8, año 90, automático, cuero, todos extras, bicolor, nuevo, 30.000 km, ocasión. Tel. (923) 58 00 00.

**F. TOME S.A.** Peugeot 505 GLD, año 85, con garantía 12 meses. 570.000 pesetas. Sr. Moreno. Tels. (91) 747 78 28 - 747 82 00 (centralita).

**F. TOME S.A.** Mercedes 300 D, full-equip, «perfecto», con garantía 12 meses. 3.100.000 pesetas.

**F. Tomé**

Concesionario



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

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

Sr. Moreno. Tels. (91) 747 78 28 - 747 82 00 (centralita).

**F. TOME S.A.** Volkswagen Classic D, año 88, 18 meses garantía, 550.000 pesetas. Sr. Moreno. Tels. (91) 747 78 28 - 747 82 00 (centralita).

**F. TOME S.A.** Opel Kadet 1.3 LS, año 88, garantía 18 meses. 790.000 pesetas. Sr. Moreno. Tels. (91) 747 78 28 - 747 82 00 (centralita).

**F. TOME S.A.** Peugeot 205 XR, año 1985, con garantía. 425.000 pesetas. Sr. Moreno. Tels. (91) 747 78 28 - 747 82 00 (centralita).

**F. TOME S.A.** Opel Corsa, año 1989, con garan-

tía de 2 años. Por sólo 625.000 pesetas. Sr. Moreno. Tels. (91) 747 78 28 - 747 82 00 (centralita).

**F. TOME S.A.** Oportunidad, Audi 100 CD, garantía 6 meses. 1.400.000 pesetas. Sr. Moreno. Tels. (91) 747 78 28 - 747 82 00 (centralita).

1987, 18 meses garantía. 1.200.000 pesetas. Sr. Moreno. Tels. (91) 747 78 28 - 747 82 00 (centralita).

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

**VENDO** motor Renault Fuego con 20.000 kilómetros, por 90.000 ptas. Tel. (96) 555 23 35.

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

**KARTS** lo tenemos todo, nuevos y usados. Tel.: (93) 692 18 24. Sr. Mallas.

**BMW** 535 i, impecable, año 89, verde metalizado, climatizador, ABS, autoblocante, alarma, equipo música, etc., nacional, un año garantía total. Tel.: (947) 22 42 50.

**MERCEDES** 260 E full, mod. 88, 2.690.000. Tel. (91) 541 89 81.

**VOLKSWAGEN** Escarabajo Cabrio 1303, estado impecable, cuero, llantas, M-HM, 1.850.000, admito como parte vehículo pequeño. Tel.: (987) 54 05 20. Carlos.

**MAZDA** MX5. Absolutamente nuevo, vendido. Tel. (967) 14 22 95.

**F. TOME S.A.** Ibiza 1.5-90CV, año 90, 14.895 km., garantía 2 años. 875.000 pesetas. Sr. Moreno. Tels. (91) 747 78 28 - 747 82 00 (centralita).

**F. TOME S.A.** Volkswagen Polo, año 85, garantía 12 meses. Por sólo 300.000 pesetas. Sr. Moreno. Tels. (91) 747 78 28 - 747 82 00 (centralita).

**F. TOME S.A.** Seat Ibiza Diesel, año 90, con garantía 2 años. Por sólo 790.000 pesetas. Sr. Moreno. Tels. (91) 747 78 28 - 747 82 00 (centralita).

**F. TOME S.A.** Renault 21 Nevada, «impecable», año



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

**SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO**



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

**PARTICULAR** vende BMW M6, color negro metalizado, tapicería de piel color beige, Full equip, nuevo a estrenar, no importado. Tel. (952) 43 50 36. Llamar media día de 2.30 a 4 tarde.

**SATURN** SL1, full, nuevo, 4 puertas, 90 CV, 3.100.000 ptas. Tel.: (91) 314 59 96.

**MATRA** Murena, negro impecable, 32.000 km, 1.100.000 ptas. Tel.: (91) 630 23 24.

**SATURN** SC, precioso coupé americano, nuevo, 1.9 l. 16 V, 125 CV, blanco, full equip, 3.700.000 ptas.

**560** Sel absolutamente bien, muchos extras, con-

venir precio, verlo. C/ Azcona, 62.

**ANTIGUO** Fiat 508, modelo Spider, descapotable, año 1931, documentación moderna, sin restaurar. Precio 950.000 ptas. Tel. (93) 843 91 55.

**OPEL** Corsa 13 GT, año 85, buen estado a toda prueba, 123.000 km., color negro. 500.000 ptas.

**PARTICULAR** vende Supercinco Turbo, tres años y medio, buen estado, pocos kilómetros. Tel. (91) 629 15 37.

**PROCEDENTE** de sorteo Peugeot 205 Cabrio a estrenar, 1.750.000 ptas., facilidades, C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

**OPEL** Omega Diamond, M-LK. Particular, siempre garaje, nuevo, extras, negro metalizado. Precio 2.900.000 ptas. Sr. Prieto, tel. 576 63 71.

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

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

**VOLKSWAGEN** 1300, techo corredizo, motor nuevo, 1 año, pintura nueva, revistado y garantizado. Azcona, 62. Tel. 255 86 21.

**FORD** Scorpio 2.4 GLI, aire, ABS, M-IV, azul, 60.000 km, ruedas nuevas. C/ Azcona, 62. Tel. 255 68 21 / 22.

**SUPER** BMW 325i, aire, llantas, volante M-Technic, impecable, garantía 12 meses. Admitimos cambio. Azcona, 62.

**PARTICULAR** Toyota Celica, último modelo, 10 meses, 4.000 kilómetros, extras, 3 años garantía. Tel. (952) 51 41 59.

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

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

**PARTICULAR** TT MB 300 GD Largo, aire, llantas, impecable, gris metalizado. 100.000 kilómetros. Precio 2.700.000 ptas. Teléfono (91) 859 34 52.

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

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

**PORSCHE** Carrera y Porsche 911 SC. Ambos preciosos. Azcona, 62.

**MERCEDES** 190 E, 1987, techo, ABS, antracita. Tel. 255 86 21.

**VITARA** nuevos con regalo seguro, llantas, etc. Azcona, 62.



**DOBLE SU ESPACIO DE PARKING GARAJE O INTemperIE**

- Posibilidad de colocación en batería o individual.
- Sistema hidráulico y eléctrico de la misma corriente 220V.
- Ningún tipo de instalación u obra necesaria.
- Plataforma abierta o cerrada para posar el vehículo.
- Le asesoramos gratuitamente.



Avda. San Pablo, 31, nave 16 Coslada. 28820 MADRID Tel: 5 59 24 86 Fax: 5 42 65 30

**¡ANUNCIASE HOY!**

Enviar a

**ANUNCIOS POR PALABRAS**  
Hermanos García Noblejas, 39  
Madrid-28037

Enviarnos 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 8.600 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 268 00 69.

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

**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 \_\_\_\_\_



**RALLYE MANZANARES**

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

**PORTABICICLETAS «UNIVERSAL» PARA LA PARTE POSTERIOR DE VEHICULOS**

- Adaptable a todo tipo de vehículos. - Util para la mayoría de las bicicletas. - Capacidad para tres bicicletas. - Montaje y desmontaje rápido, sin herramientas. - Plegado fácil para guardar en el maletero.

PVP (incluido IVA 9.950 ptas. envío por correo más gastos)

TEL: 475 47 93 FAX: 476 90 77

# AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES  
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

**EMPRESA  
RECOMENDADA**

**ESTA SEMANA**

Marca y modelo	Año	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Km	Precio
Alfa Romeo Giulietta 2.0 AA	85	70.000	795.000	Ford Escort 1.8 Diesel	90	27.000	1.270.000
Alfa Romeo Sprint 1.5	84	60.000	690.000	Ford Escort XR3i A.A.	88	33.000	1.450.000
Alfa Romeo 33 Red	90	18.000	1.275.000	Ford Escort Country 1.6	89	21.000	990.000
Alfa Romeo 33 1.3	88	31.000	890.000	Ford Orion 1.6 I.A.A.	90	21.000	1.450.000
Alfa Romeo 33 1.5 T1 A.A.	87	35.000	1.075.000	Ford Orion 1.6 Ghia	88	28.000	1.050.000
Alfa Romeo 33 1.5 T1	87	40.000	890.000	Ford Sierra 2.0 I GL	88	40.000	1.475.000
Alfa Romeo 33 1.7 QV A.A.	88	27.000	1.175.000	Ford Sierra 2.0 IS F.E.	90	27.000	1.875.000
Alfa Romeo 33 1.7 E A.A.	89	19.000	1.475.000	Ford Sierra 2.0 I Ghia	90	25.000	1.975.000
Alfa Romeo 75 2.0	87	35.000	1.275.000	Ford Sierra 2.0 I Fam. A.A. DA	89	28.000	1.890.000
BMW 316	85	60.000	950.000	Ford Sierra Cosworth F.E.	89	31.000	2.850.000
Citroën AX 11 TRE Satisfacción	91	8.000	890.000	Ford Scorpio 2.9 Ghia	88	43.000	2.450.000
Citroën AX 14 TRS	88	23.000	875.000	Lancia Delta integrale A.A.	90	10.000	2.950.000
Citroën AX TRS	88	27.000	790.000	Opel Vectra 2.0 GT A.A.	90	10.000	2.225.000
Fiat Uno 70 SX	89	29.000	945.000	Peugeot 205 XRD A.A. DA	90	19.000	1.225.000
Fiat Tipo 1.4 DGT	89	30.000	1.225.000	Peugeot 205 SRD A.A. DA	90	12.000	1.425.000
Ford Fiesta 1.1 5 V	88	32.000	675.000	Peugeot 309 SR	90	7.000	1.290.000
Ford Fiesta 1.1 CLX 5p	90	17.000	925.000	Peugeot 309 SR A.A.	90	15.000	1.450.000
Ford Fiesta 1.6 S 3p	89	19.000	1.075.000	Peugeot 309 SR A.A.	88	31.000	1.175.000
Ford Fiesta 1.6 S Trip	89	27.000	875.000	Peugeot 309 SR A.A.	88	28.000	1.550.000
Ford Escort 1.6 5p A.A.	90	13.000	1.325.000	Peugeot 405 SRI A.A.	88	27.000	1.825.000
Ford Escort 1.6 Ghia	87	-	990.000	Peugeot 405 GLD	89	31.000	1.875.000
Ford Escort 1.6 Ghia	90	12.000	1.225.000	Peugeot 405 GRD Turbo Fam.	89	25.000	2.150.000
Ford Escort 1.6 GT	89	27.000	1.175.000	Renault 5 GTL 2p	86	36.000	650.000
Ford Escort 1.6 GT	89	21.000	1.040.000	Renault 5 GTL 5p	87	40.000	675.000
Ford Escort 1.6 2p	90	19.000	1.275.000	Renault 5 GTL 5p	89	37.000	875.000
Ford Escort 1.8 D Van Isotermo	90	23.000	890.000	Renault 5 GT Turbo	86	40.000	795.000

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

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

**OPORTUNIDAD** Subaru Coupé 1.8 Boxer Turbo

4WD, todos extras, 24 meses, 30.000 kilómetros, garantía oficial, 1 año. Precio 2.550.000 ptas. Fax: 355 05 90.

**TOYOTA** Land Cruiser, 9.000 kilómetros, nuevo, interesante. Azcona, 62, garaje.

**BMW** 735i, año 88, full equipo. Tel. 549 57 88.

**AUDI** Quattro Turbo 200 CV, azul marino. Tel. (943) 42 02 33. Horas oficina. M-FB.

**PORSCHE** 911-S 2.7i, año 1981, targa, extras. Precio 2.150.000 ptas. Noches, Manolo. Tel. (987) 41 04 63.

**LANCIA** Delta Integrale 16V, rojo, impecable, año 89. Precio 2.650.000. Tel. (981) 23 14 40. Sr. Montero.

**VW** Escarabajo descapotable, último modelo, perfecto estado, garantizado, facilidades. Teléfono 255 86 21/22.

**BMW** 635 CSI, varios modelos. Desde 1.700.000 ptas. Tel. 255 86 21/22.

**DODGE** Stealth nuevo, 6 Cil, 24V, 222CV, cuero, full, entrega septiembre, ocasión. 6.250.000 ptas. Tel. 319 59 96.

**BMW** 316, 1981, muy cuidado, aire acondicionado, más extras. Precio 650.000 ptas. Azcona, 62, garaje.

**MERCEDES** 250 S, 1968, aire acondicionado, cuero, automático, sólo dos dueños, impecable. Precio asombroso. Azcona, 62, garaje.

**PORSCHE** 944 Turbo Targa interior cuero, asientos, techo eléctrico, Full Equip, pocos kilómetros. Prototipo Fiat Bertone, descapotable, modelo único, ITV pasada, matrícula B-LB. Teléfono (93) 644 15 92.

**BMW** 325i, aire acondicionado, perfecto estado de todo, blanco, revisión BMW, garantía un año. Precio 2.200.000 ptas. Tel. 255 86 21/22.

**GOLF** GTI-G60, 27.000 km., aire acondicionado, ABS, Recaro, alarma Blaupunkt, perfecto estado. 2.500.000 ptas. Tel. (93) 751 83 71.

**PORSCHE** 911 Carrera 3.2, 231 CV, original español, 1986, absolutamente todos extras, 40.000 kilómetros, como estreno, garantizado por escrito. Tel. 255 86 21/22.

**CHRYSLER** 1944. Mercedes 1952. Ford 1926. Ford descapotable 1925. Impecables, documentados, vendo. Tel. (91) 898 90 21.

**SATURN** SC Coupe americano, nuevo, 1,9 l. 125 CV, 16V, blanco, full. 3.700.000 ptas. Otros Saturns bajo pedido, nuevos, full, desde 2.900.000 ptas. Tel. (91) 314 59 96.

**SUPER** ocasión Peugeot 205 Cabrio nuevo sin estreno, procedente de sorteo. 1.750.000 ptas. Tel. 255 86 21. Azcona, 62.

**HONDA** Civic 3 p., blanco, muy bonito. Precio 300.000 ptas. Tel. 255 86 21/22.

**VENDO** Rover 216, año 86, sólo noches. Teléfono (983) 60 70 45. Valladolid.

**VW** Escarabajo Cabrio 1303 LS, 1.650.000 ptas. C/ Azcona, 62.

**BMW** 325i Cabriolet, 17.000 km. Todos extras, placa turística española. 48.000 marcos o equivalente. Tels. (927) 58 10 74 - 58 01 71.

**PORSCHE** 928-S completísimo, M-FZ, muy cuidado. También cambio por Mercedes o BMW, grande, seminuevo. Tel. (988) 72 03 50.

**FIAT** Balilla, Fiat Topolino Riley Elf. Impecables, documentados, vendo. Teléfonos (927) 22 09 52 / 22 45 00 / 29 00 40.

**TOYOTA** Supra 3.000i, año 1988, blanco, 69.000 km., antirrobo, dirección asistida y radiocasete de serie, ruedas nuevas, óptimo estado. 3.250.000 ptas. Tel. (93) 310 52 32. Sr. Paolo.

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

**BMW** 635 CSI 1987, M-HM, ABS, aire, llantas, impecable, ocasión interesante. Azcona, 62. Tel. 255 86 21.

**LANCIA** y 10 Turbo. Azcona, 62.

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

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

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

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

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

**LANCIA** Y10 Turbo, llantas, metalizado. 650.000 pesetas.

# DITECNICA



**CHRYSLER LE BARON CABRIO**



**CHEVROLET ASTRO**



**CORVETTE ZR-1 COUPE**



**JEEP WRANGLER**

**GARANTIA  
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



**CHRYSLER VOYAGER**



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

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

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

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

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

- Ferrari F40-Nuevo
- BMW 850i-Nuevo
- Ferrari 328 GTS-Nuevo
- Ferrari Testarossa-Nuevo-Ocasión
- Lamborghini Diablo-Nuevo
- Maserati Shamal-Nuevo
- Mercedes 500 SL/300 SL, 24V-Nuevos
- Mercedes 300, 400, 500, 600 SE-Nuevos
- Porsche 964 Turbo-Nuevo
- Porsche 930 Turbo, Cabrio-Nuevo

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

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

**IMPORT-DIR S.A.**



**MITSUBISHI ECLIPSE**

**SERVICIO POST-VENTA  
RECAMBIOS  
GARANTIA**

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

**DIR. TECNICA.** Toyota Supra 3.0 Full Equipo, cuero, ABS, climatizador, elevallas eléctricas, alarma, 25.000 km. MKV, año marzo 90. 4.200.000 ptas. Tel. (91) 658 13 60.

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

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

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

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

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

**VENDO** Golf GTi 16V, blanco, garaje, suspensión, frenos, todos los extras. Devil Avon Ronal. 1.800.000 ptas. Yoseba, año 89.

**BMW** 325i Cabrio negro metalizado, cuero beige, llantas de 3 piezas. Estéreo, cierre, suspensión

M-TECH, alarma, lavafaros, ABS, pocos kilómetros, incluye libro de mantenimiento, como nuevo, matrícula Zaragoza. 3.600.000 ptas. Tel. (976) 53 61 17. Oficina: 21 52 61.

**OCASION** por viaje vendo BMW 320i, extras, MKM y Marbella GLX 5 v. Blancos, excelente estado, garaje. Precio 1.650.000 ptas. o por separado. Tel. (91) 680 35 37.

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

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

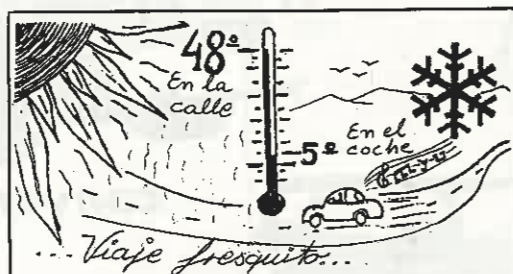
**BERTONE** Descapotable modelo único, ITV pasada. Matrícula B-LD. Tel. (93) 664 15 92.

**CAMBIAMOS:** coche barco, barco coche, coche moto, moto barco, etc., ofertas lanzamiento mes de junio y julio. Tel. 255 86 21 / 256 17 17.

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

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

**VOLKSWAGEN** Golf CL 1.800, blanco.



**AIRE ACONDICIONADO ORIGINAL**

PARA CASI TODOS LOS VEHICULOS.

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

Instalaciones Técnicas del Automóvil, S.L.

Miguel Aracil, 66 Tels. (91) 373 82 56/84 56  
Peña grande - 28035 Madrid Fax (91) 373 84 56

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



**NUEVO TELEFONO ERICSSON 900**

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

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

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

Instalaciones Técnicas del Automóvil, S.L. FAX: 3 18 34 23 08007 BARCELONA

**VW** Escarabajos, varios modelos. Todos revisados, preciosos, diferentes colores y tapicería. Desde 500.000 ptas. Garantizados. C/ Azcona, 62. Tels. 255 86 21/22.

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

**SEAT** 850 Spider 3 para elegir, rojo, blanco y azul, con techo duro y capota blanda, ITV perfectos. Tel. (93) 434 08 79. Noches.

**ALFA** Romeo 75 Twin Spark 148 CV, servodirección, aire acondicionado, M-JV, 1989, impecable, total 1.700.000 ptas., garantía 12 meses, facilidades. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21 / 22.

**ATENCION:** sección náutica de C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62. Cambiamos: coche barco, barco coche, coche moto, moto barco, etc. Ofertas lanzamientos mes de julio y agosto. Tel. 255 86 21.

**RENAULT** 25 Vgi Baccara 2-AF, Full-Equipo, 35.000 km. 3.700.000 ptas. negociables. Color Burdeos, tapicería de piel ocre. Tels. (976) 22 74 33 / 27 22 47.

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

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

**VISITENOS Y SE SORPRENDERA -LOS TENEMOS EN STOCK-**



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



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



**NUEVO MODELO CORVETTE 91 CABRIO**



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



**NUEVO MODELO 91 SEVILLE Y STS 4.9**



**NUEVO MODELO 91 FLEETWOOD 4.9**

**LA MAS AMPLIA GAMA DE VEHICULOS DE IMPORTACION**

**ADEMAS DISPONIBLES AUTOMOVILES EUROPEOS Y JAPONESES.**



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

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

**ENTREGA INMEDIATA DE BMW 850 I Y MERCEDES 500 SL**

**BBS**® TECHNIK AUS DEM MOTORSPORT

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA  
**Turisport**  
Pérez Galdos, 40 08012 Barcelona Tel. 93 17 81 81 77

# VOLANTES DE PIEL

SU ESTILO



Insertación «teck»

Insertación óptica madera de raíz



Insertación piel

Insertación óptica cebrano



## LANCIA DELTA



UN CAMPEON DE SERIE

**EQUIPAMIENTO DE SERIE:**

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



SERIE ESPECIAL LIMITADA  
PVP 1.690.000  
IVA Y TRANSPORTE INCLUIDO

**Lancia-Concesionario**

Talleres y Recambios:  
Javier Ferraro, 3, 5 y 7  
Teléfono: 413 70 13\*  
28002 Madrid

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

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

**Vagma, s. a.**

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

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

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

**ATENCIÓN:** sección náutica de C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

**VW** Escarabajo descapotable, 1979, impresionante, C.A.N.S.A. Azcona, 62.

**KADETT** GSi MHC, extras. 1.300.000 ptas. Tel. 574 78 04.

**RENAULT** 5 GT Turbo, año 86, 690.000. Tel. (91) 541 89 81.



Comunidad de Madrid  
Consejería de Economía  
Dirección General de Industria, Energía y Minas



# 365

Elija uno

## DIAS DE SEGURIDAD

Si su vehículo ha sido matriculado en los años 1984, 1985 ó 1986 y tiene matrícula anterior a

**M-9956-HK**

debe pasar la Inspección Técnica durante 1991.

No espere al final del plazo.

Ahorrrará tiempo y ganará seguridad.

En las 13 estaciones ITV de la Comunidad de Madrid le esperamos para atenderle desde hoy mismo.

De 8 a 20 horas,  
ininterrumpidamente

Sábados, de  
8 a 13 horas



**DIRECCIONES:**

ITV ARGANDA, Ctra. N-III, Km 25,2	871 41 14	ITV FARLA, Ctra. Parla-Pinto, Km. 1	698 26 12
ITV COSLADA, Ctra. N-II, Km 15,4	672 80 48	ITV SAN SEBASTIAN DE LOS REYES, Ctra. N-1, Km. 23,5	652 71 77
ITV GETAFE, Ctra. N-IV, Km. 15,4	695 86 58	ITV TRES CANTOS, Ctra. C-607, Km. 23	803 11 93
ITV LAS ROZAS, Ctra. N-VI, Km. 20,4	637 71 61	ITV VALLECAS, Ctra. Villaverde a Vallecas, Km 3,5 (M-40)	785 91 12
ITV LEGANES, Polígono Industrial San Butarque	688 50 46	ITV VILLALBA, Ctra. N-VI, Km 38	851 16 87
ITV LOZOUUELA, Ctra. N-I, Km 66,6	869 42 12	ITV VILLAREJO SALVANES, Ctra. N-III, Km 48,3	874 53 63
ITV NAVAS DEL REY, Ctra. C-Madrid-Plasencia, Km 41	865 05 91		

### PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMAS

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

**SEAT** Ibiza 1.2 5p. año 89, 750.000. Tel. (91) 541 89 81.

**BMW** M-3 rojo, cuero, aire, techo, etc. Español. Impresionante estado. Aceptamos cambio. Precio convenir.

**AX** 1.4 TRS, año 87, azul met. Tel. 549 57 88.

**AUDI** Avant 100 2.2 avant, año 88. 1.690.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

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

**VOLKSWAGEN** Golf GTI a/a, techo, llantas, año 88, 1.550.000. Tel. (91) 541 89 81.

**BMW** 628 CSI, año 83. 80.000 km. Tel. 649 64 71.

**MERCEDES** Benz 300 TE Full, año 87. 3.500.000 ptas. Tel. 541 89 81.

**FIAT** Uno Turbo, M-HB. 600.000 pesetas. 337 83 77. Carlos.



## TREMA OSNUR, S.A.

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

**VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO**

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

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



**AMPLIO STOCK**

**¡ GARANTIA SI !**

**PARTICULAR.** Vendo Lada 2.105 (parecido al Seat 1.430) M-1K. 42.000 km. 375.000 ptas. Tel. 553 83 33.

**VOLKSWAGEN** Golf GTI 16 V, año 88. 1.500.000 ptas. Teléfono (91) 541 89 81.

**VOLKSWAGEN** Golf GTI A.A. techo, llantas, año 88. 1.550.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

**FORD** Escort RS Turbo, año 88. 1.450.000 ptas. Tel. 541 89 81.

**PORSCHÉ** 911 2.7 SC, gris metalizado, motor nuevo, perfecto estado. 3.250.000 ptas. Robriau-30. Orense, 30.

**ALFA** Sprint 1.7 aire, 1.5 llantas, etc. Perfecto estado 1988. Garantía. 1.000.000 ptas. C/ Azcona, 62. Tel. 255 86 21.

**VOLKSWAGEN** Escarabajo «Rosa» 1979, superdivertido, sólo 400.000 ptas. Buen estado. Azcona, 62.

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

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

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

**MERCEDES** 300-E, 24 V, año 90. Tel. 549 64 71.

**VOLKSWAGEN** Golf GTI 16 V, año 88, 1.500.000. Tel. (91) 541 89 81.

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

**SE VENDE** Audi Quattro blanco, todos los extras. En garantía. Tel. 421 01 87.

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

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

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

**RENAULT** 18 GTD, año 82. 375.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

**FORD** Fiesta XR2, año 86. 750.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

**DESCAPOTABLE** BMW Z-1, año 90. Tel. 549 64 71.

**VENDO** R5 GTL, matrícula SS-AB, motor 1.900 cc, con extras, 750.000 ptas., llamar tel. 88 26 42.

**RENAULT** 25 GTX A.A., año 87. 1.450.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

**RENAULT** 5 GT Turbo, año 86. 690.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

**MERCEDES** 260 E Full, mod. 88. 2.690.000 ptas. Teléfono (91) 541 89 81.

**AUDI** Avant 100 2.2 Avant, año 88, 1.690.000. Tel. (91) 541 89 81.

**LANCIA** Thema V6, año 86. 549 57 88.

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

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

**PEUGEOT** 205 Cabrio a estrenar, 1.700.000 pesetas. Facilidades. CAN-SA, Azcona, 62.

**RENAULT** 18 GTD, año 82, 375.000. Tel. (91) 541 89 81.

**RENAULT** 25 GTX A/A, año 87, 1.450.000. Tel. (91) 541 89 81.

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

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

**FORD** Fiesta XR2, año 86, 750.000. Tel. (91) 541 89 81.

**MERCEDES** Benz 300 TE full, año 87, 3.500.000. Tel. (91) 541 89 81.

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

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

**CITROËN** BX 16 Leader B.KD 89, 55.000 km. Extras, impecable. 900.000 ptas. Tel. (93) 630 33 86.

**FORD** Escort RS Turbo, año 88, 1.450.000. Tel. (91) 541 89 81.

**MERCEDES** 300-CE, año 89, todos extras. Tel. 549 57 88.

**SEAT** Ibiza 1.2 5p, año 89. 750.000 ptas. Tel. (91) 541 89 81.

**LANCIA** Delta 4WD 165 CV, como nuevo, extras, 1.400.000 ptas. Tel. 256 17 17.

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

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

**MERCEDES** 190 E. Antracita. M-1M 1987. Precioso. 2.300.000 ptas. C/ Azcona, 62. 255 86 21/22.

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

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

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

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

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

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

**BMW** 325i Cabrio, negro metalizado, cuero beige, llantas de tres piezas, estéreo, cierre, suspensión M-TECH, alarma, lavafaros, ABS, pocos kilómetros. Incluye libro de mantenimiento como nuevo. Matrícula Zaragoza. Precio 3.000.000 ptas. Tel. (976) 53 61 17. Oficina 2152 61.

**SEAT** Ibiza 1.2 GLX, 3 puertas, techo solar, negro, año 87. 500.000 ptas. Teléfono (96) 566 54 35.

**OPEL** Kadett 1.6 GL, 5 p., 15 extras, fenomenal. 1.200.000 pesetas. (93) 314 26 09.

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



**SUPERPRECIO**

**S**OY propietario de una Suzuki DR 750 Big, la cual en el mes de julio empezó a emitir un ruido sospechoso, por lo que decidí llevarla a revisar al taller de motos «Superbikes» propiedad de D. Mariano Lucio, sito en la calle Cañaveral nº 85 de Madrid, habiendo acordado un presupuesto, de palabra, inicial de más-menos 80.000 pesetas. El 2 de agosto el señor Lucio me llama para recoger la moto. Una vez en el taller me dice que la factura asciende a 196.000 pesetas, casi el triple de lo acordado y que la factura me la mandará por correo.

¿Cómo se puede invertir 23 horas en desmontar y montar un motor al «módico» precio de 2.800 pesetas la hora? ¿Cómo es posible que sin previo aviso se incremente el precio de una factura en 2,4 veces?

Tengo todo lo anteriormente expuesto en manos del Juzgado nº 45 de Madrid, con plena fe en su Señoría para que resuelva el caso.

Antonio Oliver  
Madrid

R- Confiamos que este asunto se solucione satisfactoriamente y esperamos la comunicación del veredicto.

**CONTRARROBOS**

**P**OSEO un Opel Corsa GSi desde hace aproximadamente tres años. Durante este tiempo, los «amigos de lo aje-



**LA ELECCION**

**H**E decidido adquirir un nuevo coche y mi duda se centra entre el Rover 114 S y el Renault Clio 1.4 RN.

no» han intentado sustraer el vehículo dos veces. Actualmente tengo instalada una alarma con ultrasonidos y mando a distancia, así como una barra anti-robo blindada anclada al bastidor del asiento ¿Cree que aún es fácil «cambiar el coche de sitio»?

Llevo instalado un cargador de Compact Disc y amplificador de 60x60 vatios ¿Es conveniente sustituir la batería por otra de mayor número de amperios?

Observo con frecuencia y desde hace algún tiempo, que el vehículo (con el sistema de frenado totalmente revisado) tiende a aumentar la distancia de frenado ¿Se podría corregir instalando un servofreno, no original, de mayor eficacia?

David Martínez  
Madrid

R- Los sistemas antirobo dotan al vehículo de un seguridad relativamente mayor. Pero por la experiencia y la multitud de casos que hemos conocido, podemos asegurarle que no hay un sistema mágico para evitar las sustracciones de vehículos.

No creemos que sea necesaria una batería de mayor amperaje, puesto que el consumo de los aparatos de sonido no es demasiado elevado. En cuanto a la mejora de la frenada le recomendamos que elija un líquido de frenos de la más alta calidad.



Del Rover me gusta su estética, precio y confort mientras que del Clio aprecio su línea y prestaciones, aunque lo que más me interesa conocer son las ventajas e inconvenientes de cada uno de ellos (motor, consumo, frenos, estabilidad y confort).

¿Habría que considerar la opción del Peugeot 106 XT-XR frente a estos dos modelos? ¿Me podrían decir el precio aproximado de éste último?

Alfonso Corral Allegue  
Madrid

R- Siempre resulta ardua la elección de un nuevo coche, las cada día más numerosas ofertas y el considerable desembolso así lo aconsejan. La dificultad de la respuesta a su primera pregunta nos hacen remitirle al número 366, prueba a fondo del Rover y al 358 y 363 de nuestra revista, prueba del Clio.

En cuanto al Peugeot 106, desde luego es también una oferta válida. En el número 412 de Motor 16 podrá conocer los datos más significativos. El precio de venta aproximado será de 1.300.000 pesetas.

**CORRESPONSAL DE LOS LECTORES**

Si desea transmitir alguna queja u observación sobre nuestra revista, podrá realizarla mediante carta a la calle Hermanos García Noblejas 41, 28037 Madrid, bajo la atención «Corresponsal de los Lectores» o llamar al teléfono (91) 407 83 96.

**SAIER IBERICA, S.L.**

IMPORTADOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA  
OLDTIMER, REPLICAS, DEPORTIVOS, BUGGY'S, ESCARABAJOS

AVDA. CONSTITUCION, 179, ENTLO. 1.º  
08860 - CASTELLDEFELS (BARCELONA)  
Telfs. (93) 636 00 88 y 636 15 16  
Fax: (93) 636 15 16 y 665 34 47

Buscamos concesionarios para automóviles réplica (más de 25 modelos) y buggies en toda España. Por favor contactar teléfonos y fax arriba indicados y hablar con Sr. A. Ehlert.  
Modelos actuales: Fiero, Countach, Porsche Speedster, AC-Cobra, M1, MG, Ford Streetrot, Mercedes SSK, Lotus-7, GT-40, Buggati.



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



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

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



PERFORMANCE TIRES



Filtros especiales  
Turismo  
Competición  
Para todos los vehículos



Arboles de levas  
Turismo  
Competición  
Para todos los vehículos

La XJ 600S Diversion es la última novedad que Yamaha ha presentado en un año que se ha distinguido por la intensa actividad renovadora de la marca. Aunque mantiene las siglas XJ no tiene ningún vínculo con su antecesora.

## YAMAHA XJ 600S DIVERSION

# DIVERSION ASEGURADA

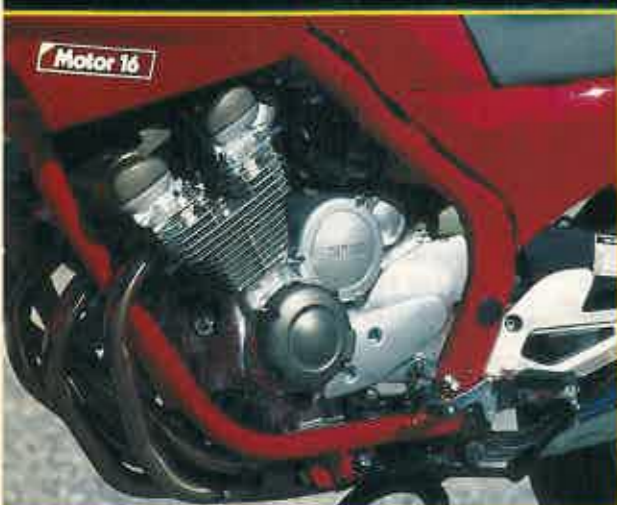
Enviado Especial  
José Robledo

**Y**AMAHA reunió a los medios especializados en la bella localidad suiza de Gstaad para efectuar la presentación de su más reciente producto, la XJ 600 S *Diversion*. Una moto que continúa el tradicional concepto XJ, sinónimo de confort y fiabilidad, pero con un diseño completamente nuevo tanto de la mecánica como de la parte ciclista. El resultado ha sido una moto totalmente nueva, que mantiene un alto grado de po-

livalencia, una auténtica Sport-Turismo de cilindrada media, ideal para disfrutar de su conducción en todo tipo de trazados y circunstancias.

La nueva *Diversion* está propulsada por un motor de cuatro cilindros en línea inclinado en un ángulo de 35° basado en la mecánica *FZ Genesis*, pero con sólo dos válvulas por cilindro y refrigerado por aire para facilitar y abaratar el mantenimiento.

El chasis de doble cuna está fabricado en tubos de acero y confiere al conjunto un alto grado de resistencia y rigidez. La



**VIAJAR Y DISFRUTAR**  
El motor de la nueva Yamaha proviene del concepto *Genesis*, su refrigeración es por aire. El voluminoso disco delantero asegura una eficaz frenada. El conjunto de sus detalles la convierten en una moto idónea para disfrutar de su agradable comportamiento en cualquier tipo de carretera.



suspensión delantera está encomendada a una horquilla convencional con barras de 38 mm de diámetro y un recorrido de 140 mm. La suspensión trasera, tipo *Mono-cross*, va anclada directamente al basculante de sección oval, con amortiguador tipo *DeCarbon* de gas y aceite con varias posibilidades de regulación. El freno delantero depende de un impresionante disco de 320 mm de diámetro con pinza de doble bombín. Detrás un disco de 245 mm y doble bombín.

El primer contacto con la moto nos causó una grata impresión, la postura de conducción resulta cómoda y agradable. La altura del asiento permite llegar con facilidad al suelo con ambos pies, esto combinado con un peso relativamente bajo (182 kg) la convierten en una moto muy manejable tanto en ciudad como en carretera. Los primeros kilómetros de contacto nos





**BELLEZA Y FIABILIDAD**  
El comportamiento en curva de la *Diversion* es impecable. El amortiguador trasero tiene varias posibilidades de regulación para adaptarse a los diversos tipos de utilización.



sirven para comprobar la suavidad de funcionamiento del embrague y la precisión del cambio. Rápidamente nos adaptamos a las características de la nueva Yamaha y empiezo la diversión.

Los diseñadores de Yamaha han realizado un brillante trabajo, consiguiendo una moto de estética moderna y atractiva. Además han previsto dos cúpulas distintas, con diferentes alturas, para adaptarse a las dos posibles utilidades, Sport y

Touring, ambas incluidas en el precio de compra de la moto.

El motor de la *Diversion* responde con suavidad desde pocas vueltas, demostrando su espíritu deportivo a partir de las 4.500 rpm para continuar de forma lineal hasta entregar los 61 caballos de potencia máxima a un régimen de giro de 8.500 rpm. El buen escalonamiento de las seis velocidades permite tanto una conducción deportiva, apurando las marchas, como

viajar relajadamente aprovechando la elasticidad de este motor.

En las bellas y perfectamente asfaltadas carreteras suizas la *Diversion* se desenvuelve con gran agilidad, el bajo centro de gravedad y la fiabilidad del conjunto chasis-suspensión nos permite trazar con facilidad las variadas curvas entrelazadas de las carreteras helvéticas. El voluminoso disco delantero actúa con eficacia en las numerosas frenadas, permitiendo realizar fuertes apuradas en caso de necesidad sin demostrar síntomas de fatiga.

El confort ha sido especialmente cuidado, la postura tanto del piloto como del pasajero permite realizar largos desplazamientos con comodidad, además este último tiene la posibilidad de agarrarse a dos útiles asas situadas en el colín. Detalles como éste demuestran el buen acabado general. Los dos voluminosos relojes proporcionan una fácil lectura, complementada con tetigos luminosos. Los puños y conmutadores son sencillos y eficaces.

La próxima llegada de la *Diversion* a España será una buena opción para los amantes de las motos polivalentes, además con un precio interesante que no excederá de 750.000 pesetas. ○

#### FICHA TÉCNICA

**MOTOR.** Tetracilíndrico en línea. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire. Doble árbol de levas en culata. Diámetro por carrera: 58,5 x 55,7 mm. Cilindrada total: 598 centímetros cúbicos. Relación de compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 61 caballos a 8.500 rpm.

**ALIMENTACION.** Cuatro carburadores Mikuni BDS-28. Encendido TCI digital. Batería de 12 V. 8 Ah.

**LUBRICACION.** Cáster húmedo. PRIMARIA engranajes, Secundaria por cadena. Cambio de seis velocidades de toma constante. Embrague multidisco en baño de aceite.

**BASTIDOR.** Chasis de doble cuna en tubo de acero. Basculante en tubo de sección oval. Horquilla telescópica con barras de 38 mm de diámetro y

140 mm de recorrido. Suspensión trasera tipo Monocross con amortiguador tipo DeCarbon regulable de gas y aceite y recorrido de 37 milímetros. Excursión de la rueda trasera 110 mm. Frenos: delantero monodisco de 320 mm y pinza de doble bombín. Trasero monodisco de 245 milímetros de diámetro y pinza de doble bombín. Llantas de aleación de tres radios. Neumáticos: Delantero 110/80-17 57H. Trasero 130/70-18 63H.

**DIMENSIONES.** Longitud máxima: 2.170 mm. Anchura total: 750 mm. Altura total: 1.210 mm. Distancia al suelo: 150 mm. Altura del sillín: 770 mm. Distancia entre ejes: 1.445 mm. Capacidad del depósito: 17 litros. Peso en vacío: 182 kg.

José María Bardolet ha ganado, tras el Rallye de Tierra de Córdoba, el primer Campeonato de su vida. Gustavo Trelles, el único adversario con posibilidades de arrebatarse el título, abandonó en un rallye, muy duro, ganado por Antonio Rius.

## RALLYES DE TIERRA: CORDOBA RIUS GANADOR, BARDOLET CAMPEON



**BARDOLET, UN MISIL SEGURO**  
Sin un solo error, José María Bardolet se ha adjudicado el título.



**PRIMER BUEN RESULTADO DE OPEL**  
McRae, piloto acostumbrado a los rallyes secretos, acabó tercero.

La sexta prueba del Campeonato de España de rallyes secretos sobre tierra ha supuesto la primera victoria para el Volkswagen Golf Rallye de Antonio Rius, así como el primer título para Ford en este Campeonato, tras la hegemonía de Lancia en las anteriores temporadas.

La prueba se ha caracterizado por el dominio total de Antonio Rius. Por la segunda plaza lucharon Bardolet, Trelles, mientras aguantó su caja de cambios, y la novedad, el Opel Vectra 4x4 de Jimmy McRae, que durante la primera etapa, sin notas, hizo unos cronos sensacionales, bajando un poco en la segunda al no estar acostumbrado a tomar notas. Su compañero de equipo con idéntica montura, Borja Moratal, no tuvo la misma suerte. Sufriró problemas con el reparto de tracción y finalizó sexto.

Intercalados entre ambos Opel, los Ci-

troën oficiales de Guillermo Barreras y Enric Burrull conseguían finalizar en cuarta y quinta posición. Resaltar el abandono de «Patxi» (Austin Metro 8R4), tras una primera parte muy buena en la que estaba luchando por la cabeza.

Entre los vehículos de dos ruedas motrices, Jordi Puigdel·livol conseguía colocar su Volkswagen Golf GTi 16V tres segundos por delante del Renault 5 GT Turbo Proto de José Mora, que encabezó la prueba hasta sufrir un pinchazo. Tras este resultado, Puigdel·livol se consolida en primera posición de este Campeonato. Destacar el espectacular vuelco del Opel Corsa de Luis Climent que le hacía abandonar la prueba.

Entre los Marbellas del Trofeo de Seat, Muniente conseguía una victoria más, con casi un minuto sobre el segundo clasificado, Callejas.

El Campeonato de España de este año

ya lo tiene adjudicado José María Bardolet, quedando en el aire la segunda plaza, en este momento en poder de Trelles, al que sigue muy de cerca Antonio Rius. ○

#### CLASIFICACIONES

**1º Rius-Casanova** (Volkswagen Golf Rallye), 53 min. 25 seg. **2º Bardolet-Rodríguez** (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 23". **3º McRae-Broad** (Opel Vectra 4x4), a 1'28". **4º Barreras-Minguez** (Citroën AX 4x4), a 2'21". **5º Burrull-Martín** (Citroën AX 4x4), a 2'58". **6º Moratal-Fdez. Puente** (Opel Vectra 4x4), a 3'02". **7º y 1º** (dos ruedas motrices) **Puigdel·livol-Falcó** (Volkswagen Golf GTi 16v), a 4'49". **14º y 1º** (Copa Marbella), **Muniente-Muniente**, a 10'09".

#### CAMPEONATO DE ESPAÑA:

**1º José María Bardolet**, (153 puntos). **2º Gustavo Trelles**, (122). **3º Antonio Rius**, (118). **4º Jordi Puigdel·livol**, (77). **5º Enric Burrull**, (68).



PEUGEOT GANÓ EN MAGNY COURS

# EL LEÓN SE COMIÓ AL GATO



Los Peugeot han vuelto por sus fueros precisamente en su casa, en Magny Cours, donde han dado una soberana lección a los Jaguar. Se impusieron desde los entrenamientos y, en carrera, no les dieron la más mínima opción.

Enviados Especiales

M. Doménech y J. Robledo.

**Y**A en los entrenamientos privados los Peugeot habían puesto de manifiesto su superioridad sobre los Jaguar en el trazado francés de Magny Cours, un circuito perdido en la campiña y alejado de cualquier ciudad importante que, sin embargo, por razones desconocidas, cuenta con el beneplácito

de la FISA para organizar en él sus principales eventos deportivos. La razón de tal demostración de Peugeot puede residir en dos hechos: es el circuito donde más han probado y, por otra parte, los técnicos de Michelin han relizado unos neumáticos que van especialmente bien en el asfalto de Magny Cours.

El caso es que cuando llegó el momento de enfrentarse a los entrenamientos oficiales, los Peugeot siguieron mostrándose



mucho más rápidos que cualquiera de sus enemigos, fueran Jaguar o Mercedes. Desde el primer momento Dalmas se mostró como el piloto más rápido de Peugeot, aunque normalmente es su compañero Rosberg el encargado de marcar el mejor tiempo en el coche que comparten. El piloto francés se mostró intratable y relegó a su más inmediato seguidor, Alliot, a casi un segundo. Peor lo tuvieron los Jaguar, que quedaron a casi dos segundos e

incluso tuvieron que ver como Schumacher (el piloto de moda en la actualidad) colocaba su Mercedes entre ellos y los Peugeot. Por su parte, Schlesser sólo pudo ser sexto a un segundo y medio de su joven compañero.

El *warm up* contó con la sorpresa de ver como Schlesser hacía el mejor tiempo por delante de los Peugeot y de los Jaguar, lo cual hacía prever una lucha tan cerrada en carrera como la que se produjo

en Nurburgring. Sin embargo, nada más darse la salida los dos Peugeot, con Alliot por delante de Dalmas, se marcharon dejando tras de sí tan sólo al brillantísimo Schumacher, que ya pasó en la primera vuelta muy distanciado de los dos Jaguar. Nada más empezar la prueba se produjo el primer abandono, fue Oscar Larrauri, que vio como el motor Judd de su nuevo Brun aguantaba tan sólo cinco vueltas (en entrenamientos se habían roto otros tres).

**ERROR EN BOXES**  
Baldi se equivocó al entrar en boxes para realizar el segundo repostaje. Su error permitió que sus compañeros Rosberg y Dalmas le quitaran el primer puesto. Pero la victoria de Peugeot no peligraba.



Poco después (vuelta 9) le tocó el turno al Mercedes de Schlessler, que también rompía el motor y al Konrad Lamborghini conducido por Johansson por el mismo motivo.

Las vueltas iban transcurriendo y la ventaja de los dos Peugeot, que unas veces muy juntos y otras más separados rodaban rapidísimos, se iba haciendo cada vez más amplia. Justo antes del primer repostaje, cuando los dos Peugeot y el Mercedes de Schumacher alcanzaban a Jesús Pareja, éste dejó pasar a los primeros pero no vio al coche alemán. El resultado fue que Schumacher y Pareja se tocaron y el coche del español dañó el alerón trasero mientras que el Mercedes debía entrar en boxes para cambiar el capó delantero. De todas maneras, para Schumacher la carrera iba a durar muy poco más, pues pronto rompía el motor con lo que de nuevo los dos Mercedes abandonan, por rotura mecánica, una prueba del mundial.

La carrera seguía tranquila para los hombres de Peugeot a pesar del ritmo impuesto por sus hombres, pero los ingleses de Jaguar estaban cada vez más intranquilos, no obstante, Derek Warwick cometió un fallo de pilotaje que le costó una salida de pista y más de cuatro vueltas de retraso con respecto a los líderes. Estaba claro, la victoria iba a ir a parar a uno de los dos Peugeot, y para los Jaguar sólo iban a quedar las migajas, y eso gracias al buen hacer de un Fabi que, por una vez, no ha podido ser el más rápido.

Y esa victoria se jugó en boxes. Baldi, que con su compañero Alliot había hecho méritos más que sobrados para ganar, se equivocó cuando entró en boxes a efectuar el segundo repostaje. Ocupó el puesto de Rosberg en los stands cuando tuvo que entrar al quedarse sin gasolina y debió esperar a que el finlandés acabara de repos-



**SE ROMPIÓ LA RACHA DE TRIUNFOS DEL EQUIPO JAGUAR**  
Incapaces de seguir el ritmo de los Peugeot en los entrenamientos, los Jaguar tampoco brillaron en carrera. Warwick se salió, y sólo la regularidad de Fabi dio frutos positivos.



**EL MÁZDA ROTATIVO VOLVIO A FUNCIONAR COMO UN RELOJ**  
La organización del equipo Mazda en boxes y la regularidad de su coche permitieron al equipo japonés situarse en séptima posición en una carrera que resultó bastante dura.

### MAGNY COURS EN BREVE

La **escudería BRM**, que tiene previsto debutar en el Mundial de Sport en 1992, se ha puesto en contacto con el piloto español **Jesús Pareja** para ofrecerle un puesto en su equipo. Los hombres de BRM estarían interesados en contar con Repsol no sólo como patrocinador sino como suministrador de gasolinas especiales para sus coches. Al mismo tiempo, les gustaría contar con Pareja como piloto de sus nuevos coches.

**Fermín Vélez** estuvo en Magny Cours para pulsar el ambiente del campeonato. En principio, el piloto catalán corre en Estados Unidos y por ello estu-

vo hablando con **Spice** para ver si se podría contar con uno de sus coches para el **Campeonato IMSA** del año que viene.

La **FISA** ha estudiado los problemas más importantes que atañen al **Campeonato de Sport de 1992** con vistas a mejorar su reglamentación y corregir ciertas imperfecciones constatadas este año. Tras su reunión del pasado 6 de septiembre, la FISA ha adoptado las siguientes normas para 1992. se exigirá la participación obligatoria de los concursantes interesados en todas las pruebas del campeonato, el reglamento técnico será el que existe este año para la cate-

goría C1 (motores de 3,5 litros atmosféricos exclusivamente), las pruebas de **fuera de Europa** que se desarrollen en un país con campeonato nacional (**Japón**, por ejemplo) podrán contar con vehículos que obedezcan a los reglamentos nacionales, se crea una Copa de la FIA para los concursantes que no quieran optar al título de Campeón del Mundo con ciertas limitaciones, y las **24 Horas de Le Mans** se desarrollarán en las mismas condiciones que las previstas para las pruebas de fuera de Europa. Habrá un número máximo de 10 pruebas en 1992, cinco o seis en **Europa**, tres fuera y **Le Mans**.



**LOS SPICE AL ACECHÓ**  
Los Spice de Euro Racing lucían un enorme alerón delantero que dio resultado. Tras una carrera muy regular, sin fallos, Cor Euser consiguió un merecido y brillante cuarto puesto final.

**ENCONTRONAZO**  
Jesús Pareja se tocó con Schumacher cuando éste iba a adelantarle. Pareja dañó su alerón trasero y el alemán debió entrar en boxes para cambiar el capó delantero. Sin embargo, la suerte de los Mercedes estaba echada. Ambos rompieron el motor en los primeros compases de la prueba francesa.

tar para que le atendieran a él. Total, cuarenta segundos perdidos y la victoria para sus compañeros Dalmás y Rosberg, que al final ganaron con más de 42 segundos de ventaja. Desde el momento del repostaje errado de Baldi hasta el final apenas se produjo algo reseñable, salvo la rabia con que Warwick pretendía recuperar el tiempo perdido en su salida de pista. La retirada del Spice de Pescarolo y el adelantamiento, en última instancia, al Porsche de

Reuter le permitieron finalizar quinto por detrás del Spice de Euser; siempre brillante al volante de su Spice.

En cuanto a Jesús Pareja, además de su incidente con Schumacher, tuvo que luchar contra su propio coche dado que su compañero, Walter Brun, se accidentó en entrenamientos y, como el nuevo morro que se puso para la carrera rozaba el suelo, los mecánicos elevaron la suspensión... Lógicamente el coche era inconducible.

### CLASIFICACIONES

#### PARRILLA DE SALIDA

6 Dalmás/Rosberg (Peugeot 905) 1 21 821	5 Allot/Baldi (Peugeot 905) 1 22 020
7 Schumacher/Wandl (Mercedes C 291) 1 22 784	4 Fabi/Brabham (Jaguar XJR 14) 1 23 318
3 Brabham/Warwick (Jaguar XJR 14) 1 23 402	1 Schlessler/Mass (Mercedes C 291) 1 24 246
16 Larrault/Pareja (Brun C91 Judd) 1 27 722	8 Euser/Zwolsman (Spice Ford) 1 27 788
61 Pescarolo/Ricci (Spice Ford) 1 31 201	21. Johansson/Konrad (Konrad Lamborghini) 1 33 589
11 Reuter/Toivonen (Porsche 962 Kremer) 1 29 381	18 Sala/Dieudonné (Mazda 787) 1 30 424
55 Foitek/López R (Porsche 962 Kremer) 1 30 464	12 Robart/Mlgault (Cougar Porsche) 1 31 737
17 Pareja/Brun (Porsche 962 Brun) 1 31 987	13 Brand/Morin (Cougar Porsche) 1 33 744
60 Fabre/Thuner (ROC Ford) 1 34 053	14 Altenbach/Laseig (Porsche 962 Primagaz) 1 35 530

#### CLASIFICACION FINAL

1º K. Rosberg-Y Dalmás (Peugeot 905), 101 vueltas en 2 h 31'38"258, a un promedio de 170,685 km/h 2º M. Baldi-P Alliot (Peugeot 905), a 42"820 3º T. Fabi-D Brabham (Jaguar XJR 14), a 2 vueltas 4º C. Euser-Ch Zwolsman (Spice Ford), a 6 vueltas 5º D. Warwick-D. Brabham (Jaguar XJR 14), a 7 vueltas 6º M. Reuter-H. Toivonen (Porsche 962 Kremer), a 8 vueltas 7º M. S. Sala-P Dieudonné (Mazda 787), a 9 vueltas 8º G. Foitek-T López Rocha (Porsche 962 Kremer), a 9 vueltas 9º M. Brand-R. Morin (Cougar Porsche), a 11 vueltas 10º O. Altenbach-J. Lassig (Porsche 962 Primagaz), a 11 vueltas La vuelta rápida la dio Alliot (Peugeot 905) en 1 25 823, a un promedio de 179,155 kilómetros por hora

#### CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º T. Fabi, 74 puntos 2º D. Warwick, 58 3º M. Baldi y P. Alliot, 44 4º M. Reuter, 43 5º H. Toivonen, 41 6º C. Euser, 38 7º J. L. Schlessler y J. Mass, 37 8º Ch Zwolsman, 30 9º M. Sandro Sala, 28 10º M. Schumacher y K. Wendlinger, 23 11º K. Rosberg, Y. Dalmás, J. Herbert y V. Weidler, 20 19º J. Pareja, 13 puntos

#### CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

1º Silk Cut Jaguar, 87 puntos 2º Sauber Mercedes, 50 3º Peugeot Talbot Sport, 49 4º Porsche Kremer, 43 5º Mazdaspeed, 42 6º Euro Racing (Spice), 38 7º Courage Competition, 20 8º Porsche Brun, 19 9º Porsche Primagaz, 13

Por fin Cataluña tiene el circuito que tanto esperaba. Un circuito a la altura de las aspiraciones deportivas de una tierra que siempre ha sido líder en temas de motorización y que echaba en falta unas instalaciones como las que ahora acaban de inaugurarse.

**D**IA diez de septiembre de 1991. A las siete de la tarde el Presidente de la Generalitat de Cataluña, Honorable Jordi Pujol, cortó la cinta que significaba la inauguración oficial del Circuito de Cataluña. Día 14 de septiembre de 1991. Poco después de las tres de la tarde, Gonzalo de Alba se subía al podio tras haber ganado la Copa Renault Iniciación, la primera carrera disputada en el nuevo trazado. Era la inauguración deportiva y efectiva antes que el próximo 29 de este mismo mes la Fórmula Uno ponga de largo el Circuito de Cataluña, una magna obra que se ha hecho esperar mucho pero que por fin tras ímprobos esfuerzos humanos, técnicos y económicos es una palpable realidad. Una realidad a la que todavía le quedan detalles por pulir pero que no impiden que ésta sea, desde ahora ya, una de las mejores instalaciones para la práctica de los deportes del motor de las que hay en Europa. El banderazo de salida a la carrera por el circuito de Cataluña se dio un triste 27 de abril de 1975 cuando el Embassy de Rolf Stommelen perdía un alerón al coronar el cambio de rasante del estadio en el circuito de Montjuïc, a consecuencia de lo cual, el monoplaça del alemán, se estrellaba contra el guarda-rail y tras superarlo atrapaba a cuatro personas que perdieron la vida allí mismo. Ello hizo prometer a Salvador Fábregas, entonces presidente del Real Automóvil de Cataluña y ahora ya fallecido, que su entidad construiría un circuito. Los avatares han sido muchos, pero por fin el 24 de febrero de 1989 se colocaba en unos terrenos de los municipios de Montmeló, Parets y Granollers, que el Consorcio de la Zona Franca de Barcelona vendió por 500 millones de pesetas al RACC, la primera piedra del circuito en el que ahora ya han rugido por vez primera los motores de competición. Detrás de ésta, como detrás de todas las obras, hay personas con nombres y apellidos que las han hecho posibles. Citarlas a todas sería imposible, hacerlo con unas pocas injusto



**UN DIA HISTÓRICO**  
El 10 de septiembre de 1991 es ya un día histórico en el mundo del automovilismo nacional. El Presidente de la Generalitat tuvo el honor de cortar la cinta inaugural.



CIRCUITO DE CATALUÑA  
**¡POR FIN!**

por que muchas se quedan fuera, pero es innegable que hay que citar los nombres del ya mentado Salvador Fábregas, del actual Presidente del RACC, Sebastián Salvadó, de políticos como Jordi Pujol, Daniel Tarradellas, que hizo que el Parlamento catalán aprobase una propuesta en virtud de la cual se instase a la construcción del circuito, de Pascual Maragall, el alcalde de Barcelona que tanto luchó por traer la Fórmula Uno a la Ciudad Condal, Javier Gómez-Navarro que aportó la ayuda del Consejo Superior de Deportes, o de Juan Antonio Samaranch que tantos hilos ha sabido tocar. Gracias a ellos, y a otros muchos, el Circuito de Cataluña es hoy una realidad.

Para ello han sido precisos más de seis mil millones de pesetas, cuando las previsiones iniciales hablaban de dos y medio que es lo que ahora han costado los accesos, como es el caso de la Vía Interpolar. Toda esta suma de dinero ha sido cubierta por el RACC, que para ello ha debido endeudarse hasta las orejas, la Generalitat, el CSD, seis sponsors principales -Seat, Repsol, La Caixa, Würth, Campsa y el Banco de Sabadell- y las aportaciones de los socios colaboradores. Desde el día de la colocación de la primera piedra se han movido, en las 105 hectáreas de que consta la finca de «La Moreneta», nada menos que 1,3 millones de metros cúbicos de tierra, se han echado 38.400 toneladas de asfalto, se han colocado diez kilómetros de vallas metálicas, 160 de hilo eléctrico y 11 de fibra óptica, se ha construido una red de alcantarillado de 52 kilómetros y se han dispuesto 33.600 neumáticos de seguridad para tenerlo listo, o casi, pero suficiente, para que se puedan disputar en él carreras. El banderazo ya se ha dado. Sólo queda la primera prueba de fuego, la de verdad, el próximo 29 de septiembre. El acto de inauguración no fue sólo un acto protocolario llevado a cabo por directivos y políticos, sino que en lo deportivo se contó con la presencia de Jesús Pareja que con su Porsche estableció el primer récord de la pista para coches, con un tiempo de 1'49"31 y otro tanto hizo Sito Pons para las motos, con una Honda de calle, con un registro de 2'27"13, lo que supuso unos respectivos promedios de 152 y 114 Km/h. Sin embargo, la nota más característica de la jornada del 10 de septiembre fue la masiva presencia de aficionados, unos quince mil, que superaron cualquier previsión. Ansiosos y expectantes, los catalanes acudieron a ver por fin «su» circuito.

J.L.A.

**LA OPINION DE ...**

**JESUS PAREJA**



Es muy bonito, tanto para el que conduce como para el espectador porque posibilita los adelantamientos y es técnico. Si fallas una curva pierdes mucho tiempo porque hay muchas zonas de medio gas en que se va deprisa y si no pasas al límite luego te adelantan.

**SITO PONS**



Me gusta mucho para la moto. Es muy técnico porque sólo encuentras la trazada ideal a base de dar vueltas. Hay muchas zonas enlazadas en las que encontrar esa trayectoria requiere mucho trabajo. También me gusta porque es rápido aunque tiene algunas zonas bastante lentas.

**SALVADOR CANELLAS**



Estoy contento, ya era hora de que tuviésemos un circuito así. Técnicamente es un circuito rápido, pero tenemos que esperar a ver las primeras carreras para poder tener una opinión más concreta.

**LUIS PEREZ-SALA**



Es un circuito que realmente está muy bien. Yo pensaba que sería más rápido de lo que es, y pienso que esto es mejor porque sin ser un trazado lento está por abajo en la lista de los más veloces. Es ancho, con excelentes medidas de seguridad y la técnica del coche y del piloto cuentan mucho.



**CURVA SEAT**

Es una curva cerrada y en bajada, la más lenta del circuito. Apurar bien la frenada y entrar bien en la trazada es fundamental porque se cierra al final. No hacerlo así es facilitar el adelantamiento al adversario.



**CURVA REPSOL**

La llegada a la curva de Repsol es rapidísima pues se viene a gran velocidad desde el «curvone» a derechas anterior. La frenada es violenta y permite los adelantamientos. El trazado de la curva Repsol es largo y se abre.



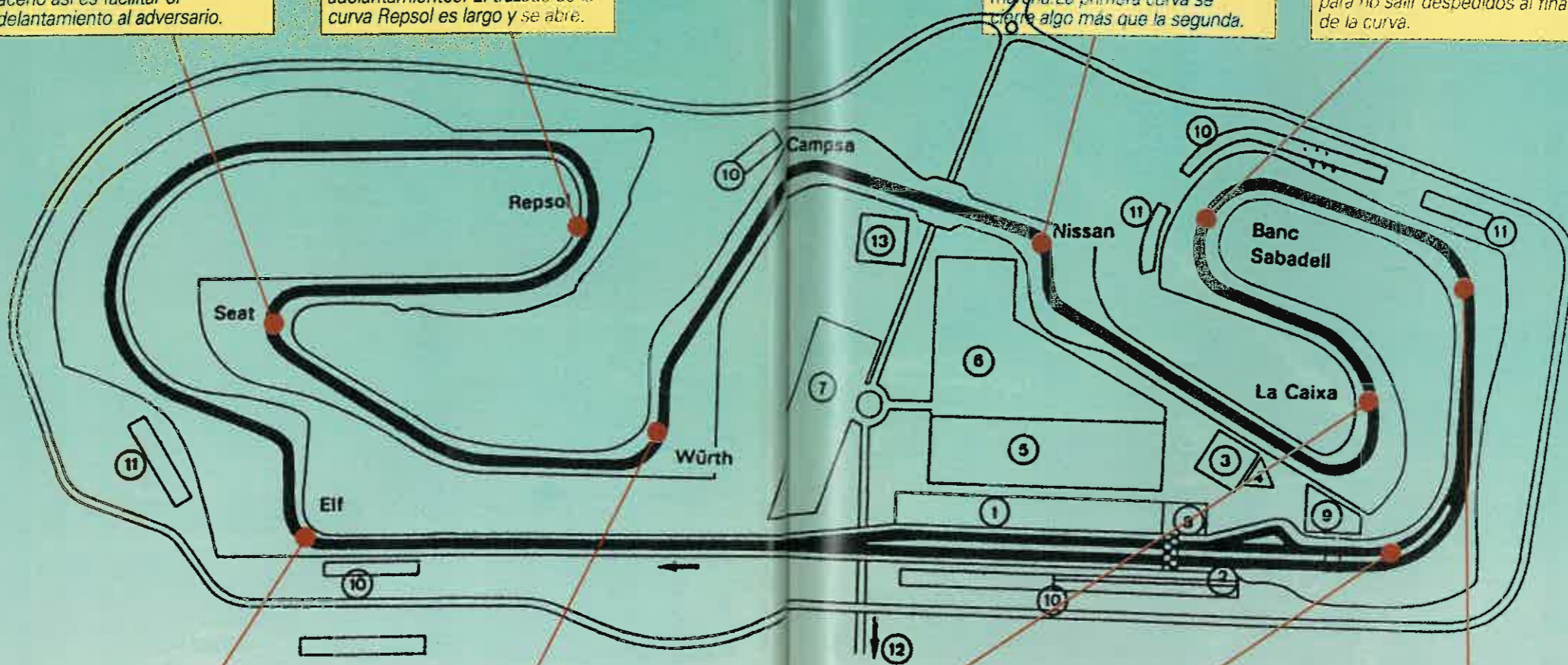
**CHICANE DE NISSAN**

A la «chicane» de Nissan se llega muy rápido. Es una doble curva derecha-izquierda que permite pasar a gran velocidad y no exige frenar mucho la marcha. La primera curva se cierra algo más que la segunda.



**CURVA BANCO SABADELL**

Es una curva de 180 grados que se cierra mucho al final y que recuerda a la entrada a recta de Hungaroring. Exige una trazada muy técnica para no salir despedidos al final de la curva.



**CURVA ELF**

Se trata de una doble curva derecha-izquierda suficientemente ancha como para que varios coches pasen en paralelo. En la frenada, bastante fuerte, tienen lugar la mayoría de los adelantamientos.



**CURVA WÜRTH**

Es una curva delicada porque la entrada es más rápida que la salida y ésta se cierra. Se llega en bajada a gran velocidad y se sale en una pronunciada subida que es importante encarar bien para no perder tiempo.



**CURVA CAIXA**

Es una de las más lentas del circuito. Se llega muy rápido después de recorrer una recta de unos 200 metros en bajada. Es una curva peculiar, porque se va abriendo pero no lo hace totalmente hasta el final.



**ENTRADA EN LA RECTA**

La curva de entrada en la recta es bastante delicada porque se llega en bajada y no tiene mucho peralte. Es muy rápida y es importante trazar fino para entrar en la recta principal con el motor al mayor número de vueltas.



**CURVA DEL ESTADIO,**

Esta curva no ha sido bautizada «todavía», pero es difícil de olvidar, ya que es una curva rápida y con el peralte en bajada que exige un trazado muy fino para que la parte trasera no nos adelante.

El Circuito de Cataluña ha gustado a la mayoría de los pilotos que han participado en las pruebas de este fin de semana. Todos los Campeonatos, Copas y Fórmulas de promoción han tenido la oportunidad de inaugurar un trazado nuevo y bastante exigente que no ha resultado ser tan rápido como a priori parecía pero en el cual no se admite ningún tipo de despiste. La recta principal es una de las más rápidas que existen y la más rápida de los circuitos construidos en España y tanto los

Fórmula 1 como las motos de 500 c.c. llegarán a final de recta a una velocidad superior a los 300 kilómetros por hora. En el Circuito de Cataluña hay curvas para todos los gustos. Desde una curva muy lenta a un curvone rapidísimo que será la delicia de los pilotos, especialmente los de las motos. En este plano del circuito hemos intentado reflejar lo más fielmente posible cada uno de estos giros y Luis Pérez-Sala ha sido nuestra ayuda de excepción para intentar explicar cada uno de estos giros.

**TECNICO Y ESPECTACULAR**

El Circuito de Cataluña mide 4.747 metros de longitud y tiene un ancho mínimo de 11 metros. Los tramos curvos miden 1.937,38 y 2.809,62 los rectos de los cuales 1.047 corresponden a la recta principal. Hay nueve curvas a derechas y seis a izquierdas. El firme consta de seis capas distintas, de las cuales la de rodadura es de tres centímetros de grosor y el total del firme es de 105 centímetros. El trazado es veloz, pero no cabe calificarlo como ultra rápido ya que se ha buscado un equilibrio entre las partes veloces y las lentas. Las medidas de seguridad son extremas y está rodeado en casi su totalidad por un muro de cemento que en las zonas de peligro está notablemente alejado de la pista y separado de ella por grava volcánica que oficia de freno de los vehículos. Vallas metálicas protegen las vías de servicio en su práctica totalidad y existe una de ellas por cada lado de la pista. Esta está vigilada desde 25 puestos de control que están atendidos por 325 personas. El edificio principal consta de 40 boxes de 6 por 18 metros cada uno, 28 pisos-box, un media center de 1.230 metros cuadrados y una torre de control de 842 metros cuadrados de superficie.

Evidentemente hay un centro médico, helipuerto, y un largo etcétera que ponen a esta obra a la altura de las mejor equipadas. Se encuentra situado a 20 kilómetros de Barcelona dirección Francia entre las autopistas A-7 y A-17 y junto a la Nacional 152, a 35 kilómetros del aeropuerto de Barcelona y está en construcción un apeadero de Renfe, lo cual garantiza unas comunicaciones privilegiadas. Las plazas de parking internas y externas se acercan a las treinta mil y se cuenta en su área de influencia con 143.000 plazas hoteleras a 45 minutos de distancia como máximo.

Fotos: Esteban Delgado

Luis Pérez-Sala y Antonio Albacete fueron los grandes vencedores de las carreras del Campeonato de España que sirvieron para inaugurar el Circuito de Cataluña, pero fue a Gonzalo de Alba a quien cupo el honor de inaugurar el podio merced a su victoria en la Copa Renault Iniciación disputada el sábado por la tarde.



LAS PRIMERAS CARRERAS

GRAN ESTRENO

Las carreras inaugurales del Circuito de Cataluña tuvieron que disputarse en un circuito con lo esencial terminado, pero en el que quedan muchos detalles por completar y a los que se añadieron unos típicos aguaceros pre-otoñales que complicaron más las cosas. En lo deportivo el horario estaba muy apretado, pues nada menos que nueve categorías distintas, algunas de ellas con varias mangas, componían el programa del fin de semana. Ya lo hemos dicho fue la Iniciación, que de este modo hacía honor a su nombre, la que abría el fuego. El pole-man, Víctor Fernán-

dez no pudo en carrera mantener su nivel de los entrenamientos en cuanto que, visto el aguacero que cayó en la vuelta de reconocimiento, decidió salir con reglajes de mojado. Ello condenó su carrera y así por la victoria pugnaron Gonzalo de Alba y Pablo Tesoro con ventaja final para el primero mientras que Ayuso completaba el podio. La siguiente competición fue la de los Clásicos hasta 1965 en la que dominó con total autoridad en la pista mojada Joaquín Folch con su imponente Aston Martin. Sin embargo, en la última vuelta su motor enmudeció y fue sobrepassado por Jordi Serra

que con su Lotus Elan lo había seguido constantemente. Tercero, pero muy descolgado, terminaba Sangenis.

De nuevo, Balba González Camino se impuso entre los Clásicos hasta 1971. Para ello tuvo que remontar a todos los participantes puesto que, al pararsele el Lotus Seven en la vuelta de reconocimiento, tuvo que salir la última. Watson, que tenía el segundo tiempo, se quedó en la primera vuelta con problemas eléctricos en su Mini y así los Porsche de Palaú-Ribes y Omedes fueron los primeros líderes seguidos de Millanes. Pronto Omedes adelantó a Palaú-Ribes que terminaría abandonando a poco del final. Dos notas destacables, por un lado la participación del incombustible Juan Fernández, que fue sexto con un BMW 2002 que no iba muy fino y citar que se informó de una reunión mantenida entre los representantes de los pilotos y la Comisión Na-



PEREZ SALA, COMO EN CASA Luis Pérez Sala dominó con autoridad en la carrera de Turismos. Previamente se lo puso fácil Sasiambarrena, que fue líder durante la primera vuelta hasta que el turbo de su Sierra Cosworth perdió presión de soplo. Villaceros se subió también al cajón gracias a su calidad de pilotaje y a su buen hacer a lo largo de la carrera.



cional de Clásicos, en la que se acordó entre otros puntos proponer la creación de una nueva categoría, para que en ella tomen parte coches que ahora quedan inéditos como son los Lotus XXIII, y en los que se incluiría el Seven de Balba cuya relación pe-

so-potencia le es desproporcionadamente favorable con respecto a la competencia. En las dos finales de Citroën AX se impusieron Santías y Rastrollo, tras sendas carreras en las que dominaron claramente a sus oponentes ya que mandaron ambos de

principio a fin. No sucedió lo mismo en la Copa Clio puesto que Arribas debió remontar desde el cuarto puesto en el que salía para lograr imponerse a los dominadores iniciales de la carrera: de la Puente, Peiró y Ruíz que acabaría abandonando. A la pos-

UN TIGRE EN SU MOTOR



MONTMELO

## EL CIRCUITO EN CASA

NO sé si alguno de ustedes se ha mudado recientemente de casa. Yo sí, y resulta que a cada instante descubres que pese a que ésta es «tu» casa todavía no la sientes como tuya. Aquí me ha sucedido algo similar en varias ocasiones. A veces, apoyado en el muro de cemento, meditabundo, me parecía estar en uno idéntico que hay en Le Mans, y enseguida la mente me decía: «¡pero si estás en casa!». En otro momento, yendo en el bus de prensa, cerrando los ojos, creí estar en uno de los de Jerez, pero no, éste es también de casa, y eso que Jerez no es el extranjero. Lo mismo me sucedía cuando contemplaba el paddock y el edificio de boxes, podían ser los de Brno y también eran de casa. Otro tanto ocurría en algunos lugares de la pista que me sugerían los de Nurburgring, cuando realmente estaba al lado de Barcelona porque con sólo levantar la vista aparecían ante mis ojos las colinas que tantas y tantas veces, millares, he visto en mi vida. Estoy en un circuito como los mejores del mundo ¡y lo tengo en casa! Todavía no me he acostumbrado a tal gozo porque Montjuic queda tan y tan lejos. La única diferencia es que a Montjuic iba en Metro o a pie, y aquí a mis hijos, mientras no se valgan por sí mismos, voy a ser yo quien los tenga que llevar. ¡Y encantado!

J.L.A.



**SUDAR SANGRE**  
Albacete ganó en la Fórmula Renault, pero Galiano le acosó hasta el final.

BRITANICO DE FORMULA 3

## GENE, SEGUNDO EN DONINGTON

EN la última carrera del Campeonato Británico de Fórmula 3, disputada el pasado domingo en el circuito de Donington, Jordi Gené ha conseguido cruzar la meta en segunda posición, justo por detrás de su compañero de equipo, Rubens Barrichello.

La salida ha resultado accidentada y ha debido repetirse. En ambas ocasiones, Gené, que partía desde la segunda línea de parrilla, arrancó perfectamente situándose en segunda posición desde la primera curva, realizando toda la carrera a rebufo de Barrichello. Con ésta, ya son cinco las ocasiones en las que Jordi Gené ha ocupado este año la segunda posición del podio, lo que le permite situarse cuarto del campeonato cuando faltan únicamente dos carreras para su finalización.

**PIE EN LA TABLA**  
Las Copas AX y las Copas Renault fueron muy emocionantes. Santos y Rastrollo se hacían con las finales de Citroën, mientras que Nicolás Arribas ganaba por segunda vez consecutiva en la Copa Clio 16 V.



tre serían Hervás y de la Puente quienes secundarían a Arribas en el podio.

Si bien comenzó como líder de la carrera de Fórmula Ford, de Castro perdió enseguida esa posición en beneficio de Burgueño que había obtenido la pole. Sin embargo, Burgueño sólo se mantuvo un giro en cabeza puesto que dio un trompo. Ello le llevó a remontar furiosamente y cuando era cuarto tras de Castro, Díaz y Gluckmann al adelantarse a éste a final de recta, el andaluz montó su monopla encima del de él piloto de la Federación. En el lance, Gluckmann dio una espectacular voltereta que se saldó con el simple susto mientras que Burgueño, pese a seguir, fue tocado por Calle cuando lo adelantaba con lo que se rompió un palier que le forzó a abandonar. La carrera estaba ya sentenciada para de Castro al que siguieron Díaz y Recuenco que efectuó una bonita remontada.

El dominio que ejercieron los pilotos de Ofensiva Uno entre sus rivales de la Fórmula Fiat fue aplastante. Bosch y Raventós fueron primero y segundo, tanto en entrenamientos como en carrera, sin que sus rivales les inquietasen. Tras ellos, Rodríguez se hizo con la tercera plaza por delante de Masdeu y Boeffard.

El primero de los platos fuertes era la carrera del Campeonato de España de Turismos. No es aventurado decir que se decidió todo en la primera vuelta en cuanto que Sasiambarena, que partía con el mejor tiempo de entrenamientos, no llegó a completarla, pese a haber sido el líder casi toda ella,



puesto que se soltó una brida de un manguito del turbo. Ello propició que Pérez-Sala se colocase en cabeza seguido por de Aysa y por Bassas. La carrera estaba perfectamente controlada por el piloto de Alfa-Romeo que en ningún momento llegó a ser inquietado por nadie. Bassas logró superar a de Aysa, aunque éste tuvo que entrar posteriormente a boxes a cambiar los neumáticos. Ahí, en las gomas, estuvo también la clave de la competición puesto que no fue sólo de Aysa el que tuvo este tipo de problemas sino que afectó primero a Bassas, cuyo coche sobrevivía como si estuviese corriendo una especial de rallye, también Palau y de la Cámara se vieron afectados por ellos y como el de Vic se fueron retrasando. Entre tanto, Villaceros hacía una gran remontada que le llevaría al segundo lugar, aunque para ello tuvo que hacer una inteligente carrera conservando sus neumáticos, mientras que otro tanto hacía Villamil y así completaba para su marca el podio. Tras esta carrera Pérez-Sala se coloca líder del certamen con dos puntos de margen sobre Sasiambarena. La carrera de la Fórmula Renault cabe calificarla como la «de las parejas», en cuanto que por dos veces dos miembros de un mismo equipo se tocaron y se fueron al decorado. Eso le sucedió a los de JJ-Cobas, Güell y Morback, en entrenamientos y a los de «Racing for Spain», Martínez de la Rosa y Arias, en carrera. Este último, seguido de García Galiano y Carlos Pérez-Sala eran los mejores en los entrenamientos por delante de Diéguez, Albacete y Martínez de la Rosa. En la salida se impuso García Galiano, pero un error le costó ser adelantado por Albacete y Carlos Pérez-Sala mientras que en el primer giro ya abandonaban Morback, Cutillas y Martínez de la Rosa, que como hemos dicho se tocó con su compañero de escudería y que sólo pudo dar dos giros más. Entre tanto, Albacete dominaba con autoridad y parecía que la victoria no podía escapársele, pero García Galiano remontaba a todo tren adelantado a unos mientras que otros como Carlos Pérez-Sala tenían problemas. La emoción alcanzó el máximo de tensión en los últimos giros cuando los dos hombres estaban pegados y a cada maniobra de adelantamiento, por parte del de Toledo, respondía el madrileño con una de defensa. Fue una bonita lucha entre dos hombres expertos que a la postre se saldó con la victoria de Albacete. Este declaraba satisfecho a este semanario: «Al final tenía todos los neumáticos degradados y me ha costado mucho aguantarle. Mi coche era mejor en las partes rápidas y ahí podía tomarle algo de ventaja, la que perdía en las lentas». Galiano por su parte nos manifestaba contento: «Ha sido una lucha a cuchillo pero lim-

CLASIFICACIONES

### CAMPEONATO DE TURISMOS

1º L.P. Sala (Alfa Romeo 75), 32 24 141 2º J. I. Villaceros (BMW M-3), 32 35 065 3º L. Villamil (Alfa Romeo 75), 32 43 675 4º R. Zono (Ford Sierra Cosworth), 32 53 154 5º J. Ridruejo (Ford Sierra Cosworth), 32 54 529 6º J. C. Pérez (BMW M-3), 32 55 648 7º J. Bassas (BMW M-3), 33 07 719 8º L.L. de la Cámara (Ford Sierra Cosworth), 33 25 382 9º C. Palau (Ford Sierra Cosworth 4X4), 33 44 800 10º J. L. Muniesa (VW Polo), a 1 vuelta

### FORMULA RENAULT

1º A. Albacete, 30 03 085 2º R. G. Galiano, 30 03 680 3º J. Diéguez, 30 27 155. 4º A. Beltrán, 30.30 981. 5º I. Soto, 30 32 379.

### FORMULA FORD

1º M.A. Castro, 28 46 060 2º J. Díaz, 28 51 349. 3º L. Recuenco, a 1 vuelta. 4º I. de Rojas, a 1 vuelta. 5º J. L. Bermúdez, a 1 vuelta.

### FORMULA FIAT UNO

1º D. Bosch, 17 23 454 2º J. J. Raventós, 17 28 333 3º I. Rodríguez, 17 37 366. 4º F. Masdeu, 17 40 754. 5º S. Boeffard, 17 46 795

### COPA RENAULT CLIO 16V

1º N. Arribas, 25 24 880 2º I. Hervás, 25 29 083 3º E. de la Puente, 25 29 555. 4º B. Tramont, 25 35 128 5º J. Codony, 24 41 062

### COPA CITROEN AX

**FINAL A**  
1º L. M. Santos, 28 47 328 2º J. Cano, 28 47 916. 3º G. Díez, 28 50 864.

**FINAL B**  
1º F. Rastrollo, 28 29 622 2º M. Ruiz, 28 33 145 3º J. M. Jiménez, 28 44 636.

### COPA RENAULT INICIACION

1º G. de Alba, 20 57 307. 2º P. J. Tesoro, 20 57 649. 3º J. C. Ayuso, 21 10 467 4º J. C. Delgado, 21 15 428 5º P. M. Tesoro, 21 15 701

### CLASICOS DEPORTIVOS 65

1º J. Serra (Lotus Elan), 23 20 162 2º J. Folch (Aston Martin), 23 49 190 3º R. Sanguis (Porsche 911), 24 29 557

### CLASICOS DEPORTIVOS 65

1º B. G. Camino (Lotus Seven), 21 14 613 2º C. Omedes (Porsche 911 S), 21 29 850 3º M. Millanes (BMW 3 0 CSL), 21 39 925

pia, como debe ser. Yo también me he quedado sin ruedas desde la novena vuelta». Por la tercera plaza la lucha también sacaba chispas y a la postre se la adjudicó Diéguez por delante de Beltrán, Soto, Güell y Sáez-Merino.

Texto y fotos: José Luis Aznar

## VOLANTE NARDI PARA EL "SUPER JAGUAR"

Nardi ha colaborado en la fabricación del nuevo Jaguar XJR-15, un maravilloso super-coche (6 litros, 452 CV, 300 km/h) cuyo desarrollo ha sido efectuado por Tom Walkinshaw y su equipo.

En sus laboratorios, Nardi Italia, haciendo uso de sus conocimientos tecnológicos, ha desarrollado un volante especial con un diámetro 35cm. para este coche, del que se han fabricado únicamente 30 unidades y que cuesta alrededor de 100 millones de pesetas.

El diseño y la selección de los materiales usados en este volante son el resultado de la colaboración entre Nardi Italia y Peter Stevens, el diseñador del XJR-15, quien ha seleccionado este peculiar color gris para el cuero vuelto de este volante.

La forma y la realización del volante han sido inspiradas por la experiencia adquirida en la Fórmula 1 por



el grupo ABBIATE-GUAZZONE. De hecho, en 1955 Nardi había fabricado un volante cuya parte inferior tenía un "encaje" para dejar más espacio para las piernas del piloto. Este volante se usaba en el modelo BISILURO, un prototipo futurista creado por Enrico Nardi, que participó en las 24 Horas de Le Mans y que hoy se encuentra en el Museo Nacional de Ciencia y Tecnología de Milán. La misma técnica ha sido también adoptada recientemente para algunos volantes de Fórmula 1, como los de Williams y Arrows.

Una vez más, la marca Nardi se encuentra asociada a uno de los coches más prestigiosos del mundo: El Jaguar XJR-15, el super-coche de los 90.

La marca NARDI es distribuida en España por IRESA.



## CAMINO DEL EXITO



### PEQUEÑAS SATISFACCIONES

La tercera plaza en el podio obtenida en Bélgica supone un motivo de esperanza para la Escudería italiana que ha tenido una temporada bastante mediocre.

**D**OS días después de Francorchamps, el G.P. de Bélgica no era más que un mal recuerdo. Estaba en unos ensayos privados en Monza para verificar algunos de los cambios introducidos en el coche. Primero, en el aspecto aerodinámico, con las nuevas estructuras traseras sin los dispositivos del compresor, que fueron más tarde descartadas. En lo referente al motor, probamos diferentes versiones de trompetas de admisión y un dispositivo que permitiera obtener 500 revoluciones adicionales en caso de necesidad, un adelantamiento complicado por ejemplo.

**R**EGRESÉ a Monza para los entrenamientos oficiales, en los que me fue sencillo determinar los ajustes adecuados. A pesar de mis temores, encontré el coche bastante competitivo, especialmente en la configuración de carrera. El viernes me preparé a fondo para las clasificacio-

nes, pero cuando lo necesité, no pude utilizar la velocidad máxima del regulador. El resultado fue la sexta posición en la parrilla, sin demasiada dificultad. El sábado utilicé la configuración de carrera y me sorprendió ver que había sido el más rápido. Me esforcé por mejorar mi posición, pero a pesar de dos intentos no fue posible.

**E**SA misma mañana Jean Alesi probó un motor especial, que no resultó satisfactorio. Yo opté por el motor convencional, pero mis neumáticos no respondieron, quizá a causa de la temperatura. Conservé la sexta posición. Esto no era demasiado malo, sólo debía mantenerme en el pelotón delantero con los McLaren y los Williams y contar con la buena respuesta de mi Ferrari. Hacía un calor bochornoso y comencé a sentirme muy cansado. No sólo por la apretada temporada, sino también por las numerosas entrevistas de cara al futuro.

Mis amigos me lo notaron la víspera de la carrera, me encontraron extrañamente sereno y desencantado.

Durante el calentamiento comprobé que mis reglajes eran correctos, pues realicé el mejor tiempo. Pero también pude notar que a pesar de que la tracción aerodinámica estaba reducida al mínimo, no podía adelantar a un Williams o un McLaren sin arriesgar mucho. Además, también a causa de los alerones, el coche era difícil de conducir en la estela de otros. Tendría que jugarme todo a una carta.

**E**N la salida, el Ferrari rindió muy bien, pero poco a poco fue perdiendo eficacia, probablemente como consecuencia de tener que estar detrás de Berger durante más de treinta vueltas. No contento con hacerme las cosas difíciles, también cometió numerosos errores, pisando el polvo más de lo necesario y llenando de tierra y hierba los conductos de aire de los radiadores.

El motor, que ya estaba caliente, se calentó aún más y tuve que tratarlo con mimo. Por consiguiente no podía enfrentarme con Mansell ni Senna. Al final conseguí el tercer escalón en el podio, pero no quiero que esto se convierta en una costumbre.

Pero fue una pequeña satisfacción que Ferrari encontrara una vez más el camino hacia el éxito, que se nos negaba desde el principio de la temporada. Sin duda por no haber tenido la suficiente humildad a mitad de año.

Posdata: Cuando lean estas líneas, estaré meditando mi futuro. La respuesta definitiva la tendré antes del Gran Premio de Portugal.

Alain Prost



### CARRERAS DE CAMIONES

## LOS MONSTRUOS LLEGAN AL JARAMA

**L**A Copa Europea FIA de Carreras de Camiones, está congregando esta temporada a un gran número de aficionados en cada cita. En Nurburgring se calcula que asistieron a la carrera 250.000 espectadores, una cifra muy superior a la del número de aficionados que asistieron al Gran Premio de Fórmula 1 o al Mundial de Motociclismo. Esto se debe a que las carreras de camiones ofrecen un espectáculo único. Pues bien el gran show de esta competición tendremos ocasión de contemplarlo en España los días 4, 5 y 6 de octubre. La organización ha querido que el precio de las entradas no sea un inconveniente, y que acuda el mayor número posible de aficionados. Para ello ha establecido unos precios asequibles: 2.000 pesetas las de pelouse y 5.000 las de tribuna. Estas entradas tienen validez para todo el fin de semana.

El espectáculo está asegurado en el circuito madrileño, como viene siendo habitual en cada edición, esta cita cierra la temporada y el certamen llega una vez

más sin decidir en ninguna de sus categorías, por lo que la carrera en el Jarama es decisiva y los pilotos favoritos con sus monstruos de más de 1.000 caballos de potencia tendrán que poner todo su buen hacer. Además estará presente Manuel Santos, único piloto español que ha disputado todo el campeonato con actuaciones muy meritorias, haciendo destacar siempre su Phoenix-M.A.N. Por otro lado, esta carrera supone la vuelta a la competición del equipo Pegaso, triunfadores en Madrid el año pasado y que tras una temporada en blanco han decidido disputarla.

Para la ocasión, el Gran Premio Camión de España va a contar con unos animadores de lujo. Complementarán las carreras de camiones las Copas Renault con los Clio Iniciación y 16V y la Fórmula Renault, que llegan en un momento de máxima emoción. Por otro lado, la carrera del Jarama es la última que se corre con el actual reglamento. En el 92 habrá importantes cambios y sólo se admitirán dos categorías, una reservada a camiones derivados de la serie, que se pretende que sea asequible y que permita la creación de certámenes nacionales, entre los que se podría incluir España, y la otra reservada a verdaderos prototipos.

## EL PRINCIPE COLEA

**N**O se ha acabado aún el Rallye Príncipe de Asturias. Tras los incidentes entre Pedro Diego y José María Ponce, es ahora la Federación la que inicia un expediente por si los pilotos hubiesen cometido alguna infracción deportiva.

Como principio, es bueno que la FEA intervenga pero conviene tener presente algunos aspectos. Primero, que am-

bos pilotos han sido ya sancionados (con 500.000 pesetas de multa) por los comisarios deportivos y no parece justo que alguien pueda ser juzgado dos veces por una misma falta. En segundo lugar, el principio de equidad en toda sentencia obliga a que ninguna de las partes salga injustamente mejorada en perjuicio de la otra. En este caso concreto, si se retira la licencia de Ponce, el canario perdería toda opción al título, en beneficio del compañero de escudería de Diego.

Finalmente a ambos pilotos se les ha castigado por igual, cuando a nuestro criterio (tan discutible como cualquier otro), Diego, iniciador del incidente, tiene una mayor responsabilidad. No parece justo ahora que Ponce resulte mucho más perjudicado.

J.M.Cernuda

### LOS PROTAGONISTAS Diego (izquierda) y Ponce (derecha) protagonistas de la polémica.



● **Rallye Valeo**, tras insistentes rumores que han aparecido a cerca de su no celebración, la marca de componentes del automóvil, organizadora de la carrera, ha difundido un comunicado en el que aclara perfectamente que se celebrará el próximo **26 de octubre** y que **Valeo** será su patrocinador al cien por cien. También se ha podido saber que se disputará en un solo día, que habrá tramos nuevos y que desaparece la **etapa de tierra**.

● Los dos pilotos del equipo de la **Federación Territorial Valenciana: Rafael Roses y José Ramón Miralles**, no volverán a correr hasta el día **22 de septiembre** a causa de las lesiones recibidas en los accidentes que sufrieron en **Le Mans** en la prueba puntuable para el **Europeo de Motociclismo**.

● **Vatanen** ocupará el puesto que ha dejado libre **Markku Alen** en **Subaru**. Con el reciente fichaje del finlandés por la marca japonesa, en Subaru ya tienen definido el equipo para el **92**, además de Vatanen contarán con los servicios de **François Chatriot** que ha renovado por un año más.



● **Yamaha**, para paliar la falta de máquinas competitivas en las parrillas del **Mundial de 500**, ha decidido colaborar con el constructor británico **Harris** y los franceses de **R.O.C.** a los que suministrarán sus mecánicas **YZR 500 V4** de dos tiempos para la temporada **92**.



## TELEFONOS DE EMERGENCIA

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

**CAMPSA**  
Tel.(900) 15 25 35

**AYUDA EN CARRETERA**  
Tel.(91) 742 12 13

**ADA**  
Tel.(900) 10 08 99

**AHSA**  
Tel.(91) 259 46 05

**DYA**  
Tel.(91) 437 80 00

**EUROPE ASSISTANCE**  
Tel.(91) 597 21 25

**MONDIAL ASSISTANCE**  
Tel.(91) 441 33 44

**RACE**  
Tel.(91) 593 33 33

**RACC**  
Tel.(93) 200 07 55

**ALFA ROMEO**  
Tel.(91) 654 40 11

**AUDI**  
Tel.(900) 11 22 22

**BMW**  
Tel.(900) 10 04 82

**CITROEN**  
Tel.(91) 519 13 14

**FIAT**  
Tel.(91) 519 16 16

**FORD**  
Tel.(900) 14 51 45

**HONDA**  
Tel.(900) 30 80 80

**LANCIA**  
Tel.(91) 450 13 50

**MAZDA**  
Tel.(91) 597 21 25

**MERCEDES-BENZ**  
Tel.(91) 441 41 77

**MITSUBISHI**  
Tel.(91) 441 33 44

**OPEL**  
Tel.(91) 556 13 38

**PEUGEOT-TALBOT**  
Tel.(91) 597 21 25

**RENAULT**  
Tel.(91) 556 39 99

**SEAT**  
Tel.(900) 11 22 22

**VOLKSWAGEN**  
Tel.(900) 13 65 24

## ABIERTO AL PUBLICO

La Institución Ferial de Cádiz ha habilitado 47.000 metros cuadrados para la celebración de Sport/Motor '91 durante los días 25 al 29 de septiembre. Este certamen, será el marco ideal para la presentación, promoción y difusión de todo tipo de elementos relacionados con el deporte de competición, los accesorios y sus complementos.

**Dirección: IFECA, Parque González Hontoria, Jerez de la Frontera.**

## PUNTO DE ENCUENTRO

La hermosa Villa de Santander es el lugar más apropiado para que los seguidores del Moto Club Pistón lleven a la práctica su IV Reunión de Motos Anti-



guas, que en esta edición completa su programa con la I Subida al Faro de Cabo Mayor. Una prueba con bastante más carácter social que deportivo en la que se dará cita una bella colección de motores fabricadas antes de 1964.

## BUTACA DE SALON

Las retransmisiones deportivas de la semana serán: el sábado a las 16:30, entrenamientos en diferido de la Fórmula 1 desde Estoril y el domingo, a las 14:40, la carrera en directo. Domingo Deportivo también ha preparado un resumen del

Rallye de Tierra de Córdoba celebrado el pasado día 14, y que será emitido después de la Fórmula 1. Todo ello por La Dos.

## A PLENO RENDIMIENTO

Este fin de semana se presenta bastante «movido» en acontecimientos deportivos: del 20 al 22, Rallye de la Cerámica de la Copa de España, Autocross en Talavera; Raid de Mijas para coches y motos, Gran Premio de Portugal de Fórmula 1 en Estoril y Mundial de F3000 en Le Mans. En cuanto a motos, atentos al Campeonato de España de Velocidad en Albacete.

## SEÑAS DE IDENTIDAD



JUAN Manuel Fangio ha cumplido ochenta años. Para conmemorarlo, el cinco veces campeón del mundo de Fórmula 1 ha firmado una serie de cuatrocientas litografías realizadas por su buen amigo, Jorge Ferreira-Basso, jefe de diseño de Opel Alemania. Las obras tienen un precio de 300 dólares (31.860 pesetas) sin marco y 380 dólares enmarcadas (40.356 pesetas). Portes no incluidos.

**Pedidos en el Fax: 07 49 61 444 13 11.**

## Motor 16



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

**Editor ejecutivo:**  
Félix Lázaro.  
**Director:**  
Alberto Mallo.

**Director adjunto:** Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cerada. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactor jefe de producto:** Víctor Picions (Producto). **Jefes de área:** Raúl Rodríguez (Economía). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Coordinación:** Miguel 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 Mas. **Secretaría de Redacción:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañal (Producto); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Ordazza (Documentación); Francisco Poledera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

**Publicidad:**  
**Director Comercial:** Concha Durá. **Director:** Juan Antonio Suanzes. **Jefe:** Elvira Aricha. **Automercado:** M<sup>o</sup> Jesús Sánchez. **Coordinadora:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina Rué. **Automercado:** Lloís Peyra. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Andalucía:** Rafael María Montilla. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Director de publicidad internacional:** M. Angel Durá.

**Directora de Marketing:**  
María Lizárraga.

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

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

**Autoedición:** José M<sup>o</sup> Gómez-Morán y Yolanda Corrochano.

**Director de Distribución y Suscripciones:** Federico Herrero.

**Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID:** Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. **BARCELONA:** P<sup>o</sup> de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. **BILBAO:** Berastegui, 1. 5<sup>a</sup> Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. **VALENCIA:** Guillén de Castro, 46. 7<sup>a</sup> A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. **ANDALUCIA:** Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

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

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

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

# CITROËN AX GTI

## El genio de la nueva generación.

1.360 c.c. inyección electrónica multipunto. 100 CV de potencia. 190 Km/h. De 0 a 100 Km/h. en 8,7 segundos. Prestaciones GTI para un auténtico deportivo capaz de dominar la carretera con fuerza y seguridad. Un motor de alto nivel, silencioso y eficaz, con un consumo de 5,3 litros a 90 Km/h.

El Citroën AX GTI Nueva Generación viene equipado con neumáticos especiales Michelin, MXV2 185/60 RF3 capaces de

ofrecer la máxima seguridad activa, por su extraordinaria adherencia al suelo, tanto en seco como en mojado. El equipamiento, tiene la deportividad y el lujo de un alto de gama: volante deportivo de tres brazos, elevavientos eléctricos, cierre a distancia de puertas, asientos sport, alarma sonora de luces encendidas, respaldo trasero abatible parcialmente, cuenta-revoluciones, termómetro de agua, indicador nivel de aceite. En el exterior, las lunas tintadas, el alerón

trasero, el parabrisas laminado y las llantas de aleación ligera, remitan una línea deportiva que llama la atención por sus formas redondeadas y compactas, llenas de fuerza.

Opcionalmente posee aire acondicionado y sistema anti-bloqueo de frenos (A.B.S.).

Un coche a la medida de la nueva generación. Potente. Veloz. Dominante. Es el genio del GTI.



Citroën AX GTI Nueva Generación.  
Más genial que nunca.





SERIE F1 PHILIPS CAR STEREO  
CONDZCA A UN GANADOR  
EN PRESTACIONES Y PRECIO



DC 410 SERIE FORMULA 1

Philips le presenta el mejor sintonizador del mercado: el DC 410 de la serie Fórmula 1. Porque además de tener el máximo número de presintonías, 36, tiene Scan de frecuencias y presintonías que lo hacen único.

Regale sus sentidos con el diseño de vanguardia de un líder, y disfrute de las prestaciones que sólo puede ofrecerle un ganador en todos los terrenos a un precio inmejorable: **19.900 ptas.**

Características Técnicas

- Sintonizador digital PLL cuarzo con FM (estéreo)/OM/OL, Autos-tore y 36 presintonías individuales
- Platina de cassette estéreo
- Amplificador estéreo de potencia (2 x 7 W) y baja distorsión
- Unidad extraíble incorporada anti-robo

Para más información sobre el DC 410 consúltenos en el teléfono (91) 539 12 53



Este verano, Philips Car Stereo le obsequia con una bolsa para transportar su auto-radio más cómodamente. (Promoción válida hasta el 15 de Octubre).



PHILIPS



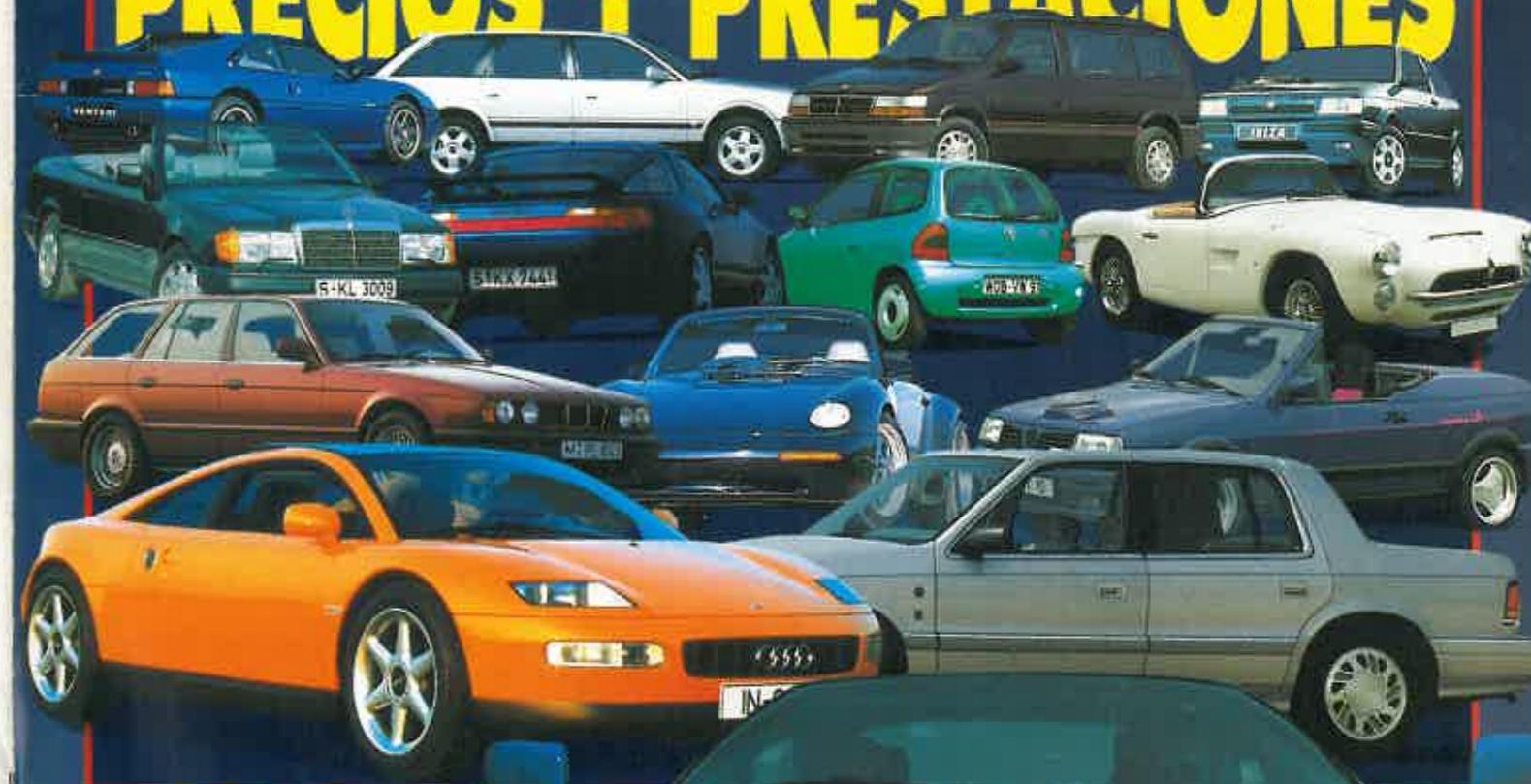
SEMANAL **Motor 16** GRUPO

*Salón de Frankfurt*

21 de septiembre de 1991

Núm. 413 • 325 ptas.

**TODOS LOS MODELOS  
PRECIOS Y PRESTACIONES**



**BUGATTI  
EB 110  
MAS QUE  
UN FERRARI**

