

NUMERO
DOBLE

Motor 16

EXTRA F-1

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

28 de septiembre de 1991

Núm. 414 • 350 ptas.

ITALIANOS CON GARRA

• PRUEBAS: ALFA ROMEO 164 TURBO Y
MASERATI SHAMAL
• AL VOLANTE DEL
LANCIA DELTA INTEGRALE



● **NUEVO**
HONDA PRELUDE

Vibra el asfalto. Tiembla de emoción.

Prepárate para disfrutar del mayor espectáculo del mundo. Por primera vez, el nuevo circuito de Montmeló será escenario de un Grand Prix. Todo está preparado para el estreno. Todo a punto para hacerte temblar de emoción.

El próximo 29 de Septiembre, Marlboro te invita a seguir de cerca el Gran Premio Tío Pepe de España de Fórmula 1. Cuando los motores rujan, cuando vibre el asfalto, temblarás de emoción. La cita es en Montmeló. No te la pierdas.



Ven, síguenos

Marlboro



Entradas e información: (93)45136 06

SUMARIO

6 PUNTO DE MIRA

A FONDO
En el caso del Alfa Romeo 164 2.0V6 turbo hay que hablar de prestaciones impresionantes y funcionamiento equilibrado.

A FONDO
Maserati Shamal

AL VOLANTE
Para intentar mantener su dominio en el Mundial de Rallyes, la marca italiana ha lanzado su nueva arma contra Toyota: el Lancia Delta HF Integrale.

ECONOMIA
Los talleres y las aseguradoras han firmado un acuerdo para adecuar las tarifas de las reparaciones.

PRECIOS COCHES NUEVOS

LO ULTIMO
En el verano del 92 llegarán a España los nuevos Honda Prelude.

AL VOLANTE
Nuevas Renault Express.

A FONDO
Las nuevas Volkswagen Caravelle GLD están llenas de posibilidades destinadas a una nueva concepción en la utilización de las furgonetas.

PRECIOS COCHES USADOS

MOTOS
Suzuki Bandit 400.

DEPORTE
Gran Premio de Fórmula 1 de Portugal, desde el circuito de Estoril. Esta será la penúltima prueba, anterior a la que se celebrará en el nuevo circuito de Montmeló.

Campeonato del Mundo de Rallyes.
Rallye de Australia.



EDITORIAL

DEPORTE NACIONAL

ESTA semana y por partida triple el deporte nacional es el automovilismo. El G. P. de España de Fórmula 1, su celebración en el nuevo Circuito de Cataluña y la valiente aunque tristemente truncada carrera de Carlos Sainz en el Rallye de Australia, son noticias de primera página para el deporte en general y para el automovilismo en particular.

Hace años, España contaba sólo con un circuito permanente, el del Jarama. Calafat, Jerez, La Torrecica y Montmeló, han elevado el número a un total de cinco. Y hay más proyectos... Los tiempos de Venta Cabrera, Montjuich, Churdinaga, etc., están olvidados. Queda Alcañiz como símbolo permanente de los circuitos urbanos. Ahora sí se dan las circunstancias idóneas para que el automovilismo cobre fuerza, para que se desarrolle el embrión que siempre ha encontrado más dificultades que facilidades en su trayectoria.

Los pilotos de las últimas generaciones ya lo van demostrando en sus participaciones en el extranjero. Las fórmulas de promoción y de formación de pilotos están dando sus resultados. Renault, Seat, Ford, Fiat, Peugeot, Ci-

troën, General Motors... han invertido con decisión para fomentar un deporte que ahora cumple la mayoría de edad y está a punto de iniciar un periodo de madurez.

Tenemos un motor llamado Carlos Sainz. Es el momento de hacer deporte, deporte del motor. Si alguna marca se planteaba algunas dudas al respecto, estas han quedado despejadas. Pueden estar seguros de que están haciendo labor de futuro para el automovilismo y, en definitiva, para sí mismas. El espíritu de la competición se enaltece en una especialidad como ésta, en la que a lo largo de los años se han experimentado las soluciones técnicas que hoy incorporan los automóviles de gran producción. Y esta labor de investigación en las carreras tiene aún mucho camino por delante; es una actividad incesante para desarrollar neumáticos, lubricantes, combustibles, etc., sin olvidar las nuevas tecnologías que se pondrán a punto de aquí al 2000. Quien renuncie al deporte actualmente, estará renunciando a una parte importante de su futuro.

Alberto Mallo.



A FONDO



MASERATI SHAMAL

El Maserati Shamal es uno de los deportivos más agresivos. Poseedor de trescientos veinticinco caballos, nos obliga a pilotarlo con mano dura. (Pág.18)

LO ULTIMO

HONDA PRELUDE

Siguiendo con la política de la marca japonesa, de renovación total de los modelos ya conocidos, Honda ha definido lo que serán los nuevos Prelude. (Pág. 42)



MOTOS

SUZUKI BANDIT 400

La Suzuki Bandit 400 es una novedosa moto deportiva pero con un carácter extremadamente divertido, con una estética bastante clásica y un motor lleno de expresión. (Pág. 66)



MOTOR 16 EN TELETXT DE TVE

LOS COCHES QUE BATEN RECORDS
LOS MAS RAPIDOS

LOS MAS CAROS

Motor 16
INDICE EN LA PAG. 650

NUEVO RENAULT 21

MANAGER



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. • Elevalunas 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**



DESDE
TURIN

GIANCARLO
PERINI

● EL presidente de Mercedes-Benz, profesor Niefer, ha reconocido recientemente que un prototipo de una nueva Mercedes-Benz Minivan está siendo construido en Turín. También reconoció que varias compañías del área de Turín están trabajando en el prototipo, pero no dijo cual de los conocidos carroceros está más involucrado en el desarrollo, aunque sí reconoció que Carrozzeria Coggiola, creadora del prototipo C-112, no está trabajando en la nueva Minivan.

● ERNEST Ferrari, director del grupo Fiat Spa encargado de la división Lancia, ha dicho en el pasado Salón de Francfort que la marca italiana va a comenzar en 1993 una nueva política según la cual cada año se irá reemplazando un modelo de la gama. El primer modelo que se sustituirá será el Lancia Delta en 1993, y al año siguiente será el Thema el coche sustituido. Los siguientes modelos que tienen previsto renovar son el Lancia Y-10 en 1995 y el Dedra en 1996.

● SEGUN fuentes bien informadas, Italdesign podrá ser en los próximos meses uno de los primeros carroceros que tendrán la oportunidad de diseñar su propio Bugatti. Romano Artioli, presidente de Automóviles Bugatti, ha dicho que su compañía animará a diseñadores y carroceros en el desarrollo del diseño del nuevo Bugatti, y les venderá el chasis de su último supercoche anunciado en París.

● TOYOTA presentará en el Motor Show de Tokio un modelo diseñado por Italdesign, basado en el Jaguar Kensington que fue presentado el año pasado en el Motor Show de Ginebra.

6 / **Motor 16**

VESTIDO DE SEDA

NO es desde luego una mona, ni el vestido es de seda; pero el Mercedes 190 sí se queda. Se trata de una versión única, expuesta en un concesionario alemán, que incorpora el morro y la cola del C-9, el coche de Sport, vencedor de Le Mans en 1988. Este coche fue utilizado para el rodaje de un *spot* pu-



blicitario y ahora se muestra como reclamo en este concesionario de Francfort que no quiere desprenderse de él a ningún precio. Lo que parece claro viendo la espectacularidad del modelo es que cualquier fabricante de accesorios podría animarse a sacar una serie de lo que podría ser uno de los coches más espectaculares que puedan rodar por cualquier carretera.

SCANIA

PREMIO DE PINTURA

EL pasado día 17 tuvo lugar en Madrid la entrega de premios del I Concurso/Certamen Nacional Scania de Pintura, promovido por la Asociación Cultural del Transporte (ACT) y patrocinado por la firma sueca para la promoción de jóvenes talentos. La celebración de este acto, que coincide con el primer centenario de Scania, estuvo presidida por el Embajador de Suecia, y contó con la presencia de importantes personalidades del mundo de la cultura y el transporte.

El Jurado, presidido por Francisco Prados de la Plaza, otorgó el primer premio,

dotado con un millón de pesetas, a la obra «Chasqui» del pintor bilbaíno Luis Ruiz del Arbol y el accesit -consistente en doscientas cincuenta mil pesetas- a María Marcos Patiño por la realización de su obra «¿Nuevo Orden?».



VOLVO LIMUSINA

ESPACIO DE NEGOCIOS

DESIGN & Technik es una empresa alemana con una larga tradición en la modificación de estructuras de automóviles, con el fin de realizar nuevas versiones y vehículos adaptados a necesidades particulares de clientes especiales. Por ejemplo, variados vehículos utilizados en cine o en anuncios de televisión han salido de su especializado taller.

Con ocasión del Salón de Francfort, D+T ha dado a conocer un Volvo Limusina de medidas desmesuradas, encargado por PT Indomobil de Indonesia. Para los

componentes se ha contado con la colaboración de Sony y Philips. Una mampara de cristal separa el compartimento destinado al conductor del amplio espacio trasero. Para comunicarse interiormente, existe un teléfono que se puede utilizar para realizar llamadas al exterior. Conectado con el fax o con el *modem* del ordenador se dispone de una oficina rodante perfectamente comunicada y dotada de todo lujo de detalles como bar, *compact disc* y televisión.

De momento, sólo se fabricará un pequeño número de este modelo, íntegramente destinado al mercado del lejano oriente, pero se espera poder comercializarlo próximamente en USA.

VERDE Y ROJO



● De nuevo Jose Luis Pedragosa, Gerente de Seguridad Vial de la Generalidad de Cataluña, ha vuelto a acertar. Su equipo ha puesto en marcha un plan para reducir o evitar en lo posible, el atropello de personas de edad. Nada menos que 220 personas mayores perdieron la vida en Cataluña el pasado año y se quiere acabar con esto. Es una pena que la sensibilidad hacia los problemas del Tráfico que tienen en Cataluña no la tengan en el resto del Estado.

● Una zanja mal tapada y mal señalizada ha sido causante de dos muertes en Madrid. En el plazo de tres semanas, esto ha sido la causa de cuatro muertos en tres accidentes. Y el peloteo de responsabilidades sigue, sin saber si es el Ayuntamiento, la empresa constructora o la Comunidad. Todos los organismos y entidades tienen culpa. Lo que está claro es que los ciudadanos no merecemos esta desidia, que roza lo criminal.

● Es tan poco frecuente encontrarse con una estación de servicio agradable y limpia, que cuando nos vemos en una de ellas, nos gusta contarla. Se trata de la estación de Petronor, situada en la autopista Bilbao-Burgos. Los empleados son muy serviciales y bastante eficaces: los aseos están limpios y equipados y sin necesidad de pedirlo, ellos mismos tomaron la iniciativa de limpiarnos el parabrisas.

● Otro ejemplo de Renfe de su absoluta falta de respeto por el cliente: un grupo excursionista de Girona facturó 33 bicicletas para realizar un viaje cicloturístico. Al llegar faltan dos monturas. Tras perder media mañana de discusiones, sólo consiguen que les abonen 1.500 pesetas por kilo. Cuando se piensa que son todos los españoles los que sufragar las pérdidas de Renfe, los responsables deberían tener más sensibilidad hacia los innumerables problemas de los usuarios.



DESDE
PARIS

EDOUARD
SEIDLER

● RENAULT, Citroën y Peugeot han llegado a un acuerdo con la compañía nacional de gas para el desarrollo de un vehículo «limpio y económico», propulsado por gas natural. El primero de estos coches, que podría aparecer antes de 1995, será un prototipo del Citroën BX.

● DESPUÉS de que las ventas de coches se recuperasen ligeramente durante el mes de julio, en el ejercicio del mes de agosto volvieron a descender un 10,5 por ciento, para situar la caída global de los ocho primeros meses del año en un 14,3 por ciento.

● CON el propósito de fomentar las ventas del ZX, Citroën está ofreciendo a sus futuros compradores la posibilidad de probar este modelo gratis un día entero, durante los diez días que dura esta campaña promocional.

● EL grupo PSA va a reagrupar a sus tres centros de investigación (PSA, Peugeot y Citroën) en uno solo, para acelerar el proceso de investigación y desarrollo, con el objetivo de desarrollar un coche en el periodo de tres años, frente a los cinco actuales, hacia finales de siglo, empleando el mismo personal -6.000 trabajadores- en estas áreas.

● DESPUÉS de tres años en el mercado, el Renault 19 va a recibir una serie de modificaciones en su línea exterior, destacando un nuevo diseño del frontal y la parte trasera, así como unos nuevos grupos ópticos posteriores. También recibirá mejoras en el interior y contará con nuevos motores, un turbodiesel de 93 caballos y un gasolina alimentado por inyección y turbocompresor que tendrá una potencia de 178 caballos.

Motor 16 / 7





DESDE
TOKIO
DANIEL MONTEVERDE

● **MITSUBISHI** y **Volvo** fabricarán conjuntamente nuevos modelos de turismos en Helmond (Holanda) gracias al acuerdo de constitución de la nueva *joint venture* que ambas compañías firmaron la pasada semana en la Haya con el gobierno holandés. En la nueva sociedad conjunta, Netherlands Car BV, cada uno de los tres socios tiene el 33,3 por ciento, y planean comenzar las operaciones en diciembre de este año a fin de producir 200.000 turismos anuales a partir de 1995.

● LAS exportaciones japonesas de vehículos aumentaron un 1,2 por ciento en julio con respecto al mismo mes del año anterior alcanzando las 494.226 unidades. En plena recesión del sector, la sorprendente subida se atribuye al incremento de las exportaciones al Oriente Medio y a Sudamérica.

● LAS ventas de vehículos importados en Japón han disminuido en agosto por octavo mes consecutivo. La caída del pasado mes fue del 8,9 por ciento con respecto al año anterior y el número de vehículos vendidos fue de 14.057 unidades. El bajón se atribuye a la dura competición que hay con los modelos domésticos y al escaso espacio para garajes disponible en los grandes centros urbanos.

● **TOYOTA** acaba de añadir a su gama de Corolla y Sprinter modelos con tracción total. Estos modelos fueron presentados con motores de 1,6 litros de gasolina y 2 litros diésel respectivamente. El sistema de tracción integral se logra según las versiones, por acoplamiento viscoso, embrague hidráulico de varios discos controlados electrónicamente o por medio de un diferencial.

CONTANTE Y SONANTE

Renault y Volvo van a realizar un intercambio de responsables comerciales como un primer paso para la fusión de sus respectivas direcciones comerciales.

El sindicato **UGT** ha denunciado que la multinacional **Fiat** está incumpliendo los planes industriales anunciados para **Enasa-Pegaso**.

Repsol ha pasado a formar parte del *ranking* de las compañías más eficientes del mundo, siendo la única

empresa española que aparece en el mismo.

La compañía **Multinacional Aseguradora** ha dado de baja a más de 60.000 automovilistas por la alta siniestralidad registrada en el primer semestre.

Porsche va a despedir a 550 de sus 8.000 trabajadores ante la caída de sus ventas en el mercado norteamericano.

Los trabajadores de **BMW** comienzan en octubre un nuevo modelo de semana laboral de cuatro días.

Honda Motor ha recibido ya la autorización para poder exportar a la vecina **Francia** vehículos del modelo **Honda Accord**.

Dragados y Construcciones ha sido preseleccionada para realizar las obras de la nueva fábrica que **Ford-VW** va a construir en Portugal.

Los vehículos de las marcas **Ford** y **VW** fabricados en Brasil serán los primeros producidos en aquel área que tendrán catalizador.



CATALUÑA

TERCERA EDAD PRIORITARIA

DE las 88 personas que fallecieron en accidente de circulación en Barcelona durante el pasado año, 27 eran personas de la tercera edad víctimas de atropellos, lo que las convierte en el segundo grupo de riesgo tras los jóvenes ciclistas. De ahí que la Gerencia de Seguridad Vial y los Ayuntamientos de toda Cataluña, junto con el Departamento de Bienestar Social han preparado una campaña destinada a los conductores. A éstos se les pide sensibilidad hacia estas personas que ca-

recen de agilidad y reflejos, lo cual queda expresado en el lema «Respetar su velocidad». La campaña, con un coste de 80 millones de pesetas, recoge una serie de medidas para que se creen zonas peatonales, paseos, etc... con el fin de que puedan transitar con tranquilidad.

PORSCHE 968

YA HAY PRECIOS

TRAS su presentación oficial en Frankfurt, el nuevo **Porsche 968** inicia su comercialización en España. Y lo que es más interesante, a un precio verdaderamente competitivo. Su equipamiento es completísimo, incluyendo, entre otras cosas, *airbag* en las dos plazas delanteras, aire acondicionado automático, cierres centralizados, alarma electrónica, preinstalación de radio, con 6 altavoces y antena integrada en el parabrisas y asientos de ajuste eléctrico. La versión coupé costará 7,8 millones de pesetas y el descapotable, 9 millones de pesetas. Con sus 240 caballos de potencia y una velocidad máxima de 252 kilómetros por hora, será sin duda uno de los deportivos de mayor atractivo del mercado.



NISSAN PRIMERA

EMBARQUE A JAPON

POR primera vez, un total de 1.500 turismos **Nissan Primera** fabricados en Gran Bretaña han sido embarcados en Southampton con destino a Japón, hecho que marca un hito en la historia del automóvil. Este primer envío es el resultado de la labor llevada a cabo por **Nissan Motor Manufacturing Ltd.** durante cinco años, y demuestra que los vehículos fabricados por Nissan en Europa cuentan con todos los requisitos de calidad para un mercado tan competitivo como el japonés. Por si hubiera dudas, estos coches británicos compiten también en precio.



DE MOMO PARA FERRARI ENGINEERING

ASIENTOS DEPORTIVOS

EN el pasado Salón de Frankfurt, Momo presentó unos asientos especiales para Ferrari. Son de tipo *baquet*, con estructura de fibra de carbono y con dos tipos de respaldo: fijo o reclinable.

El modelo con respaldo fijo pesa 7,6 kilos con las fijaciones para sujetarlo al piso incluidas. Están tapizados con piel en los paneles laterales y la zona central va recubierta por tejido antideslizante.

La versión de respaldo reclinable va íntegramente forrada en piel y pesa diez kilos. En ambos casos, los asientos se pueden utilizar con cinturones de seguridad de tres puntos.



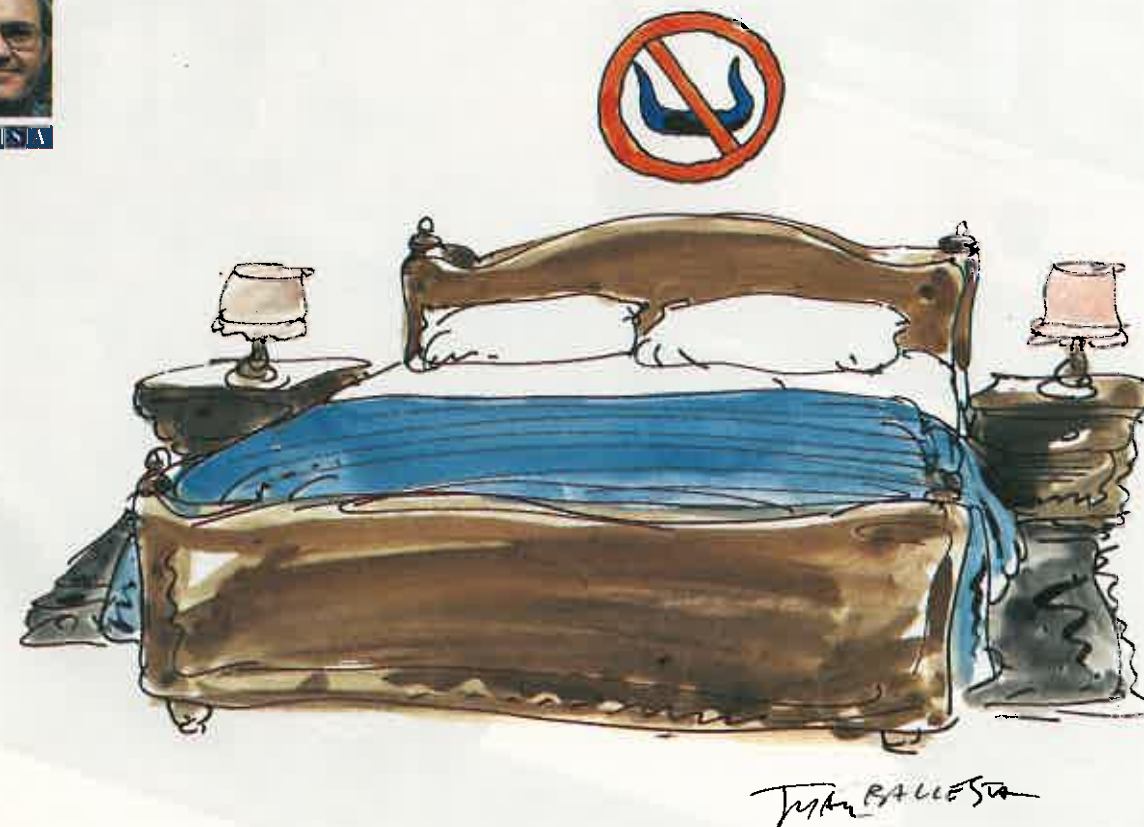
GASOLINAS

LO QUE SE LLEVA EL FISCO

HACIENDA ha ingresado más de medio billón de pesetas (concretamente 509.617 millones de pesetas) en lo que va de año por los impuestos que aplica a los carburantes. Esta cifra supone un aumento del 42 por ciento respecto a la recaudada el mismo periodo del año anterior. La mayor parte de la recaudación por derivados de petróleo proviene del llamado Impuesto Especial, que había sido fuertemente incrementado en los Presupuestos Generales del Estado del pasado ejercicio y que hasta junio de 1991 se elevó a 455.000 millones de pesetas, con un aumento del 46 por ciento respecto al primer semestre de 1990. La recaudación en el mismo periodo, por el IVA ascendió a 54.000 millones.



BALLESTER



Corazón de campeón.



Prepárate para sentir su potencia. El XR2i te ofrece un motor de inyección de 110 CV y una conducción, estabilidad y seguridad sorprendentes. Y el equipamiento de serie de todo un deportivo: spoiler trasero, estribos laterales y spoiler delantero con faros de largo alcance y antinieblas integrados, suspensión deportiva con barra estabilizadora delantera, asientos y volante deportivo... hasta llantas de aleación si lo deseas.

Todo un campeón, lo mires por donde lo mires.

Ponte al volante del XR2i. Va a acelerar tus pulsaciones.

Ahora desde
1.672.000 Ptas.



Fiesta XR2i.
Atracción Total

*Llantas de aleación opcionales.

FORD COCHE OFICIAL EXPO'92

PRUEBA

Motor 16

ALFA ROMEO 164 2.0 V6 TURBO

LA PASION DE CONDUCIR

Una berlina de lujo no tiene porqué ser aburrida. Tendrá un aspecto discreto, puede que no tenga alerones para mantener la estabilidad a altas velocidades, pero, sin embargo es capaz de convencer al conductor más marchoso.

A L imagen de otras ventajas, no cabe duda que la utilización del turbo está reportando a la marca italiana una buena imagen de sus productos de élite. En el caso de la versión turbodiesel del Alfa 164 hay que hablar de prestaciones impresionantes y funcionamiento equilibrado en una gran berlina de lujo. En el caso que nos ocupa, la utilización de un motor derivado del seis cilindros pero con tan sólo 1.996 centímetros cúbicos (por ello se libra de pagar en Italia el 38 por ciento de IVA y sólo paga el 19) unido a un pequeño turbocompresor de la marca Mitsubishi, ha permitido a los técnicos italianos comercializar el 164 más potente, conservando y excitando a la vez, esa pasión que mueve a casi todos los propietarios de un Alfa Romeo.

El 164 Turbo no ofrece un aspecto tan agresivo como el Quadrifoglio, y aparentemente tampoco parece el más veloz. Sin embargo tarde o temprano se gira la llave de contacto y el nuevo 164 se incor-



DISCRETO Y EFECTIVO

La aceleración a medio régimen es impresionante. El comportamiento se mantiene en lo aceptable, mientras que se mima el acelerador en terrenos bacheados.

pora a la circulación camuflado bajo un aspecto discreto y elegante. Si no se levanta el pie del acelerador, el motor sube de vueltas con increíble rapidez y de una manera bastante silenciosa. El turbo, en ningún caso, coge desprevenido al conductor que apreciará su suavidad y progresividad. No obstante habrá que controlar ese pie derecho, porque si se intentan conocer los límites del nuevo 164, las emociones fuertes llegan por sorpresa. Primero porque la facilidad para subir de vueltas se une a unos desarrollos más bien cortos, por lo que en primera y segunda velocidad hay que vigilar la aguja del cuentavuelvas para impedir el corte de inyección al régimen máximo, por supuesto facilísimo de alcanzar. Y segundo porque las velocidades alcanzadas, sin apenas notarlo, no son a veces las más recomendables. El motor del 164 Turbo está gestionado electrónicamente por un sistema Motronic que controla digitalmente el encendido y la inyección mien-

VIRTUDES

- Precio
- Prestaciones
- Comportamiento

ALFA ROMEO 164 TURBO
PRECIO: 4.985.598 PTAS.

- Suspensión incómoda
- Tacto del pedal de freno
- Dirección imprecisa

DEFECTOS

tras que el sistema Bosch EZK controla la sobrealimentación y la detonación. A todo ello se le suma un dispositivo *over-boost* que permite con el acelerador pisado a fondo un aumento temporal de sobrepotencia.

La comparación con el Quadrifoglio es irremediable. Son 10 caballos más los del Turbo y esto se refleja en las prestaciones, sobre todo en aceleraciones y velocidad máxima. Sin embargo en el Quadrifoglio no se encuentra ese bache hasta las 2.500 revoluciones del modelo sobrealimentado. La potencia llega inmediatamente, desde el principio, y sobre todo en la quinta velocidad, donde las recuperaciones demuestran el impresionante rendimiento a bajo régimen de un motor me-



POCA SUJECCION

La tapicería de cuero, en este caso, no es muy recomendable. Además de ser una opción, con ella los asientos no sujetan.

nos potente pero más elástico. Sin embargo hay que destacar la facilidad con que el 164 Turbo mantiene una velocidad de crucero alta sea cual sea la orografía del terreno. Los adelantamientos en cuarta desde una velocidad de 80 o 90 kilómetros por hora se realizan en un abrir y cerrar de ojos con una reserva de potencia que sobre todo ofrece seguridad.

A diferencia del 164 Quadrifoglio, el Turbo no cuenta en su equipamiento con amortiguación de control electrónico. Se mantienen las suspensiones del resto de la gama salvo la estabilizadora trasera, ahora más gruesa. Vuelve esa sensación de dureza y esos rebotes secos que no gustarán demasiado a los pasajeros, pero se mantiene un comportamiento excelente, mejorado en los últimos modelos con los nuevos reglajes del tren delantero.

La sobrepotencia del turbo pone en en-

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de 6 cilindros en V. Bloque y culata de aleación ligera. Distribución: Un árbol de levas en cabeza por cada bancada, accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.996 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80 mm. Carrera: 66,2 mm. Compresión: 8 a 1. Potencia máxima: 210 CV(152 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 29 mkg (284 Nm) a 2.750 rpm. Alimentación: Inyección electrónica, turbo, intercooler y overboost. Combustible: Gasolina Super de 97 octanos o sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,6 km/h; En 2ª: 15,5 km/h; En 3ª: 22,2

km/h; En 4ª: 29,3 km/h; En 5ª: 37,0 km/h;

DIRECCION: Sistema: De cremallera con asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 10,8 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos ABS de serie.

SUSPENSION: Delantera: Independiente, tipo McPherson con brazos oscilantes y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, tipo McPherson con astas transversales, tirantes de reacción y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 195/65 ZR 15. Llantas de aleación ligera de 63 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.440 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio.....	12,9
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	8,7
En conducción rápida	11,8
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	10,6
A 140 km/h de crucero	12,5
A 180 km/h de crucero	14,2
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	11,4
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	564

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h.....	236,6
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	15,8
1.000 m salida parada.....	28,0
De 0 a 100 km/h	7,8
Recorriendo (metros)	112,5
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	30,8
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	36,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,0
recorriendo (metros)	166,4
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,1
recorriendo (metros).....	327,5

EQUIPAMIENTO

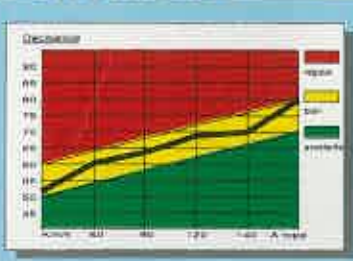
Cuentarrevoluciones.....	SI
Manómetro de aceite.....	SI
Termómetro de agua.....	SI
Indicador carga batería.....	SI
Ordenador de viaje.....	NO
Volante regulable.....	SI
Faros antiniebla.....	SI
Aire acondicionado.....	SI
Asiento regulable en altura.....	SI
Asientos regulables eléctricamente.....	SI
Retrovisores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

FRENOS



A 60 Km/h: 16,5.
A 100 Km/h: 47,6.
A 120 Km/h: 69,5.

SONORIDAD



Al ralentí: 52,5. A 60 Km/h: 61,7. A 90 Km/h: 64,2. A 120 Km/h: 68,6. A 140 Km/h: 70,6. A Tope: 81,7.

Car Hi-Fi Sony



XR-U881 RDS

XR-U881 RDS «KING» EL MÁXIMO EXPONENTE TECNOLÓGICO DE SONY PARA SU COCHE.

Sólo SONY podía reunir en un radiocassette como el XR-U881 RDS las máximas prestaciones de la más avanzada tecnología en sonido digital para coche.

La perfección se ha hecho realidad en un radiocassette único. Con sistema de conexión «Unilink», el XR-U881 RDS puede controlar hasta 10 cargadores de Compact Disc (100 discos), permite personalizar y programar hasta 110 discos gracias a la función exclusiva de SONY «Custom Life», posee sistema de radio RDS con 40 presintonías y BTM, Dolby B-C, mando a distancia, carátula extraíble, y otras muchas prestaciones.

Creado por SONY para quienes saben apreciar lo exclusivo.

XR-U881 RDS, el radiocassette más avanzado y perfecto del mundo.

De venta en los mejores especialistas del sector



trecho al Alfa más potente en muy pocas ocasiones. El tren delantero transmite la potencia al suelo con efectividad y salvo en carreteras muy deterioradas o desiguales el 164 Turbo mantiene los neumáticos delanteros sobre el suelo en todo momento. En cualquier caso no le habría venido nada mal una amortiguación auto-

regulable. Por supuesto, conduciendo al límite el coche puede ser todo lo subvirador que se quiera, sin embargo no tiene sentido llevar las cosas a tales extremos.

Volvemos a coincidir en las críticas hacia la dirección, demasiado imprecisa cuando se superan los 120 kilómetros por hora, y también en las referentes al tacto

de los frenos, con un pedal de largo recorrido que da la sensación de no asegurar la frenada hasta el último momento. Un elogio, eso sí, al sistema antibloqueo que permite realizar una conducción agresiva y entrando en funcionamiento sólo cuando se supone que no queda más remedio.

Los interiores son idénticos al resto de



ELEGANTE

Los interiores del 164 Turbo son idénticos a los del resto de la gama excepto por el reloj de presión del turbo.



SEIS CILINDROS, DOS LITROS Y TURBO

Derivado del seis cilindros de tres litros, este inédito motor proporciona 210 caballos gracias al pequeño turbo Mitsubishi.



MECANICA		
MOTOR	Excelente	En este curioso motor de seis cilindros y dos litros se ha utilizado un turbo muy efectivo.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	Suavidad y precisión permiten realizar esta importante maniobra con facilidad.
TRANSMISION	Buena	Los desarrollos son más bien cortos por lo que se aprovecha el rendimiento del motor.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Regular	Asistida de serie, resulta imprecisa a velocidades altas. En ciudad es muy cómoda.
FRENOS	Normal	Frena a la perfección pero con un tacto equivocado que no da seguridad. El ABS es de serie.
SUSPENSION	Buena	El trabajo realizado en las últimas unidades ha mejorado mucho el comportamiento.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Bueno	Perfecto en cuanto a postura ideal que se logra con facilidad. Mal los asientos que no sujetan.
CLIMATIZACION	Excelente	El climatizador automático funciona a las mil maravillas. Su funcionamiento es muy lógico.
SONORIDAD	Excelente	Es silencioso casi siempre. Cuando se exprime el motor el sonido es agradable.

RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Excelente	Superior a la del Quadrifoglio y digna de algunos deportivos de raza.
ACELERACION	Excelente	El buen funcionamiento del turbo junto con los desarrollos ideales favorece la aceleración.
RECUPERACION	Normal	A pesar de esos buenos desarrollos un turbo no es eficaz hasta las 2.500 revoluciones.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Excelente	El habitáculo del 164 se caracteriza por su capacidad. Cinco adultos entran perfectamente.
MALETERO	Bueno	Es amplio aunque con una altura de carga algo elevada.
CALIDAD	Bueno	Sin acercarse a la de los productos alemanes, en este modelo se ha cuidado algo más.

ECONOMIA		
CONSUMO	Regular	No se le puede pedir un consumo contenido a una berlina de 210 caballos y 1.500 kg.
EQUIPAMIENTO	Bueno	Muy completo, aunque quedan opciones aparte por adquirir como los asientos en cuero.
PRECIO	Excelente	Es el más barato de su segmento y su potencia. En Italia el precio todavía se reduce más.

FRENTE A SUS RIVALES

Muchos modelos se las tienen que ver con el protagonista de nuestra prueba. En general casi todas las berlinas de tipo alto y altas prestaciones entre las que se encuentran modelos de la talla del BMW 535i, Citroën XM V6 24V, Ford Scorpio Cosworth 24V, Opel Senator 3.0i 24V, Peugeot 605 SV 24, o Saab 9.000 Turbo 2.3. Característica común de todos ellos, salvo el BMW, es la culata de cuatro válvulas por cilindro, sólo que en el Saab, además de contar con un motor de cuatro cilindros, esta culata se combina con un turbo. El sueco es el más barato (18.000 pesetas menos que el Alfa) pero el 164 cuenta con un mejor equipamiento y prestaciones y una menor brusquedad del turbo. El resto de representantes cuestan entre medio millón y un millón de pesetas más sin llegar en ningún caso a las prestaciones del italiano. Otra cosa sería si tuviésemos que hablar de calidad. Los productos alemanes no tienen en este sentido competencia en Europa.

la gama a excepción del reloj de la presión del turbo en el cuadro. Los asientos forrados en cuero son, en este caso, opcionales así como la regulación eléctrica de las plazas traseras, y no sujetan el cuerpo tanto como los del Quadrifoglio. En cualquier caso el equipamiento es muy completo.

SUSPENSION FIRME
Sin el sistema de suspensión regulable, el 164 Turbo cuenta irremediablemente con unas suspensiones demasiado secas para los pasajeros.

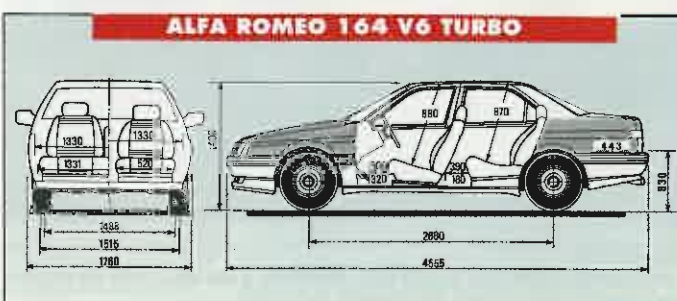


los públicos a un precio muy competitivo. El único problema se puede presentar cuando un Quadrifoglio se cruce en su camino. Aunque siempre queda el recurso de pensar que cuesta medio millón más.

Andrés Más
Fotos: José Robledo

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Alfa Romeo España S.A. Carretera de Madrid-Burgos, km. 18,7 **Teléfono:** (91) 6544011 **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 85 puntos de asistencia en toda España.



NUEVO MODELO

...analizará el sistema eléctrico de su automóvil



DIMENSIONES: 85 x 44 x 17 mm.
PESO: 17 gramos

Sólo necesita enchufar el F-45 al encendedor de su automóvil, e inmediatamente la iluminación de sus LED's le indicarán el estado de carga de la batería y si el funcionamiento del alternador es correcto.

Por la noche aconsejamos dejarlo conectado (LED encendido) como si fuera un aparato de alarma. No descarga la batería.

FERVE

EQUIPOS Y ACCESORIOS PARA AUTOMOVIL

MASERATI SHAMAL

EOLO DESENCADENADO



VIRTUDES

- Prestaciones sensacionales
- Espíritu deportivo
- Relaciones de cambio

MASERATI SHAMAL
PRECIO: 13.774.642 PTAS.

- Detalles mal resueltos
- Entrega brusca de potencia
- Sin opción de ABS

DEFECTOS

El Shamal es un viento cálido y fuerte de las planicies de Mesopotamia que recorre grandes espacios sin encontrar obstáculos. En Maserati, con permiso de los dioses, lo han convertido en coche. Y le han colocado dos turbos para que supere los doscientos cincuenta kilómetros por hora.

QUEDAN pocas oportunidades para conducir coches brontos, que no permitan un respiro al conductor y que le obliguen a pilotarlos con mano dura. Los refinamientos electrónicos han edulcorado las sensaciones de los deportivos más modernos, que han perdido su capacidad para transmitir sensaciones fuertes. El Maserati Shamal es el contrapunto. Trescientos veinticinco caballos de potencia transmitidos por el eje trasero, con el coche cruzado en muchas ocasiones, y sin limitadores de potencia cuando las ruedas patinan, exigen un piloto experto, atento y muy cuidadoso con el pedal del acelerador.

Su capacidad de aceleración en la salida de las curvas impresiona incluso a los conductores más avisados y conviene desconfiar de sus reacciones. Pero aun así, notando que los caballos del Shamal se nos escapan por doquier y que sólo se aprovecha una mínima parte de su potencial, se puede ir muy rápido. La cuestión es sencilla. Se arranca con cuidado, operación que se realiza sin dificultad porque incluso a pocas revoluciones el motor V8 del Maserati responde satisfactoriamente. Se acelera suavemente, sin pasar de cuatro mil vueltas hasta que se inserta la cuarta o la quinta y, entonces, se comienza a pisar con rotundidad. Antes de llegar a una curva, se frena mucho, se pasa rozando apenas el acelerador y, cuando el coche vuelve a estar completamente recto, se acelera de nuevo. En estas condiciones, uno se siente un poco «neñaza» (con perdón) dentro del coche, pero si piensa el precio de lo que lleva entre manos, se le quitan de golpe todos los complejos. Y además va aprendiendo. Por ejemplo, uno se da cuenta de que los frenos, que no pueden llevar sistema de antibloqueo ni opcionalmente, no resisten el esfuerzo y que, en tramos virados, el pedal va hundándose paulatinamente y perdiendo eficacia. También se observa que las suspensiones cumplen con su cometido a la perfección y que se puede pasar muy rápido por las curvas, siempre que no se desa-

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de ocho cilindros en V. Bloque y culata de aluminio. Distribución: Doble árbol de levas por bancada de cilindros, movidos por cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.217 centímetros cúbicos. Diámetro cilindro: 80 mm. Carrera: 80 mm. Rel. compresión: 7,5 a 1. Potencia máxima: 326 CV(240 Kw) a 6.000 rpm. Par máx: 44,4 mkg(436 Nm) a 2.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica, dos turbo-compresores y dos intercambiadores de calor. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas posteriores. Caja de cambios manual de seis marchas. Diferencial trasero autoblocante. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidades a 1000 rpm: 1ª: 8,08 km/h; 2ª:

12,7 km/h; 3ª: 19,9 km/h; 4ª: 26,95 km/h; 5ª: 34,1; 6ª: 40,2 km/h

DIRECCION: Sistema: Cremallera asistida con servoasistencia. Vueltas de volante entre topes: 3,1.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados con pinzas flotantes. Traseros: Discos macizos. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION: Suspensión activa con control electrónico. Delantera: Independiente tipo MacPherson. Barra estabilizadora. Trasera: Independiente de brazos trapezoidales oblicuos, muelle helicoidal y amortiguador.

RUEDAS: Neumáticos del. y tra.: 225/45 x 16" y 245/45 x 16". Llantas de aleación del./tra.: 8" x 16" / 9" x 16"

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.290 kg. Capacidad del depósito de combustible: 80 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 32 km/h de promedio.....	12,6
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo.....	9,2
En conducción rápida.....	15,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo.....	11,9
A 140 km/h de cruceo.....	14,1
A 180 km/h de cruceo.....	18,1
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	11,5
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	695

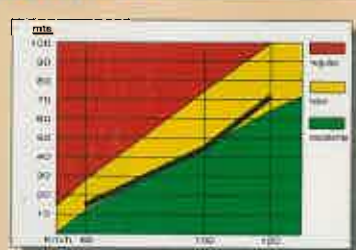
PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	254,7
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	14,3
1.000 m salida parada.....	25,4
De 0 a 100 km/h.....	6,3
Recorriendo (metros).....	91
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	14,8
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	16,9
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	26,4
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	29,1
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	4,0
recorriendo (metros).....	111,4
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	5,7
recorriendo (metros).....	155,8

EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



A 60 Km/h: 14,7.
A 100 Km/h: 45,0.
A 120 Km/h: 71,3.

SONORIDAD



Al ralentí: 57,4.
A 60 Km/h: 65,8.
A 90 Km/h: 68,5.
A 120 Km/h: 72,4.
A 140 Km/h: 75,3.
A Tope: 86,2.



AGRESIVO

Mirado desde cualquier ángulo, tanto visto desde un plano general como por los detalles de su carrocería, el Maserati Shamal infunde respeto. La suspensión, regulable en dureza, trabaja bien, pero se debe enfrentar a un arduo trabajo debido a la elevada potencia del motor biturbo de ocho cilindros.

te la caballería en mitad del viraje por pisar el acelerador.

Ya un poco más lanzados, podemos intentar entrar más rápido en las curvas y frenar en medio porque no conseguimos que el tren delantero se meta por el trazado. La reacción es inmediata. El tren trasero se descoloca, sin excesiva brusquedad, ayudándonos a girar más. A esta velocidad, uno ya se percata de que una dirección más rápida no vendría mal. Pero la anterior, no es todavía la forma de conducir rápido en serio. Como se ve claramente en las carreras de motos, para lograrlo se deben abordar los giros a la velocidad más rápida posible, sin llegar a comprometer el trazado y acelerar, hasta llegar al tope, lo antes posible.

En curvas de radio amplio, el Shamal mantiene el tipo. A pesar de su corta distancia entre ejes, y de la impresión que causa llegar a las curvas rápidas a las velocidades que alcanza este vehículo, va muy rápido en ese terreno, aunque resulta recomendable no acercarse a comprobar donde está el verdadero límite. En curvas lentas el panorama cambia drásticamente. La sobredosis de potencia, que debe transmitir el eje trasero, llega con cierto retraso y brusquedad después de pisar el acelerador y se le atraganta estrepitosamente. Ni



las anchas ruedas ni el autoblocante son capaces de transmitir adecuadamente el elevado par del motor al suelo, y el eje trasero pega unos latigazos difíciles de modular con el acelerador y el volante.

Si bien el comprador del Maserati Shamal intentará en ocasiones sacar partido de sus posibilidades dinámicas, resulta lógico pensar que espere encontrar otras satisfacciones en un coche que le habrá costado casi catorce millones. Y como este apartado le resultará mucho más fácil de analizar a fondo que el del comportamien-



to del coche, irá descubriendo fallos que probablemente no le gustarán. Es poco probable que lo saque de noche del concesionario, pero si lo hiciera, inmediatamente se daría cuenta que las luces de la instrumentación se reflejan en el parabrisas justo por el lugar donde se mira la carretera. Si es valiente y se decide a probarlo en una carretera virada, verá que cuando enciende las luces largas se apagan las de cruce, aunque vayan situadas en proyectores diferentes. Este inconveniente, que impide ver con claridad los interiores de



INTERIOR EN CUERO
Salvo el pomo, de madera, de la palanca de cambios, el interior va forrado en cuero. Tiene un aspecto sólido y apenas aparecen ruiditos desagradables. Lástima que algunos detalles, como el sistema para regular la altura del volante, no estén en consonancia con el resto del conjunto.



ESPACIO REDUCIDO

Los pasajeros de los asientos delanteros van confortablemente instalados y bien sujetos. Todos los mandos quedan bien situados para el conductor. Atrás apenas caben dos niños. La climatización funciona bien y el reloj es una auténtica joya.

Las curvas para trazar correctamente, se puede solventar encendiendo los faros antiniebla delanteros.

Por tratarse de un coche recién comprado, puede necesitar realizar ajustes de la posición del asiento. No tendrá problemas para variar la inclinación del respaldo, que se efectúa eléctricamente mediante un interruptor situado en la consola central. Pero para mover la banqueta, se verá obligado a sumergirse debajo del asiento en busca de la palanca que libera el bloqueo del mismo. Si aún no queda satisfecho de la postura y quiere modificar la altura del volante, es muy probable que se sorprenda a sí mismo gritando indignado. La causa de semejante pérdida de la compostura



hay que buscarla en sus dedos. Con toda seguridad se habrán manchado de grasa a causa del arcaico sistema empleado para mover el volante, que por lo que parece es

inherente a Maserati. Una rueda/palomilla, de tamaño minúsculo, libera el volante de una sujeción, que lo fija sobre un eje, lleno de grasa, sobre el que rota para situarlo a diferentes alturas.

Claro que también tiene virtudes, que se reflejarán en la cara de satisfacción del propietario cuando esté detenido en un semáforo y todos los acompañantes de calzada le contemplen. El acabado, a pesar de lo relatado anteriormente, ha mejorado con respecto a otros modelos de la marca. En el Shamal, el ajuste de los diferentes elementos del salpicadero está cuidado, apenas aparecen ruidos y el aspecto transmite cierta solidez. Y los asientos, aunque mejorarían con un pelín más de apoyo a la



MECANICA		
MOTOR	Bueno	Resulta difícil aprovechar al máximo la enorme potencia que entrega el motor.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	Las seis marchas, correctamente escalonadas, se insertan con rapidez y suavidad.
TRANSMISION	Normal	A pesar del autoblocante, el eje trasero no consigue transmitir la potencia con efectividad.

COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Normal	Aunque bien asistida, la dirección no resulta especialmente rápida.
FRENOS	Regular	Con tanta aceleración, se echa de menos que los frenos resistan mejor un uso intensivo.
SUSPENSION	Buena	De dureza regulable, la suspensión trabaja muy bien y resulta, además, confortable.

CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Normal	El sistema de regulación del volante en altura es indigno de un modelo de este precio.
CLIMATIZACION	Buena	El sistema automático funciona con corrección.
SONORIDAD	Normal	Más que el motor, molestan algunos ruiditos que provienen del salpicadero.

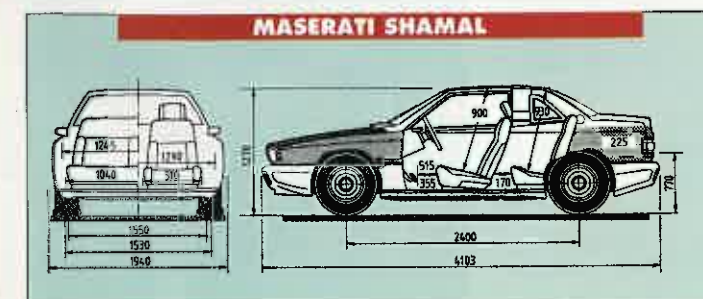
RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Excelente	No alcanza las optimistas previsiones del fabricante, pero supera los 250 kilómetros/hora.
ACELERACION	Excelente	Si se consigue arrancar bien, se alcanzan aceleraciones de primera categoría.
RECUPERACION	Excelente	Potencia y desarrollos cortitos en cuarta y quinta catapultan al Shamal en recuperaciones.

CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Normal	En los escasos cuatro metros no caben milagros. Las plazas traseras son simbólicas.
MALETERO	Normal	Sin poder alardear de sus dimensiones, el maletero, cuando menos, resulta digno.
CALIDAD	Regular	Algunos detalles de terminación, empañan la buena primera impresión que ofrece el Shamal.

ECONOMIA		
CONSUMO	Normal	Aunque elevado en términos absolutos, para las características del Shamal es razonable.
EQUIPAMIENTO	Regular	Faltan, por lo menos, ABS, asientos regulables eléctricamente y ordenador de a bordo.
PRECIO	Regular	Quizá ser el último deportivo de corte auténticamente clásico justifique su elevado precio.

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Auto Barajas, S.A. Julián Camarillo, 7. 28037 Madrid. **Teléfono:** (91) 327 03 56. **Garantía:** Dieciocho meses sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 19 puntos de asistencia en toda España.



altura de los hombros, también tienen buena forma y sujetan bien el tronco. Asimismo, el funcionamiento de la caja de cambios, de seis marchas, es impecable. Por supuesto, mucho más suave y rápida que en otros Maserati.

AIRES DE ESCAPE
Con un nombre de viento, el Shamal no podía descuidar un aspecto como la ecología. Cuenta con catalizador de tres vías. Las cuatro salidas del escape, están integradas en una trasera de aspecto macizo y, paradójicamente, en un coche poco aerodinámico.

Otros defectos que se le podrían achacar al Maserati estriban en la falta de espacio, tanto para cuatro personas como para sus equipajes. Más en puridad, un modelo como el Shamal debe ser un dos plazas, casi únicamente para un piloto y un copiloto que si están acostumbrados a conducir rápido y disfrutan controlando las reacciones bruscas de un coche, pueden sacar mucho partido de este Maserati, además, cómodamente sentados sobre cuero y con un buen equipo de climatización. Podría especularse sobre la conveniencia de disponer de tracción a las cuatro ruedas, para transmitir semejante cantidad ingente de potencia al suelo de forma más aprovechable. Con ello, se convertiría en un vehículo más dócil y



efectivo. Pero en el Shamal las sofisticaciones modernas no tienen cabida. Sigue soplando como un viento ancestral, quizá con una fuerza desmesurada.

Javier Moltó
Fotos: José Robledo

FRENTE A SUS RIVALES

Pocos son los modelos que puedan considerarse rivales del Shamal. Quizá el único que mantenga la misma filosofía de vieja escuela sea el Ferrari Mondial T. Los italianos se muestran reticentes a incorporar los últimos adelantos electrónicos a sus modelos. Otro rival es el Jaguar XJR-S, pero con sesenta y cinco centímetros más de largo y el doble de cilindrada. Por último, el Porsche 928 S4 y el BMW 850i son mucho más avanzados tecnológicamente.

LANCIA DELTA HF INTEGRALE

EN BUSCA DE LA SUPREMACIA

Con el Lancia Delta HF Integrale la marca italiana espera cambiarle las cosas a sus rivales en el Mundial de Rallyes. Basta conducir la versión de calle para comprender que su competencia lo va a tener muy difícil.

Enviado Especial

Manuel Madrid

LANCIA es una marca que se mantiene invicta en los rallyes en el Mundial de Marcas desde 1987, año en el que debutó con el Delta de cuatro ruedas motrices. Pero últimamente, y sobre todo por parte de los japoneses, la rivalidad es mucho mayor y conquistar el título a final de año es más complicado. Para intentar mantener su dominio la marca italiana ha mostrado su nueva arma: el Lancia Delta HF Integrale, un coche que intentará ponérselo difícil a su rival más peligroso: Carlos Sainz.

Con respecto a su predecesor presenta importantes novedades. Nosotros hemos tenido ocasión de conducir la versión de calle y hemos podido comprobar la efectividad de sus novedades técnicas.

El motor prácticamente no ha experimentado mejoras, sólo le han revisado la electrónica, tanto en el encendido como en la inyección, y le han sustituido el tubo de escape. Antes era de doble salida y ahora a pasado a ser sólo de una. La sección es ovoidal y tiene un diámetro mayor, con todo esto además de un rediseño del silencioso, manteniendo la misma relación de compresión y turbo e intercooler del mismo tamaño, han logrado aumentar la potencia en diez caballos, pasando a ser ahora de 210. El aumento de potencia no ha sido muy espectacular, pero algo muy importante, es que han logrado que el motor sea mucho más aprovechable y entregue una mayor potencia a bajos regímenes, con una elasticidad muy superior al del anterior Integrale.

Pero los cambios más importantes los ha experimentado en las vías, que ahora son más anchas: 54 milímetros delante y 60 detrás. Las suspensiones también han sido rediseñadas. Las delanteras disponen de tirantes más robustos y los amortiguadores de válvulas laminares tienen un vástago más grueso, los muelles son también más grandes y además presentan la posibilidad de poder variar las geometrías e incidir en la caída de las ruedas. Las traseras han sido reforzadas con brazos y tirantes redimensionados. Los tarados y recorridos de los amortiguadores también han variado. Todo esto, junto a la mayor anchura de las vías, le confiere un comportamiento excepcional. Permite ir por carreteras de montaña muy viradas a una increíble velocidad. Otra cosa muy impor-

tante es que su comportamiento ahora es mucho más noble y no exige tanto a su conductor, los movimientos bruscos y nerviosos del tren trasero han desaparecido y hace gala de un aplomo realmente impresionante. Tal como está pensado ahora el Lancia Delta HF Integrale, han desaparecido las típicas levantadas de rueda en las curvas. Ahora como mucho, nos puede sorprender con un ligero derrapaje del tren trasero, que se corrige sin necesidad de usar el volante, basta con pisar el acelerador para que el coche se coloque en su sitio y nos permita seguir atacando al límite la siguiente curva.

Por otro lado, el sistema de frenos ha sido renovado. En las ruedas delanteras adopta nuevas pinzas de aluminio con cilindros de más diámetro, a la vez que los discos autoventilados se han sobredimensionado. En las ruedas traseras los discos

recido y hace gala de un aplomo realmente impresionante. Tal como está pensado ahora el Lancia Delta HF Integrale, han desaparecido las típicas levantadas de rueda en las curvas. Ahora como mucho, nos puede sorprender con un ligero derrapaje del tren trasero, que se corrige sin necesidad de usar el volante, basta con pisar el acelerador para que el coche se coloque en su sitio y nos permita seguir atacando al límite la siguiente curva.

integrale



DETALLES NUEVOS

El nuevo Lancia Delta HF Integrale cuenta con un buen número de novedosos detalles. Destacan el alerón trasero regulable, las llantas con un diseño similar al de los Lancia de rallyes y la mayor anchura de los pasos de rueda. También es de nueva factura el tubo de escape.



FICHA TÉCNICA

DELTA HF INTEGRALE

MOTOR

Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.995
Árbol de levas	2, en el bloque
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electrón. y turbo
Compresión	8 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	210 CV (151 Kw) / 5.750
Par máximo / r.p.m.	31 mkg (298 Nm) / 3.500

TRANSMISION

Tracción	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Manual de cinco velocidades

DIRECCION

Sistema	De cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,4

FRENOS

Sistema (Del/Tras)	Discos autovent./Discos
--------------------	-------------------------

SUSPENSIONES

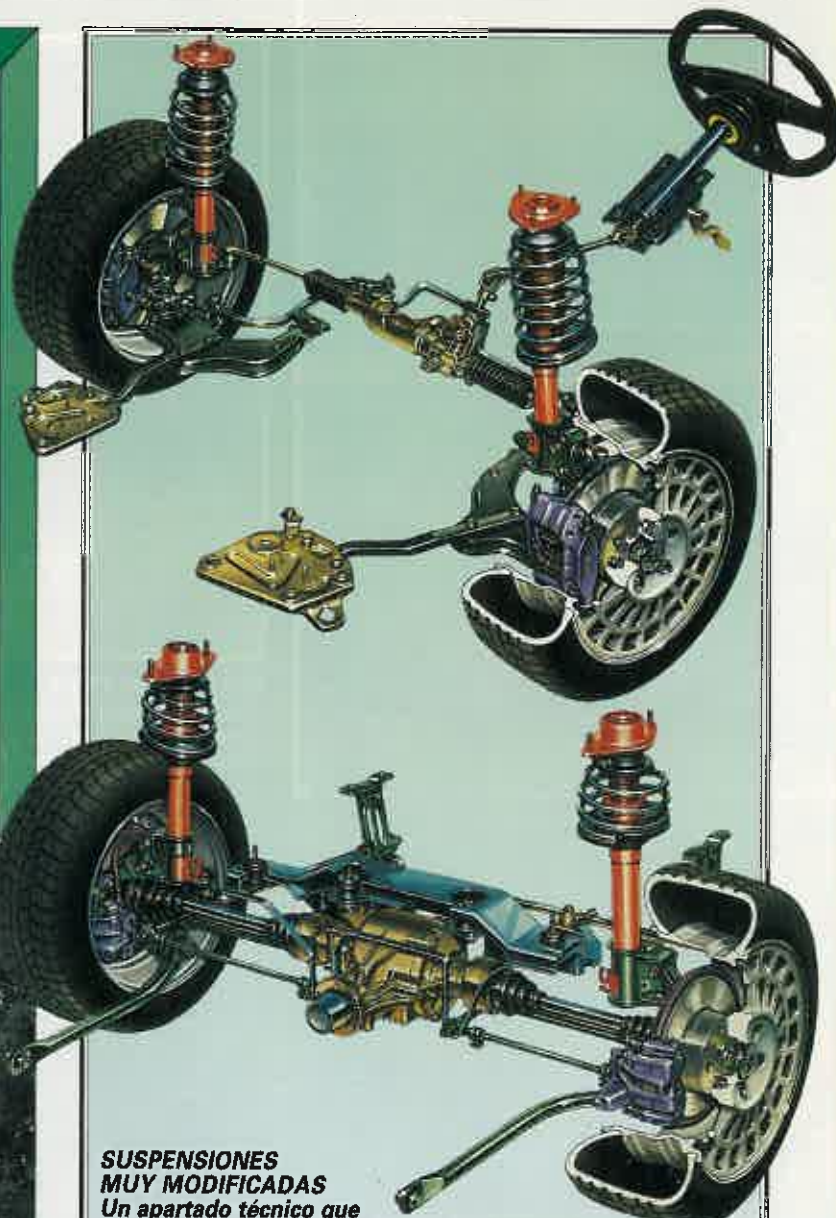
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente

PESO Y DIMENSIONES

En orden de marcha (kg.)	1.300
Largo/ancho/alto (mm)	3.900/1.770/1.365
Capacidad del depósito (l)	57

PRESTACIONES Y CONSUMOS

Acceleración de cero a 100 km/h (s)	5,7
Velocidad Máxima (km/h)	220
Consumo Urbano (l/100 km)	11,2
A 90 km/h (l/100 km)	7,9
A 120 km/h (l/100 km)	10,5



SUSPENSIONES MUY MODIFICADAS

Un apartado técnico que presenta muchas novedades es el sistema de suspensiones. A unos amortiguadores nuevos, con vástagos de más diámetro y unos muelles mayores, se unen unos brazos reforzados y unas barras estabilizadoras más gruesas. Todo pensado para que puedan soportar mejor los esfuerzos prolongados. Las suspensiones delanteras además cuentan con unos soportes que permiten regular la caída de las ruedas.



son también de mayor diámetro. Al margen de esto el servofreno es de ocho pulgadas en vez del anterior de siete. Por supuesto la marca sigue ofreciendo opcionalmente un sistema ABS Bosch de última generación muy sofisticado. Lo cierto es que, tras las primeras impresiones, el apartado frenos merece un diez. Permite apurar frenadas hasta límites insospechados. Hasta que no se conoce la potencia de la frenada, accionando el pedal con el margen que lo haríamos con un coche de características parecidas, tenemos que levantar el pie del freno y seguir acelerando para llegar a la curva. Para po-

der instalar los discos de mayor diámetro ha sido necesario recurrir a unas llantas nuevas, que ahora tienen un diseño similar al que utilizan en los coches de Grupo A. También tienen cinco espárragos en vez de cuatro. Como éste es un coche prácticamente de carreras, el sistema de dirección asistida presenta la curiosidad de disponer de un cárter de aceite propio y de una serpentina de refrigeración, para que en un uso intensivo no varíe su rendimiento. Estéticamente también hay muchos cambios. A simple vista impresiona su aspecto, muy ancho y con unos pasos de ruedas muy sobredimensionados. Tam-

bién son de mayor tamaño los spoiler y los aletines de rueda, que comenzaban a ensancharse desde la mitad de las puertas traseras y ahora lo hacen desde mucho antes. El frontal también ha experimentado cambios, con faros renovados de un diámetro menor y una mayor intensidad y distribución de la luz, además toda la parte delantera consta de una rejilla para mejorar la refrigeración del motor. El capó del motor por su parte cuenta con una protuberancia más ancha y grande, flanqueada por unas nuevas rejillas de refrigeración. Por lo que respecta a los laterales, las faldillas para no desentonar con el im-

EL ELEFANTE ROJO

VUELVE UNA VIEJA TRADICION

A l anagrama «HF» del nuevo Lancia Delta Integrale le acompaña un elefantito rojo al galope. Esta era la mascota que eligió la marca italiana para su coches deportivos. La tradición de este simpático animal se remonta a principios de los 60 y fue elegido por el Club Lancia. El primer coche que lo llevó fue el Flaminia en el 61. Pero su consagración definitiva llegó con el Lancia Fulvia Coupé, convirtiéndose en el logo oficial del equipo de carreras de la marca. Sin duda fue un talismán fiel y acompañó a



la marca en un buen número de victorias en los rallies. Más tarde fue el amuleto de los plurivictoriosos Lancia Stratos, prácticamente imbatibles del 74 al 78 en el Mundial de Rallyes.

Según la leyenda este elefantito pertenece a la mitología oriental, y si como en este caso se representa con la trompa hacia adelante, es un símbolo de victoria y buen presagio. También la leyenda dice que lo eligió como amuleto Gianni Lancia, consejero delegado de la marca en el 53. Lo cierto es ahora Lancia recupera una vieja tradición y con ella quiere destacar a sus modelos más deportivos.

presionate aspecto del coche son más anchas. Una de las novedades de este coche es que presenta un alerón trasero, en la parte superior del portón, que permite regular su ángulo, dependiendo de su utilización. Además, el Delta HF Integrale para realzar su personalidad hiperdeportiva dispone de un tapón del depósito de carburante similar al utilizado en los Delta de rallies. Además, en este coche la marca italiana recupera la tradición de incluir junto al anagrama «HF» el elefantito rojo al galope, mascota que acompañó a los modelos deportivos y de competición de Lancia desde los años 60.



TAMBIEN CAMBIOS EN EL INTERIOR

La instrumentación es muy completa y está pensada para que de un solo vistazo el conductor pueda saber el funcionamiento del coche. Buena prueba de ello es el cuentarrevoluciones, en el que está perfectamente visible la zona alta de régimen.

El interior, aunque en menor medida, presenta algunas novedades. La palanca del cambio cuenta con una empuñadura más anatómica. El nuevo volante Momo de tres radios está forrado de cuero y el cuadro de instrumentos está renovado. Dispone de una instrumentación muy completa, y aquí siguen apareciendo detalles de los coches de carreras: las gráficas del cuentarrevoluciones están situadas de forma que el conductor tiene perfectamente a la vista la zona intermedia y alta del cuentavueltas.

En definitiva, un modelo impresionante con el que Lancia confía en seguir mante-

niendo la hegemonía en el Mundial de Rallyes. Un coche que podría llegar a nuestro país en noviembre, aunque la marca está interesada en que esto se produzca antes y podrían adelantar su comercialización a octubre. El precio aún no está definido, aunque podría saltar la sorpresa y ser muy similar al del actual Lancia Delta Integrale 16 válvulas. Una novedad en el equipo de opción, es que estará disponible un sistema de aire acondicionado, algo muy importante en este coche que debido a su mecánica y sistema de transmisión es muy caluroso y en época veraniega es casi imprescindible. ○

TALLERES Y ASEGURADORAS

YA SE HABLAN

Los talleres y las aseguradoras han fumado la pipa de la paz, después de muchos años de hostilidades. Dos de las asociaciones más representativas, Unespa y Cetraa, han firmado un acuerdo para adecuar las tarifas de las reparaciones y atajar el creciente fraude en esta actividad.

LA Comisión Técnica de Seguros de Automóviles de Unespa y la Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles (Cetraa) han firmado un acuerdo por el que se comprometen a evitar el fraude en las reparaciones de automóviles, práctica que está alcanzando los 60.000 millones de pesetas al año en el capítulo de daños materiales, una cifra que representa casi el 10 por ciento del total facturado por el ramo del automóvil en nuestro país.

En el mismo protocolo ambas partes recomiendan a las entidades adheridas que respeten el precio/hora que legalmente está establecido para cada taller, algo que había originado múltiples disputas entre las compañías aseguradoras y los talleres al discrepar de los criterios de aplicación. Otro de los objetivos del acuerdo es erradicar los talleres «piratas», cifrados en torno a los veinte mil.

De momento, Unespa va a recomendar a sus asociados que el abono de las facturas a los talleres se haga efectivo en un plazo no superior a los treinta días, al tiempo que potenciarán una fórmula de pago de facturas que implique una mayor agilidad administrativa. Actualmente, y según cálculos realizados por los talleres, entre el 50 y el 55 por ciento del coste de una reparación corresponde a las piezas de recambio, y el resto a mano de obra.

El retraso en los pagos por parte de las aseguradoras originaba un coste adicional para el propietario del taller que previa-

mente había tenido que pagar todas esas piezas.

En paralelo, el protocolo recoge que Cetraa estudiará la ampliación de la garantía legal sobre las reparaciones, que en la actualidad es de tres meses o de tres mil kilómetros para aquellas piezas que han sido sustituidas. Esta garantía podría pasar a ser de seis meses o seis mil kilómetros, aunque está pendiente de negociación.

El acuerdo, y ello pese a las buenas intenciones de las partes, se va a encontrar con dificultades a salvar. Por un lado, el enfrentamiento entre ambos sectores ha sido muy duro en los últimos años. Hay múltiples ejemplos de compañías de seguros que tardaban en pagar y regateaban el presupuesto de reparación de un vehículo siniestrado, y de talleres que defraudaban a las compañías y al usuario al no respetar, en ocasiones, la homologación de las piezas de recambio. Esta situación dege-

neró en un clima de desconfianza mutua que ha ido creciendo en el tiempo.

Por otra parte, existen dudas sobre la actitud que tomarán grandes compañías aseguradoras desvinculadas de Unespa, como son la Mutua Madrileña o Mapfre, por poner dos ejemplos cercanos, empresas que mantienen otros criterios de relación con los talleres ya que establecen sus tarifas mediante acuerdos concretos, en cada caso, con los reparadores.

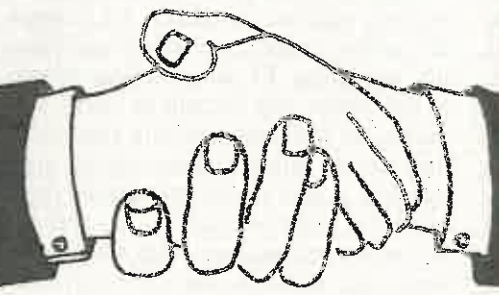
Los talleres, mientras tanto, siguen siendo motivo de queja para los usuarios. Durante el pasado mes de agosto, las quejas recogidas por la Federación de Usuarios y Consumidores Independientes han crecido un 5 por ciento respecto al mismo mes del pasado año. El mayor número de reclamaciones estaban relacionadas con las revisiones y puestas a punto. En verano numerosas firmas lanzaron promociones en las que se ofrecían revisiones del vehículo a bajo precio -unas cinco mil pesetas- y el resultado final era un simple

os de queja es que los
n en su lugar de vaca-

ciones de centros de asistencia para sus vehículos. Según la citada Federación, las listas de centros para la asistencia post-venta que los concesionarios proporcionan a los clientes «no se corresponden con la realidad», y la mayoría de los talleres señalados en esos listados «carecen de recambios o personal cualificado».

R.R.S.

EXISTEN dudas sobre la actitud que adoptarán las grandes compañías desvinculadas de la patronal Unespa.



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

15.000 kilómetros anuales y considerando exclusivamente los gastos de rodaje (combustible, neumáticos y revisiones). Long: longitud total del coche. AA: aire acondicionado. Pintura: pintura metalizada. Eleva: elevalunas eléctricos en ventanillas delanteras. Cierre: cierre centralizado. Direc: dirección asistida. ABS: sistema de frenos antibloqueo. Llantas: llantas de aleación.

PRECIOS Guía

Precios coches nuevos

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALFA ROMEO															
33 1.3	1.584.044	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.3 Veloce	1.550.383	1.351	88	176	10,3	8,2	13,19	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.5 ie	1.731.034	1.490	98	181	10,7	8,6	13,54	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	-	67.000
33 1.7 ie	1.926.372	1.712	110	190	9,5	8,9	13,80	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	150.000	67.000
33 1.7 ie 16V	2.167.467	1.712	137	208	8,4	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	150.000	67.000
33 16V Quadrifoglio	2.227.468	1.712	137	208	8,4	9,0	13,97	407,5	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	150.000	67.000
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	65.000	Serie	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	2.077.467	1.712	110	187	9,8	8,9	13,88	420,0	190.000	36.000	Serie	Serie	65.000	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	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 2.0 Twin Spark	2.618.450	1.962	148	198	8,2	8,6	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	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	84.056
75 3.0 V6 Q	3.730.449	2.959	192	230	7,5	11,9	18,68	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	262.542	84.056
75 2.0 TD	2.503.034	1.995	95	175	12,4	8,5	10,12	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
75 2.4 TD	2.792.335	2.393	112	184	11,7	7,4	10,21	442,0	225.000	63.175	Serie	Serie	Serie	-	84.056
164 2.0 Twin Spark	3.128.260	1.962	148	210	9,2	12,1	17,52	455,5	225.000	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
164 2.0 V6 Turbo	4.983.598	1.996	210	240	7,2	10,1	15,76	455,5	225.000	80.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.808.260	2.959	192	230	7,9	12,3	17,69	455,5	225.000	80.000	Serie	Serie	Serie	Serie	110.000
164 Quadrifoglio	5.570.260	2.959	200	231	7,7	11,3	16,81	455,5	225.000	80.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.972.165	2.500	117	204	10,8	7,6	9,61	435,5	225.000	80.000	Serie	Serie	Serie	280.000	110.000
Spider 2.0 ie	3.429.598	1.962	126	190	9,0	9,1	14,88	425,8	-	45.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
ARO															
Aro 10 Techo Lona	1.120.749	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	-	-	-	-	-	-	-
AUDI															
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	6,8	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	262.613	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	Serie	Serie
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	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Coupe 20V Track Front	4.495.202	1.994	160	215	9,0	11,0	16,77	433,6	262.613	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 20V Quattro	5.052.203	1.994	160	215	8,9	11,0	16,77	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.0V Cat.	4.692.015	2.309	170	217	8,6	11,3	16,81	433,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Coupe 2.0V 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
FreeclimberTD Cabrio	3.714.758	2.443	116	153	13,9	10,9	11,99	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Freeclimber 2.7 T. Duro	3.714.758	2.693	129	160	13,4	12,2	17,11	414,5	230.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Freeclimber 2.7 Cabrio	3.714.758	2.693	129	160	13,4	12,2	17,11	414,5	230.000	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	15,68	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	175.000	154.328
318i 4p (gama 91)	2.999.920	1.776	113	199	11,3	10,1	15,68	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	154.328
318i 4p Aut. (gama 91)	3.244.919	1.776	113	198	12,3	10,3	15,85	443,5	259.153	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	154.328
318i S	2.778.656	1.796	136	202	9,9	8,5	14,27	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	Serie	168.000	151.632
320i 2p	3.161.014	1.991	129	191	10,6	9,3	15,05	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	154.328
320i 4p (gama 91)	3.464.413	1.991	150	214	9,3	10,6	16,20	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i 4p Aut. (gama 91)	3.734.414	1.991	150	214	10,8	11,0	16,55	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	168.000	154.328
320i Cabrio	4.459.751	1.990	129	191	11,5	9,3	15,05	432,5	175.000	70.755	-	Serie	Serie	Serie	154.328
320i Touring	3.864.413	1.990	129	191	11,5	9,3	15,05	432,5	175.000	93.314	108.867	Serie	138.283	175.000	Serie
325i 2p	3.902.016	2.494	171	221	8,3	11,5	18,11	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	154.328
325i 4p (gama 91)	4.321.014	2.494	192	234	7,9	11,8	18,37	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p Aut. (gama 91)	4.559.413	2.494	192	231	8,9	12,0	18,55	443,5	259.153	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X 2p	4.789.750	2.494	171	210	9,0	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	240.227
325i X 4p	4.954.751	2.494	171	210	9,0	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	240.227
325i Cabrio	5.219.751	2.494	171	214	9,0	11,5	18,11	432,5	175.000	70.755	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring	4.984.413	2.494	171	221	8,8	11,5	18,11	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring	5.944.414	2.494	171	210	9,7	11,7	18,29	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	54.088
M3	6.997.602	2.302	200	234	6,7	10,6	17,54	434,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Cabrio	8.847.603	2.302	200	234	7,3	10,6	17,54	434,5	-	93.314	-	Serie	Serie	Serie	Serie
M3 Sport Evolution	8.447.602	2.467	238	248	6,5	10,1	15,98	434,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Z-1	8.544.413	2.494	171	239	7,9	10,4	17,14	392,7	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
324 D	3.021.844	2.443	86	162	16,1	8,0	10,61	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	-
324 TD	3.586.844	2.443	115	193	11,9	7,0	9,94	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	-
324 TD Touring	4.462.507	2.443	115	187	12,3	7,0	9,94	432,5	175.000	93.314	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
520i	4.144.413	1.990	150	211	10,6	9,8	15,49	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	168.000	210.011
525i	5.197.602	2.494	192	225	8,6	9,0	15,01	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	Serie	169.780
535i	6.156.413	3.430	211	235	7,7	14,5	19,83	472,0	Serie	118.608	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M-5	9.847.929	3.535	315	250	6,3	16,8	23,01	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
524 TD	4.521.507	2.443	115	196	12,9	9,0	11,29	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	258.238
730i	6.277.602	2.986	197	225	9,3	15,0	20,53	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	212.094
735i	7.942.603	3.420	220	236	8,3	15,0	20,97	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i IL	8.347.602	3.420	220	236	8,3	15,0	20,97	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i A	10.537.929	4.988	300	240	7,4	15,0	21,43	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i AL	12.397.929	4.988	300	254	7,4	15,0	21,43	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i	12.547.929	4.988	300	250	6,8	15,5	21,87	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

CITROËN

AX 3p 11 TE 4V	1.109.937	1.124	55	156	13,2	6,2	10,76	352,5	-	18.953	-	-	-	-	-
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	1.343.158	1.360	75	175	10,8	6,8	11,37	352,5	162.224	18.953	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 GTI	1.710.915	1.360	100	190	8,7	7,5	12,00	351,7	162.224	Serie	Serie	Serie	-	162.240	Serie
AX 5p 11 TE 4V	1.175.848	1.124	55	156	13,2	6,2	10,76	352,5	-	18.953	-	-	-	-	-
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	-	-	-	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	-	18.953	-	-	-	-	-
AX 3p 14 TRD	1.375.239	1.360	53	155	16,5	4,7	6,92	352,5	-	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
AX 5p 14 TD	1.374.223	1.360	53	155	16,5	4,7	6,92	352,5	-	18.953	-	-	-	-	-
AX 5p 14 TRD	1.447.280	1.360	53	155	16,5	4,7	7,33	352,5	-	18.953	14.805	14.805	-	-	47.380
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 Avantage	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	1.572.608	1.360	72	161	13,1	8,1	12,92	424,0	-	41.714	-	-	-	-	-
BX 14 TGE	1.671.548	1.360	72	161	13,1	8,1	12,92	424,0	-	41.714	Serie	Serie	-	-	-
BX 14 TGE Prestige	1.680.729	1.360	72	161	13,1	8,1	12,92	424,0	-	41.714	Serie	Serie	-	-	-
BX 16 TS	1.709.967	1.580	94	171	12,7	8,0	12,57	424,0	166.033	41.714	-	-	-	-	-
BX 16 TGS	1.842.568	1.580	94	171	12,7	8,0	12,57	424,0	166.033	41.714	Serie	Serie	-	-	-
BX 16 TGS Prestige	1.940.387	1.580	94	171	12,7	8,0	12,57	424,0	166.033	41.714	Serie	Serie	-	-	-
BX 19 TGS	1.975.519	1.905	107	191	10,7	8,0	13,24	424,0	166.033	41.714	Serie	Serie	-	-	-
BX 19 TGS Prestige	2.059.473	1.905	107	191	10,7	8,0	13,24	424,0	166.033	41.714	Serie	Serie	Serie	217.504	67.408
BX 19 TGS Athena	2.093.840	1.905	107	191	10,7	8,0	13,24	424,0	166.033	Serie	Serie	Serie	Serie	217.504	67.408
BX 19 GTI	2.291.454	1.905	125	193	9,8	9,7	15,00	424,0	166.033	41.714	Serie	Serie	Serie	Serie	217.504
BX GTI 16V Prestige	3.154.536	1.905	160	215	8,6	9,9	15,58	424,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
BX 19 TGS Break	2.460.661	1.905	107	191	10,4	8,0	13,24	424,0	188.214	63.188	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Fiesta CLX 1.8 D 5p.	1.587.069	1.753	60	152	16,0	6,7	8,17	374,3	-	27.000	25.500	25.500	-	105.000	-
Fiesta Ghia 1.8 D 5p.	1.651.068	1.753	60	152	16,0	6,7	8,17	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Fiesta Turbo Diesel 1.8 5p	1.833.068	1.753	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.	1.680.788	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 1.8 5p.	1.722.919	1.598	90	177	11,6	8,6	12,44	402,0	147.000	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Escort CLX 1.6 i Cata	1.921.918	1.598	105	185	10,6	8,6	13,12	402,0	-	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Escort Ghia 1.6 5p.	1.840.787	1.598	90	177	11,6	8,0	12,44	402,0	147.000	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	-
Escort CLX 1.8 D 5p.	1.714.069	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	25.500	25.500	-	-	-
Escort Ghia 1.8 D 5p.	1.838.068	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Escort Nomade 1.6 Fam.	1.840.787	1.597	90	171	12,3	8,3	13,10	402,0	147.000	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	-
Escort Nomad. 1.8D Fam.	1.840.787	1.753	60	155	18,1	6,7	8,44	402,0	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Escort Cabrio 1.6i	2.470.787	1.598	108	180	11,0	8,6	13,37	402,0	-	27.000	Serie	Serie	72.000	105.000	68.000
Orion CLX 1.6	1.752.788	1.598	90	177	12,1	7,8	12,66	421,0	147.000	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Orion Ghia 1.6	1.892.788	1.598	90	177	12,1	7,8	12,66	421,0	147.000	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Orion Ghia 1.6i	2.023.787	1.598	108	185	10,4	7,9	12,75	421,0	-	27.000	Serie	Serie	Serie	105.000	-
Orion CLX 1.6i Cat.	1.957.919	1.598	105	185	11,0	8,0	12,78	421,0	-	27.000	25.500	25.500	72.000	-	-
Orion CLX 1.8 D	1.752.788	1.753	60	155	18,9	6,7	8,62	421,0	-	27.000	25.500	25.500	-	-	-
Orion Ghia 1.8 D	1.878.068	1.753	60	155	18,9	6,8	8,43	421,0	-	27.000	Serie	Serie	-	105.000	-
Sierra XR4 2.0i 3p.	2.445.107	1.998	125	195	9,7	9,2	14,53	442,5	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	7,9	13,16	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Ghia 2.0i 4p.	2.638.918	1.998	125	195	9,7	7,9	13,16	446,5	Serie	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Sierra Ghia 2.0i 4p. 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.	2.298.389	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	7,9	13,16	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	Serie	Serie
Sierra CL 1.8 TD	2.373.389	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	8,0	13,25	451,0	169.000	44.000	Serie	Serie	Serie	217.000	-
Scorpio 2.0i GL 4p.	3.173.918	1.998	125	189	10,8	9,8	15,41	474,1	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	2.671.788	1.590	130	191	7,5	8,1	13,51	396,5	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
CRX	3.001.788	1.590	130	212	7,5	7,2	12,72	375,0	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
Concerto 1.6i 16V 4p	2.812.014	1.590	130	196	9,5	8,4	14,26	441,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Concerto 1.6i 16V 5p	2.727.014	1.590	130	196	9,5	8,4	14,26	426,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Accord 2.0i 16V	3.321.787	1.997	135	202	9,2	9,1	14,39	445,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	-1	Serie
Prelude 2.0i 16V 4WS	4.020.617	1.998	150	204	8,0	8,5	15,07	448,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
NSX 3.0 i VTEC	11.554.528	2.977	274	270	5,9	11,0	17,58	440,5	Serie	-	Serie	Serie	-	Serie	Serie

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

INNOCENTI

990 SE	1.356.350	993	53	143	16,2	7,3	11,41	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-
990 SL	1.236.551	993	53	145	16,2	7,3	11,75	316,0	-	-	-	-	-	-	-
990 MSE Aut.	1.436.989	993	53	145	16,2	7,4	12,04	316,0	-	-	Serie	-	-	-	-
Turbo de Tomaso	1.535.706	993	72	162	10,8	8,9	13,39	313,8	-	-	Serie	-	-	-	Serie
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	6.834.329	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	203	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	8.832.328	5.343	295	230	7,7	17,5	23,11	496,0	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 DD6	10.056.329	5.345	260	223	8,9	16,9	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	16,8	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-S 6.0 L	11.741.814	5.993	308	250	6,9	17,3	22,70	476,4	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

LADA

Samara 1.3 3p	998.839	1.288	65	150	14,5	8,2	12,17	400,6	169.118	26.600	21.337	16.331	-	-	15.956
Samara 1.3 5p	1.069.038	1.288	65	150	14,5	8,2	12,17	400,6	169.118	26.000	21.337	16.166	-	-	15.956
Samara 1.5 3p	1.045.727	1.500	75	160	12,5	7,7	11,7	400,6	169.118	26.000	21.337	16.331	-	-	15.956
Samara 1.5 5p	1.119.702	1.500	75	160	12,5	7,7	11,73	400,6	169.118	26.000	21.337	16.166	-	-	15.956
Niva 1.6	1.250.294	1.569	78	127	23,0	11,5	16,09	372,0	-	-	-	-	-	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
LANCIA															
Y-10 Fire	1.066.659	993	45	148	16,0	6,0	10,81	339,2	-	-	-	-	-	-	-
Y-10 1.1 LX	1.260.039	1.108	57	151	15,2	6,1	10,32	339,2	-	19.418	Serie	Serie	-	-	-
Y-10 LX Selectronic	1.385.039	1.108	57	150	17,5	6,3	10,49	339,2	-	19.418	Serie	Serie	-	-	-
Y-10 1.3 GT	1.442.039	1.301	78	175	12,0	7,2	11,56	339,2	-	19.418	Serie	Serie	-	-	51.870
Delta 1.3 LX	1.585.629	1.301	78	164	14,3	7,2	12,31	389,5	-	36.575	Serie	Serie	-	-	-
Delta 1.6 GT	1.836.760	1.585	108	187	10,0	9,1	14,80	389,5	182.609	36.575	Serie	Serie	62.244	-	67.963
Delta HF Turbo i.e	2.239.885	1.585	140	204	8,7	9,6	16,44	389,5	-	36.575	Serie	Serie	-	-	67.963
Delta Integrále 16 V	4.347.885	1.995	200	220	5,7	10,6	17,32	389,5	-	36.575	Serie	Serie	Serie	269.990	Serie
Dedra 1.600 Le	2.136.760	1.591	90	180	12,1	9,5	14,34	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	210.140	Serie
Dedra 1.800 Le	2.369.636	1.756	110	192	10,0	10,1	14,29	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	210.140	79.800
Dedra 2.000 Le	2.703.885	1.995	120	196	9,6	10,5	16,11	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	285.950	Serie
Dedra 2.0 Le Turbo	3.502.855	1.995	165	215	8,3	10,2	15,85	434,3	Serie	31.900	Serie	Serie	Serie	285.950	Serie
Dedra Integrále	4.146.044	1.995	180	215	7,8	11,1	17,98	434,3	Serie	31.900	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Dedra Turbodiesel	2.628.760	1.929	92	180	12,3	6,5	9,38	434,3	239.400	39.900	Serie	Serie	Serie	285.950	79.800
Thema 2.0 i.e	3.336.791	1.995	120	195	10,5	8,5	14,35	459,0	Serie	41.496	Serie	Serie	Serie	Serie	91.238
Thema 2.0 i.e 16V	3.693.791	1.995	150	205	9,5	8,9	14,70	459,0	Serie	41.496	Serie	Serie	Serie	282.000	91.238
Thema i.e Turbo 16V	4.646.790	1.995	185	225	7,0	9,4	15,14	459,0	Serie	41.496	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema Turbodiesel	3.972.696	2.445	118	186	11,0	7,4	11,11	459	Serie	41.496	Serie	Serie	Serie	272.650	91.238

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
300 CE	7.137.054	2.960	188	228	8,8	12,1	17,74	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 CE 24V	8.037.055	2.960	231	240	8,0	13,1	18,62	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 TE	5.183.554	1.996	118	195	13,9	9,8	15,71	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
230 TE	5.362.053	2.298	136	203	11,4	9,8	15,54	476,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE	6.577.054	2.960	188	228	9,0	11,2	16,95	476,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE 4 Matic.	8.141.154	2.960	188	207	8,1	11,2	16,95	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TE 24V	7.283.554	2.960	231	240	8,4	13,1	18,62	465,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 D	4.380.051	1.997	75	160	18,5	7,6	9,94	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 D	4.782.771	2.497	94	176	16,5	7,7	10,19	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 D Turbo	5.537.054	2.497	126	195	12,3	7,7	10,49	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D	5.185.958	2.996	113	190	13,7	8,6	11,02	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D 4 Matic.	6.885.959	2.996	113	183	16,0	8,6	11,02	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D Turbo	5.822.054	2.996	147	202	10,9	8,6	11,10	474,0	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 D Turbo 4 Matic.	7.615.054	2.996	147	196	12,8	9,6	11,78	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
200 TD	5.042.740	1.997	75	160	21,7	7,6	9,99	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
250 TD	5.420.459	2.497	94	176	16,5	7,7	10,24	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TD Turbo	6.866.054	2.996	147	196	10,9	9,6	11,78	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 TD Turbo 4 Matic.	8.145.555	2.996	147	196	12,8	9,6	11,78	476,5	Serie	153.881	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
260 SE	6.375.055	2.597	160	205	9,8	11,9	17,56	502,0	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
300 SE	8.873.554	3.199	188	210	8,9	14,5	19,42	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
300 SEL	9.228.554	3.199	188	210	8,9	14,5	19,42	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
400 SE	10.625.880	4.196	266	250	7,6	14,2	20,30	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
400 SEL	11.075.880	4.196	266	250	7,7	14,2	20,30	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
500 SE	11.366.880	4.973	326	250	6,7	15,1	21,07	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
500 SEL	11.957.879	4.973	326	250	6,7	15,1	21,07	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	137.300
600 SE	17.697.380	5.987	408	250	6,0	17,3	22,94	511,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
600 SEL	18.383.865	5.987	408	250	6,0	17,3	22,94	521,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
420 SEC	11.033.280	4.196	231	219	8,3	13,2	19,85	493,5	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
500 SEC	11.694.290	4.973	252	225	7,5	11,4	18,26	493,5	Serie	183.806	Serie	Serie	Serie	Serie	182.609
560 SEC	15.200.645	5.547	279	250	7,2	15,1	21,28	493,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SL	9.874.553	2.960	190	228	9,3	12,1	17,74	447,0	330.000	164.388	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SL 24V	10.925.954	2.960	231	240	8,4	13,1	18,62	447,0	330.000	164.388	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 SL	13.760.680	4.973	326	250	6,2	14,2	20,73	447,0	330.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Corto	5.564.018	2.298	93	145	17,7	15,2	21,51	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD ST Corto	5.969.668	2.497	69	125	28,1	12,7	14,72	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GE ST Corto	6.309.384	2.960	125	165	13,5	20,5	26,03	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 GD ST Corto	6.233.008	2.960	83	138	22,2	13,6	15,33	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE ST Largo	6.145.228	2.298	93	145	17,1	15,2	21,10	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
250 GD ST Largo	6.550.878	2.497	69	125	28,1	12,7	14,72	440,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MITSUBISHI

Galant GTi 16V	3.276.994	1.997	145	204	8,8	9,8	15,32	454,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant 2.0 GLS i 5p	2.476.334	1.997	111	190	10,6	8,5	14,18	454,0	159.600	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Galant Dynamic 4 5p	4.277.154	1.997	150	207	9,2	9,9	15,1	457	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDi GL T. L.	3.181.508	2.477	105	140	17,6	14,5	16,32	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDi GL Corto	3.069.508	2.477	105	140	17,6	14,5	16,32	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDi GLS Corto	3.683.268	2.477	105	140	17,6	14,5	16,32	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Corto	3.683.268	2.972	150	180	12,5	16,5	22,16	398,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero TDi GLX Largo	3.683.268	2.477	105	140	21,5	14,5	16,32	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Montero V6 GLS Largo	5.066.608	2.972	150	180	14,0	18,5	22,16	472,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
L-300 2.5 TD	3.373.788	2.477	84	133	19,0	11,7	12,63	437,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MORGAN

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

NISSAN

Sunny SLX 1.6 16V 3p.	2.050.828	1.597	95	180	10,4	7,5	13,22	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Sunny SLX 1.6 16V 4p.	2.120.829	1.597	95	180	10,4	7,5	13,22	421,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Sunny SLX 1.6 16V 5p.	2.120.829	1.597	95	180	10,4	7,5	13,22	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Sunny GTi 2.0 16V 3p.	2.786.924	1.998	143	210	8,2	9,5	15,23	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny GTi 2.0 16V 5p.	2.861.924	1.998	143	210	8,2	9,5	15,23	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 LX 16V 4p.	1.975.919	1.597	95	185	10,4	7,7	13,07	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Primera 2.0 SLX 16V 4p.	2.174.919	1.597	95	185	10,4	7,8	13,07	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Primera 1.6 SLX 16V 4p.	2.418.919	1.998	122	200	9,9	8,5	14,10	440,0	183.000	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Primera 2.0 SLX Aut. 4p.	2.805.918	1.998	122	200	10,3	9,0	14,63	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Primera 2.0 GT 16V 4p.	3.504.013	1.998	150	220	8,4	8,9	14,70	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 SLX 16V 5p.	2.362.918	1.597	95	185	10,4	7,8	12,99	450,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Primera 2.0 SLX 16V 5p.	2.689.013	1.998	122	200	9,9	8,5	13,74	450,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Primera 2.0 D LX 4p.	2.393.919	1.974	75	160	17,5	6,1	8,62	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Maxima 3.0 Aut.	4.686.924	2.960	170	210	8,7	11,0	16,93	476,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 NX	3.336.923	1.998	143	210	8,2	9,5	15,23	413,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 SX Turbo	4.290.914	1.809	171	227	7,5	10,5	17,23	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 ZX Turbo	8.086.914	2.960	283	250	6,0	13,5	19,87	460,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Prairie SLX 2.0	3.189.819	1.974	99	170	-	9,8	15,41	436,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Corto 4 Cil. D	2.457.519	2.820	84	133	29,7	11,1	12,11	410,5	-	35.000	-	-	Serie	-	-
Patrol Corto 4 Cil. TD	2.642.519	2.820	95	135	27,5	11,1	12,11	410,5	-	35.000	-	-	Serie	-	-
Patrol Wagon 6 Cil. D	3.271.708	3.249	95	138	27,5	12,7	14,53	469,0	296.000	35.000	-	-	Serie	-	-
Patrol Top Line Corto TD	3.639.708	2.826	115	145	21,9	12,7	14,53	410,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Top Line Largo TD	3.715.708	2.826	115	145	21,9	12,7	14,53	469,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Top L. Gas Corto	3.305.708	2.960	136	163	15,6	12,7	14,53	410,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Nissan Terrano 2.7	3.715.508	2.664	99	150	18,7	9,6	12,43	436,5	-	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

OPEL

Corsa 3p. City 1.0 S	1.073.690	993	45	142	19,5	7,6	11,82	365,2	-	-	-	-	-	-	-
Corsa 3p. Swing 1.0 S	1.111.689	993	45	142	19,5	7,6	11,82	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Corsa 3p. Swing 1.2	1.208.070	1.196	55	149	16,5	7,1	11,47	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Corsa 3p. Swing 1.4	1.260.069	1.389	75	168	12,0	7,9	12,17	365,2	-	18.264	-	-	-	-	35.669
Corsa 3p. Joy 1.2	1.299.069	1.196	55	149	16,5	7,1	11,47	365,2	-	-	13.700	13.700	-	-	33.297
Corsa 3p. Joy 1.4	1.352.069	1.389	75	168	12,0	7,9	12,17	365,2	-	-	13.700	13.700	-	-	33.297
Corsa 3p. Joy Sport 1.4	1.486.069	1.389	75	168	12,0	7,9	12,17	365,2	-	-	-	-	-	-	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
205 XS 3p	1.334.769	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 Plus 3p	1.323.268	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 XT 3p	1.571.919	1.360	85	178	10,9	8,5	13,86	370,5	142.900	25.000	-	-	-	-	50.000
205 Rallye 3p	1.589.219	1.294	103	190	9,6	8,5	13,29	370,5	-	-	-	-	-	-	-
205 Indiana 3p	1.647.118	1.360	85	178	10,9	8,5	13,86	370,5	Serie	-	Serie	Serie	-	-	-
205 Aut. 3p	1.682.888	1.580	80	166	14,2	8,1	12,53	370,5	142.900	Serie	-	-	76.600	-	-
205 GTX 3p	1.701.087	1.592	94	181	10,6	9,3	13,75	370,5	-	25.000	Serie	Serie	-	-	Serie
205 GTI 3p	2.034.488	1.905	130	206	7,8	9,0	14,30	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	-	-	Serie
205 Style 5p	1.211.100	1.124	55	155	14,6	7,0	11,79	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 Junior 5p	1.211.100	1.124	55	154	14,6	7,0	11,79	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 Winner 5p	1.279.800	1.124	55	155	14,6	7,0	11,79	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 GL 5p	1.290.530	1.124	55	157	14,6	7,0	11,18	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 GR 5p	1.393.269	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 SR 5p	1.503.469	1.294	65	156	13,8	8,2	12,44	370,5	-	25.000	Serie	Serie	-	-	-
205 GT 5p	1.631.119	1.360	85	178	10,9	8,9	14,21	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	-	-	50.000
205 XAD 3p	1.275.199	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	-	-	-	-	-	-
205 Winner D 3p	1.451.100	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	-	-	-	-	-
205 XLD 3p	1.457.199	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	-	-	-	-	-	-
205 XSD 3p	1.537.999	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 XTD 3p	1.664.000	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	76.600	-	-
205 TD 3p	1.809.399	1.769	78	175	12,2	6,0	8,30	370,5	-	25.000	Serie	Serie	76.600	-	-
205 WinnerD 5p	1.510.100	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	-	-	-	-	Serie
205 GLD 5p	1.515.000	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	Serie	-	-	-	-	-
205 GRD 5p	1.596.400	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 GTO 5p	1.722.900	1.769	60	155	15,1	6,6	8,70	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	76.600	-	-
205 TD 5p	1.868.399	1.769	78	175	12,2	6,0	8,30	370,5	-	25.000	Serie	Serie	76.600	-	Serie
205 Cabrio CJ	2.143.000	1.360	70	174	12,3	7,8	12,49	370,5	-	25.000	20.000	20.000	-	-	-
205 Cabrio CTI	2.866.418	1.580	115	190	9,7	8,0	13,42	370,5	142.900	25.000	Serie	Serie	76.600	-	Serie
309 GL Profil	1.587.368	1.294	65	184	13,6	8,2	12,17	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 Look	1.618.269	1.294	65	164	13,6	8,2	12,17	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 Aut	2.074.218	1.580	80	165	17,1	9,1	14,63	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
309 GR	1.698.387	1.442	83	173	12,3	8,3	12,43	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 Siam	1.758.786	1.442	83	173	12,3	8,3	12,43	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 SR	1.922.887	1.592	94	179	10,5	8,8	13,31	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	60.000
309 GT	2.071.688	1.905	105	191	10,4	8,3	12,87	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	70.000
309 GTX	2.100.619	1.905	105	190	10,4	8,3	13,51	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
309 GTI	2.305.683	1.905	130	199	8,0	9,1	14,06	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
309 GTI 16V	2.535.513	1.905	160	220	7,8	9,8	15,49	405,0	-	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
309 GLD	1.757.900	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	-	30.000	-	-	-	-	-
309 SRD	2.044.900	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	60.000
309 Look D	1.847.000	1.905	65	162	16,8	6,4	8,74	405,0	-	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
309 SRDT	2.263.269	1.769	78	175	13,0	6,4	9,62	405,0	147.100	30.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
405 GL	2.015.518	1.580	92	176	11,6	9,0	14,30	441,0	-	44.000	-	-	-	-	-
405 GR	2.349.619	1.905	110	185	10,2	8,9	14,21	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 GR x 4	2.981.619	1.905	110	185	10,2	8,9	14,21	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	-
405 GR Break	2.437.519	1.905	110	185	10,7	8,9	14,21	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 SR Aut.	2.953.213	1.905	125	199	11,9	10,2	15,85	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	(1)
405 GTX	2.909.314	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	(1)
405 SR	2.781.114	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	(1)
405 STI	3.202.083	1.905	125	198	9,7	10,2	15,44	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
405 M 16	3.528.214	1.905	160	219	8,6	9,8	15,49	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
405 M 16 x 4	4.028.714	1.905	160	215	8,6	9,0	14,79	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
405 GLD	2.337.400	1.905	70	165	16,4	5,8	8,52	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 GRDT	2.644.218	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 GRDT Break	2.733.819	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0	170.000	44.000	-	-	-	-	-
405 SRDT	2.977.218	1.769	90	180	12,2	6,2	9,81	441,0	-	44.000	Serie	Serie	Serie	-	(1)
605 SR	3.260.083	1.998	130	203	10,3	8,6	13,62	472,1	-	58.300	Serie	Serie	Serie	242.400	-
605 SVI	3.775.083	1.998	130	203	10,3	8,6	13,62	472,1	-	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SVI Aut.	4.022.282	1.998	130	197	13,0	9,4	14,38	472,1	-	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0	4.811.214	2.975	170	222	8,9	10,8	16,37	472,1	-	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0 Aut.	5.103.782	2.975	170	217	9,2	11,7	16,35	472,1	-	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 24	5.755.103	2.975	200	235	8,0	11,0	17,89	472,1	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SRDT	3.792.919	2.068	110	193	11,6	7,9	10,33	472,1	-	58.300	Serie	Serie	Serie	242.400	Serie
605 SVDT	4.301.788	2.088	110	193	11,6	7,9	9,92	472,1	-	58.300	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: Opcion 1: incluye llantas de aleación ligera y elevallunas eléctricos: 115.000 ptas.

POLONEZ

Polonez 1500	1.118.787	1.481	75	160	16,0	8,8	13,68	420,0
--------------	-----------	-------	----	-----	------	-----	-------	-------

Porsche

944 S2	8.042.714	2.999	211	240	7,1	12,4	18,90	423,0	Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	319.200
944 S2 Cabrio	9.439.214	2.999	211	240	7,1	12,4	18,90	423,0	-	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	319.200
944 Turbo	9.582.429	2.479	250	256	5,9	12,6	19,32	423,0	Serie	147.630	Serie	Serie	Serie	Serie	319.200
911 Carrera 2 Coupé	10.705.903	3.600	250	260	5,7	11,3	18,15	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Tiptronic	11.295.093	3.600	250	260	6,6	13,2	19,83	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Targa	11.224.603	3.600	250	260	5,7	11,3	18,15	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Cabrio	12.129.003	3.600	250	260	5,7	11,3	18,15	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Coupé	12.634.729	3.600	250	260	5,7	11,3	18,17	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Targa	13.186.729	3.600	250	260	5,7	11,3	18,17	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Cabrio	14.124.003	3.600	250	260	5,7	11,3	18,15	425,0	Serie	183.540	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Turbo Coupé	16.950.278	3.299	320	270	5,0	16,2	22,49	425,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928-S4	14.416.929	4.957	320	265	6,3	15,7	22,05	444,0	Serie	207.480	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928-S4 GT	14.416.929	4.957	330	275	5,8	17,2	23,37	452,0	Serie	207.480	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

RENAULT

R-4 GTL	997.663	1.108	34	120	-	8,7	10,55	356,3	-	20.500	-	-	-	-	-
R-5 Oasis 3p	998.689	1.108	49	143	16,0	7,4	11,08	359,1	-	20.500	-	-	-	-	-
R-5 Oasis 5p	1.058.688	1.108	49	143	16,0	7,4	11,08	359,1	-	20.500	-	-	-	-	-
Clio RL 1.1 3p	1.101.651	1.108	49	145	17,0	6,1	9,96	370,9	-	26.000	-	-	-	-	-
Clio RL 1.2 3p	1.186.068	1.171	60	155	15,0	6,3	10,49	370,9	-	26.000	-	-	-	-	-
Clio RN 1.2 3p	1.271.069	1.171	60	155	15,0	6,3	10,42	370,9	-	26.000	23.250	23.250	-	-	-
Clio RT 1.2 3p	1.371.069	1.171	60	155	15,0	6,3	10,49	370,9	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Clio RN 1.4 3p	1.379.919	1.390	80	175	11,2	8,7	13,47	370,9	-	26.000	23.250	23.250	-	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	CPK	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ROVER															
Mini After Eight	1.106.574	998	41	129	17,0	5,7	9,67	305,0	-	-	-	-	-	-	-
Rover 111 L 3p	1.171.069	1.120	60	155	13,7	5,8	10,72	352,1	-	-	19.000	-	-	-	-
Rover 111 L 5p	1.240.068	1.120	60	155	13,7	5,8	10,72	352,1	-	19.000	-	-	-	-	-
Rover 114 S 3p	1.281.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	-
Rover 114 S 5p	1.350.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	-
Rover 114 SL 5p	1.421.068	1.396	76	165	10,3	6,3	11,16	352,1	-	19.000	Serie	Serie	-	-	-
Rover 114 GTi 16V	1.598.787	1.396	95	180	9,8	6,5	11,52	352,1	-	19.000	Serie	Serie	-	-	Serie
MG 2.0i	2.092.789	1.994	117	176	9,2	9,8	15,00	405,0	240.000	17.256	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 1.6 SL	1.738.788	1.589	83	165	11,2	6,9	12,04	446,6	240.000	17.750	-	-	-	-	-
Montego 1.6 Glubman	1.793.787	1.589	83	165	11,2	6,9	12,04	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	-	-	-
Montego 2.0 GSi	2.223.788	1.994	112	185	9,2	8,7	14,04	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego Estate GTi	2.403.788	1.994	112	171	9,5	9,8	15,00	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 GTi	2.310.538	1.994	112	171	9,2	9,4	14,65	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Montego 2.0 DSL	2.285.389	1.994	81	163	12,5	5,1	8,08	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Montego 2.0 DSL Giub.	2.350.389	1.994	81	163	12,5	5,1	8,08	446,6	240.000	17.750	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 214 Si 3p	1.766.068	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 214 Si 5p	1.826.069	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	-	-	-	-	-
Rover 214 GSi	1.998.069	1.396	95	174	11,9	7,4	12,13	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi	2.248.918	1.590	116	192	9,8	8,6	14,19	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSi 5p Aut.	2.387.918	1.590	116	190	11,5	8,7	14,28	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GTi 3p	2.411.014	1.590	130	200	8,6	8,7	14,36	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 216 GTi 5p	2.491.013	1.590	130	200	8,6	8,7	14,36	422,0	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 414 GSi	2.121.288	1.396	95	180	11,9	6,5	11,52	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSi	2.344.918	1.590	116	192	9,8	8,6	14,19	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSi Aut.	2.483.919	1.590	114	190	11,5	8,7	14,28	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GTi	2.616.013	1.590	130	196	9,2	8,4	14,19	436,5	182.500	30.000	Serie	Serie	Serie	206.000	Serie
Rover 418 GSD Turbo	2.544.919	1.769	88	170	12,0	6,1	8,81	436,5	-	30.000	Serie	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	Serie	Serie
Rover 825 SD Turbo	4.124.918	2.499	118	190	11,3	7,0	9,35	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Sterling	4.986.014	2.675	177	219	8,6	10,4	16,02	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Sterling Aut.	5.251.015	2.675	177	215	9,4	11,4	16,90	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Vitesse	4.816.014	2.675	177	215	8,6	10,4	16,02	469,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SAAB

900 3p 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	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	85.000	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 i Turbo	4.770.123	1.985	175	221	8,9	10,3	17,05	469,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	-	-
9000 i Turbo 2.3	4.970.123	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	-	-
9000 Turbo S 2.3	6.180.124	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
9000 i Airflow 2.3	6.330.124	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	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	Serie
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	Serie
Saab CDI Turbo	4.890.123	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,2	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Saab CDI Turbo 2.3	5.090.123	2.290	200	230	8,0	10,7	17,41	469,2	Serie	85.000	Serie	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	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SANTANA

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	-	-	-	-	-	-	-

SEAT

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.	1.074.688	903	44	131	22,0	7,3	11,28	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza Olímpico 1.2 3p	1.206.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,45	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza SX 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 Olímpico 1.5 3p	1.425.788	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.5 3p.	1.394.787	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX Plus 1.5 3p.	1.476.789	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.5 3p.	1.577.787	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza GLX Plus 1.5 3p.	1.689.788	1.461	90	166	12,3	9,2	13,67	363,7	Serie	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	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza SXi 3p.	1.746.788	1.461	100	180	10,8	8,4	13,36	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza SXi Plus 3p	1.796.788	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	Serie	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Special 1.7 D 3p	1.265.199	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.7 D 3p	1.347.201	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX Plus 1.7 D 3p.	1.428.200	1.714	55	146	18,9	7,3	9,18	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza Special 0.9 5p.	1.160.689	903	44	131	22,0	7,3	11,28	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza Olímpico 1.2 5p	1.288.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,34	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.2 5p.	1.260.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,34	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza CLX Plus 1.2 5p.	1.341.070	1.193	63	151	16,0	8,4	12,34	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza SX 1.2 5p.	1.544.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,45	363,7	-	25.669	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.2 5p.	1.467.068	1.193	63	151	16,0	8,4	12,45	363,7	-	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza GLX Plus 1.2 5p.	1.578.069	1.193	63	151	16,0	8,4	12,34	363,7	-	25.669	Serie	Serie	-	-	Serie
Ibiza Olímpico 1.5 5p	1.507.788	1.461	90	166	12,3	9,2	13,36	363,7	Serie	25.669	-	-	-	-	-

MODELO

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	160.000	228.000	-
Golf GTI 3p. G-60	2.626.014	1.781	160	216	8,3	10,2	15,85	399,0	204.000	32.538	Serie	Serie	Serie	204.000	Serie
Golf CL D 3p.	1.846.069	1.588	54	148	18,7	6,7	8,63	399,0	259.398	32.538	27.500	27.500	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 3p.	2.047.069	1.588	70	170	14,5	6,7	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	8,63	399,0	259.398	32.538	43.500	43.500	108.104	139.850	-
Golf Sprinter GTD 5p.	2.130.069	1.588	70	170	14,5	6,7	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	2.679.919	1.781	112	189	10,3	8,8	14,36	399,0	259.398	32.538	Serie	Serie	Serie	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	1.874.219	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	1.783.489	1.588	54	148	18,7	6,7	8,63	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	2.139.470	1.588	70	158	15,0	6,7	8,72	438,5	259.398	32.538	Serie	Serie	108.104	139.850	-
Corrado 16 V	3.702.015	1.781	136	209	8,6	11,8	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 GL 2.0	2.870.514	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	117.000
Passat CL Turbodiesel	2.675.984	1.588	80	175	16,0	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	11,3	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	11,3	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	208	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	3.730.919	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	2.094.188	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	2.729.168	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	15,41	440,5	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
480 ES	3.232.542	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	18,11	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	16,11	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	-
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	-
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	-
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	-
960 Turbo 16V	6.255.264	1.986	190	205	8,2	12,3	18,81	487,0	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	-

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	914.154	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	175.000	28.000	40.320	-	-	-	Serie
65 A EFI Cat.	1.153.968	1.299	65	157	13,5	7,5	11,99	352,0	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

NUEVOS HONDA PRELUDE

REVOLUCION INTERNA

Siguiendo con la moda japonesa de la renovación total de modelos ya conocidos, Honda ha definido ya lo que serán los nuevos Prelude. Llegarán a España en el verano del 92.

HACE ya una década que el Honda Prelude se anticipaba como un avanzado coupé de cuatro plazas con la posibilidad de disponer de un eficaz sistema direccional a las cuatro ruedas.

La marca no ha querido que este éxito se apagase y ha planteado un coche prácticamente nuevo para afrontar la nueva década. La evolución respecto al anterior Prelude es evidente. La estética resulta mucho más agresiva, con ciertos aires afi-

nes al deportivo NSX, presentando un morro más afilado y un aspecto general más en cuña. Las dimensiones han variado algo midiendo dos centímetros menos en su largo y cinco en su ancho respecto al modelo del 87. Las cuatro amplias plazas se mantienen, conservando también la configuración de dos puertas.

Pero donde se han realizado los mayores cambios y mejoras es en el apartado mecánico. Dos son los tipos de motores de cuatro cilindros que pueden equipar al nuevo Prelude, ambos cubican 2,2 litros pero mientras que en uno el doble árbol de levas comanda cuatro válvulas por cilindro proporcionando una potencia de 160 caballos a 6.800 rpm., en otro se recurre además al sistema VTEC de Honda para regular en cada instante la óptima distribución de los gases. Esta mecánica rinde 200 caballos con un par máximo de 22,3



Kgm a 5.000 rpm. En ambos casos se confía la gestión de la inyección y el encendido directo a la centralita electrónica PGM-FI que, junto con el VTEC, son herencia del Honda NSX.

En cuanto a la dirección actuante en las cuatro ruedas, el anterior sistema mecánico ha sido jubilado para dar paso a un moderno dispositivo electromecánico llamado HYPER 4WS. Las bieletas que dirigían las ruedas traseras se han sustituido por un pequeño motor eléctrico regulado por una central electrónica, que en base a tres tipos de información: ángulo de giro, velocidad del coche y velocidad con que se mueve la dirección, proporciona el mejor ángulo a las ruedas para que el coche pueda virar de forma más segura y efectiva.

Juan Luis Soto

DOS MOTORES PARA CUATRO COCHES

Dos serán las mecánicas del nuevo Prelude. En una de ellas, con el sistema de distribución variable, VTEC, se logran 200 caballos, mientras que con el propulsor de distribución simple se alcanzan 160.



MAS SEGURIDAD, MEJOR EQUIPAMIENTO

En los nuevos Prelude aumenta el equipamiento y los sistemas de seguridad tanto activa como pasiva. En él se ofrecerá el airbag para conductor y pasajero, el ABS o el TCS o sistema de control de la tracción. El respaldo de uno de los asientos traseros se abate para comunicar el habitáculo con el maletero.



europarts
ACCESORIOS
AUTOMOVIL

ACCESORIOS 4x4

Sencillamente diferente



Desing by ITALY

DISTRIBUYEN:

DITECSA	Alcorcón	Tel. 98.544.36.11	GRALX	Del. Andalucía	Tel. 958.20.00.06
LAMINAUTO SPORT	Madrid Sur	Tel. 91.643.19.30	ESCARTE S.A.	Valencia	Tel. 96.374.64.41
TECNER	Guzúlcova-Madrid	Tel. 943.48.05.23	SEMAUTO S.A.	Cádiz-Ledón	Tel. 957.41.05.95
DUOS AUTOMOVIL	Barcelona	Tel. 93.424.34.11	KINU	Vizcaya	Tel. 94.620.01.59
PAISA ACCES VILLALEA	Madrid Norte	Tel. 91.850.77.82	PUREN DISTRIBUCIONES	Zaragoza	Tel. 976.22.52.56
			RESPUESTAS GUALSAN	Directo	Tel. 985.39.39.00

NUEVA RENAULT EXPRESS

ENCARGO ESMERADO

Con la remodelación de las Renault Express, la oferta de estas furgonetas crece ostensiblemente. Aumenta la gama de motores y de equipamientos y se ofrece, opcionalmente, una versión de superior capacidad de carga.

A principios del próximo mes de octubre, estarán disponibles en los concesionarios de la marca las nuevas Renault Express, que se caracterizan por: aspecto exterior e interior ligeramente retocado, refuerzos adicionales en la carrocería, un amplio abanico de motores, mejoras en el equipamiento con respecto a la versión anterior y por algunas opciones que permitirán adaptar cada vehículo a las necesidades particulares.

Los cinco propulsores disponibles para este modelo, tres de gasolina y dos diésel, cubren el abanico de potencias que va desde los 50 hasta los 80 caballos. Los grados de equipamiento son tres: furgoneta, de carrocería cerrada de chapa y dos plazas, Combi (identificable mediante las siglas RL), que lleva asientos para cinco pasajeros y superficie acristalada y, por último, la Break (reconocible por las siglas RN), similar a la Combi pero con un equipamiento más completo y portón posterior en lugar de doble puerta. El frontal de todas las versiones también ha sido modificado, con la calandra pintada en el mismo color que la carrocería en las dos versiones de equipamiento más completo.

Entre las opciones, destacan el aire acondicionado, que de momento se ofrecerá únicamente con el motor 1.4 de gasolina. Más adelante, también podrá incorporarse a los motores 1.9 diésel. Otra opción interesante, que no se ofrece con los motores de gasolina menos potentes, es la posibilidad de aumentar la capacidad de carga hasta 775 kilogramos en lugar de los 525 de serie. Con esta opción se incluye una suspensión trasera que resiste mejor los esfuerzos transversales.

El comportamiento de la versión que hemos conducido, la Express 1.9 D RN, resulta muy satisfactorio. Quizá, cargado a tope, los frenos den muestras de fatiga en situaciones de utilización intensiva, como bajada de puertos de montaña o similares. Basados en la nueva Express, diversos carroceros han realizado versiones Pick-up, vehículos para transporte de personas disminuidas físicamente, ambulancias o cabinas frigoríficas, que aumentan las posibilidades de utilización de estos versátiles vehículos.



TRANSPORTE Y PASEO

Exterior rediseñado, superior capacidad de carga y mejor equipamiento son sus bazas.



PRECIOS Y OPCIONES

MODELO	Precio	Cilindrada	Potencia	Aire acondicionado	Carga industrial	Dirección asistida
Express 1.1	950.000 ptas.	1108 c.c.	50 cv.	--	--	--
Express 1.1 Combi	1.017.000 ptas.	1108 c.c.	50 cv.	--	--	--
Express 1.2	1.070.000 ptas.	1237 c.c.	55 cv.	--	--	--
Express 1.2 RL	1.137.000 ptas.	1237 c.c.	55 cv.	--	--	--
Express 1.4	1.230.000 ptas.	1390 c.c.	80 cv.	--	28.000 ptas.	59.000 ptas.
Express 1.4 RL	1.297.000 ptas.	1390 c.c.	80 cv.	120.000 ptas.	28.000 ptas.	59.000 ptas.
Express 1.4 RN	1.410.000 ptas.	1390 c.c.	80 cv.	120.000 ptas.	--	59.000 ptas.
Express 1.6 D	1.250.000 ptas.	1595 c.c.	55 cv.	--	28.000 ptas.	--
Express 1.6 D RL	1.317.000 ptas.	1595 c.c.	55 cv.	--	28.000 ptas.	--
Express 1.9 D	1.410.000 ptas.	1870 c.c.	65 cv.	--	28.000 ptas.	59.000 ptas.
Express 1.9 D RL	1.477.000 ptas.	1870 c.c.	65 cv.	--	28.000 ptas.	59.000 ptas.
Express 1.9 D RN	1.590.000 ptas.	1870 c.c.	65 cv.	--	--	59.000 ptas.

Los precios indicados incluyen IVA y Transporte

El genio de la nueva generación.

1.360 c.c. inyección electrónica multi-punto. 100 C.V. de potencia. 190 Km/h. De 0 a 100 Km/h. en 8,7 segundos. Prestaciones GTI para un auténtico deportista 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, MXV 2 185/60 R13 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, elevavinas 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, rematan 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.



VOLKSWAGEN CARAVELLE GLD

JUGAR CON EL ESPACIO



Una furgoneta abre un amplio panorama de posibilidades de utilización. Si además, es cómoda, manejable, tiene buenas cualidades ruterías y su autonomía es elevada, las posibilidades para disfrutar con ella aumentan geométricamente.

La Volkswagen Caravelle tiene una larga tradición en el campo del transporte. Años atrás, sólo se veían en España cuando llegaba el verano. Parejas de hippies venían en ellas y las utilizaban simultáneamente como medio de transporte y como residencia estival.

De un tiempo a esta parte, también los españoles podemos adquirirlas con normalidad y desde principios del presente año en su versión más moderna. La nueva Caravelle, se diferencia claramente de sus antecesoras, pero no tanto en su aspecto exterior como en las novedades mecáni-

cas que incorpora. La variación de mayor entidad con respecto al modelo anterior se encuentra en el modo de tracción. Las anteriores Volkswagen Caravelle estaban dotadas de tracción trasera y motor de cuatro cilindros opuestos situado en la parte posterior. En la versión actual, para

aprovechar mejor el espacio, la tracción es delantera y el motor va situado en posición transversal.

Exteriormente, las diferencias también son importantes. La forma de la carrocería tiene en la actualidad un frontal mucho más afilado, que alberga el motor y mejo-

VIRTUDES

- Buen acabado
- Gran habitabilidad
- Consumo y autonomía

VOLKSWAGEN CARAVELLE GLD
PRECIO: 3.048.919

- Baja velocidad máxima
- Falta de aire acondicionado
- Imposible esconder el equipaje

DEFECCIOS

PRUEBA

Motor 16

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal de cinco cilindros en línea. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de seis apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.370 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 79,5 mm. Carrera: 95,5 mm. Compresión: 22,5 a 1. Potencia máxima: 78 CV (57 Kw) a 3.700 rpm. Par máximo: 16,7 mkg (164 Nm) a 1.800 rpm. Alimentación: Inyección mecánica en precámara. Combustible: Gasóleo.

TRANSMISION: Tracción en las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad a 1.000 revoluciones por minuto: en 1ª: 6,9 km/h; en 2ª: 12,3 km/h; en 3ª: 19,5

km/h; en 4ª: 26,8 km/h; en 5ª: 34,4 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera con desmultiplicación variable, asistencia hidráulica de serie. Vueltas de volante entre topes: 3,75 vueltas. Diámetro de giro: 11,7 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente con brazos transversales dobles, barra de torsión y amortiguadores hidráulicos. Trasera: Independiente, de brazos oblicuos, muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos.

RUEDAS: Neumáticos: 195/70 SR 15. Llantas de chapa de 6J x 15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.640 kg. Capacidad del depósito: 80 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio.....	9,0
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce.....	7,7
En conducción rápida.....	12,3
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce.....	11,1
A 140 km/h de cruce.....	---
A 180 km/h de cruce.....	---
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km.....	8,8
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos.....	909

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h.....	137,8
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada.....	22,1
1.000 m salida parada.....	40,9
De 0 a 100 km/h.....	21,1
Recomiendo (metros).....	---
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª.....	20,4
400 m desde 40 km/h en 5ª.....	23,6
1.000 m desde 40 km/h en 4ª.....	39,1
1.000 m desde 40 km/h en 5ª.....	44,8
De 80 a 120 km/h en 4ª.....	18,9
recorriendo (metros).....	---
De 80 a 120 km/h en 5ª.....	23,3
recorriendo (metros).....	---

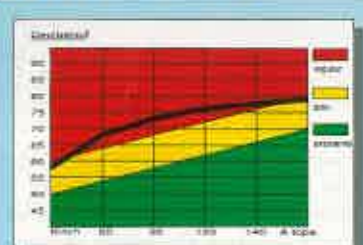
EQUIPAMIENTO

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

FRENOS



SONORIDAD



ra la penetración aerodinámica con respecto al anterior modelo.

Las cotas exteriores han variado en sentidos opuestos: es más larga y más estrecha que su antecesora. La longitud total, 4,65 metros, apenas nueve centímetros más que un Volkswagen Passat, no resulta excesiva para el tráfico urbano. Crea, por supuesto, dificultades para aparcar en la calle, pero maniobra con facilidad en los garajes. La anchura crea más problemas para utilizarla de forma cotidiana en cascos urbanos. Aparcada en calles estrechas, conviene plegar los retrovisores contra la puerta, ya que camiones de la basura u otras furgonetas ponen en peligro su integridad.

El interior se puede utilizar para transportar personas y también mercancías, aunque con cuidado para no estropear la



DIESEL DE 5 CILINDROS

Los 78 caballos se quedan algo cortos para mover con soltura la Caravelle.

moqueta. La fila central de asientos se desmonta con suma facilidad y deja un amplio espacio, capaz para bultos de gran volumen. Si aún se necesita mayor espacio, la fila trasera también se puede desmontar, aunque en este caso se deben retirar los tornillos que la fijan a la chapa. Otra posibilidad consiste en abatir hacia delante la última fila de asientos, operación que se realiza con suma facilidad, con lo que también se puede aprovechar esa zona para transportar bultos grandes.

En cuanto a su utilización como vehículo de transporte para personas, que debe ser su fin primordial, no se le puede hacer ningún reproche. Se accede a todas las plazas con facilidad y los asientos resultan cómodos y sujetan con firmeza el cuerpo y la zona lumbar. Los dos de las plazas delanteras llevan reposabrazos plegables. En el asiento del conductor no resultan muy útiles porque impiden agarrar el volante correctamente y, salvo en auto-

Las grandes marcas están de acuerdo



Las mejores marcas de automóviles están de acuerdo en fabricar vehículos cada vez más avanzados tecnológicamente y más resistentes. Y están de acuerdo en diseñar motores que permitan un mantenimiento mínimo y alargar los periodos de revisión. Por eso están de acuerdo en exigir el máximo a los aceites lubricantes.

De acuerdo con HELIX, el LUBRICANTE SHELL que supera las clasificaciones técnicas más exigentes de las mejores marcas de automóviles, nacionales e internacionales.*

El lubricante homologado por mayor número de fabricantes en todo el mundo. Sitúese usted al mismo nivel de exigencia que el fabricante de su coche y utilice Hélix.



* AUSTIN-ROVER, BMW, CHRYSLER, CITROËN, DAIHATSU, DAIMLER-BENZ, FIAT, FORD, GM, HONDA, HYUNDAI, ISUZU, JAGUAR, LADA, MAZDA, MITSUBISHI, NISSAN, OPEL, VAUXHALL, PEUGEOT, RENAULT, SAAB, SEAT, SUBARU, TOYOTA, VOLKSWAGEN-AUDI, VOLVO.



Lubricantes
Shell

Compromiso de calidad

HELIX, MAS VIDA PARA SU COCHE



DIFERENCIAS IMPORTANTES
La nueva Caravelle presenta un exterior renovado. Un frontal más afilado, que ahora alberga el motor y una mejor aerodinámica.

pistas de trazado conocido y en horas de poco tráfico, parece poco recomendable utilizarlos.

Y eso es así aunque las prestaciones de la Caravelle de gasóleo difícilmente pondrán a su conductor en situaciones comprometidas. Los voluntariosos 78 caballos de potencia de su motor diésel de cinco cilindros, se quedan un tanto cortos para

mover la Caravelle a la velocidad que su chasis permite. En subida, más aún cuando se llevan los ocho asientos ocupados, la velocidad de cruce decrece drásticamente. Pero hay más. Para conseguir unas recuperaciones aceptables, el desarrollo del cambio es muy corto y la velocidad máxima, que al no ser muy elevada coincide con la velocidad de cruce, se alcan-

za a un régimen del motor superior al de potencia máxima. Ello supone, en viajes largos por autopista, llevar el motor constantemente apurado al máximo sin darle un respiro. Existe una versión más potente, pero con motor de gasolina y sólo seis caballos más.

Sorprende especialmente la adopción de motores tan modestos, en cuanto a ci-



PRACTICO Y EFECTIVO
Los interiores de la Caravelle son muy funcionales. Los asientos se abaten al igual que los reposabrazos delanteros.

lindrada y potencia total, fundamentalmente por las buenas cualidades del chasis. A pesar del elevado centro de gravedad, característico de todos los vehículos furgoneta, el comportamiento de la Caravelle es magnífico. Su velocidad de paso por curva resulta asombrosamente elevada y la precisión con la que se pueden elegir los trazados se encuentra entre las mejores de este tipo de vehículos. La dirección, quizá asistida ligeramente en exceso, permite conducir con agilidad el elevado peso de la furgoneta y controlar el balanceo. Por último, también los fre-

UNA PARA SIETE.



Cada correa Gates reemplaza hasta siete referencias.

Gates, n.º 1 mundial en correas y mangueras, ha solucionado el problema de los repuestos de las correas de ventilador. Menos referencias cubren más aplicaciones. ¿Las ventajas? Un menor inventario, una rápida rotación de los stocks, menos costes y mayor beneficio, y las correas Gates son de la mejor calidad que Ud. puede encontrar. Con Gates, su cliente recibe un servicio de primera clase en todos los sentidos.

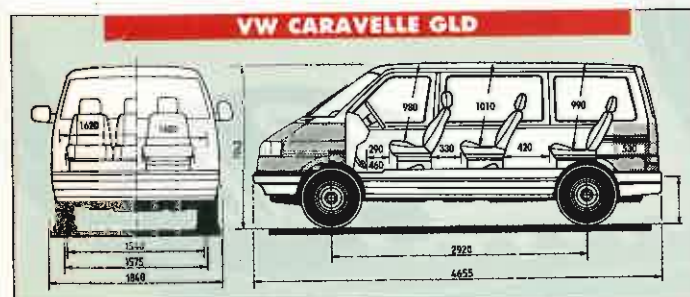


Correas y mangueras Gates.
La marca de mayor confianza en el mundo.

MECANICA		
MOTOR	Bueno	Elástico motor diésel de cinco cilindros, aunque su potencia resulta escasa para tanto peso.
CAJA DE CAMBIOS	Buena	Suavidad y precisión en la caja de cambios.
TRANSMISION	Buena	Desarrollos cortos para sacar el máximo partido a las posibilidades del motor.
COMPORTAMIENTO		
DIRECCION	Buena	Asistida de serie, resulta suficientemente rápida y cómoda en maniobra.
FRENOS	Buenos	Las llantas de quince pulgadas albergan efectivos discos de considerable tamaño.
SUSPENSION	Buena	A pesar del alto centro de gravedad, se dispone de buena estabilidad sin merma de comodidad.
CONFORT		
PUESTO DE CONDUCCION	Bueno	Auténticas butacas que sujetan bien. La palanca de cambios queda algo alejada.
CLIMATIZACION	Buena	Dos ventiladores diferentes, se encargan de arrear la parte delantera, la trasera o ambas.
SONORIDAD	Normal	Apenas se oye el motor. En cambio, los ruidos aerodinámicos resultan algo elevados.
RENDIMIENTO		
VELOCIDAD MAXIMA	Normal	En viajes largos, un poco más de velocidad punta se agradecería notablemente.
ACELERACION	Buena	La aceleración, para tratarse de una furgoneta, resulta suficiente.
RECUPERACION	Buena	Gracias a sus desarrollos, son aceptables, aunque se echa de menos mayor potencia.
CARROCERIA		
HABITABILIDAD	Excelente	En relación a sus medidas exteriores, se consigue gran espacio para ocupantes y equipaje.
MALETERO	Normal	El volumen destinado a maletas es adecuado, pero no se puede ocultar ni con una cortinilla.
CALIDAD	Excelente	Acabado casi perfecto, sólo empañado por un ruidito provocado por los cinturones traseros.
ECONOMIA		
CONSUMO	Bueno	La falta de prestaciones queda compensada, en parte, por un motor parco en consumo.
EQUIPAMIENTO	Regular	La imposibilidad de disponer, por el momento, de aire acondicionado resulta desconcertante.
PRECIO	Bueno	Rebaja muy considerable con respecto a los modelos que sustituye.

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Seat, S.A. Pau Claris 162. 08032 Barcelona.
Teléfono: (93) 3356011 **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros **Red de postventa:** 1.076 puntos de asistencia en toda España



nos han respondido satisfactoriamente, tanto por lo que respecta a distancia como por resistencia en bajadas prolongadas y cargada con ocho personas.

Para quienes un crucero de 120 kilómetros por hora resulte insuficiente, quizá sea conveniente esperar a que aparezcan versiones más potentes de la Caravelle. Si además cuentan con aire acondicionado y mantienen un precio tan competitivo co-



mo esta versión, la Caravelle deberá tenerse muy en cuenta como vehículo para uso diario, como medio para ir de vacaciones una o dos familias y, por qué no, como vehículo industrial para transporte de personas.

Javier Moltó
Fotos: José A. Díaz

FRETE A SUS RIVALES

En el mercado español sólo existen dos rivales de la Caravelle GLD: el Renault Espace TD y la Nissan Optima Diesel. El primero cuenta con diez caballos más que el alemán pero con un asiento menos. También es cierto que el Espace es más corto. Este cuenta con la ventaja de parecer un turismo más que una furgoneta, aunque cuesta 300.000 pesetas más. La Nissan Optima cuesta un millón menos con aire acondicionado, sin embargo es poco potente y no tan amplia.

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

Guía
ganvam

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.

P

recios coches usados

ALFA ROMEO

MODELO	90	89	88	87	86
Alfa 33 SL	—	—	—	—	590
Alfa 33 QD	—	—	—	—	630
Alfa 33 QV	—	—	—	—	620
Alfa 33 1.3 S	1000	850	770	700	—
Alfa 33 1.5 4x4	1200	1000	920	830	—
Alfa 33 1.5 TI	1070	900	820	660	560
Alfa 33 1.7 QV	1220	1030	940	840	—
Alfa 33 1.7 IE	1190	1000	900	—	—
Alfa 33 1.7 SW	1320	1110	1000	—	—
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	—	—	—	—
Alfa 33 1.5 TI Nuevo	1190	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	—	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1630	—	—	—	—
Alfa 75 1.6	1200	1000	—	—	—
Alfa 75 1.8	1280	1080	970	—	—
Alfa 75 1.8 E	1430	1210	—	—	—
Alfa 75 1.8 T América	1920	1630	1480	1330	1080
Alfa 75 2.0	1340	1240	1150	980	840
Alfa 75 2.0 TS	1690	1430	1300	1170	—
Alfa 75 2.0 TD	1500	1270	1150	1020	880
Alfa 75 2.4 TD	1670	1420	—	—	—
Alfa 75 2.5 QV	1660	1580	1430	1220	980
Alfa 75 3.0 América	2980	2020	1830	1650	—
Alfa 90 2.0	1110	1010	920	730	560
Alfa 90 2.5	—	—	1130	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	—	—
GTV 2.0	—	—	1030	880	700
GTV 2.5	—	—	1340	1100	890
Spider 2.0	—	—	1370	1190	860
Spider 2.0 QV	—	—	1530	1280	1150
164 Twin Spark	2300	2070	—	—	—
164 3.0 V6	2980	2680	—	—	—
164 2.5 TD	2400	2160	—	—	—

AUDI

MODELO	90	89	88	87	86
80 CD	—	—	—	—	760
80 GTE	—	—	—	—	810
80 Quattro	—	—	—	—	1380
80 CD TD	—	—	—	—	710
80 Special	1860	1480	—	—	—
80 1.8 E	1750	1580	—	—	—
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	—
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	—
90 2.0 Front.	2670	2430	—	—	—
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	—
100 CC	—	—	—	—	1030 790
100 CC y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160
3000 CC Avant	2330	2220	2010	1720	1300

MODELO

MODELO	90	89	88	87	86
100 CC Diesel	1520	1420	1280	1090	940
100 CC Turbo Diesel	1790	1610	1450	1240	950
200 Turbo	3390	3080	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	—	—
200 CC	—	—	2110	1640	1230
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860
230 V6	5850	5270	—	—	—
Coupe GT	2210	1790	1520	1220	930
Coupe Quattro	2760	2440	2120	1700	1230

BMW

MODELO	90	89	88	87	86
316 316 i	1520	1420	1280	1120	1040
316 4p	1610	1520	1420	1220	1080
318 i	1730	1610	1470	1260	1120
318 4p	1800	1710	1570	1350	1220
320 i	1990	1850	1710	1530	1360
320 i 4p	2200	2050	1900	1710	1520
324 d	1950	1800	1710	1570	—
324 TD	2330	2090	1900	—	—
325 i	2820	2470	2280	2060	1950
325 i 4p	2750	2560	2370	2180	2040
325 X	3090	2850	2710	2560	—
M3	4940	4560	4180	3800	—
520 i	—	—	—	1210	1030
520 i (nuevo)	2900	2600	2400	—	—
525 i	—	—	—	1520	1340
525 i (nuevo)	3600	3300	3050	—	—
528 i	—	—	—	1800	1600
M 535 i	—	—	—	2750	2350
535 i (nuevo)	4420	4040	3800	—	—
524 TD	—	—	—	1750	1550
524 TD (nuevo)	3350	3000	2700	—	—
728 i	—	—	—	—	1680
730 i	4370	3990	3610	3150	—
735 i	—	—	—	—	2430
735 i (nuevo)	5410	5030	4580	4180	—
745 i	—	—	—	—	2560
750 i	7360	6650	6170	—	—
628 CS i	—	—	—	—	1890
635 CS i	4990	4420	3980	3610	3090
M 635	6650	5890	5410	4750	4080

CITROËN

MODELO	90	89	88	87	86
2 CV 6 GT	—	—	—	260	200
Mehari 4 p.	—	—	—	290	230
LNA	—	—	—	—	160
LNA 11 E y RE	—	—	—	—	200
AX 11 RE	710	610	520	—	—
AX 11 RE 5 p	750	640	—	—	—

MODELO

MODELO	90	89	88	87	86
AX TRE	760	650	580	490	—
AX TRE 5 p	800	680	590	—	—
AX 14 TRS	820	700	630	540	—
AX 14 TRS 5 p	860	740	630	—	—
AX 14 TRS	880	750	680	590	—
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 Club y ES	—	—	—	350	250
Visa II Super E y X	—	—	—	370	280
Visa GT	—	—	—	440	330
Visa 11 E	—	—	—	370	27
Visa 11 RE	—	—	—	390	300
Visa Challenger	—	—	—	430	810
Visa 14 TRS y 5 p	—	—	—	500	380
Visa GTI	—	—	—	860	730 580
Visa 17 D y Challenger	—	—	—	580	470 340
Visa 17 RD y Stylo	—	—	—	620	500 360
GSA X1	—	—	—	—	290
GSA X3	—	—	—	—	230
BX	—	—	—	720	610 490
BX 14 E, RE	960	810	740	630	450
BX Leader I	980	810	740	630	450
BX 14 TRS y TGE	1030	870	790	670	570
BX 16 RS	—	—	—	—	500
BX 16 TS	1080	900	—	—	—
BX 16 TRS	1140	970	—	—	—
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	980	830	590
BX 19 TRS	1210	1030	—	—	—
BX 19 TRSGT y Athena	1330	1120	1020	870	740
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	—
BX 19 GTI 16 V	1920	1620	1380	—	—
BX 19 TRS Break	1490	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	1480	1230	1040	—	—
BX 19 RD Break	1330	1130	1020	860	730
CX 22 TRS	1300	1100	920	700	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	1540	1390	1170	870	630
CX TRD Turbo	2070	1750	1580	1190	800
CX 25 RFX Familiar	2120	1810	1620	1290	780

FERRARI

MODELO	90	89	88	87	86
308 GTS	—	—	—	4200	3400
400 GT	—	—	—	6700	5900 4800

MODELO

MODELO	90	89	88	87	86
512 BB	—	—	—	—	—
Mondial 8	—	—	—	6200	5500 4800
Mondial Cabrio	9850	8400	7900	6750	—
Mondial T	9100	7700	7000	5900	5000
412	13800	11500	10350	—	—
Testarossa	16800	14000	12800	10700	9300

FIAT

MODELO	90	89	88	87	86
Uno 45 Sing 3p	—	—	—	590	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	—	—	—	820	700 630 530 450
Uno 60 S 3p	—	—	—	830	710 640 540 460
Uno 70 SL 5p	—	—	—	980	840 760 640 540
Uno 70 SX 3p	—	—	—	950	820 730 620

MODELO	90	89	88	87	86
Fiesta Bulear 1.1	—	—	—	—	310
Fiesta Tiro 1.1	—	—	520	440	—
Fiesta S 1.1 y 1.3	—	—	—	—	320
Fiesta Ghia 1.1 y 1.3	—	—	—	—	360
Fiesta Sport 1.4	—	—	560	460	410
Fiesta Ghia 1.4	—	—	570	490	420
Fiesta LD y Sierra 1.6 D	—	—	—	—	310
Fiesta Super Hk 1.6 D	—	—	—	400	340
Fiesta Tiro D 1.6	—	—	520	440	—
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	550	470	350
Fiesta X2	—	840	700	630	540
Fiesta C 3p	750	650	—	—	—
Fiesta C 1.1 3p	800	680	—	—	—
Fiesta C 5p	810	690	—	—	—
Fiesta C 1.6 5p	850	730	—	—	—
Fiesta CL 1.1 Cat.	900	850	—	—	—
Fiesta CLX 1.4 5p	910	720	—	—	—
Fiesta CLX 1.4 5p	890	760	—	—	—
Fiesta S 1.6 3p	980	830	—	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	—	—	—
Fiesta XR2i	1100	1000	—	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	800	690	—	—	—
Fiesta CL 1.8 D 3p	810	690	—	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	850	730	—	—	—
Escort L 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
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 Maxi	900	810	730	—	—
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	—	—	—
Escort RS	1240	1060	950	870	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
GLD y Ghia 1.6 D	—	—	840	510	370
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	—	—
Escort Ghia 1.6 D	1000	900	810	730	—
Escort GTD 1.6	930	840	—	—	—
Escort Country 1.6 D	1000	910	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 GL 1.6	—	—	—	—	—
Orion GT y Milonar 1.6	1050	900	800	—	—
Orion Ghia 1.6	1050	950	870	780	600
Orion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	—
Orion Ghia 1.6 Cat.	1200	1020	—	—	—
Orion GLD y Ghia 1.6	—	—	700	650	550
Orion Ghia 1.6 D	1050	950	870	780	600
Giacinto GL 2.3	—	—	—	—	—
Giacinto 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	850	—
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	—	—	1010	910	—
Sierra GL 2.0 1.4p	1440	1220	1080	940	—
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 1.4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	1270	—	—	—
Sierra CL 2.0 5p	1520	1310	1020	910	840
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	—
Sierra GL 2.0 1.5p	1450	1250	1120	930	—
Sierra Ghia 2.0 1.5p	1800	1400	1250	1050	—
Sierra Ghia 2.3	—	—	—	—	—
Sierra Sport 2.0 1.3p	1490	1260	1120	990	—
Sierra Sport 2.0 1.5p	1530	1300	1190	1030	—
Sierra XR4 2.8 i	—	—	—	—	—
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i	—	—	1900	1270	—
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	—	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2820	2390	2140	1820	—
Sierra Laser Diesel	—	—	—	—	570
Sierra GLD 4p	1290	1070	940	800	—
Sierra GLD 4p	1410	1200	1020	870	—
Sierra CLD 5p	1320	1110	930	—	—
Sierra GLD 5p	1440	1240	1050	900	600
Sierra Fam CL y GL 2.0	—	—	—	—	600
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	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	—
Scorpio GL 4x4 2.8 i	—	—	—	—	1420
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	1620	—
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1830	1730	1450	—
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	—
Scorpio Ghia 2.8 i	—	—	—	—	1500
Scorpio Ghia 2.9 i	2610	2210	2000	1700	—
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2730	2420	2090	—
Scorpio CL TurboD	1740	1480	—	—	—
Scorpio GL TurboD	1910	1620	—	—	—
Scorpio Ghia Turbo D	2300	1950	—	—	—
Scorpio Ghia 2.9 Cat.	2650	2290	—	—	—

LANCIA

MODELO	90	89	88	87	86
A 112 Junior TC	—	—	—	—	260
A 112 LX	—	—	—	—	300
A 112 Abarth	—	—	—	—	340
Y 10 Rila	650	550	470	—	—
Y 10 Fire LX IE	750	630	570	490	390

MODELO	90	89	88	87	86
Y 10 Turbo	860	730	660	570	480
Y 10 1300	870	740	—	—	—
Delta 1300	970	820	750	640	—
Delta 1600 IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4x4	—	—	1590	1350	1150
Delta Integrale	2550	2170	—	—	—
Delta Integrale 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	2620	2530	2280	1940	—
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	—	—
Thema Turbo IE 16 V	2650	2340	1990	—	—
Thema 8.32	5100	4330	3700	—	—
Thema TD	1950	1750	1570	1340	1140
Thema TD Nuevo	2140	1900	—	—	—
Thema Turbo DS SW	2470	2230	2000	—	—
Dedra 1600 ie	1460	—	—	—	—
Dedra 1.800 ie	1640	—	—	—	—
Dedra 2.0 ie	1880	—	—	—	—
Dedra Turbo Diesel	1650	—	—	—	—

MERCEDES BENZ

MODELO	90	89	88	87	86
190 D	2500	2170	1900	1670	1500
190 D 2.5	2940	2550	2240	1960	—
190 D 2.5 T	3300	2860	—	—	—
200 D	3220	2970	2450	2150	1930
250 D	3520	3050	2680	2350	2110
300 D	3820	3310	2910	2550	2290
500 TD	4390	3730	3270	2870	2580
300 TD Turbo	5100	4420	3870	3400	3060
190 E	2990	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 2.6 16V	5260	4560	—	—	—
200	3000	2600	2280	2000	1800
230 E	3690	3040	2680	2340	2100
230 CE	4480	3880	3400	2980	—
230 TE	3950	3430	3010	2640	2370
260 E	4090	3550	3110	2730	2460
300 E	4420	3830	3360	2950	2650
300 E 4 Matic	5590	4840	4250	3720	3350
300 CE	5290	4590	4020	3520	—
300 TE	4870	4220	3700	3240	2920
260 SE	4400	3770	3140	2630	2510

MODELO	90	89	88	87	86
300 SE	4720	4040	3370	3030	2700
300 SEL	5080	4350	3630	3260	2900
420 SE	5730	4910	4090	3680	3280
420 SEL	6140	5260	4380	3940	3510
500 SE	6190	5310	4420	3960	3540
500 SEL	6780	5810	4840	4360	3880
560 SEL	9550	8190	6820	6140	5460
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	—	—	6400	5500	4680
420 SEC	7650	6570	5470	4930	4380
500 SL	—	—	7050	6080	4800
500 SEC	8120	6960	5800	5220	4640
560 SE	9140	7830	—	—	—
560 SEC	10580	9070	—	—	—

OPEL

MODELO	90	89	88	87	86
Corsa City 1.0 3p	670	570	510	430	340
Corsa Swing 1.0 3p	720	620	560	480	—
Corsa Base, Luxus LS 1.0 3p	—	—	—	—	310
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520	—
Corsa B-Luxus LS 1.2 3p	—	—	—	—	350
Corsa TR 1.2 2p	—	—	—	—	—
Corsa Swing 1.2 4p	850	720	650	550	—
Corsa Swing 1.2 5p	820	700	630	540	—
Corsa GL 1.2 3p	840	720	650	550	—
Corsa GL 1.2 4p	890	760	690	590	—
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	—
Corsa B-Luxus LS 1.3 3p	—	—	—	—	390
Corsa GL 1.3 3p	870	750	670	570	—
Corsa GL 1.3 4p	920	790	710	600	—
Corsa GL 1.3 5p	900	770	690	580	—
Corsa SR y GT 1.3	880	760	680	570	430
Corsa Swing 1.5 D 3p	750	640	580	490	—
Corsa Swing 1.5 D 3p	820	700	600	—	—
Corsa Swing 1.5 D 4p	800	680	620	530	—
Corsa Swing 1.5 D 4p	870	740	630	—	—
Corsa Swing 1.5 D 5p	780	660	600	510	—
Corsa Swing 1.5 D 5p	850	720	610	—	—
Corsa GSi 1.6 SE	1070	920	780	—	—
Kadett Top 1.6 3p	—	—	830	—	—
Kadett 1.6 GT 3p	1170	1010	—	—	—
Kadett 1.8 GSi 3p	—	—	—	—	650
Kadett 1.8 GT 3p	1240	1060	—	—	—
Kadett 2.0 GSi 3p	1460	1250	1130	1000	—
Kadett 2.0 GSi 16V 3p	1720	1470	1320	1180	—
Kadett LS 1.3 S 4p	970	820	740	630	500
Kadett City 1.3 S 5p	910	770	—	—	—
Kadett LS 1.6 S 4p y 5p	1120	960	860	770	600
Kadett GL 1.6 S 4p	1190	1020	920	820	680
Kadett GL 1.6 S 5p	1170	1000	900	800	650
Kadett GT 1.8 1.4p	1320	1130	1020	910	740
Kadett GSi 2.0 1.5p	1520	1300	1170	1040	840

MODELO	90	89	88	87	86
Kadett LS 1.5 TD 4p	1100	930	940	710	—
Kadett LS 1.7 D 4p	990	840	—	—	—
Kadett LS 1.5 TD 5p	1090	920	830	740	—
Kadett City 1.7 D 5p	940	800	—	—	—
Kadett LS 1.7 D 5p	960	820	—	—	—
Kadett LS 1.6 D	—	—	840	720	580
Kadett Caravan LS 1.6S	1200	1030	920	820	—
Kadett Caravan LS 1.5TD	1180	1000	910	810	—
Kadett Caravan LS 1.7 D	1180	1000	910	810	—
Kadett 1600 SR	—	—	—	—	—
Kadett GTE	—	—	—	—	—
Ascona 1.600 S	—	—	650	490	420
Ascona 1.800 E	—	—	—	—	520
Ascona GT 1.8i 2p	—	—	—	—	590
Ascona GLS 2.0 i 4p	—	—	880	750	—
Ascona GLS 2.0 i 5p	—	—	910	770	—
Ascona GT 2.0 i 2p	—	—	830	700	—
Ascona GT 2.0 i 5p	—	—	880	750	—
Ascona D Berlina	—	—	—	—	440
Ascona LS 1.6 D	—	—	810	690	—
Manita Coupé GT/E	—	—	—	—	—
Manita Coupé 200	—	—	1050	880	670
Rekord Berlina 2.0 E	—	—	—	—	—
Rekord CD 2.2i	—	—	—	—	660
Rekord Berlina D	—	—	—	—	440
Rekord CD 2.3 D Turbo	—	—	—	—	660
Vectra GL 1.6 S 4p	1270	1070	—	—	—
Vectra GL 1.7 D 4p	1260	1070	—	—	—
Vectra GL 4x4 2.0 i 4p	1980	1680	—	—	—
Vectra GLS 2.0 i 4p	1510	1280	—	—	—
Vectra CD 2.0 i 4p	1720	1480	—	—	—
Vectra GT 2.0 i 4p	1660	1400	—	—	—
Vectra 2000 2.0 i 4p	2200	1860	—	—	—
Vectra GL 1.6 S 5p	1320	1120	—	—	—
Vectra GL 1.7 D 5p	1310	1110	—	—	—
Vectra GLS 2.0 i 5p	1570	1330	—	—	—
Vectra CD 2.0 i 5p	1780	1500	—	—	—
Vectra GT 2.0 i 5p	1710	1450	—	—	—
Omega GL 2.0 i	1530	1290	1180	1000	—
Omega GL 2.3 TD	1580	1350	1210	1030	—
Omega GLS 2.0 i	1770	1500	1380	1160	—
Omega GLS 2.3 TD	1720	1480	1320	1120	—
Omega CD 2.0 i	1920	1630	1480	1260	—
Omega CD 2.3 TD	1800	1510	1370	1160	—
Omega 3.0 i	2470	2090	1930	1640	—
Omega Diamond	1820	1550	—	—	—
Omega Caravan GL 2.0 i	1590	1360	1150	—	—
Omega Caravan GL 2.3TD	1630	1390	1180	—	—
Senator 3.0	2340	1950	1780	1520	1220
Senator 3.0 CD	2620	2210	2010	1720	1380
Monza GSE	—	—	—	790	630

MODELO	90	89	88	87	86
214 GS i	1300	—	—	—	—
216 GS i	1500	—	—	—	—
2400 TD	—	—	—	570	—
2600 S	—	—	—	570	—
3500 Vitesse	—	—	—	790	—
Vanden plas	—	—	—	—	—
Vanden plas EFi	—	—	—	840	—
820 SI	2220	1900	1600	1400	—
827 Sterling	2900	2500	2100	1800	—
827 Vitesse	2900	2500	2100	—	—
Metro 1.0	—	—	—	360	290
Metro 1.3	700	600	520	470	380
Metro MG	850	700	650	510	410
Metro 4p	800	700	600	510	—
Maestro 1.6	—	—	—	—	450
Maestro EFi 2.0	1150	1000	850	720	590
Montego Mayfair	—	—	—	830	720
Montego 1.6 SL	1000	900	—	—	—
Montego EFi 2.0	—	—	—	1000	900
Montego GSI 2.0	1250	1100	—	—	—
Montego GT 2.0	1350	1200	—	—	—
Montego Estate 2.0 GT	1350	1200	1000	900	—
Montego DSL Turbo	1250	1100	—	—	—

SEAT

MODELO	90	89	88	87	86
Panda 40	—	—	—	300	230
Panda Marbella 5v	—	—	—	—	—
Panda Sprint	—	—	—	—	290
Marbella 1.1 Playa	—	—	—	450	380
Marbella Special y Junior	590	470	400	—	—
Marbella XL y GL	630	540	460	—	—
Marbella GLX	660	570	480	—	—
Ronda GLP 1.5	—	—	—	360	—
Ronda GLXP 1.5	—	—	—	360	—
Ronda LD	—	—	—	280	—
Ronda GLD	—	—	—	290	—
Ibiza Disco, Str. y Sps. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza GL y XL 1.2 3p	790	670	610	510	390
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	610	510
Ibiza Disco, Sps. 1.5 3p	760	640	540	—	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL y Crono 1.5 3p	—	—	—	620	530
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SX 1.5 3p	1020	860	730	—	—
Ibiza Disco, Sps. Str. 0.9 5p	680	580	520	440	350
Ibiza Disco, Sps. Str. 1.2 5p	750	630	570	480	—
Ibiza 1.2 5p	—	—	—	620	530
Ibiza GL 1.2 5p	840	710	650	550	—
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	—
Ibiza GL y XL 1.5 5p	800	680	620	530	—
Ibiza GL 1.5 5p	1000	840	770	650	—
Ibiza Inyección 5p	1040	880	—	—	—
Ibiza Disco, Sps. y Jun. 0.9 3p	700	580	530	440	320
Ibiza GLD y XLD 3p	780	670	600	500	370
Ibiza Disco, Sps. y Jun. 0.9 5p	750	630	570	480	—
Ibiza GLD y XLD 5p	830	710	640	540	—

MODELO	90	89	88	87	86
Malaga Touring	720	610	—	—	—
Malaga Ly GL 1.2	—	—	530	450	—
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	—
Malaga L 1.5	—	—	590	480	360
Malaga Touring 1.5	790	670	—	—	—
Malaga GL y Brisa 1.5	—	—	610	490	390
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 inyección	940	800	720	610	470
Malaga Touring D	790	670	—	—	—
Malaga LD	—	—	570	430	330
Malaga GLD	—	—	600	470	370
Malaga GL XD	820	700	—	—	—

TALBOT

MODELO	90	89	88	87	86
Samba LE	—	—	—	—	—
Samba LS	—	—	—	—	—
Samba GL	—	—	—	—	—
Samba S	—	—	—	—	—
Horizon LS	—	—	—	410	330
Horizon GL	—	—	—	440	360
Horizon GLS	—	—	—	—	—
Horizon GT	—	—	—	500	390
Horizon LD	—	—	—	—	—
Horizon GLD	—	—	—	440	370
Horizon DTD	—	—	—	510	400
Horizon GTD Aut.	—	—	—	510	400
150 LS y GL	—	—	—	—	—
150 GT	—	—	—	—	—
GT 5 y GT2	—	—	—	—	—
150 SX y Aut.	—	—	—	—	—
Solara LS	—	—	—	—	—
Solara GL	—	—	—	—	—
Solara GLS	—	—	—	—	—
Solara SX	—	—	—	—	—
Solara Escorial Aut.	—	—	—	430	420
Solara Escorial D	—	—	—	580	480

VOLKSWAGEN

MODELO	90	89	88	87	86
Polo Berlina 1.0	630	580	530	400	300
Polo 40 C	—	—	—	—	270
Polo C Cabriolet	—	—	—	—	280
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 C y Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic C 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	—	—	—
Polo Fox Diesel	770	650	550	—	—
Polo Classic C 1.0	790	670	610	520	—
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	—	—
Polo Coupé CL	820	700	590	—	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	—	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	—	—

MODELO	90	89	88	87	86
Golf Sprinter 2 p	1120	950	—	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	—	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	—	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	—	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900
Golf CL D 2 p	1070	910	820	690	540
Golf CL D 4 p	1140	970	870	740	560
Golf GTD 2 p	1280	1070	970	820	630
Golf GTD 4 p	1330	1130	1020	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattro	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	—	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	—	—
Jetta GT	1490	1260	1090	930	700
Jetta GLD	1100	930	790	—	—
Jetta CLD	1100	930	790	—	—
Jetta CL TD	1100	940	800	—	—
Passat 1.8 C L	—	—	650	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	810	690
Passat 1.6 CLD	—	—	—	500	420
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	670	570
Passat Variant 1.6 GL TD	—	—	—	—	500
Passat CL 90 cv	1270	1080	920	—	—
Passat GL 90 cv	1500	1270	1080	—	—
Passat GL 112 cv	1550	1310	1110	—	—
Passat GT 16 v	1800	1530	1300	—	—
Passat CL TD	1350	1150	980	—	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	—	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	—	—
Passat Variant TD	1480	1240	1050	—	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	—	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	—	—
Santana LX 1.8	—	—	—	570	480
Santana GX 5	—	—	—	850	660
Santana GX GTD	—	—	—	630	480
Scorpio GT	1250	1070	960	810	660
Scorpio GTX	1450	1230	1100	940	750
Scorpio GT 16v	1430	1220	1040	—	—

VOLVO

MODELO	90	89	88	87	86
244 GL	1540	1320	1150	970	770
244 GT	1950	1650	1500	1350	—
244 GLD	1370	1200	1070	910	650
245 GL	1400	1230	1110	950	680
245 GLD	1490	1280	1150	890	720
340 DL	—	—	900	770	640
340 GL	1280	1090	990	840	700
340 Plus	1370	1190	—	—	—
340 GLD	—	—	1040	880	770
360 GLE	1560	1420	1230	1080	850
360 GT	1530	1370	1180	1030	850

MODELO	90	89	88	87	86
440 GL	1470	—	—	—	—
440 GLD	1750	1470	—	—	—
440 Turbo	1940	1680	—	—	—
440 CL	1800	—	—	—	—
460 GLE	1950	1770	—	—	—
460 Turbo	2150	1970	—	—	—
480 ES	2180	1850	1670	1510	—
480 ES Turbo	2470	2100	1970	—	—
740 GL	1570	1440	1230	1020	820
740 Master y 2.0	2100	—	—	—	—
740 GLE	1890	1710	1490	1230	980
740 GLI	—	1570	1320	—	—
740 GLD	1620	1440	1230	1060	850
740 Turbo Diesel	1980	1890	1490	1280	1020
740 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
740 Master	2050	—	—	—	—
745 GLE	1890	1710	1450	1230	980
745 Turbo Diesel	2300	2070	1710	1490	1190
745 Turbo Intercooler	2300	2070	1710	1490	1190
760 GLE	2890	2610	2180	1880	1490
760 Turbo Diesel	3020	2700	2310	1980	1570
760 Turbo Intercooler	3150	2840	2390	2050	1620
780	4510	4050	3440	2920	—

OTRAS MARCAS

MODELO	90	89	88	87	86
JAGUAR					
Sovereign 4.2	—	—	—	—	2560
Sovereign V12	5410	4750	3900	3430	2920
XJS 3.6 Cabriolet	—	—	—	4050	3440
XJS V12 Cabriolet	6360	5890	5220	4510	3830
XJS 3.6	4940	4460	4180	3550	—
XJS V12	5220	4750	4460	3970	3500
XJ6 3.6	4560	3800	2940	2500	—
Sovereign 3.8 Aut.	5320	4840	4560	3980	—
Daimler 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	—
SAAB					
900 18V	1540	1400	1240	970	690
900 Turbo 8V	1830	1710	1480	970	730
900 116V	1900	1690	1500	1280	1140
900 Turbo 16V	2510	2230	1980	1690	1500
900 116V Cabrio	3450	3060	—	—	—
900 Turbo 16V Cabrio	4050	3690	3190	2710	2420
900 116V 2.0	2490	2220	1970	1670	1490
900 116V 2.3	2570	—	—	—	—
900 Turbo 16V 2.0	3190	2840	2530	2150	1920
900 Turbo 16V 2.3	3330	—	—	—	—
CD 116V 2.0	2570	2290	2040	1730	1550
CD 116V 2.3	2650	—	—	—	—
CD Turbo 16V 2.0	3270	2920	2600	2210	1970
CD Turbo 16V 2.3	3410	—	—	—	—
TOYOTA					
Celica 1.6	2430	2050	1850	1570	—
Celica 2.0 GT	2750	2350	2100	1790	—
MR 2	2700	2300	2050	1740	—
Supra 3000	4200	3550	3250	2760	—
Supra Targa	4400	3700	3400	2890	—
Camry	1950	1660	1490	1270	—

Valderribas Motor S. A.

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

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

VENTAS - TALLERES - RECAMBIOS

FINANCIACION
VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION
REVISADOS Y GARANTIZADOS



ALTO 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

BMW M3, full-equipe, 87 3.500.000
Renault 21 TXE 5P, A.A. D.A. ABS, etc., 90 1.800.000
Mercedes 190 E, ABS, 86 2.200.000
Mercedes 350 SL, 2 capotas, A.A. 2.400.000
Mitsubishi Montero 2.5 TD, Kait. A.A., 88 2.300.000
Citroën AX GT, A.A., techo, llantas, etc., 89 875.000
Saab 9000i 16V, A.A. D.A., etc., 86 1.700.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañana

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

PEUGEOT 405 MI 16
AB-J, 65.000 km. Gris
metalizado, A.A. Neumáti-
cos nuevos. 2.100.000
ptas. Tel.: (967) 50 40 '3.
Noches.

PORSCHE 924-S, M-GY,
aire, alarma, telemando,
pocos kilómetros Pioneer.
2.400.000 ptas. Tel.:
(96) 546 16 26. Contes-
tador.

TERRANO 3 y 5 puertas
Patrol GR. Disponibles en
Tecnipauto, S.L. c/ Rioja,
4. Pamplona. (948)
26 27 62.

VENDO Mercedes nuevo
descapotable 300 SL 2
capotas. Todos extras.
3.900 km. Libro manteni-
miento. Comprado casa
Mercedes. Estrenar último
fabricado carrocería ante-
rior. 5.000.000. Tel.
(971) 67 70 43.

PORSCHE 928-S. Rees-
treno. 6.500.000 pese-
tas. Tel. (974) 22 77 30.
12 noche.

PORSCHE 924 S. 1989
GE-AF. 1 propietario. Aire
acondicionado. Blau-
punkt. Alarma Full-Equipe.
68.000 km. Garantía. Pre-
cio a convenir. Tel. (972)
26 90 58.

PARTICULAR Triumph
Spitfire 1.5 rojo año 81.
Impecable. 1.500.000
pesetas. José Vidal (981)
24 87 44.

KAWASAKI GPZ-600-R
MHD. Blanca entera. Uni-
ca. 19.000 km. 590.000
pesetas. Alfonso
319 57 34.

CITROËN Visa GTi año
85. 74.000 km.
550.000 pesetas. Tel.
(91) 267 19 17.

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

BMW 730 IA. Nueva
1989. 40.000 km. Cue-
ro. Climatización.
2.606.000 pesetas. En
Francia. Tel. (0733)
59 47 15 76 y Fax
59 47 26 15. Se puede
ver 14 km. Irún.

PARTICULAR vende
Mercedes 500-SE semi-
nuevo. A-BG. Tel.
532 52 52.

DODGE Stealth (Mitsu-
bishi GT) 3.0L 24 V V6
222 C.V. Rojo full nuevo.
Entrega septiembre. Pese-
tas 6.250.000. (91)
314 59 96.

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.

OPORTUNIDAD Citroën
Mehari, año 80, verde,
conservada, 375.000
ptas. Mini 1000 Station
Wagon, cristales, roja, im-
pecable, año 67.
375.000 ptas. (96)
541 64 49 / 511 34 16.

F. TOME S.A. Mercedes
300 D «perfecto» con mu-
chos extras y pocos kiló-
metros, demostrables con
libro de mantenimiento
sellado por Mercedes.

Con garantía 12 meses,
piezas y mano de obra,
asistencia en carretera,
etc. 3.100.000. Sr. More-
no. Tel. (91) 747 78 28,
(91) 747 82 00 (centrali-
ta).

F. TOME S.A. Renault 21
Nevada, «impecable», año
1987, 18 meses garan-
tía. 1.200.000 ptas.

F. Tomé

Concesionario



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

Ctra. Barcelona, km 12,500

Tel.: 747 82 00

F. TOME S.A. Peugeot
505 GLD, año 85, con
garantía 12 meses.
570.000 ptas. Sr. More-
no. Tel.: (91) 747 78 28
y 747 82 00 (centralita).

F. TOME S.A. Marbella
Nieva, año 89, 24 meses
garantía. 580.000 ptas.
Sr. Moreno. Tel.: (91)
747 78 28 / 747 82 00
(centralita).

F. TOME S.A. Opel Ka-
dett LS, año 88, garantía
18 meses. 790.000 ptas.
Sr. Moreno. Tel.: (91)
747 78 28 y 747 82 00
(centralita).

F. TOME S.A. Opel Cor-
sa, año 1989, con garan-
tía 2 años, por sólo
625.000 ptas. Sr. More-

no. Tel.: (91) 747 78 28
y 747 82 00 (centralita).
F. TOME S.A. Ibiza 1.5,
90 CV, año 90, 14.895
km. Garantía 2 años.
875.000 ptas. Sr. More-
no. Tel.: (91) 747 78 28
y 747 82 00 (centralita).
F. TOME S.A. Málaga D,
año 85, garantía 12 me-
ses, por sólo 400.000

cassette digital. Extras.
1.550.000 pesetas. Tel.
(91) 413 92 79. A partir
de las 19 h.

AUTOMOBILLE AST
MBH, Steindamm 51,
2000, Hamburgo 1. Tel.
49-40-241346, Fax:
2803130. Comercializa-
mos Mercedes (incluida la
nueva serie SE/L), BMW,
Porsche, exposición conti-
nua de 50 coches con se-
guro-avería. Ofrecemos
servicio de importación
listos a matricular en Es-
paña. Deposite su con-
fianza en especialistas
con experiencia importan-
do desde Alemania.

OPEL Kadett 1.6 GL 5P
M-JU. Aire acondiona-
do. Facilidades. Garantía
12 meses. Precio intere-
sante. Teléfonos
255 86 21/22.

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.

DODGE Stealth ES (Mitsu-
bishi GT), 24 V, V6, 222
CV, rojo, full equip, a es-
trenar, entrega septiem-
bre, 6.250.000 ptas. Tel.
(91) 314 59 96.

VENDO Golf GTi M-JT.
Aire acondicionado. Radio

- 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

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, Re-
caro, 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. Comercializa-
mos Mercedes (incluida la
nueva serie SE/L), BMW,
Porsche. Exposición conti-
nua de 50 coches con se-
guro-avería, ofrecemos
servicio de importación,
listos a matricular en Es-
paña. Deposite su con-
fianza en especialistas
con experiencia importan-
do desde Alemania.

VOLSKWAGEN Sirocco
GTX 16V, carrocería y
llantas Zender, sólo
22.000 kilómetros, mu-
chos extras, mejor que
nuevo, precio interesan-
tísimo. Teléfono (96)
578 76 90.

FORD Capri vendo con
golpe delantero, o com-
pro con golpe trasero. Tel.
(988) 88 03 06.

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

PARTICULAR Jeep Che-
rookee LTD, 89. 3 millones.
Tel. 577 18 63.

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

MERCEDES 190 E, an-
tracita, M-LM, 1987, pre-
cioso. 2.300.000 pese-
tas. Azcona, 62. Tel.
255 86 21/22.

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 kiló-
metros, por 90.000 ptas.
Tel. (96) 555 23 35.

AUDI 90, blanco, 1988,
magnífico, a.a., ABS, pro-
conten, alarma, Pioneer
Sport Rebajada, siempre
en garaje. 2.400.000 pe-
setas. Particular tel.
739 21 00.

KARTS lo tenemos todo,
nuevos y usados. Tel.:
(93) 692 18 24. Sr. Ma-
salles.

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

VOLKSWAGEN Escara-
bajo Cabrio 1303, estado
impecable, cuero, llantas,
MMM, 1.850.000, admi-
to como parte vehículo
pequeño. Tel.: (987)
54 05 20. Carlos.

CADILLAC Seville 4.8,
año 90, automático, cue-
ro, todos extras, bicolor,
nuevo, 30.000 km, oca-
sión. Tel. (923)
58 00 00.

SATURN SC, precioso
coupé americano, nuevo,
1.9 l, 16 V, 125 CV, blan-
co, full equip, 3.700.000
ptas.

MAZDA MX5. Absoluta-
mente nuevo, vendo. Tel.
(967) 14 22 95.

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

PARTICULAR vende Su-
percinco Turbo, tres años
y medio, buen estado, po-
cos kilómetros. Tel. (91)
629 15 37.

ANTIGUO Fiat 508, mo-
delo Spider, descapota-
ble, año 1931, documen-
tación moderna, sin res-
taurar. Precio 950.000
ptas. Tel. (93)
843 91 55.

560 Sel absolutamente
bien, muchos extras, con-
venir precio, verlo. C/ Az-
cona, 62.

**¡ANUNCIESE
HOY!**

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Nobles, 39
Madrid-28037

ENVÍENOS este cupón debidamente
cumplimentado. Escriba el texto a má-
quina o en mayúsculas. El precio por pa-
labra es de 50 ptas. También puede
anunciarse en los módulos de 40 x 40
mm, cuyo importe es de 8.500 ptas. Si
desea anunciarse con módulos de ma-
yor 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 INFOR-
ME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUN-
CIOS 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 consútenos.

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

**EMPRESA
RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Color	Garantía	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Garantía	Precio
Alfa Romeo Sprint 1.5	84	Rojo	60.000	590.000	Renault 21 GT5 A.A.	89	Rojo	31.000	1.425.000
Opel Corsa City	89	Blanco	27.000	645.000	Peugeot 405 GR	89	Blanco	27.000	1.425.000
Renault 5 GTL 5p	87	Gris/M.	40.000	675.000	Peugeot 309 SR A.A.	90	Rojo	15.000	1.450.000
Ford Fiesta 1.1 5V	88	Blanco	32.000	675.000	Peugeot 309 GTX A.A.	88	Blanco	28.000	1.450.000
Opel Corsa 1.3 Cup	88	Blanco	50.000	725.000	Ford Escort XR3i A.A.	88	Rojo	33.000	1.450.000
Seat Ibiza 1.5 GLX A.A.	86	Blanco	41.000	790.000	Ford Orion 1.6i A.A.	90	Negro	21.000	1.450.000
Renault 9 TSE	88	Blanco	43.000	790.000	Alfa Romeo 33 1.7 RE A.A.	89	Negro	19.000	1.450.000
Citroën AX 14 TRS	88	Rojo	27.000	790.000	VW golf 1.6 A.A.	89	Blanco	38.000	1.525.000
Alfa Romeo Giulietta 2.0 A.A.	86	Rojo	70.000	795.000	Renault 21 TDE Nevada A.A. 3F	87	Blanco	58.000	1.550.000
Renault 5 GT Turbo	88	Blanco	40.000	795.000	Ford Sierra 2.0 16 D.A.	89	Blanco	32.000	1.625.000
Opel Corsa 1.2 5p	90	Blanco	11.000	825.000	VW Golf GTI Cabriolet	88	Blanco	32.000	1.625.000
Renault 5 GTL 5p	89	Blanco	37.000	875.000	Renault 21 T1 A.A. ABS	89	Blanco	32.000	1.675.000
Opel Corsa 1.2 S 5p	90	Blanco	14.000	875.000	Ford Sierra 2.0i Fam. A.A. D.A.	89	Gris	28.000	1.690.000
Citroën AX 11 Selsedición	91	Blanco	8.000	890.000	Renault 21 GT5 Nevada A.A.	90	Rojo	15.000	1.775.000
Ford Escort D 1.6 Van isot.	90	Blanco	23.000	890.000	Peugeot 406 SR A.A.	88	Gris	41.000	1.825.000
Alfa Romeo 33 1.3	88	Gris	31.000	890.000	Ford Sierra 2.0 16 F.E.	90	Rojo	27.000	1.875.000
Ford Fiesta 1.1 CLX 5p	89	Blanco	17.000	925.000	Citroën CX 25 TRD Turbo 3F	87	Burdoso	40.000	1.975.000
Ford Fiesta 1.1 CLX 5p	89	Rojo	28.000	945.000	Ford Sierra 2.0i Ghia F.E.	90	Gris	25.000	1.975.000
Fiat Uno 70 SX	88	Rojo	43.000	975.000	Opel Vectra 2.0 GT A.A.	90	Rojo	10.000	2.225.000
Opel Kadett 1.3 LS 4p	88	Rojo	37.000	975.000	Peugeot 406 1.7 GRD T. Fam.	90	Champán	25.000	2.150.000
Opel Kadett 1.6 D 4p	88	Blanco	18.000	1.075.000	Citroën BX GTi 16V F.E.	89	Azul	19.000	2.150.000
Renault 5 GT Turbo	90	Azul	8.000	1.075.000	Renault 21 Turbo ABS A.A.	89	Blanco	30.000	2.250.000
Opel Corsa 1.4 S 3p	91	Rojo	13.000	1.075.000	Ford Scorpio 2.9 Ghia I	88	Azul	43.000	2.450.000
Opel Corsa 1.4 S 4p	89	Rojo	18.000	1.075.000	Rover Sterling 2.8 F.E.	90	Plata	32.000	2.450.000
Ford Fiesta 1.8 S 3p	88	Rojo	27.000	1.075.000	Renault 25 GTD Turbo A.A.	88	Gris	27.000	2.650.000
Ford Orion 1.8 Ghia	87	Rojo	35.000	1.075.000	Renault 25 V6 F.E.	89	Azul/M.	30.000	2.800.000

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 medio 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.

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

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.K. 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-Tech, 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.

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

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

PROTEGE LA ESTRELLA DE TU MERCEDES

PATENTADO



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

• DISTRIBUIDORES EXCLUSIVOS PARA TODA ESPAÑA



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

DISTRIBUIDOR CANARIAS:
HERAUTO
C/VALENCIA 1
LAS PALMAS
Telf. 928/24.91.54

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

PRIMER SISTEMA DE OCULTACION
MANUAL O ELECTRICO

ACD AUTO COM. DECA, S.A.

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

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

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



Motor Retiro

Nuevo Audi 100
seis cilindros



SABADOS
MAÑANA



Elevado a la perfección.

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

EXPOSICIONES C/ Maldonado, 50-52. Telf. 402 89 28/32.
C/ Alcala, 70. Telf. 431 49 49/431 07 20
TALLERES C/ P. Vergara, 24. Telf. 276 19 37

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

VITARA nuevos con regalo seguro, llantas, etc. Azcona, 62.
PORSCHE 911-S 2.7i, año 1981, targa, extras. Precio 2.150.000 ptas. Noches, Manolo. Tel. (987) 41 04 63.
LANCIA Y10 Turbo, llantas, metalizado. 650.000 pesetas.

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.

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.

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.

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos.
- Restos
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contacta: Sra. María Esteban Copas
Martínez, Ref. 100



UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

Pº de la Castellana, 278. Telfs. 315 31 40 - 315 33 40

Castellana Motor S. A.

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

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

AUTO RADIO

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

15% Descuento

VISA, ETC.

UNION

«TELEFONIA MOVIL»

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

ALARMAS

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

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.

LANCIA Delta Integrale 16V, rojo, impecable, año 89. Precio 2.650.000. Tel. (981) 23 14 40. Sr. Montero.
MERCEDES 250 S, 1968, aire acondicionado, cuero, automático, sólo dos dueños, impecable. Precio asombroso. Azcona, 62, garaje.

BMW 325i, aire acondicionado, perfecto estado de todo, blanco, revisión BMW, garantía un año. Precio 2.200.000 ptas. Tel. 255 86 21/22.
SUPER ocasión Peugeot 205 Cabrio nuevo sin estreno, procedente de sorteo. 1.750.000 ptas. Tel. 255 86 21. Azcona, 62.

CHRYSLER 1944. Mercedes 1926. Ford 1926. Ford descapotable 1925. Impecables, documentados, vendo. Tel. (91) 898 90 21.
PORSCHE 944 Turbo Targa, interior cuero, asientos, techo corredizo, Full Equip, pocos kilómetros Prototipo Fiat.

HONDA Civic 3 p., blanco, muy bonito. Precio 300.000 ptas. Tel. 255 86 21/22.
BMW 635 CSI 1987. M-HM, ABS, aire, llantas, impecable, ocasión interesante. Azcona, 62. Tel. 255 86 21.
LANCIA y 10 Turbo. Azcona, 62.

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

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

SE LOS LIMPIAMOS Y COMPROBAMOS CON TOTAL GARANTIA

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

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

Laboratorios S. L. FORCAR

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



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.
Ahorrrá 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-II, 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	837 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 18 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-Placería, Km. 41	685 05 91		

PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMAS

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.
VENDO Rover 216, año 86, sólo noches. Teléfono (983) 60 70 45. Valladolid.
BMW 325i Cabriolet, 17.000 km. Todos extras, placa turística española. 48.000 marcos o equivalente. Tels. (927) 58 10 74 - 58 01 71.
BMW 365 CSI, full equip, impresionante, 735i, 325i, 318i, etc... Azcona, 62. Tel. 255 86 21/22.

PORSCHE 928-S completísimo, M-FZ, muy cuidado. También cambio por Mercedes o BMW, grande, seminuevo. Tel. (988) 72 03 50.
VENDO Golf GTi 16V, blanco, garaje, suspensión, frenos, todos los extras, Devil Avon Ronal. 1.600.000 ptas. Yoseba, año 89.
OCASION por viaje vendo BMW 320i, extras, M-KM 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.

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

RENAULT 25 VGi Baccara 2-AF, Full-Equipe, 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.

SEAT Lezauto

FINANCIACION HASTA 60 MESES
MAXIMA VALORACION DE SU V. O.
SERVICIO ASISTENCIA TECNICA
RECAMBIOS ORIGINALES

Julian Carrarillo. 7
28037 Madrid

Teléfono: 327 03 56
Srta. Virginia.

TAMBIEN ABIERTOS
SABADOS MAÑANA

— GRAN OCASION VEHICULOS PROCEDENTES DE
STOCK DE NUESTRO DEPARTAMENTO COMERCIAL.
— EN CONDICIONES INMEJORABLES Y AL MEJOR
PRECIO.

- VW JETTA CL
- SEAT IBIZA 5 P.
- SEAT IBIZA 3 P.
- VW POLO COUPE

Sr. Lozano.
Teléfono: 327 03 56

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

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

LLANTA ref. TZ

25 ANIVERSARIO

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



TARGA RACING WHEELS

LLANTAS TARGA, S.A.

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

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

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 comed. Tel. 509 00 58. 1.500.000 pesetas.

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

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

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.

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

CAJA PORTA EQUIPAJES



DISEÑO AERODINAMICO
VARIOS COLORES Y MEDIDAS

Turipart

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.

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

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.

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

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

- Ferrari F40-Nuevo
- BMW 850i-Nuevo
- Ferrari 328 GTSi-Nuevo
- Ferrari Testarossa-Nuevo-Ocasión
- Lamborghini Diablo-Nuevo
- Masserati Shama-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)

C.A.N., S.A.

NUEVOS: OFERTAS INTERESANTES
MERCEDES, AUDI, VW, LANCIA

NUEVOS TODAS MARCAS - OFERTAS - GARANTIA TOTAL

OCASIONES PROVENIENTES CAMBIO
GARANTIA 12 Y 18 MESES. FACILIDADES
MOTOS HONDA Y BMW

GARANTIA OFICIAL

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR. MADRID. TELS.: 255 86 21 - 256 86 22

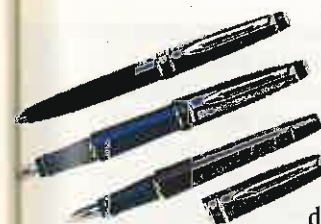


BEL-RAY EN VANGUARDIA

LA marca de lubricantes Bel-Ray se ha configurado como una de las más prestigiosas, a nivel mundial, por la extrema calidad de sus productos. Ahora presenta en nuestro mercado un nuevo aceite lubricante para motores de cuatro tiempos, el EXS 5W-60. Es éste un lubricante totalmente sintético con unas características de viscosidad únicas en el mercado, que no sufren modificación en función de la temperatura ni en las más extremas condiciones de utilización. El nuevo EXS 5W-60 está muy indicado para su empleo en las motos de gran cilindrada.

DISEÑO WATERMAN

EN el año 1983 Waterman presentaba la primera pluma fuente, cuarenta años después la pluma de cartucho. El departamento de diseño de esta marca siempre se ha distinguido por su afán vanguardista y hoy más de cien años después de aquella pluma, Waterman presenta la nueva gama Expert, inspirada en el diseño de principios de siglo pero con la más avanzada tecnología actual. Su original diseño y el plumín bicolor chapado en oro de 23,3 k. la convierten en un modelo único avalado por la calidad y el riguroso control de calidad habitual de esta marca.



NUEVO CONCESIONARIO ROVER EN LA CORUÑA



LA Coruña cuenta desde ahora con un nuevo concesionario oficial de Rover y Land Rover situado en el Polígono Industrial de La Grela, a escasos kilómetros del centro de la ciudad.

A la inauguración de las nuevas instalaciones de Trigocar S.L. asistieron personalidades como el presidente de la Xunta de Galicia, don Manuel Fraga y los diferentes directivos de Rover en España e Inglaterra, que tuvieron la oportunidad de conocer uno de los concesionarios más grandes y modernos de Es-

paña y un modelo que será seguido por las próximas concesiones que la marca británica haga en nuestro país. El local de Trigocar S.L. cuenta con una superficie aproximada de 4.500 metros cuadrados en los cuales se han dispuesto las exposiciones de vehículos nuevos y usados, el taller, el almacén de recambios, las oficinas y un amplio aparcamiento para los clientes.

DON'T CRACK
UNDER PRESSURE



TAG - HEUER
SWISS MADE SINCE 1860

Cabrera

JOYEROS

AGENTE OFICIAL

JOSE ORTEGA Y GASSET, 54 TELF.: 402 24 73. MADRID

A última novedad de Suzuki en nuestro mercado, la Bandit, es una moto que difícilmente pasa inadvertida. Su estética, basada en las motos de hace veinte años llama poderosamente la atención y la hace inconfundible.

Por otra parte, su motor al desnudo suspendido del llamativo chasis multitubular le da al conjunto una poderosa personalidad que se acentúa con el vibrante aullido del bonito escape cuatro en uno.

Pero desde luego, lo que define la auténtica personalidad de esta Suzuki no está a la vista, está dentro de su compacto motor tetracilíndrico en línea, repleto de soluciones modernas y con un comportamiento peculiar, aunque sumamente efectivo. Al ser un motor relativamente pequeño de cilindrada, se ha buscado la potencia en los regímenes altos y así ofrece el máximo rendimiento, 54 caballos, a 10.600 revoluciones por minuto. Situándose la zona roja a partir de las 14.000 vueltas; Por supuesto esto condiciona totalmente la conducción de la Bandit, que muestra sus auténticas cualidades sólo cuando empleamos el cambio a fondo. Un cambio de seis velocidades bien escalonadas para obtener un óptimo rendimiento del motor y con una suavidad muy encomiable.

En general, el motor mantiene el diseño característico de este fabricante japonés, con la habitual culata de dieciséis válvulas y el también habitual, en la marca, doble árbol de levas en cabeza. Lo que varía respecto a otros modelos de Suzuki es la refrigeración que en la Bandit es líquida (por agua), abandonando el sistema tradicional de sus hermanas de marca, por aire y aceite.

En el apartado bastidor, encontramos un efectivo chasis de tubos en sección redonda fabricado en acero, que se comporta con excelentes maneras. Una horquilla telescópica convencional se encarga de la suspensión delantera, mientras que detrás se ha optado por un monoamortiguador regulable de comportamiento bastante aceptable. El freno delantero está bien resuelto con un llamativo disco de 310 mm y pinza de doble pistón, el freno

posterior también con pinza de doble pistón es de 250 milímetros de diámetro.

Todas estas características técnicas van unidas a un peso bastante contenido (165 kilogramos en vacío) y a una altura del asiento bastante pequeña, por lo que cualquiera que sea la talla del conductor, siempre que no sea de jugador de baloncesto, le posibilitará para manejar la moto con bastante facilidad. Esto permite a la Bandit moverse con una soltura impresionante en ciudad, a pesar de que su radio de giro se ve condicionado por el abultado radiador. Por otra parte, la mecánica, aunque sólo muestra su alegría en la zona alta del cuentavuelts, permite una utilización

SUZUKI BANDIT 400

ELECTRICIDAD

Por su aspecto estético elegante y clásico, la Bandit nos transporta algunos años atrás en el tiempo. Sin embargo, su verdadera personalidad es acusadamente deportiva y destaca, sobre todo, por su puntiagudo motor de cuatro cilindros, que encierra las máximas novedades técnicas. Es una moto con una cilindrada atípica y sorprendentes prestaciones.



PRUEBA

Motor 16

VIRTUDES

- Prestaciones fulgurantes
- Estética personal
- Estabilidad convincente

SUZUKI BANDIT 400
P.V.P. 699.000 PTAS.

- Motor sin bajos
- Comodidad
- Horquilla blanda

DEFECTOS



SATISFACCIONES
El excelente motor tetracilíndrico ofrece unas posibilidades excelentes para una conducción deportiva, apoyado en un buen chasis y en unos frenos eficaces.



CLASICA
El aspecto exterior de la Bandit es de inspiración clásica pero su comportamiento es realmente sorprendente y efectivo. Un comportamiento verdaderamente eléctrico.



tranquila cuando rodamos por debajo de seis mil revoluciones. Aunque si lo que se quiere es hacer «demostraciones deportivas» de disco a disco basta con apurar las tres primeras marchas y la Bandit se convierte en un auténtico misil aullante.

La postura de conducción no acompaña demasiado esta faceta deportiva de la nueva Suzuki, el manillar queda un poco alto con respecto a las estriberas, por lo que para aplazarse sobre el depósito es preciso colgarse manteniendo los brazos semiflexionados. Esto no influye excesivamente en el manejo de la moto, debido a la rapidez de la dirección y

a su extremada ligereza, que permite cambiar los apoyos sin ninguna dificultad. Este es el secreto de la Bandit que en carreteras de montaña demuestra sus mejores cualidades. Desde el punto de vista del motor volvemos a insistir en la absoluta necesidad de mantener la aguja del tacómetro por encima del 8.000, pero esto es sencillo para esta mecánica que se comporta como si fuera eléctrica, cada vez que el puño derecho gira hacia atrás la respuesta es inmediata. La docilidad de las reacciones de esta moto invita a sacarle todo el partido que ofrece su motor, y no es poco desde luego. También hay que destacar la ex-

celente estabilidad que ofrece el conjunto de chasis y ruedas, estas últimas con una medida bastante considerable para una moto de esta cilindrada, pero es que son 54 caballos auténticos. Incluso en conducción deportiva los frenos responden con total efectividad, no así la horquilla delantera que peca de excesiva blandura en las apuradas fuertes.

En carreteras abiertas y autopistas, la Bandit logra una respetable velocidad punta pero, puesto que la falta de protección del piloto al aire provoca incómodos abaniquos de la dirección. Por otra parte, para viajar con pasajero no es la moto más indicada, la posición de éste es un poco incómoda con las piernas muy recogidas y sentado en lo alto de un sillín plano y sin ningún tipo de agarre. Además no hay muchas posibilidades para colocar el equipaje sino es encima del depósito.

Quizá uno de los puntos más destacados de esta moto sea su lograda estética, aunque por supuesto todo va en gustos. La primera impresión que produce la moto al verla es de admiración. El elegante depósito azul combina a la perfección con el chasis de tubos grises. En el centro del manillar dos preciosos relojes en cajas cromadas y con esferas blancas nos informan perfectamente de la velocidad y el nivel de giro. El asiento de dos alturas está forrado con un material sintético agradable al tacto y a la vista y todos los materiales parecen de buena calidad y su ensamblaje es perfecto.

La conclusión final después de rodar durante varios días con la Suzuki Bandit es totalmente positiva, sus cuatrocientos centímetros cúbicos ofrecen la posibilidad de disfrutar de sensaciones fuertes. Es una moto de sensaciones eléctricas que dará grandes satisfacciones a sus poseedores. ○

Fernando Cañizal
Fotos: José Antonio Díaz

FICHA TÉCNICA

MOTOR. Tetracilíndrico en línea, refrigeración líquida. Cuatro tiempos. Cuatro válvulas por cilindro. Doble árbol de levas. Diámetro por carrera: 56 x 40,4 mm. Cilindrada total: 398 cc. Relación de compresión: 11,8 a 1. Potencia máxima 54,5 CV a 10.600 rpm. Par máximo: 3,9 mkg a 9.600 rpm.

ALIMENTACIÓN. Cuatro carburadores Mikuni BST 33 SS Slingshot. Encendido electrónico transistorizado y arranque eléctrico.

TRANSMISIÓN. Primaria por engranajes, secundaria por cadena. Cambio de 6 velocidades. Embrague multidisco en baño de aceite.

BASTIDOR. Estructura entrearmada de tubos de acero. Horquilla telescópica con barras de 41 mm. Suspensión trasera: monoamortiguador con siete posiciones de regulación. Frenos: Delantero disco de 310 milímetros con pinzas de 2 bombines. Freno trasero: monodisco de 250 milímetros y doble pistón. Ruedas. Con llantas de aleación: delantera 3 x 17, neumático: 110/70/17. Rueda trasera: llanta 4 x 17 con un neumático de 150/70/17.

DIMENSIONES. Longitud: 2.130 milímetros. Anchura: 760 mm. Altura asiento: 790 mm. Distancia entre ejes: 1.425 milímetros. Peso en vacío: 165 Kg. Capacidad del depósito: 16 litros.

CONSUMOS

CIUDAD	7,5
CARRETERA	
Conducción deportiva	9
AUTOPISTA	
Media 120 km/h	6,5

PRESTACIONES

VELOCIDAD	
Velocidad máxima	180
Máxima con dos personas	160
Acceleración de 0 a 400 m/seg	13,5

DATOS DE COMPRA

IMPORTADOR: Suzuki Motor España S.A.
Apdo. 541-33080 Gijón
Teléfono. 985 320100

¿Ha pensado por qué su coche está equipado con filtros MANN?

La razón es sencilla:

Los fabricantes desean que sus motores sufran el mínimo desgaste, ofreciendo las máximas prestaciones con el consumo de combustible más reducido. Por esa razón sus vehículos están equipados en origen por **FILTROS MANN**.



Proveedor de primera mano en más de 100 países. Todos nuestros filtros han sido diseñados exclusivamente en colaboración con el fabricante, para el vehículo que los lleva y son sometidos a un riguroso control de calidad.

FILTROS MANN, S.A. para aceite, aire y combustible.
Calle Santa Fe, s/n • Teléfono: 32 02 00
Apdo. 5007 • Telefax: 7202 18
Telegramas: Filros Mann
50014 - ZARAGOZA (España)





GRAN PREMIO DE PORTUGAL F-1

TODO POR UNA RUEDA

Esta vez, sus mecánicos frustraron lo que parecía una segura victoria de Nigel Mansell. Riccardo Patrese recogió el testigo y Ayrton Senna se mantuvo en inteligente expectativa.

70 / Motor 16

Enviado Especial
Gigi Corbetta.

COMO suele ocurrir en muchas temporadas, el Gran Premio de Portugal representa una cita clave para dilucidar el Campeonato del Mundo. Y al mismo tiempo, el circuito de Estoril suele ser escenario de situaciones tan curiosas como lo ocurrido entre Niki Lauda y Alain Prost en 1984, o la más reciente polémica surgida a raíz del accidente entre Ayrton Senna y Nigel Mansell hace dos años. Al mismo tiempo, parece que



UN PILOTO SIN SUERTE
Una vez más el gafe que parece perseguir a Nigel Mansell le apartaba de una posible victoria y casi con seguridad de la lucha por el título de Campeón Mundial de Fórmula 1, que con tanto afán ha perseguido. En la salida el británico en una maniobra suicida a punto estuvo de colisionar con Senna, que prefirió apartarse.



para Mansell el trazado portugués no es sinónimo de buena suerte, y que está destinado a ver la bandera negra más que la de cuadros, aunque ganara el año pasado.

En esta ocasión, el enfrentamiento entre Senna y Mansell era la clave de la carrera y al mismo tiempo del campeonato; sin embargo, pasó de todo, menos eso. En este Gran Premio, Riccardo Patrese se convirtió en el gran triunfador, tal y como lo fue Mansell en Silverstone. Patrese se adjudicó todos los mejores resultados a excepción de la primera sesión de clasificación, en la que Berger fue el más rápido.

Sin lugar a dudas, los Williams-Renault FW 14 se perfilaron como los coches a ganar desde los primeros compases del Gran Premio. Su adaptación al trazado de Estoril, era tan buena como las prestaciones de la nueva versión del motor Renault V 10-RS3/B, y Patrese logró adjudicarse la *pole position* en los últimos minutos de la segunda sesión de clasificación, y con la peculiaridad de utilizar el muleto de Mansell, que a su vez, no estaba regulado para Patrese. A pesar de eso, registró el tiempo de 1.13.001 sin hacer grandes esfuerzos, y al enterarse de la *pole*, se quedó

tan sorprendido que pensó que se trataba de una broma. También fue curioso que Senna no lograra más que el tercer tiempo, con lo cual, se formó una parrilla de lo más *peleona*, al estar en primera fila Patrese con Berger y en la segunda Senna al lado de Mansell. Si además de la tensión que había por la pugna entre Senna y Mansell, se sumaba la agresividad de los dos pilotos de la primera fila, todo hacía suponer que en la salida podía pasar de todo. Sin embargo, no ocurrió nada anormal, ni siquiera un ligero roce, aunque Mansell se arriesgó para pasar a la segun-

Motor 16 / 71

DOS FERRARI
El tercer puesto de Jean Alesi y el cuarto de Pierluigi Martini significaban una doble satisfacción para Ferrari. Ambos están propulsados por mecánicas de esta marca. Un motor 292/5 para Alesi y el 037 que monta el Minardi.



SCHUMACHER PELEON
La falta de potencia del motor Ford del Benetton impidió una mejor clasificación del joven piloto alemán. Durante la carrera obstaculizó repetidamente a Mauricio Gugelmin, pero a pesar de ello no fue multado.



da posición gracias a la condescendencia de Senna que al respecto dijo: «He cometido el error de dejar pasar a Mansell con demasiada facilidad. En otra ocasión hubiese dejado que ocurriera un accidente».

En realidad, la primera parte de la carrera fue monótona, con los Williams en las dos primeras posiciones, seguidos a distancia por Berger, Senna y los dos Ferraris de Jean Alesi y Alain Prost. Como estaba previsto, Patrese y Mansell se iban alejando paulatinamente sin dar posibilidad a sus seguidores de rivalizar con ellos; además, Senna fue estratega una vez más. En las primeras vueltas intentó

seguir a Mansell para medir fuerzas, y al ver que no disponía de los mismos medios y con el agravante de que le dolía la mano derecha, optó por no forzar y desarrollar una carrera a la expectativa y ver lo que ocurría. Lo importante era terminar en buena posición, no romper y sumar puntos sin arriesgar; resumido en una palabra, como lo hubiese hecho el Profesor Prost.

Mientras tanto, se había desencadenado una lucha cerrada entre Martin Schumacher y Mauricio Gugelmin por la novena posición, que se prolongó durante veinticinco vueltas. Curiosamente, no se multó a Schumacher, que en cada vuelta hacía

ademán de dejar pasar a Gugelmin, para luego cerrarle el paso drásticamente, sin hacer caso a la bandera azul que le enseñaban los comisarios.

Patrese se mantuvo en la primera posición durante diecisiete vueltas, y al ver que Mansell se le acercaba, no le obligó a forzar, hasta el extremo que en la recta de tribunas le dejó pasar con la caballeridad de un buen compañero.

Sin embargo, el liderazgo y las esperanzas de victoria se terminaron para Mansell en el momento de cambiar los neumáticos en la vuelta veintinueve. Por error, un mecánico no aseguró la tuerca de la rueda

derecha posterior, y al arrancar, se salió la rueda. Para poner remedio al desastre, el mismo mecánico se acercó al coche, apretó la tuerca y colocó el seguro, con tan mala suerte que el coche de Mansell pisaba la raya amarilla que delimita el área de los boxes con la vía rápida. Inmediata-

mente, Ron Dennis -director deportivo de McLaren- presentó una reclamación amparándose en el hecho que no se puede manipular en un coche fuera de la línea de boxes. En su regreso a pista, remontó el puesto decimoquinto al quinto; sin embargo fueron veinte vueltas inútiles. Pocos

momentos después, se le enseñaba a Mansell la bandera negra que le descalificaba por haber infringido el artículo 133 del código de la FIA. Al contrario que en 1990, en esta ocasión, Mansell la vio perfectamente y entró en boxes inmediatamente. A raíz de eso, desaparecía para él

POCO PUBLICO
En esta edición del Gran Premio de Portugal las gradas no se llenaron a pesar de la tremenda expectación creada por la lucha entre Senna y Mansell.

LAS MANOS SOBRE EL TITULO
A raíz de la desgracia de Mansell, Ayrton Senna puso las manos sobre el volante que ya se perfila definitivamente en el coche que lucirá otra vez el número 1.



elf

el aceite nacido de la competición.



AGRADABLE SORPRESA
En los entrenamientos Jean Alesi se mostraba muy preocupado por la puesta a punto del Ferrari, que no se adaptaba bien a las especificaciones de este circuito. Finalmente las cosas se fueron arreglando y consiguió la tercera plaza.



ESTORIL EN BREVE

El mercado de pilotos está al rojo vivo, y el centro de los chismorreos es **Alain Prost**. Por lo visto, el Profesor desea abandonar la Ferrari, a raíz de una suculenta oferta recibida por Ligier, y respaldada por el interés del gobierno francés. Al respecto, la pasada semana Prost tuvo una reunión con el ministro de las Finanzas de Francia, para obligarle a que rompa incluso su compromiso con **Phillip Morris**. A su vez, al Profesor le hubiese gustado jugar con la coartada de que en Ferrari querían a **Senna**. Sin embargo, McLaren hizo público la renovación del contrato, tanto con Senna como con **Berger**, y de ese modo a Prost no le quedan triquiñuelas para desligarse de Ferrari. Al mismo tiempo, **Williams** ha hecho una oferta informal a Ferrari, en la que propone cambiar a **Riccardo Patrese** por **Jean Alesi**. Y a raíz de que Escudería Italia utilizará motores Ferrari, se ha hecho una propuesta a **Ivan Capelli** y a **Stefano Modena** para sustituir a Emanuele Pirro.

Afortunadamente el circuito de Estoril no se convertirá en una zona residencial. La compañía **Graó Pará**, actual propietaria de Autódromo, que lleva la gestión del circuito, ha llegado a un entendimiento con el Estado portugués para la venta del mismo. Por lo tanto, a partir de 1992, la gestión estatal renovará totalmente los boxes y promocionará directamente el **Autódromo de Estoril**.

Después de muchos años en Ferrari, el ingeniero **Maurizio Nardon** ha

presentado su dimisión. La razón es bien sencilla y curiosa: han cambiado de puesto de trabajo a **Giuliana Polacchini**, su novia, que durante quince años estuvo en el departamento de competición. Por lo visto, Nardon alega que el cambio de puesto de trabajo fue debido a que Giuliana sabía demasiadas cosas raras sobre el departamento de competición. Al respecto, **Jean Alesi** comentó: «Al marcharse Nardon he perdido un amigo, y con Giuseppe Petrotta -ex Osella- habrá que comenzar todo de nuevo».

A partir del Gran Premio de España, **Roberto Moreno** se verá sustituido por **Alessandro Zanardi**, que permanecerá también en 1992. Por lo visto, los problemas económicos que agobian a Eddie Jordan le obligan a tomar ciertas decisiones un tanto curiosas.



Otra de ellas, es el compromiso con Yamaha para utilizar sus motores durante cuatro temporadas.

Después de la detención de Akira Akagi por parte de las autoridades japonesas, que le acusan de una estafa de setecientos millones de yenes, el futuro de la escudería **Leyton House** está prácticamente sentenciado. Por el momento, técnicos y pilotos buscan su *modus vivendi* en otros lugares.

Cada vez el deseo de Mercedes de entrar en la F-1 se hace más manifiesto. Después del fichaje de **Harvey Posthietwaite**, de los contactos con John Barnard y del patrocinio de Martin Shumacher, ha comenzado el acercamiento a **Porsche**. Por lo visto, **Werner Neifer** -presidente de la compañía- no ha negado el deseo de adquirir una parte de Porsche, y justamente el centro de investigación de **Weissach**, en el que se estudian y construyen los motores de F1. En resumidas cuentas, Mercedes quiere comprar los cerebros de Porsche, y juntarlos a los suyos para dominar la F1, como hizo antaño.

Después de la ruptura con **Benetton**, **John Barnard** vuelve a estar en candelero. Por lo visto, ha regresado a McLaren para poner en marcha la participación en la **Fórmula CART**. Aunque los directivos de Honda desmientan constantemente su interés por Indy, se sabe que en McLaren se prepara dicho proyecto, y que coincidiría con la retirada de **Honda** de la F-1.



NO HAY PRISAS
En ningún momento, Senna intentó rivalizar con su compañero de equipo **Gerhard Berger**, el cual no hizo ningún ademán de favorecer las posibilidades del piloto brasileño.

la posibilidad de luchar para alcanzar el título de Campeón del Mundo, a menos que Senna abandonara.

Una vez desaparecido Mansell, Senna se encontró con la suerte de que a Berger se le rompía el motor en la vuelta treinta y siete, con lo cual se encontró con la segunda posición por detrás de Patrese sin apenas hacer esfuerzos.

Tampoco hubo suerte para los Ferrari, que modestamente rodaron en la quinta y sexta posición hasta la retirada de Mansell y Berger. Fue una lástima que durante el *warm-up*, en el coche de carrera de Prost explotara el motor, causándole una salida de pista y el incendio del coche, con lo cual, tomó la salida con el muleto. Para él,

todo terminó en la vuelta cuarenta, momento en el que una bujía dejó de funcionar, obligándole al abandono. Por el contrario, Alesi utilizaba el Ferrari 643 con una nueva versión del motor 292, denominada 5, que se diferencia del normal por tener el control de la presión de los escapes por medio de una mariposa similares a las de la admisión. Incluso, en su motor se experimentaba una nueva composición de combustible, especialmente formulado por Agip para el motor 292/5. Evidentemente, debido a la mala estabilidad del coche, no pudo rivalizar de cerca con McLaren y Williams; sin embargo, supo sacar el máximo partido al monoplace y logró terminar en tercera posición.

Patrese fue hacia la victoria de forma incontestada, y cruzó la meta con 20.941 segundos de ventaja sobre Senna. Su victoria significó la número cincuenta de la escudería Williams y la primera del motor Renault V10-RS3/B. Y al respecto dijo: «En esta ocasión, como en México, para mí todo fue un cúmulo de constantes, problema que fui remediando paulatinamente. A lo mejor, para ganar necesito tener tantos problemas como en esta ocasión».

De grata sorpresa se puede calificar el cuarto puesto logrado por Pierluigi Martini, que después de haber hecho una carrera de todo respeto, rivalizando con Ivan Capelli durante más de sesenta vueltas, finalizó por delante de los Benetton-Ford.

DESCUBRE UNA SENSACION UNICA: PILOTAR UN FORMULA 3.

Ahora puedes hacerlo en los circuitos del JARAMA, JEREZ Y CATALUÑA. Descubre la sensación de pilotar un Fórmula 3 con total seguridad.

Más de 500 hombres de empresa, profesionales liberales y estudiantes de ambos sexos ya han experimentado esta sensación única.

Llámanos para pedir información.
Teléfono (91) 657 04 67.
Fax (91) 657 06 16.

Privilege Formula

TORRE PICASSO, Planta 19, Módulo A
28046. Madrid.



CLASIFICACIONES

PARRILLA DE SALIDA

6 R. Patrese (Williams-Renault) 1 13 001	2 G. Berger (McLaren-Honda) 1 13 221
1 A. Senna (McLaren-Honda) 1 13 444	5 N. Mansell (Williams-Renault) 1 13 667
27 A. Prost (Ferrari) 1 14 352	28 J. Alesi (Ferrari) 1 14 862
15 M. Gugelmin (Leyton House-Ilmor) 1 15 266	23 P. Martini (Minardi-Ferrari) 1 15 394
16 I. Capelli (Leyton House-Ilmor) 1 15 481	19 M. Schumacher (Benetton-Ford) 1 15 578
20 N. Piquet (Benetton-Ford) 1 15 666	4 S. Modena (Tyrrell-Honda) 1 15 707
24 G. Morbidelli (Minardi-Ferrari) 1 15 749	33 A. de Cesaris (Jordan-Ford) 1 15 936
8 M. Blundell (Brabham-Yamaha) 1 16 038	21 R. Moreno (Jordan-Ford) 1 16 080
21 E. Pirro (Dallara-Judd) 1 16 135	22 J. Lehto (Dallara-Judd) 1 16 532
7 M. Brundle (Brabham-Yamaha) 1 16 536	25 T. Boutsen (Ligier-Lamborghini) 1 16 757
3 S. Nakajima (Tyrrell-Honda) 1 16 926	12 J. Herbert (Lotus-Judd) 1 17 015
26 E. Comas (Ligier-Lamborghini) 1 17 226	9 M. Alboreto (Footwork-Ford) 1 17 330
30 A. Suzuki (Lola-Ford) 1 17 434	11 M. Hakkinen (Lotus-Judd) 1 17 714

NO PRECLASIFICADOS:
F. Barbazza, (AGS-Ford) 1 19 292. O. Gouillard,
(Fondmetal-Hart) 1 19 500. A. Caffi, (Footwork-Hart)
1 19 521. P.M. Chaves, (Coloni-Ford) 1 23 859

NO CLASIFICADOS:
E. Bernard, (Lola-Hart) 1 17 825. G. Tarquini,
(AGS-Ford) 1 18 022. N. Larini, (Lamborghini)
1 18 266. E. Van de Poele, (Lamborghini) 1 18 266

CLASIFICACION FINAL

1º R. Patrese (Williams-Renault) 1 35 42 304. 2º A. Senna (McLaren-Honda) a 20 941. 3º J. Alesi (Ferrari) 53 554. 4º P. Martini (Minardi-Ferrari) a 1 03 498. 5º N. Piquet (Benetton-Ford) a 1 10 033. 6º M. Schumacher (Benetton-Ford) a 1 16 582. 7º M. Gugelmin (Leyton House-Ilmor) a 1 vuelta. 8º A. de Cesaris (Jordan-Ford) a 1 v. 9º G. Morbidelli (Minardi-Ferrari) a 1 v. 10º R. Moreno (Jordan-Ford) a 1 v. 11º E. Comas (Ligier-Lamborghini) a 1 v. 12º M. Brundle (Brabham-Yamaha) a 2 v. 13º S. Nakajima (Tyrrell-Honda) a 3 v. Hasta 16 clasificados

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. A. Senna, 83 puntos. 2. N. Mansell, 59 puntos. 3. R. Patrese, 44 puntos. 4. G. Berger, 31 puntos. 5. N. Piquet, 25 puntos. 6. A. Prost, 25 puntos. 7. J. Alesi, 18 puntos. 8. S. Modena, 9 puntos. 9. A. de Cesaris, 9 puntos. 10. R. Moreno, 8 puntos. 11. P. Martini, 6 puntos. 12. J. Lehto, 4 puntos. 13. B. Gachot, 4 puntos. 14. M. Schumacher, 3 puntos. 15. M. Hakkinen, 2 puntos. 16. S. Nakajima, 2 puntos

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. McLaren-Honda, 114 puntos. 2. Williams-Renault, 103 puntos. 3. Ferrari, 43 puntos. 4. Benetton-Ford, 36 puntos. 5. Jordan-Ford, 13 puntos. 6. Tyrrell-Honda, 11 puntos. 7. Minardi-Ferrari, 6 puntos. 8. BMS-Dallara-Judd, 5 puntos



POR UNA VEZ
En esta ocasión Michele Alboreto logró pasar las preclasificaciones y acabar la carrera. En los primeros compases de la carrera los Williams dominaron a placer y Riccardo Patrese dejó paso a Mansell en la recta de tribunas.



de Piquet y Schumacher, que al carecer de un motor muy potente, decidieron utilizar neumáticos del tipo 9 -muy blandos- para ser más competitivos, aunque esa elección les obligó a parar en boxes dos veces a cambiar las cubiertas.

Al finalizar la carrera, Berger criticó duramente la actuación de Mansell en la salida, y reiteró lo dicho por Senna con las siguientes palabras: «No creo que lo hecho por Mansell sea la forma justa de tomar la salida en una carrera tan importante para él. De no haberle dejado un espacio para meterse, el accidente hubiese sido inevitable y grave. Lo que le ha ocu-

rrido ha sido una desgracia, porque Patrese le hubiese dejado ganar la carrera».

A la vista de los hechos, cabe decir que una vez más Mansell perdió su gran oportunidad, y en este momento, Senna necesita hacer un segundo y un sexto puesto en las tres restantes carreras para ser Campeón del Mundo. Y lo más probable es que logre una victoria, con lo cual ya estaría todo hecho. Como patleta a la descalificación de Mansell, Peter Windsor presentó a la FISA una reclamación en la que alegaba que Senna adelantó mientras un comisario enseñaba la bandera amarilla. Al enterarse del hecho, Frank Wi-

DEPORTE



BUEN RESULTADO

La potencia y fiabilidad del motor Ilmor permitió a Ivan Capelli y Mauricio Gugelmin desarrollar una carrera destacada.



SU ÚLTIMA CARRERA

Por cuestiones económicas e intereses creados, ésta fue la última carrera de Roberto Moreno con Jordan.

lliams montó en cólera y mandó retirarla inmediatamente. En la suposición de que dicha reclamación se aceptara por parte de la FISA, a Senna se le impondría una sanción de diez segundos que, al haber terminado con treinta y tres de ventaja sobre Alesi, nada variaría el resultado de la carrera.

Es también de suponer que si Senna fuera víctima de un accidente y no corri-

ra los tres Grandes Premios restantes, Mansell alcanzaría el título si ganara todas las carreras, o bien, si ganara dos e hiciera un segundo puesto. Pero también sería Campeón del Mundo si lograra dos victorias y un tercer puesto, con lo cual empataría con Senna en los puntos, pero conseguiría el título al tener más número de victorias. A pesar de todas estas elucubraciones mentales, está la realidad, que

por encima de todo favorece a Senna, que en inferioridad de condiciones mecánicas, ha impuesto su valía como piloto, hasta llegar al umbral de su tercer título de Campeón del Mundo.

Por el contrario, cabe la posibilidad de que Williams-Renault alcance el Campeonato de Constructores, ya que la diferencia actual es de tan sólo once puntos. En fin, algo es algo. ○





El espectacular vuelco de Carlos Sainz supone el empate de Lancia y Toyota. El Campeonato está más disputado que nunca.

RALLYE DE AUSTRALIA

SAINZ VUELCA Y LANCIA EMPATA

A falta de nueve tramos para el final del rallye de Australia, el piloto finlandés Juha Kankkunen se encontraba cerca de su cuarta victoria de la temporada, al igual que Lancia, que de esta forma está a punto de empatar con Toyota en la lucha por el título de Marcas. Una confrontación que estaba decantada prácticamente del lado japonés tras la victoria de Carlos Sainz en Argentina, pero que tras el triunfo de Kankkunen en Finlandia y un pie en el podio en Australia se complica extraordinariamente para el equipo de Ove Anderson. Toyota, ahora, deberá necesariamente vencer los dos rallyes que restan, Sanremo y RAC de Inglaterra, para desbancar a la marca italiana de un quinto título consecutivo.

Sin embargo, la noticia, esta vez negativa, estaba de nuevo protagonizada por Carlos Sainz. El piloto español era líder con cinco segundos de ventaja sobre



KANKKUNEN SE ACERCA. Con el vuelco de Sainz, el finlandés de Lancia se convierte en un serio aspirante al título de Campeón del Mundo.

Juha Kankkunen cuando volcaba en el décimo tramo, un tramo de asfalto espectacular, a causa de un problema combinado de neumáticos y suspensiones de tierra, perdiendo 1 minuto, 35 segundos.

Este hecho, ajeno a su pilotaje, desconcentraba al madrileño que al día siguiente atacaba de nuevo como si nada hubiese pasado. En el primer tramo Carlos Sainz daba una voltereta con su To-



ERIKSSON AGUANTA
El único piloto que está soportando el ritmo de los Lancia es Kenneth Eriksson. A los mandos de su Mitsubishi Galant está, después de treinta y un tramos, a 56 segundos del líder.

CLASIFICACIONES

DESPUES DE 31 TRAMOS

1º Kankkunen-Piironen (Lancia Delta Integrale 16V), 4h 25 min. 34 seg. 2º Eriksson-Parmander (Mitsubishi Galant VR 4), a 56". 3º Schwartz-Hertz (Toyota Celica GT-Four), a 4'16". 4º Alen-Kivimaki (Subaru Legacy RS), a 7'00". 5º Salonen-Silander (Mitsubishi Galant VR 4), a 9'04". 6º Carlsson-Carlsson (Mazda 323 GT-X), a 9'44". 7º Dunkerton-Gocentas (Mitsubishi Galant VR 4), a 12'25". 8º Millen-Sircombe (Mazda 323 GT-X) a 12'41". 9º Recalde-Christie (Lancia Delta Integrale 16V), a 15'52". 10º Bates-Jorgensen (Toyota Celica GT-Four), a 24'27".

yota, logrando no obstante, ¡el tercer tiempo! Pero la suerte no iba a repetirse y dos tramos más tarde, a cincuenta metros de la llegada, un montículo de tierra lanzaba a su Toyota a dar una serie impresionante, espeluznante, de seis volteretas en las que su conductor era agitado como un muñeco Oscar de pruebas, sacando peligrosamente el casco, a causa

de la inercia, por la ventanilla. Pero afortunadamente su ángel de la guarda estaba allí y Carlos Sainz salía del incidente apenas con molestias en el cuello, un hecho del que el campeón del mundo extraerá seguramente conclusiones. Después de la retirada del piloto español, Didier Auriol lograba situar su Lancia-Jolly Club por delante del oficial Martini de

Juha Kankkunen, pero al comienzo de la cuarta y penúltima etapa, un semieje roto y una clarificación de los verdaderos intereses de la marca italiana hacían que el finlandés volviese a encabezar la prueba por delante de Auriol, que finalmente tuvo que abandonar dejando la segunda plaza a Kenneth Eriksson.

○
E. D.

Guante de seda.



Primera, segunda, tercera... acelere. Mano dura con su motor. Para eso fue fabricado. Y para eso ha sido diseñado el aceite semisintético CASTROL TXT.

Para resistir el trabajo más duro, el de lubricar un motor en las más difíciles condiciones.

Para que su coche ande como la seda, aunque usted lo trate con mano de hierro. Ponga siempre aceite CASTROL TXT en su motor.

CASTROL TXT: Aceite de base sintética. Prestaciones de alta tecnología. SAE 10W/40, API SG/CD, CCMC G5/PD2.





SIN RIVALES

José María Serviá consiguió llevar su Audi Coupé hasta la meta en primera posición después de una espectacular remontada.

RAID DE MIJAS

SERVIA, PRIMERA DEL AÑO

La sexta prueba de la Copa de España de Raids, disputada en la ciudad malagueña de Mijas ha sido de lo más disputada. La prueba se disputaba de una manera diferente a los raids habituales, se corrían tres tramos, dos veces, con lo cual las asistencias no tenían los agobios de otras pruebas.

En la prólogo el Audi de José María Serviá daba el primer aviso, pero el Nissan de Jordi Torra hacía el mejor tiempo en la primera cronometrada, con lo cual se colocaba en cabeza, gracias a los problemas del Audi, al que se le empañaba el parabrisas.

La segunda cronometrada cambiaba de líder. El nuevo fichaje de Nissan, Francesc Selga, daba toda una demostración adelantando a todos, pero su autoblocante no resistía el esfuerzo, abandonando, y dejando la cabeza a su compañero de marca, Torra.

A partir de la segunda vuelta, el Audi de José María Serviá iniciaba su remontada sobre el Nissan de Jordi Torra, haciendo un tiempazo en la segunda que le colocaba en la primera posición, que ya no abandonó hasta la meta en Mijas.

Con este resultado del piloto de Pals, la Copa de España, se encuentra en una si-

tuación, a falta de dos pruebas, si se celebra el V Centenario, de lo más competida.

En caso de no disputarse esta prueba, en la última, el Altiplano, el que consiga llegar primero a la meta es el que se proclamaría campeón del 91.

La tercera posición la ha conseguido el Suzuki Vitara oficial de José María Solé, sin poder inmiscuirse en la lucha por la cabeza, con sus, sólo, 150 CV. En este equipo debutaba, en el puesto dejado por Selga, el piloto canario Aitamy Alonso, que no terminó la prueba al sufrir un vuelco. Se rumoreaba que en la siguiente prueba ocuparía el puesto de piloto José María Ponce.

Entre los T-2, Ramón Vila y su Nissan han conseguido el primer puesto, además de la cuarta posición *scratch*, delante del primer T-1, Carlos Solé. Este piloto, con la máquina más pequeña, está demostrando tal regularidad y rapidez que ha llegado a rumorearse la posible reclamación sobre la legalidad de su Suzuki Samurai.

Entre los Land Rover Defender de la Copa, Antonio Jul, conseguía su segunda victoria en la temporada, delante de Martínez y Tomás, abandonando el líder de la Copa, Gilberga. De los participantes con vehículos con motor diésel, el Toyota Land Cruiser de Alfonso Lerma conseguía llegar a la meta primero.

En la categoría de motos, venció el austriaco Heinz Kinigadner con su KTM.



CLASIFICACIONES

1º J. M. Serviá-E. Oller (Audi Coupé), 5 h. 1 min. 4 seg. 2º J. Torra-A. Romani (Nissan Patrol) a 2'58". 3º J. M. Solé-J. Calsina (Suzuki Vitara) a 13'26". 4º R. Vila-X. Roqueta (Nissan Patrol) a 25'11". 5º C. Solé-J. Carrique (Suzuki Samurai), a 35'27". 6º J. Puigdemívol-Grau (Range Rover) a 36'19". 7º A. Lerma-A. Rodas (Toyota Land-Cruiser) a 41'38". 8º A. Auratell-R. Ovide (Nissan Patrol) a 43'35".

COPA DE ESPAÑA:

1º J. Torra, (1.524 puntos). 2º J. M. Serviá, (1.290). 3º J. L. Juvanteny (1.078). 4º C. Solé (927). 5º R. Vila (915).

RALLYE MIL LAGOS

SALONEN DESCALIFICADO

TIMO Salonen, piloto del equipo Mitsubishi en el Mundial de Rallyes, ha sido descalificado en el Rallye 1000 Lagos, prueba en la que finalizó en tercera posición. El motivo ha sido que tras los análisis de combustible, al final de la carrera, se pudo comprobar que llevaba gasolina de muchos más octanos de lo autorizado y componentes en un porcentaje que aumentaban notablemente la potencia del motor.



TRIAL DE LAS NACIONES

UN NUEVO TRIUNFO

El equipo español de Trial, compuesto por cuatro pilotos de lujo: Jordi Tarrés, Amós Bilbao, Gabi Renales y Marc Colomé, ha conseguido alzarse por segunda vez en la historia de esta modalidad deportiva con el Campeonato del Mundo. La prueba disputada en la localidad alemana de Grossheubach estaba compuesta por catorce zonas, de elevada dificultad, que los 20 equipos participantes tuvieron que recorrer en tres ocasiones. La lucha entre el equipo español y el francés fue muy apretada y al final la genial actuación de Tarrés, mostrando su condición de Cam-



peón del Mundo, consiguió que por la escasa diferencia de tan sólo un punto el título volviese a nuestro país.

RALLYE SANREMO

LANCIA AL COMPLETO

El equipo Lancia tiene ya definido el equipo que va a participar en el próximo Rallye Sanremo. Prueba en la que se podrá decidir el Mundial a favor de Lancia o Toyota. Los pilotos del equipo oficial Lancia-Martini serán Kankkunen y Biasion. El Jolly Club contará con Auriol y Cerrato, a los que se unirá el joven Andrea Aghini. Este piloto será uno de los puntos de interés de esta carrera, ya que con toda probabilidad será el encargado de sustituir a Biasion en el equipo oficial.



A TODO GAS

BOXES

● **Rainey**, que se proclamó **Campeón del Mundo de 500 en Le Mans**, no podrá estar presente en el **Gran Premio de Malasia**, que se disputará en **Sha Alam**, al haber sufrido un fuerte accidente en una sesión de entrenamientos libres, que se ha saldado con fracturas de fémur y costillas.

● **Epson Ibérica** se incorpora como «**Patrocinador Técnico**» en el equipo **BMW** del **Campeonato de España de Turismos**. Esta empresa de informática, con experiencia en la **Fórmula 1**, será un gran apoyo para **Jossep Bassas** y todo el equipo.



● **Bell** ha hecho una serie especial de **250 unidades**, réplica del casco de **Nelson Piquet**, que ofrece en un lujoso estuche de fibra a un precio de **1.100 dólares**.

● La segunda edición del **Supercross Comunidad de Madrid**, este año valedero para el **Mundial** de la especialidad, fue un éxito deportivo y de asistencia, a pesar de la intensa lluvia. El vencedor absoluto fue el actual líder de la clasificación del Campeonato **Mike Craig**.

UN TIGRE EN SU MOTOR



Motor Oils



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

AGENDA

SE APROXIMA EL FINAL

El ambiente está que arde ante la expectación que despiertan determinados campeonatos que se encuentran en su fase final. Recomendamos no perder de vista los siguientes eventos: ante todo, Gran Premio de España de Fórmula 1 en Montmeló, Mundial de Motociclismo en Malasia, Rallye del Antibes, del 25 al 29 de septiembre, puntuable para el Europeo de Rallyes, y Nacional de Motocross de 250 c.c. en Yunquera.

PIEZAS ESCOGIDAS

La IX Concentración Internacional de Clásicos Deportivos de Zaragoza ya está en marcha. Los participantes serán recibidos en esta ciudad el viernes 4 de octubre, y durante el fin de semana se sucede-



rán diversas pruebas de habilidad y regularidad, bajo la supervisión de una organización con experiencia en el mundo de los clásicos.

Tfno: (976) 25 00 78

INVITACION PERSONAL

Ver la televisión puede ser una buena opción para el ocio semanal. Recordamos algunas de las ofertas del motor: los jueves a las 0:30 horas, *Motor a Fons* en TV3 (Cataluña); los martes en TVE-2, de 19:05 a 19:30 horas, *Mec-Mec*; en Antena 3, los sábados de 13:00 a 14:00 horas, *Centímetros Cúbicos* y en TVG (Galicia) *Paixon Motor*,

los sábados de 13:15 a 13:45. Con carácter de actualidad, TVE-2 emitirá en directo las motos, el domingo a las 7:40, y la carrera integral del Gran Premio de Montmeló de Fórmula 1, el domingo a las 14:00 horas.

ESPACIOS SIN BARRERAS

La Agrupación Cuatros 4x4 de La Coruña organiza para los días 28 y 29 de septiembre la *II Aventura Costa da Morte*. Una travesía todo terreno que discurre acompañada de la belleza entrañable de las costas gallegas.

Tfno.(981) 29 45 58

FILOSOFIA DE LA VELOCIDAD

El escritor y visionario francés, Paul Virilio, es el artífice de una peculiar exposición que trata la velocidad de un modo genérico, así como su influencia en la sociedad mundial. Las ciencias, el transporte, la medicina, la comunicación, son algunos de los temas que recoge la muestra organizada por la Fundación Cartier. Su objetivo es explorar este fascinante concepto y analizar su repercusión en la vida cotidiana a través de impresionantes documentos gráficos y objetos, exponentes de lo que -según Virilio- «es la cara oculta de la riqueza y del poder». Una reveladora iniciativa que acapara la atención de todos sus visitantes ante la evidencia de que sin la velocidad, la humanidad afrontaría una realidad muy diferente.

LES PARADOXES
DE LA
VITESSE

Fecha: hasta el 29 de septiembre.
Dirección: Jouy-en-Josas (cerca de Versailles).
Tfno: 07 33 (1) 39 59 46 46.

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 Cornuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactor jefe de producto: Víctor Piccione (Producto). Jefes de área: Raúl Rodríguez (Economía). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garhi, Manuel Madrid, Ángel 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 Arnar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Documentación: Mary Mas. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Producto); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llores (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Maite de Oñaz (Documentación); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

Publicidad: Director Comercial: Concha Durá. Director: Juan Antonio Suanes. Jefe: Elvira Aricha. Antomereado: M. Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Noguero. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calina. Rue. Antomereado: Llores Peyra. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Andalucía: Rafael Martín. 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. Vizuet y Manuel Martín.

Autoedición: José M. 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 86 00. Teléfax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: Pº de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Teléfax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 5º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 7º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05. ANDALUCIA: Pol. Calonge, Calle B. Parcela 24. 41007 Sevilla. Teléfono: (954) 43 22 11.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Impresas INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid. Distribuye: INDISA, San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.

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

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

CAMPEONA DEL MUNDO
8 VECES - VELOCIDAD 50 cc. 80 cc. 125 cc.

DERBI
RABASA

Variant START
W.CH.

Con arranque eléctrico



P E R S I G U E T U E S P A C I O

Derbi recomienda
MOTUL

of fine wines in 1749. Since 176
held the Royal Warrant as suppl
successive Kings and s.
B Rare Old Scotch Whisky wa
d at the turn of the century. Th
e when sophisticated and aristo
s were acquiring a taste for Scot
ebeatha', the gaelic word for 'w



*Te trataré como a
una reina, princesa.*



YER

NUMERO DOBLE

MOTOR 16 SEMANAL GRUPO

28 de septiembre de 1991 Núm. 414 • 350 ptas.

ITALIANOS CON GARRA

• PRUEBAS: ALFA ROMEO 164 TURBO Y MASERATI SHAMAL
• AL VOLANTE DEL LANCIA DELTA INTEGRALE

DELTA HF int

NUEVO HONDA PRELUDE

00414 8 413642641503

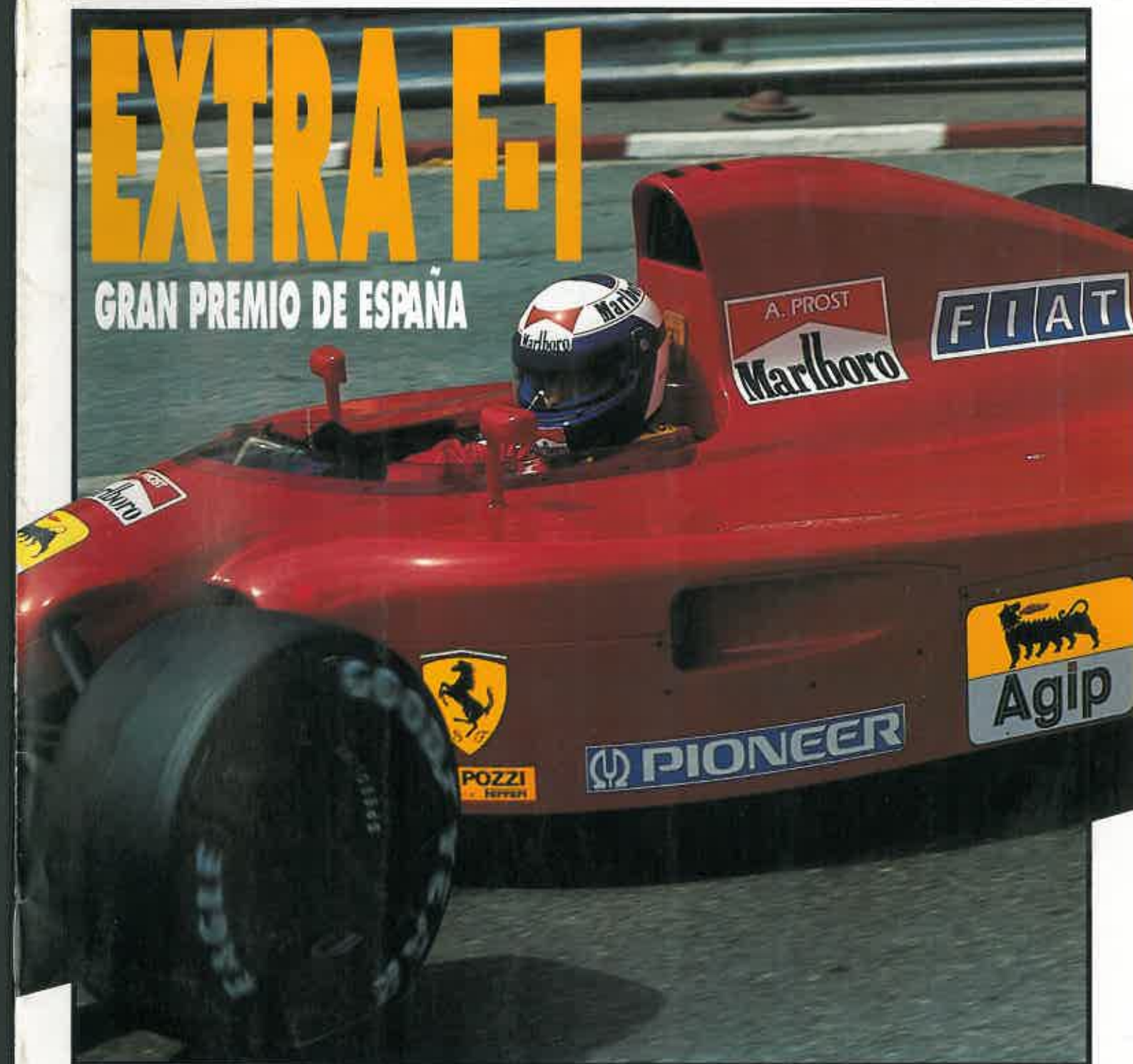
FOTOS INSOLITAS: MANOS GANADORAS

SEMANAL Motor 16 GRUPO

Suplemento al número 414

EXTRA F-1

GRAN PREMIO DE ESPAÑA



LOS PILOTOS Y SUS COCHES • ¿COMO VIVEN LOS CAMPEONES! •
ESTADISTICA • SENNA/MANSELL, DUELO DE TITANES
• TECNOLOGIA: FERRARI 643

Fiat añade al espacio y al diseño del Tipo un nuevo concepto, la energía. Así nace el nuevo Fiat Tipo 2.0/16 V. con árboles contrarrotantes de equi-

FIAT TIPO 2.0 / 16 V. LA ENERGIA.

librado, inyección electrónica y 148 CV. Una combinación de fuerzas que transforma al Tipo en una máquina capaz de pasar de 0 a 100 Km/h en 8,4 segundos y de alcanzar los 207 Km/h.

Todo, con un equipamiento que garantiza siempre la máxima seguridad, llantas de aleación ligera de 15 pulgadas con neumáticos de perfil extra bajo (55), amortiguación deportiva, asien-

tos envolventes delanteros y traseros, y catalizador de serie. Este es el máximo exponente de la energía, el nuevo Tipo 2.0/16 V. Energía absoluta.



FIAT PLUS SERVICE

FIAT TIPO 2.0/16 V **FIAT**



FIAT DA LA ENHORABUENA A LA FORMULA-1



DESPUÉS de dieciséis años, en Cataluña se volverá a escuchar el inconfundible sonido de los motores de Fórmula 1. Es un regreso que viene a rememorar tiempos gloriosos, en los que se presenciaron carreras memorables en el circuito urbano del Montjuich. En este regreso a la vieja afición por la Fórmula 1, es Alain Prost, ganador del último Gran Premio de España, quien en nombre de Fiat y Ferrari da la bienvenida a todos los aficionados que abarrotarán las tribunas del nuevo circuito de Montmeló. Al contrario que en tiempos pasados, el silencio del parque del Montjuich no será violentado por el bramido de los monoplazas, que deslizarán por la pista de Montmeló como los portadores del más grande espectáculo automovilístico. Sería casi de reglamento que el primer coche en pisar la pista de Montmeló fuera un Ferrari, que de algún modo simbolizaría la mejor enhorabuena del mito irreplicable a la afición catalana. Si Ferrari existe, y su leyenda se sigue alimentando de historia, que se fragua en cada Gran Premio, es por el apoyo económico del coloso Fiat, y sin lugar a dudas, si ese cochecito rojo saliera el primero a la pista, sería también portador de un mensaje deportivo, cargado de amistad, que Fiat desea enviar simbólicamente a este Gran Premio de España. Ninguna región ha sentido tan de cerca el deporte del automóvil como Cataluña, y en cierto modo tiene un punto en común con Fiat, ese fabricante italiano que desde su fundación ha dedicado sin límites todo el apoyo para que el deporte del automóvil, y en particular la Fórmula 1, fuera además de espectáculo, un ejemplo de la tecnología europea. Los aficionados a la F1, todavía recuerdan aquella inolvidable carrera en Montjuich, donde Jackie Stewart rivalizó con Jacky Ickx hasta convertir la carrera en un hito de la F1. En aquel lejano 1971, el Gran Premio había comenzado con la cabeza de la parrilla en color rojo. Dos Ferrari, el de Ickx y el de Clay Regazzoni se habían impuesto a todos sus rivales, y ya en ese principio de década, Fiat había comenzado a sostener económicamente a Ferrari. Sin el dinero del coloso, el mito y la leyenda se hubiesen dormido en los brazos de la historia. Después de veinte años de feliz matrimonio, el Cavallino corre por los circuitos de todo el mundo como un símbolo de tenacidad y de tradición. Enhorabuena pues, y que bonito regalo sería para todos un saludo simbólico del Profesor ondeando desde su Ferrari una bandera roja de amistad.



PROTAGONISTAS DE LA TEMPORADA 1991

LA ARMADA INVENCIBLE

Treinta y cuatro pilotos, dieciocho equipos, infinidad de técnicos y mecánicos hacen posible que el Gran Circo de la Fórmula 1 sea el espectáculo más grandioso. La lucha entre la tecnología japonesa y europea, está respaldada por presupuestos millonarios que convierten la tecnología en monoplasas irrepitibles.

DENTRO de unos años, se recordará la temporada de 1991 de Fórmula 1 por representar el regreso a la espectacularidad deportiva, que en los últimos años se había convertido en un monopolio del binomio McLaren-Honda. Por fin los Grandes Premios encierran la emoción que hace honor y caracteriza este deporte millonario, en el que la tecnología evoluciona a golpe de talón y todo se mueve bajo una infinidad de intereses creados, con el dólar como denominador común. En un principio, cuando Ayrton Senna se adjudicó la primera victoria de la temporada en Phoenix, con tanta superioridad que le permitió saludar a los espectadores durante la carrera, surgió el temor de que la temporada de 1991 se fuera a convertir en otro soporífero como el de 1988. Por una parte, Ferrari había cometido el gran error de creer todavía competitivo al 642, que Steve Nichols modificó considerablemente sin variar el concepto básico. A la vista de esto, los monoplasas del Cavallino estaban destinados a desarrollar el papel de segundones frente al McLaren-Honda MP4/6, que por otra parte, encerraba muchas soluciones copiadas del Ferrari 642/B. La incógnita eran los Williams-Renault FW14, que al estar equipados con el cambio semiautomático, estaban penalizados por una serie de lógicos problemas de juventud. Al mismo tiempo, todos creían que los Tyrrell 020, al disponer del motor Honda RA109E-V10, reunirían los requisitos para codearse con los «grandes» de la Fórmula 1. Sin embargo, el 020 no heredó las dotes de competitividad del 019, razón por la que Stefano Modena y Satoru Nakajima se vieron sumergidos en un mar de problemas. Por el contrario, sorprendió a todos la calidad del Jordan 191, diseñado por Anderson y dotados del excelente motor Ford HB-V8, igual al de los Benetton. A pesar de ser un ocho cilindros, su fiabilidad y

prestaciones son las más elevadas de todos los V8 construidos hasta la fecha. Respecto al Benetton B191, cabe decir que John Barnard concibió un coche tan bueno como todos los que llevan su firma; sin embargo, se encontró con la sorpresa de que la escudería Benetton no quería crecer más allá de un límite. En consecuencia, los medios tecnológicos que le habían prometido no eran tales, y además se encontró con la inesperada negativa total para montar el centro de estudios tecnológicos que le habían prometido, como cebo a la firma de su contrato. Al contrario de lo que ocurrió con la evolución del cambio semiautomático Ferrari, el de Williams evolucionó en un tiempo récord. Buena prueba de ello fue el Gran Premio de Brasil, en el que los Williams-Renault FW14 estuvieron a punto de hacer un doblete, de no haber sido por una falta de tacto de Nigel Mansell y un error de Riccardo Patrese. En aquella ocasión, Senna ganó su primer Gran Premio de Brasil, llegando a la meta sólo con la sexta velocidad del cambio. Al margen de los resultados, se veía como en cada carrera McLaren perdía competitividad y Williams iba camino del dominio de la temporada. Con el Gran Premio de San Marino llegó la decepción total para Ferrari. La presencia de la lluvia poco antes de la salida, creó un gran desconcierto entre los equipos en cuanto a las regulaciones de los coches, pero lo peor para los «tifosi» fue ver como Alain Prost se salía de la pista en la vuelta de reconocimiento, y Jean Alesi hacia lo propio en la curva «de la Tosa» durante los primeros compases de la carrera. Una vez más, el equipo McLaren ocupó las dos primeras posiciones con Senna como ganador, y a su vez Berger, se adjudicó la vuelta rápida en carrera. Sin lugar a dudas, el Gran Premio de

Mónaco se caracterizó por el efusivo abrazo que se dieron Senna y Mansell antes de subir al podio. Una vez más, McLaren había impuesto su superioridad frente a Williams, y Ferrari se tuvo que conformar con el tercer puesto de Alesi y el quinto de Alain Prost. En el traslado americano para los Grandes Premios de Canadá y México, hubo más que sorpresas. De hecho, en Montreal fue Riccardo Patrese quien ocupó la pole position y los Williams-Renault FW14 fueron especialmente competitivos. Después de haber desarrollado una carrera fenomenal, Mansell se quedó parado a pocos metros de la llegada por un problema en el cambio. También Senna, que había desistido de intentar dar alcance a los Williams, abandonó por una avería eléctrica. De ese modo, Piquet se encontró con la victoria sin apenas tener que luchar. En el circuito Hermanos Rodríguez, Patrese bordó su triunfo con una victoria incontestable y con la pole position. Senna, en el intento de lograr la pole se salió de la pista y fue víctima de un accidente, sin consecuencias afortunadamente. En esta ocasión, el Gran Premio de

Francia pasó a celebrarse en el nuevo circuito de Magny Cours, que por otra parte fue muy criticado por los pilotos. También en esta ocasión Patrese logró la pole position, aunque en la salida tuvo problemas con el cambio. Mansell resultó ser el dominador absoluto seguido por Prost, Senna y Alesi. Magny Cours fue el escenario del estreno del nuevo Ferrari 643 diseñado por Jean Claude Migeot, y los resultados fueron mejores de lo esperado. Al llegar el ecuador de la temporada, Mansell fue profeta en su tierra, y además de adjudicarse la pole position, ganó el Gran Premio de Inglaterra. Por su parte, Senna se quedó sin gasolina a media vuelta de la meta. Al respecto, el brasileño comentó que los Williams se habían convertido en coches inalcanzables. La hegemonía de los Williams-Renault FW14 se reafirmó en Hockenheim, Gran Premio en el que Mansell subió a lo más alto del podio con Patrese a su lado. Ambos tomaron la salida desde la primera línea de la parrilla y lograron la vuelta rápida en carrera. Por otra parte, también en esta ocasión Senna se quedó sin gasolina. A estas alturas de la temporada, todo

parecía indicar que el Campeonato del Mundo de pilotos, así como el de Constructores, estaba en manos de Williams-Renault. Sin embargo, en el Gran Premio de Hungría, Senna fue capaz de adjudicarse la pole position y la victoria. En la carrera, el McLaren era más rápido que el Williams en recta, y Senna, al no cometer ningún error, no dejó a Mansell la más mínima posibilidad de lucha. Además, el Williams-Renault FW14 acusó problemas de frenos y de calentamiento como consecuencia de seguir muy de cerca a Senna. Este conato de recuperación por parte de McLaren, se confirmó en el rápido trazado de Spa, donde Senna fue ganador, seguido de Berger, Piquet y Moreno. Una vez más, la caja de cambios del Williams traicionó a Mansell y la falta de fiabilidad del motor Ferrari llevó a Prost y Alesi al abandono. En realidad, el doblete de McLaren fue propiciado por el abandono de sus rivales. Al llegar a Monza, catedral de la Fórmula 1, Mansell volvía a prevalecer sobre Senna por un error que este último cometió en dos frenadas, que le obligaron a parar en boxes para sustituir los

neumáticos. En esta ocasión, Patrese fue especialmente agresivo y logró ocupar la primera posición durante media vuelta. Un trompo puso fin a su deseo de ayudar a Mansell haciendo así juego de escudería, o bien de ganar la carrera, ya que hace veinticuatro años que un piloto italiano no se adjudica el Gran Premio de Italia. A falta de cuatro carreras para que termine la temporada, cabe decir que los Williams-Renault FW14 son los mejores coches del momento, y que lo conseguido por parte de McLaren, es en su mayoría obra del talento de Magic Senna. En contraposición con la competitividad de estos dos equipos punteros, se encuentra la momentánea preocupante situación de Ferrari el otro equipo mítico, que todavía no ha encontrado el camino del éxito. Respecto a Benetton, las cosas se han torcido desde que John Barnard abandonara la dirección técnica. Por el contrario, el equipo Jordan ha sido la revelación de la temporada, demostrando ser competitivo en casi todos los circuitos. Sin embargo, la unión Minardi-Ferrari no ha dado los frutos previstos por una gran carencia de medios económicos.

SEÑOR PRESIDENTE
Jean Marie Balestre, presidente de la FISA, es el hombre que hace respetar el reglamento con mano férrea. Todos los pilotos le respetan aunque en más de una ocasión ha sido objeto de duras críticas y de polémicas clamorosas. En la fotografía le vemos mientras posa junto a todos los pilotos en el Gran Premio de EEUU de la presente temporada.





MCLAREN

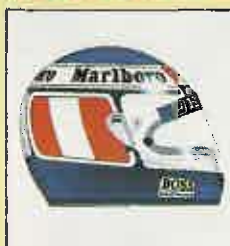


1 EQUIPO: Honda Marlboro McLaren
COCHE: McLaren- Honda MP4/6
MOTOR: Honda RA112E V12
NEUMATICOS: Good Year
GASOLINA: Shell

PILOTOS:	Ayrton Senna	Gerhard Berger
FECHA Naci.:	21/3/60	27/8/59
CARRERAS:	123	112
VICTORIAS:	32	5
POLE P.:	59	6



AYRTON SENNA



GERHARD BERGER

Pilotos Probadores: Jonathan Palmer y Allen McNish
Director deportivo: Ron Dennis
Director Técnico: Neil Oatley

WILLIAMS



5 EQUIPO: Canon-Williams
COCHE: Williams-Renault FW14
MOTOR: Renault RS3-B3-V10
NEUMATICOS: Good Year
GASOLINA: Elf

PILOTOS:	Nigel Mansell	Riccardo Patrese
FECHA Naci.:	8/8/54	17/4/54
CARRERAS:	162	221
VICTORIAS:	20	4
POLE P.:	17	6



NIGEL MANSELL



RICCARDO PATRESE

Pilotos Probadores: Damon Hill
Director deportivo: Frank Williams
Director Técnico: Patrick Head

FOOTWORK



9 EQUIPO: Footwork-Racing
COCHE: Footwork-Ford-FA12
MOTOR: Ford Hart DFR-V8
NEUMATICOS: Good Year
GASOLINA: Shell

PILOTOS:	Michele Alboreto	Alex Caffi
FECHA Naci.:	23/12/56	18/3/64
CARRERAS:	157	67
VICTORIAS:	5	-
POLE P.:	2	-



MICHELE ALBORETO



ALEX CAFFI

Pilotos Probadores: Bernd Schneider
Director deportivo: Jackie Oliver
Director Técnico: Alan Jenkins

TYRRELL



3 EQUIPO: Braun-Tyrrell-honda
COCHE: Tyrrell-honda-020
MOTOR: Honda RA109E-V10
NEUMATICOS: Pirelli
GASOLINA: Shell

PILOTOS:	Satoru Nakajima	Stefano Modena
FECHA Naci.:	23/2/53	12/5/63
CARRERAS:	71	55
VICTORIAS:	-	-
POLE P.:	-	-



SATORU NAKAJIMA



STEFANO MODENA

Pilotos Probadores: -
Director deportivo: Bob Tyrrell
Director Técnico: George Ryton

BRABHAM



7 EQUIPO: Brabham Motor Racing Development
COCHE: Brabham-Yamaha-BT60Y
MOTOR: Yamaha-OX99-V12
NEUMATICOS: Pirelli
GASOLINA: B.P.

PILOTOS:	Martin Brundle	Mark Blundell
FECHA Naci.:	1/6/59	8/4/66
CARRERAS:	82	13
VICTORIAS:	-	-
POLE P.:	-	-



MARTIN BRUNDLE



MARK BLUNDELL

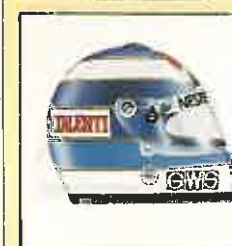
Pilotos Probadores: Ukyo Katayama
Director deportivo: Herbie Blash
Director Técnico: Sergio Rinland

LOTUS

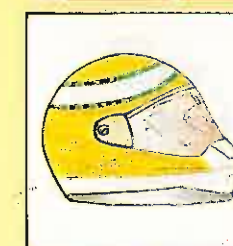


11 EQUIPO: Lotus
COCHE: Lotus-Judd-102B
MOTOR: Judd-EV-V8
NEUMATICOS: Good Year
GASOLINA: B.P.

PILOTOS:	Mika Hakkinen	Michael Bartels
FECHA Naci.:	28/9/68	8/3/68
CARRERAS:	13	4
VICTORIAS:	-	-
POLE P.:	-	-



MIKA HAKKINEN



MICHAEL BARTELS

Pilotos Probadores: -
Director deportivo: Peter Collins
Director Técnico: Peter Wright



FONDMETAL



OLIVIER GROUILLARD

14 EQUIPO: Fondmetal F1
COCHE: Fondmetal-Ford-FA1-ME
MOTOR: Ford-Hart DFR-V8
NEUMATICOS: Good Year
GASOLINA: Agip

PILOTOS: Olivier Grouillard
FECHA Naci.: 2/9/58
CARRERAS: 34
VICTORIAS: -
POLE P.: -

Pilotos Probadores: -
Director deportivo: Gianfranco Palazzoli
Director Técnico: Tino Belli



A.G.S.



GABRIELE TARQUINI

17 EQUIPO: A.G.S.
COCHE: A.G.S.-Ford-JH25B
MOTOR: Ford-DFR-Mader-V8
NEUMATICOS: Good Year
GASOLINA: Elf

PILOTOS: Gabriele Tarquini Fabrizio Barbazza
FECHA Naci.: 2/3/62 4/4/63
CARRERAS: 32 6
VICTORIAS: - -
POLE P.: - -

Pilotos Probadores: -
Director deportivo: Gabriele Raffanelli
Director Técnico: Mario Tolentino



FABRIZIO BARBAZZA



SCUDERIA-ITALIA



EMANUELE PIRRO

21 EQUIPO: Scuderia-Italia-S.P.A.
COCHE: BMS-Dallara-Judd-B191
MOTOR: Judd-GV-V10
NEUMATICOS: Pirelli
GASOLINA: Agip

PILOTOS: Emanuele Pirro J. Jarvi Lehto
FECHA Naci.: 12/1/62 31/1/66
CARRERAS: 37 20
VICTORIAS: - -
POLE P.: - -

Pilotos Probadores: Andrea Montermini
Director deportivo: Vittorio Palazzani
Director Técnico: Paolo Stanzani



J. JARVI LEHTO



LEYTON-HOUSE



MAURICIO GUGELMIN

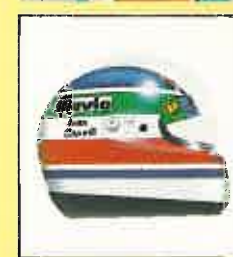
15 EQUIPO: Leyton-House-Racing Ltd.
COCHE: Leyton-House-Ilmor-CG911
MOTOR: Ilmor-LH10-V10
NEUMATICOS: Good Year
GASOLINA: B.P.

PILOTOS: Mauricio Gugelmin Ivan Capelli
FECHA Naci.: 20/4/63 24/5/63
CARRERAS: 56 77
VICTORIAS: - -
POLE P.: - -

Pilotos Probadores: Andy Wallace
Director deportivo: Mike Smith
Director Técnico: Gustav Brunner



IVAN CAPELLI



BENETTON

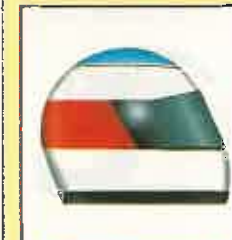


MICHAEL SHUMACHER

19 EQUIPO: Camel-Benetton-Ford
COCHE: Benetton-Ford-B191
MOTOR: Ford-HB-V8
NEUMATICOS: Pirelli
GASOLINA: Mobil

PILOTOS: Michael Shumacher Nelson Piquet
FECHA Naci.: - 17/8/52
CARRERAS: 2 201
VICTORIAS: - 23
POLE P.: - 24

Pilotos Probadores: -
Director deportivo: Tom Walkinshaw
Director Técnico: Gordon Kimball



NELSON PIQUET



MINARDI



PIERLUIGI MARTINI

23 EQUIPO: Minardi
COCHE: Minardi-Ferrari-M191
MOTOR: Ferrari 037-V12
NEUMATICOS: Good Year
GASOLINA: Agip

PILOTOS: Pierluigi Martini Gianni Morbidelli
FECHA Naci.: 23/4/61 13/1/68
CARRERAS: 67 16
VICTORIAS: - -
POLE P.: - -

Pilotos Probadores: -
Director deportivo: Giancarlo Minardi
Director Técnico: Aldo Costa



GIANNI MORBIDELLI





LIGIER



25 **EQUIPO:** Ligier-Gitanes
COCHE: Ligier-Lamborghini-JS35
MOTOR: Lamborghini-3512-V12
NEUMATICOS: Good Year
GASOLINA: Elf



THIERRY BOUTSEN

PILOTOS:	Thierry Boutsen	Erik Comas
FECHA Naci.:	13/7/57	28/9/63
CARRERAS:	134	13
VICTORIAS:	3	-
POLE P.:	1	-

Pilotos Probadores: Emanuele Collard
Director deportivo: Jean Pierre Paoli
Director Técnico: Frank Dernie



ERIK COMAS

LARROUSSE



29 **EQUIPO:** Larrousse-F1
COCHE: Lola-Ford-LC91
MOTOR: Ford-DFR-Hart V8
NEUMATICOS: Good Year
GASOLINA: Elf



ERIC BERNARD

PILOTOS:	Eric Bernard	Aguri Suzuki
FECHA Naci.:	24/8/64	8/9/60
CARRERAS:	31	30
VICTORIAS:	-	-
POLE P.:	-	-

Pilotos Probadores: -
Director deportivo: Frederic Dhainaut
Director Técnico: Gerard Ducarouge



AGURI SUZUKI

JORDAN



32 **EQUIPO:** 7Up-Jordan
COCHE: Jordan-Ford-191
MOTOR: Ford-HB-V8
NEUMATICOS: Good Year
GASOLINA: B.P.



ROBERTO MORENO

PILOTOS:	Roberto Moreno	Andrea de Cesaris
FECHA Naci.:	11/2/59	31/5/59
CARRERAS:	23	163
VICTORIAS:	-	-
POLE P.:	-	-

Pilotos Probadores: -
Director deportivo: Trevor Foster
Director Técnico: Gary Anderson



ANDREA DE CESARIS

FERRARI



27 **EQUIPO:** Ferrari-SPA
COCHE: Ferrari 643
MOTOR: Ferrari 292/4-V12
NEUMATICOS: Good Year
GASOLINA: Agip



ALAIN PROST

PILOTOS:	Alain Prost	Jean Alesi
FECHA Naci.:	24/2/55	11/6/64
CARRERAS:	182	36
VICTORIAS:	44	-
POLE P.:	20	-

Pilotos Probadores: Andrea Montermini
Director deportivo: Claudio Lombardi
Director Técnico: Pierguido Castelli



JEAN ALESI

COLONI



31 **EQUIPO:** Coloni-Racing-SRL
COCHE: Coloni-Ford-C/4-91
MOTOR: Ford DFR-Langford V8
NEUMATICOS: Good Year
GASOLINA: Agip

PEDRO MATOS CHAVES

PILOTOS:	Pedro Matos Chaves
FECHA Naci.:	27/2/65
CARRERAS:	-
VICTORIAS:	-
POLE P.:	-

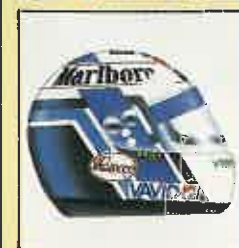
Pilotos Probadores: -
Director deportivo: Enzo Coloni
Director Técnico: Equipo Coloni



CENTRAL PARK



34 **EQUIPO:** Central Park-Modena
COCHE: Lamborghini-291
MOTOR: Lamborghini-3512-V12
NEUMATICOS: Good Year
GASOLINA: Agip



NICOLA LARINI

PILOTOS:	Nicola Larini	Eric Van de Poele
FECHA Naci.:	19/3/64	30/9/61
CARRERAS:	49	13
VICTORIAS:	-	-
POLE P.:	-	-

Pilotos Probadores: Marco Apicella
Director deportivo: Augusto Borati
Director Técnico: Mauro Forghieri



ERICK VAN DE POELE



ESTADISTICA

DATOS DE LA HISTORIA

La más sublime realización del automovilismo deportivo se resume en unas páginas que reflejan los datos de incalculables esfuerzos y luchas memorables. Aunque las gestas de muchos pilotos no aparezcan en estos datos, se les reconoce su valor.

LOS CAMPEONES

Récord de victorias:	
Alain Prost	44
Récord pole position:	
Ayrton Senna	59
Récord de Campeonatos del Mundo:	
Juan Manuel Fangio	5

ESPECIAL F-1 FIAT

GRAN PREMIO DE ESPANA

Grandes Premios celebrados: 20

Vencedores.

1951	J.M. Fangio	Alfa Romeo
1954	M. Hawthorn	Ferrari
1968	G. Hill	Lotus-Ford
1969	J. Stewart	Matra-Ford
1970	J. Stewart	Matra-Ford
1971	J. Stewart	Tyrrell-Ford
1972	E. Fittipaldi	Lotus-Ford
1973	E. Fittipaldi	Lotus-Ford
1974	N. Lauda	Ferrari
1975	J. Mass	McLaren-Ford
1976	J. Hunt	McLaren-Ford
1977	M. Andretti	Lotus-Ford
1978	M. Andretti	Lotus-Ford
1979	P. Depailler	Ligier-Ford
1981	G. Villeneuve	Ferrari-Turbo
1986	A. Senna	Lotus Renault
1987	N. Mansell	Williams-Honda
1988	A. Prost	McLaren-Honda
1989	A. Senna	McLaren-Honda
1990	A. Prost	Ferrari

VICTORIAS DE CADA MOTOR

Ford	159
Ferrari	103
Honda	64
Climax	40
Renault	28
Porsche	26
B.R.M.	18
Alfa Romeo	12
Maserati	11
BMW	9
Mercedes	9
Vanwall	9
Repco	8
Matra	3
Weslake	1

NORMAS DE PUNTUACION

1º	10	puntos
2º	6	"
3º	4	"
4º	3	"
5º	2	"
6º	1	"

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES (desde 1958)

Ferrari	8	títulos
Lotus	7	"
McLaren	6	"
Williams	4	"
Cooper	2	"
Brabham	2	"
Vanwall	1	"
B.R.M.	1	"
Matra	1	"
Tyrrell	1	"

EVOLUCION DEL REGLAMENTO DE LA F-1

Desde 1950 a 1951: motor de 1.500 cc con compresor o de 4.500 cc atmosféricos. Sin limitación de peso en los coches.

Desde 1952 a 1953: Campeonato del Mundo de Constructores en F-2 motores de 2.000 cc sin compresor o bien de 500 cc sobrealimentado - sin limitación de peso en los coches.

Desde 1954 a 1960: Regreso a la F-1: motores de 750 cc con compresor o de 2.500 cc atmosféricos. Coches sin limitación de peso.

Desde 1961 a 1965: Cilindrada máxima 1.500 cc y mínima de 1.300 cc sin compresor. Peso mínimo de los coches de 450 kilos con agua, aceite, pero sin carburante.

Desde 1966 a 1969: Motores de 1.500 cc con compresor o de 3.000 cc atmosféricos. Peso mínimo de los coches de 500 kilos con agua, aceite y sin carburante.

Desde 1970 a 1971: Igual que los años 66/69 y peso mínimo de 530 Kg.

1972: Igual que los años 66/69 y peso mínimo de 550 Kg.

Desde 1973 a 1980: Igual que los años 66/69 y peso 575 Kg.

1981: Igual que los años 66/69 y peso mínimo de 585 Kg.

1982: Igual que los años 66/69 y peso mínimo de 580 Kg.

1983: Igual que los años 66/69 y peso mínimo de 540 Kg.

Desde 1984 a 1985: Igual que los años 66/69 y peso mínimo de 540 Kg. Limitación a 220 litros de gasolina en carrera.

1986: Cilindrada como antes y peso mínimo 654 kilos limitación a 195 litros de combustible en carrera y prohibición de los motores atmosféricos.

1987: Motores turboalimentados con 1.500 cc de cilindrada presión máxima del turbo a 4 bar. Límite del peso del coche a 540 kilos. Limitación a 195 litros de gasolina en carrera.

Admitidos motores atmosféricos de 3.500 cc de cilindrada. Peso mínimo de los coches con estos motores 500 Kg. Consumo libre sin repostaje.

1988: Motores con turbocompresor de 1.500 cc de cilindrada y 2,5 bar. de presión máxima. Peso mínimo de 540 Kg. Consumo limitado a 150 litros.

Motores atmosféricos igual que en 1987. **Desde 1989 a 1990:** Motores turboalimentados totalmente prohibidos. Motores atmosféricos de 3.500 cc de cilindrada y peso mínimo de los coches 500 Kg. Consumo libre de combustible sin posibilidad de repostar.

EL PESO DE LOS PILOTOS

A. Senna	72	Kilos	N. Piquet	73	"
S. Berger	75	"	M. Schumacher	67	"
S. Nakajima	60	"	E. Pirro	72	"
S. Modena	70	"	J.J. Lehto	69	"
N. Mansell	80	"	P. Martini	68	"
R. Patrese	79	"	G. Morbidelli	65	"
M. Brundle	71	"	T. Boutsen	75	"
M. Blundell	77	"	E. Comas	72	"
M. Alboreto	76	"	A. Prost	63	"
A. Caffi	65	"	J. Alesi	72	"
M. Hakkinen	68	"	E. Bernard	71	"
M. Bartels	70	"	A. Suzuki	68	"
O. Grouillard	72	"	P.M. Chaves	66	"
M. Gugelmin	78	"	R. Moreno	58	"
I. Capelli	71	"	A. De Cesaris	74	"
S. Tarquini	72	"	N. Larini	67	"
F. Barbazza	68	"	E.V. de Poele	73	"



ASI VIVEN LOS PILOTOS DE LA F-1

FORMULA DE VIDA

Cuando el dispendio va más allá de la tecnología, significa que se vive en el mundo de la Fórmula 1. Mansiones principescas, aviones particulares y deportes de élite, forman parte de la vida que disfrutan los pilotos de este peculiar deporte. Todo está en consonancia, incluso los pasatiempos.

AQUELLOS tiempos en los que para ser piloto de Fórmula 1 había que ser un aristócrata adinerado, forman parte de un pasado más romántico que deportivo. Ahora, lo que cuenta son los resultados, y todo piloto dotado para llevar un Fórmula 1 a un nivel competitivo es bien recibido en una escudería, cualquiera que sea su linaje. Ser capaz de vivir en un mundo en el que un segundo es una eternidad y en el que la diferencia entre un piloto genial y uno bueno se mide en milésimas de segundo, conlleva una forma de ser muy especial en algunos aspectos, así como contradictoria en otros. Entre los pilotos punteros de la Fórmula 1, los aviones particulares y los helicópteros son objetos habituales que forman parte de un sistema de vida. Tener la residencia en el principado de Mónaco o en Suiza, en cuyos bancos se depositan suculentos cheques de millones de dólares que sellan los contratos, es también parte de una forma de vida. Vivir como un piloto de Fórmula 1 significa alternar el escalofrío del miedo con el placer del lujo; y en algunos casos se llega también a saborear la efímera sensación que proporciona la gloria. Si se analiza con cierto criterio una lista de inscritos en un Gran Premio, se puede apreciar que entre un Campeón del Mundo y el sexto clasificado, hay una diferencia en la remuneración de sus contratos que oscila en torno a los catorce millones de dólares. Un piloto como Ayrton Senna gana anualmente cerca de dos mil millones de pesetas, y Riccardo Patrese, por ejemplo, que rivaliza con él en cada Gran Premio, percibe exactamente

JEAN ALES

Gana cuatro millones de dólares por temporada. Es residente en Mónaco, aunque vive en Lyon. Tiene negocios inmobiliarios y es propietario de dos «chateaux» en los que guarda dos Ferrari exclusivos. Su contrato representa un caso sin precedentes en el mundo de la Fórmula 1.

la décima parte. En el Gran Circo no se mide el valor, el riesgo ni tampoco el miedo. Lo que cuenta son los resultados en función de su repercusión publicitaria, y se valoran

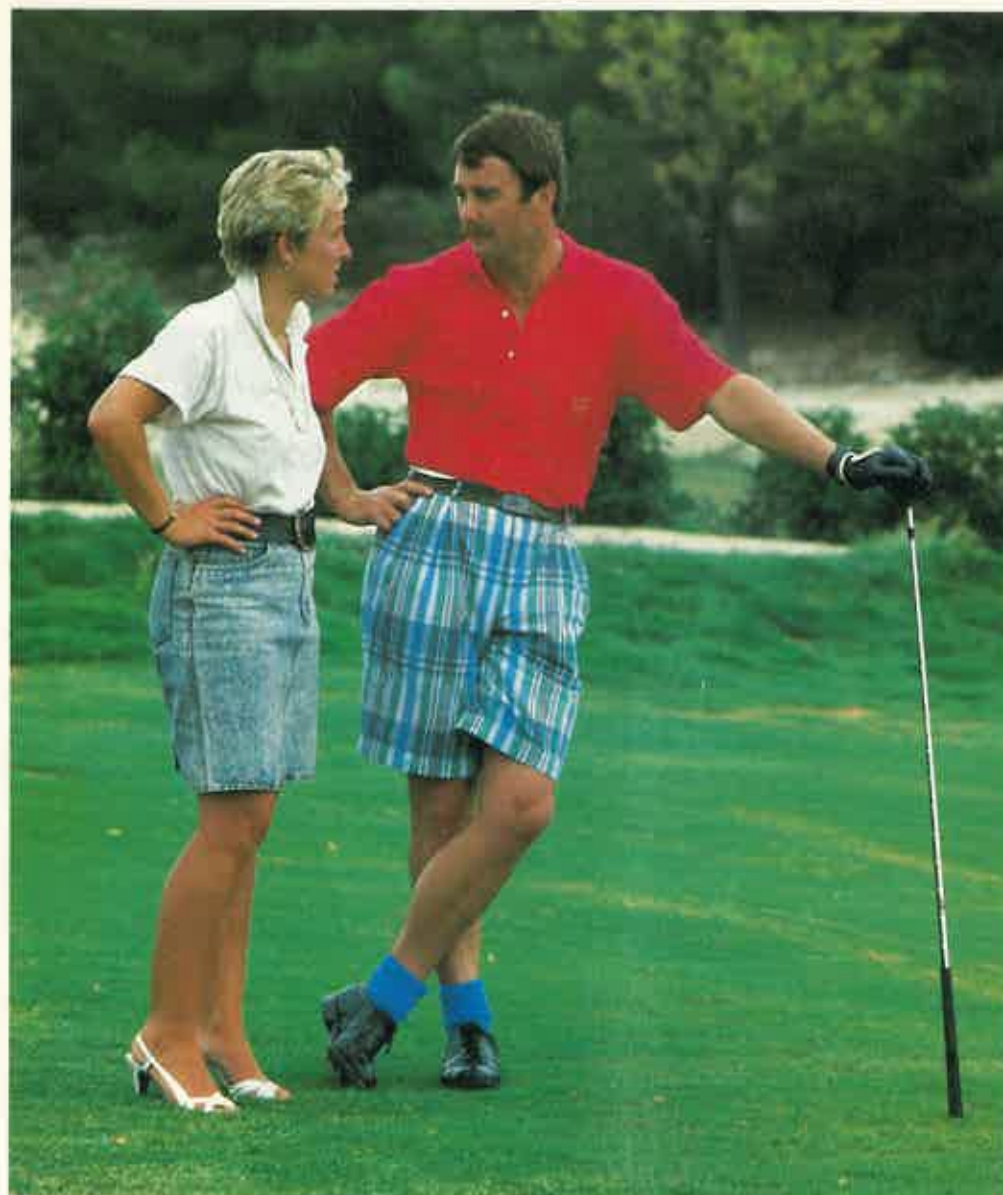
especialmente los segundos que un piloto aparece en las pantallas televisivas de todo el mundo. La gloria y el dinero se reparten de forma esquemática sin tener en



ALAIN PROST
Gana trece millones de dólares por temporada. Reside en lujoso «chateau» a orillas del lago Lemán. Tiene negocios inmobiliarios y acciones en diferentes empresas. Tiene un Ferrari F-40, un jet bimotor y varios Mercedes. Su gran afición es el golf.

AYRTON SENNA
Es el piloto mejor pagado de la Fórmula 1: gana dos mil millones de pesetas por temporada. Es residente en Mónaco, aunque en vive en una gran finca en las proximidades de Sao Paulo. Posee un jet bimotor, un helicóptero, y su afición es el aeromodelismo.





NIGEL MANSELL

Gana siete millones de dólares por temporada y vive en la isla de Man. Posee un jet bimotor, una lujosa casa en un campo de golf en Portugal y otra de iguales características en Florida.

NELSON PIQUET
Gana cuatro millones de dólares por temporada. Se ha gastado seis millones de dólares en un yate. Tiene avión personal, varias casas en Río y en Florida. Su aficción es la aviación y la motonáutica.



cuenta la mala suerte o las circunstancias ajenas a la voluntad de quien está sentado en el habitáculo de un Fórmula 1. Debido a la rigurosa dieta a la que están sometidos todos los pilotos, para mantener su físico al máximo nivel de rendimiento, les están prohibidos los disfrutes culinarios, trasnochar, y también los deportes que encierran peligro de accidente. Por el contrario, pueden saborear el resto de los placeres, incluso el sexo que, a menos que se practique con exceso durante el fin de semana de un Gran Premio, dicen que es recomendable para la relajación nerviosa y muscular. La práctica de la aviación no está



sus medios de diversión cotidianos a lo largo de todo el año. Al margen de recibir diariamente masajes y hacer gimnasia en un club privado, pasan sus vacaciones de verano en islas desiertas del trópico y esquían en los alpes suizos en invierno, pertenecen a clubs privados de alto nivel, se desplazan en lujosos coches o avionetas y muchos de ellos gozan de yates hechos por encargo, en los cuales puede aterrizar su helicóptero. Pero probablemente, el mayor lujo es el culto que les profesan quienes les rodean. No sólo se ven acosados por infinidad de mujeres hermosas de toda clase, nacionalidad y raza, sino

considerada como un deporte, ya que aviones particulares y helicópteros forman parte de su parque móvil, en el cual se incluyen también Ferraris, BMW, Mercedes y Porsches de la más alta gama. El golf es el deporte más difundido entre los pilotos, seguido por la motonáutica en todas sus facetas. Algo común entre los «grandes» de la Fórmula 1 es la total falta de culto al buen vestir, y el único detalle de lujo que suelen lucir es un costoso reloj de muñeca. El verdadero signo de ostentación, o de riqueza, es su calidad de vida y

THIERRY BOUTSEN
Gana tres millones de dólares por temporada. Es residente en Mónaco y posee un jet bimotor.

que son admirados por su capacidad de vivir entre la existencia más placentera y la amenaza de una muerte inminente. Porque en el fondo, son seres que han convertido el vértigo en la razón de su existencia, más allá del lujo, el sexo o los millones de dólares.



GERHARD BERGER
Gana siete millones de dólares por temporada. Es residente en Mónaco aunque vive en Gratz. Posee un negocio de transporte, un jet bimotor, lujosos coches y motos de diferentes marcas.



MICHELE ALBORETO

Actualmente gana sólo un millón de dólares, aunque anteriormente su cotización fue mucho más alta. Vive en Mónaco, es propietario de un Ferrari GTO, de un F-40 y de un lujoso yate.



RICCARDO PATRESE
Gana dos millones de dólares por temporada, adora practicar el esquí y hace colección de coches eléctricos. Es propietario de varios negocios inmobiliarios y de un yate, además de vivir en una lujosa casa en Padua.



AYRTON SENNA Y NIGEL MANSELL

DUELO DE TITANES

Entre los treinta y cuatro pilotos que forman el Circo de la Fórmula 1, sólo dos representan la élite de lo superlativo: Senna y Mansell. Son, simplemente, los elegidos para desarrollar una tarea singular: alcanzar el Campeonato del Mundo.

DESDE aquel Gran Premio de Bélgica de 1987, en el que Nigel Mansell propinó un considerable puñetazo en el estómago a Ayrton Senna, como venganza de una faena que éste le había hecho en la primera vuelta de la carrera, han ocurrido infinidad de cosas entre ellos. Ambos han olvidado ya las críticas sinuosas de Nelson Piquet, que acusó a uno de no gustarle las mujeres y al otro de ser víctima de

tener una mujer fea. Después de competir varios años en Fórmula 1 sin resultados, Mansell se convirtió en un piloto puntero a partir del Gran Premio de Europa de 1985. En aquella fecha empezó a gozar de una metamorfosis inexplicable, que le incluyó entre los grandes de la Fórmula 1 y le convirtió en el piloto más agresivo y tenaz de este último lustro. Primero en Williams-Honda y después en Ferrari, el «León Inglés»

ha pasado a ser un símbolo de voluntad, y también de generosidad por no ahorrar esfuerzos una vez sentado en el habitáculo de su monopla. En una ocasión perdió el título mundial por un error cometido en Suzuka, regalándoselo así a Nelson Piquet, y al año siguiente, un problema de neumáticos le quitó el Campeonato que tenía ganado de antemano. Por el contrario, Senna ha pasado de ser el «enfant terrible» de la Fórmula 1, que deslumbró con su primera victoria en el Gran Premio de Portugal de 1985, lograda magistralmente bajo un aguacero que marcó un hito, a ser el hombre a ganar en cada carrera. En un primer tiempo cometió un cúmulo de errores combinados con prestaciones singulares; más tarde, se convirtió en el piloto más rápido de la Fórmula 1, mientras Alain Prost era el mejor; y ahora es, sin

lugar a dudas, el mejor piloto de todos los tiempos, y el que ha «jubilado» al Profesor Prost, toda una institución. Hay pilotos que, por razones dictadas por la madre naturaleza, no evolucionan su talento, y de ser rápidos, no pasan a ser rápidos estratégicos. Sin embargo, Senna mejora en cada carrera, hasta el extremo de que últimamente ha dado muestras de saber calcular y esperar, tal y como aprendió de Prost, su gran enemigo. Aquel Senna que con cuarenta segundos de ventaja seguía impertérrito en su carrera desenfrenada, hasta cometer un error o romper el motor, forma parte del pasado; Monza 1988, Mónaco 1989, Monza 1990 y Adelaída 1990 no son más que errores pasados. Actualmente, Senna mide con precisión sus esfuerzos y ha aprendido que las carreras sólo se ganan si se ve el

banderazo de llegada, y que para conseguir el título mundial no es necesario llegar siempre el primero. Afortunadamente, en la presente temporada se ha consolidado la desaparición del poder hegemónico en manos de una sola escudería; es suficiente recordar la temporada de 1988 para comprender hasta qué punto es negativo que un equipo sea demasiado superior al resto de los participantes. Una vez desaparecida la rivalidad entre Honda y Ferrari, que encerraba también la discordia entre Senna y Prost, la situación actual se centra entre Senna y Mansell en cuanto a pilotos se refiere, mientras que en el Campeonato de Constructores es Renault quien mide sus fuerzas tecnológicas con el coloso Honda. Aunque Senna haya logrado las cuatro primeras victorias de la temporada, el McLaren-Honda MP4/6 no es, ni mucho menos, el

mejor coche del momento; y tampoco le ayuda el motor Honda RA 121E-V12 que, según palabras del propio Senna, carece totalmente de potencia a bajo régimen así como a tope de revoluciones. Su única ventaja es la excelente aceleración. Por otra parte, el propulsor japonés ha tenido que sufrir varias curas de adelgazamiento, ya que a su estructura le sobran más de cinco kilos. Esta cantidad puede parecer insignificante en comparación con los setecientos caballos de potencia que desarrolla el motor; sin embargo en un Fórmula 1 diez kilos de peso suponen una pérdida de un segundo por cada vuelta. Por otra parte, también el chasis y la carrocería pesaban demasiado, y por si fuera poco, en los Grandes Premios de Inglaterra y Alemania, Senna se quedó sin gasolina debido a que la evolución





AMOR Y ODIO
Tras el abrazo de Ayrton Senna y Nigel Mansell en el último Gran Premio de Mónaco se fraguaba un desafío que iba a desembocar en la rivalidad más despiadada. A pesar de eso entre los dos pilotos sigue existiendo una caballerosidad deportiva de todo respeto.



del motor precisaba unos tres litros más de combustible, que no cabían en el depósito, por lo que era necesario modificar el chasis. Además, el cambio del McLaren dio muestras de fragilidad en repetidas ocasiones. A pesar de todo esto, Senna logró paliar los inconvenientes en varias carreras. Si se hace una comparación con el Williams-Renault FW14, se llega rápidamente a la conclusión de que éste es el mejor coche del momento actual en la Fórmula 1. El chasis proporciona una rigidez óptima y su ensamblaje con el motor Renault RS3-V10 es superior al de cualquier otro monoplaza. A todo esto se suma una configuración aerodinámica tan válida, que la

parte delantera del FW14 ha sido copiada por varios equipos. Respecto al motor, cabe decir que el RS3-V10 es el más ligero y compacto de la Fórmula 1 y desarrolla la misma potencia que sus rivales de doce cilindros, con una respuesta a bajo régimen realmente superlativa. El talón de Aquiles del FW14 de Mansell era el cambio semiautomático, de funcionamiento hidroneumático con mando electrónico, que en los primeros compases de la temporada le hizo no pocas faenas. Es suficiente recordar el Gran Premio de Canadá, ocasión en la que Mansell se quedó a pocos metros de la llegada, viendo como se desvanecía una victoria más que merecida. Sin

embargo, a partir del Gran Premio de México, el Williams-Renault FW14 alcanzó la total fiabilidad y se convirtió en el mejor coche en el sentido más absoluto. A estas alturas de la película, McLaren dispone del mejor piloto de la historia de la Fórmula 1, y Mansell tiene en su poder el mejor coche del momento. Si se toma en consideración el desarrollo de los últimos Grandes Premios, se puede constatar que tanto Mansell como Senna reprimen su agresividad en virtud de una buena estrategia deportiva, camino del título de Campeón del Mundo. Ambos pilotos han llegado a entrar en simbiosis con sus monoplazas y en cualquier circunstancia saben ponerlos a punto perfectamente. En líneas generales, el binomio Mansell-Williams suele ser más rápido en las zonas viradas de cualquier circuito, mientras que Senna-McLaren toman ventaja en los tramos rápidos. Generalmente, en las salidas es Senna el que dispone de una mayor aceleración, y si no comete errores, como el de Monza, la disputa con Mansell termina como en el Gran Premio de Hungría: ninguno de los dos pilotos puede adelantar al otro, a menos que ocurra algo. En vísperas de los Grandes Premios venideros, la desventaja de McLaren debería de nivelarse ligeramente por tratarse de circuitos rápidos, a excepción de Adelaída. Lo hermoso de esta contienda es que se disputa entre dos ex enemigos que, a partir del Gran Premio de Portugal del pasado año, se han convertido en buenos amigos.

Al respecto puede decirse que el abrazo que se dieron al finalizar el Gran Premio de Mónaco o de haber visto a Senna llegar a los boxes sentado en el pontón del coche de Mansell en Silverstone, son pruebas evidentes de su amistad. En esta carrera por el título, no hay rencores como los que nacieron entre Senna y Prost; es una lucha entre un piloto que quiere alcanzar su tercer título de Campeón del Mundo y otro, que por su vehemencia, ha perdido dos. Tras la lucha entre la industria europea, representada en este caso por Renault, y el poder hegemónico nipón que corre bajo los colores de Honda, se esconde una segunda pelea: el enfrentamiento entre la maestría de Senna y el desesperado intento de Mansell por llegar a ser, de una vez por todas, Campeón del Mundo.

GRAN PREMIO TIO PEPE DE ESPAÑA DE FORMULA 1



ENTRADAS A LA VENTA

- De Pelouse: Oficinas del Banco Sabadell y RACC.
- De Tribuna: Oficinas del RACC y teléfono 93-265 10 10



Precios de las entradas:

Tribuna (numerada)	16.000
Pelouse preferente (plazas limitadas)	8.500
Pelouse preferente infantil*	4.250
Pelouse general	6.000
Pelouse general infantil*	3.000

* Nacidos después del 29 de septiembre de 1976.

NOTA: Tren gratuito desde Barcelona hasta Montmeló presentando la entrada del Circuit.

GRAN PREMIO TIO PEPE DE ESPAÑA DE FORMULA 1 27, 28 y 29 DE SEPTIEMBRE

Hágase colaborador y beneficie de todas sus ventajas.

Para más información llame a este teléfono: 900 365 365 de lunes a viernes de 9.00 a 20.00 horas. Llamada gratuita.



CIRCUIT DE CATALUNYA





PIES Y MANOS DE PILOTOS

DEDOS MAGICOS

Aunque sean unos simples servidores, los pies y las manos representan la forma viva de cómo se conduce un monoplaça. Ambos expresan los impulsos de la mente y, de forma reflexiva, se convierten en autores de la conducción.

I. Capelli
Por delante del
Profesor.
G.P. Francia 1990



G. Berger
Pisar a tope.
G.P. Portugal 1989



R. Patrese
¿El título, cuándo?
Temporada 1991



P.L. Martini
Con las
botas rotas.
Temporada
1991



N. Piquet
Se puede ganar.
G.P. Canadá 1991



A. Prost
A la espera
del título.
G.P. Japón
1989



J. Alesi
Intento
de victoria.
G.P. Mónaco
1991



A. Senna
Motor
en marcha.
G.P. Japón
1990



N. Mansell
Su
Gran Premio.
Inglaterra
1989

compás en los primeros intentos que hace el hombre para desplazarse, y continúan juntos hasta demostrar el primer síntoma de agresión o de amor. Los pies acompañan al hombre en su primera cita con la suerte, así como las manos aprietan las primeras

mejillas sin ánimo de enamorar. En cualquier deseo del hombre, las manos son cómplices en el intento de algún logro y también expresan el hastío cuando algo falla. Si el hombre carece de manos y pies, sólo le queda la soledad de la palabra, sin poder manifestar de

forma violenta y explícita la parte primitiva de sus sentimientos. La tensión a la que está sometido un piloto, a la espera de ver la luz verde en el semáforo que da la salida, la acusa calladamente el corazón, con sus ciento cincuenta pulsaciones, más o menos, pero es

la mano derecha la que acaricia la leva del cambio con disimulada violencia, a la espera de engranar paulatinamente las seis velocidades. Al mismo tiempo, la mano izquierda se va afianzando con leves e imprecisos movimientos sobre el volante. Encontrar el ángulo seguro

para poder dirigir el coche en los posibles y casuales huecos de la parrilla de salida, es menester de la mano izquierda que, entre una velocidad y otra, recibe la ayuda de su compañera de aventura: la derecha. A la vez, la fuerza de la pierna derecha se contiene



M. Hakkinen
Piloto
sin coche.
Temporada
1991



M. Gugelmin.
Un talento
en paro.
55 G.P.
disputados



T. Boutsen
¿ Llegará la
competitividad?
Temporada
1991



E. Pirro
En quinto lugar.
G.P. de Australia 1989

reprimiendo su deseo de descargar sobre el pie la intención de pisar a tope el acelerador. En los momentos cruciales de una carrera, la mano derecha ha de procurar ser firme y precisa al engranar las marchas, como atenta al quitar las viseras de repuesto del casco. Sin embargo, entre las cincuenta y dos manos que forman parte de un Gran Premio, sólo hay una, y suele ser la izquierda, la que se levanta con forma de puño para expresar la felicidad del triunfo, una vez que el pie derecho, apretando a fondo el acelerador, ha hecho realidad una victoria. Sin lugar a dudas, las manos y los pies definen a un hombre más que su mirada, sus mentiras o sus

lágrimas. En el fondo, son la expresión extrema del ser, y en sus rasgos es ineludible el carácter del ser humano. Por eso son siempre, inefablemente, portadores de la verdad. En las fotografías que ilustran este reportaje, aparece Senna con sus manos mágicas, capaces de convertir la conducción en un arte; el pie derecho de Berger, adornado con plomos y la palabra «boost» (pasión), que de algún modo contrasta con la postura relajada de las manos de Prost, a la espera de tomar la salida. Sin embargo, las manos de Mansell están siempre apoyadas en el panel de mandos, ansiosas de transmitir el deseo de batalla. Tampoco faltan los pies de

Patrese con sus botas azules, que en más de una ocasión han demostrado ser capaces de hazañas singulares. Hay pilotos pulcros, que en todo momento prefieren utilizar guantes y botas nuevas; por el contrario, algunos eligen los más viejos en las carreras más decisivas. Sin ir más lejos, Senna utilizó unos guantes desmochados en las últimas tres carreras de la pasada temporada. Seguramente, algo del karma de un piloto queda impregnado en los guantes y en las botas. Después de un Gran Premio, ambas cosas están empapadas de sudor, huelen a adrenalina, a miedo, y sólo los de un piloto, tienen perfume a gloria.

EVOLUCION DEL FERRARI 643

!! VENCERAN !!

La obra de Jean Claude Migeot reúne todo lo necesario para que un coche llegue a ser altamente competitivo. El Ferrari 643 se encuentra en fase de evolución. Es de suponer que el triunfo no anda lejos.

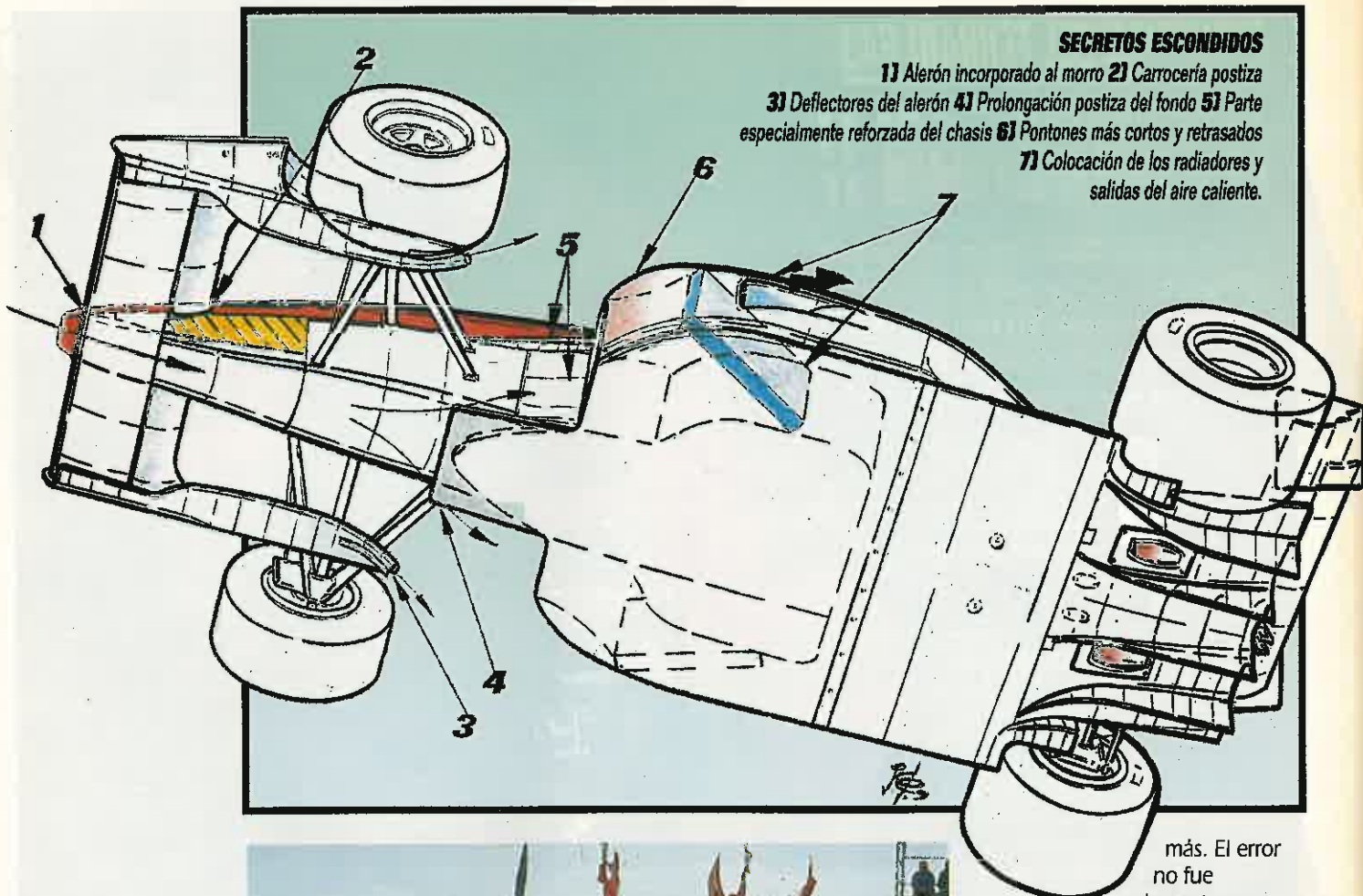
PARA Ferrari, la temporada 1991 no comenzó con suerte, aunque las previsiones parecían indicar que el Ferrari 642/B reunía todas las condiciones como para hacer frente a McLaren y Williams. Se trataba de una evolución del modelo 642 totalmente basado en el diseño de John Barnard, y evolucionado por Steve Nichols, que en más de una ocasión dijo que aquel coche tenía todas las condiciones para poder mantenerse una temporada





SECRETOS ESCONDIDOS

- 11 Alerón incorporado al morro 21 Carrocería postiza
- 31 Deflectores del alerón 41 Prolongación postiza del fondo 51 Parte especialmente reforzada del chasis 61 Pontones más cortos y retrasados
- 71 Colocación de los radiadores y salidas del aire caliente.



más. El error no fue solamente suyo,

sino también de Alain Prost, que influyó a Guido Castelli para que defendiera el proyecto de evolución. Sin lugar a dudas, el 642 había dado lo mejor de sí en la temporada anterior, a lo largo de la cual demostró reunir todas las condiciones para permitir a Prost alcanzar el Campeonato del Mundo. Si eso no ocurrió, fue simplemente por lo acontecido en el Gran Premio de Portugal, ocasión en la que, entre Cesare Fiorio y Nigel Mansell, hicieron un desaguisado incomprensible, cuyo resultado fue la pérdida de un título más que merecido.

Todo este conjunto de cosas, hizo precipitar la creación de un nuevo monoplaza capaz de recuperar el tiempo perdido, y suficientemente competitivo como para aguantar varias evoluciones a lo largo de tres o cuatro temporadas. A raíz de lo ocurrido con el 642/B, Steve Nichols fue alejado de la creación directa del nuevo monoplaza, y su nuevo quehacer consistiría en trabajar en el departamento de estudios y evolución de proyectos. Sin



LA PLANA MAYOR
Con el regreso de Piero Ferrari y la entrada de Claudio Lombardi, el sistema de trabajo es más meticuloso. Jean Claude Migeot consulta en todo momento las decisiones a tomar. En Ferrari ya no existen los pequeños reyes, todo es labor de equipo.

EVOLUCION DEL FERRARI 643

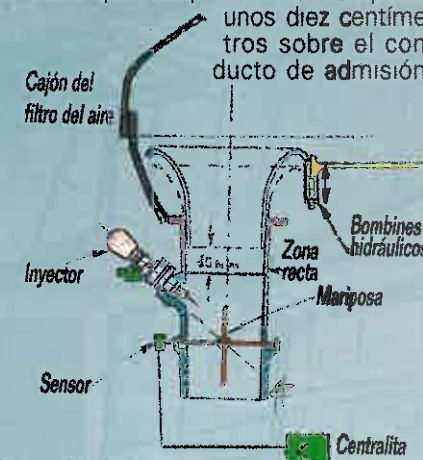
EL CORAZON DEL CAVALLINO

En el apartado de motores, Ferrari goza de una tradición sin igual. La pasada temporada había logrado imponerse a Honda y estar por encima de Renault, lástima que los acontecimientos no premiaran al motor de Maranello. En esta temporada, Paolo Massai -máximo responsable- está sumergido en un mar de problemas, que de algún modo son consecuencia de las prisas y de la falta de tiempo para realizar los ensayos necesarios. El motor Ferrari 292/5-V12 es una evolución del anterior 037, del que sólo ha heredado algo del aspecto exterior; todo lo demás es diferente, y se llama 292/5 porque ese número responde a la cilindrada unitaria de cada pistón y cinco significa el número de las evoluciones.

En cuanto a sus prestaciones, cabe decir que alcanza los setecientos caballos de potencia a un régimen de rotación de cuarenta mil setecientos revoluciones por minuto. Frente a Honda y Renault, se diferencia por tener cinco válvulas por cada cilindro que funcionan mecánicamente, al contrario que Renault que posee un sistema hidráulico.

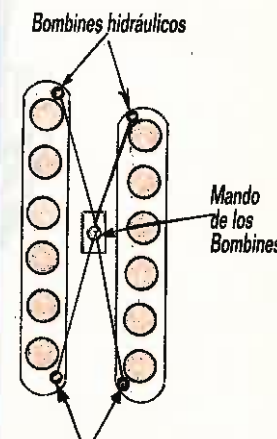
Actualmente, el secreto para el buen rendimiento de los motores estriba, no sólo en un sofisticado sistema de regulación electrónica, sino en el empleo de materiales combinados de tal forma que se reduzca al máximo la fricción entre ambos. Sin esto, sería imposible sobrepasar la barrera de las quince mil revoluciones por minuto. En este sentido, Ferrari está situado al máximo nivel, sin embargo el 292/5 adolece de problemas de rendimiento a bajo régimen, razón por la cual es lento en la salida de las curvas, y en consecuencia

alcanza la máxima potencia con un cierto retraso. Ultimamente, los hombres de Maranello adoptaron un sistema de trompetas de admisión de altura variable. El sistema consiste en que un sensor conectado a la mariposa que hay en el conducto de admisión, manda constantemente una señal a una centralita electrónica, que a su vez actúa sobre unos bombines hidráulicos que desplazan las trompetas unos diez centímetros sobre el conducto de admisión.



Al producirse el cambio de longitud, el rendimiento del motor varía en función de la necesidad de mayor o menor potencia, según las revoluciones del motor. Si las trompetas están estiradas al máximo, el motor rinde mejor a bajo régimen, mientras que en el caso contrario se mejora el rendimiento a tope de revoluciones.

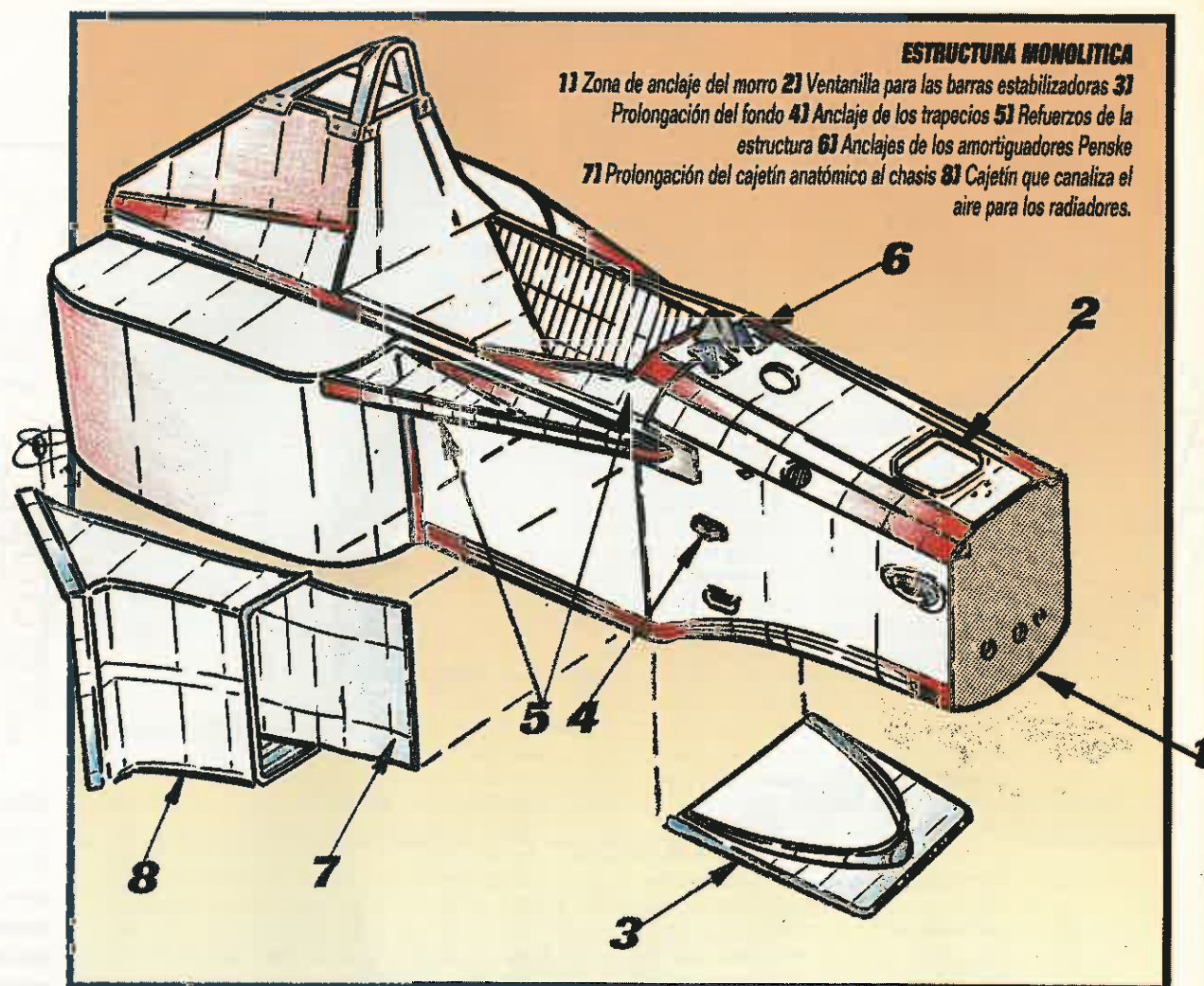
En este momento, en Maranello no se trabaja sobre la búsqueda de potencia, cosa que ya se ha alcanzado, sino simplemente en lograr la máxima dosificación de los caballos, y sobre todo en la fiabilidad en función del aquilataamiento máximo del peso del propulsor.



ADMISION VARIABLE
Los técnicos de Ferrari han logrado realizar y poner a punto un sistema electrohidráulico que varía las trompetas de admisión. A pesar de lo complicado del sistema, no se han registrado problemas mecánicos, aunque la respuesta del motor ha cambiado de forma leve.

GRANDE MOTORE
El propulsor 292-V12 ha pasado por cinco fases de evolución, dos de ellas antes del comienzo de la temporada.





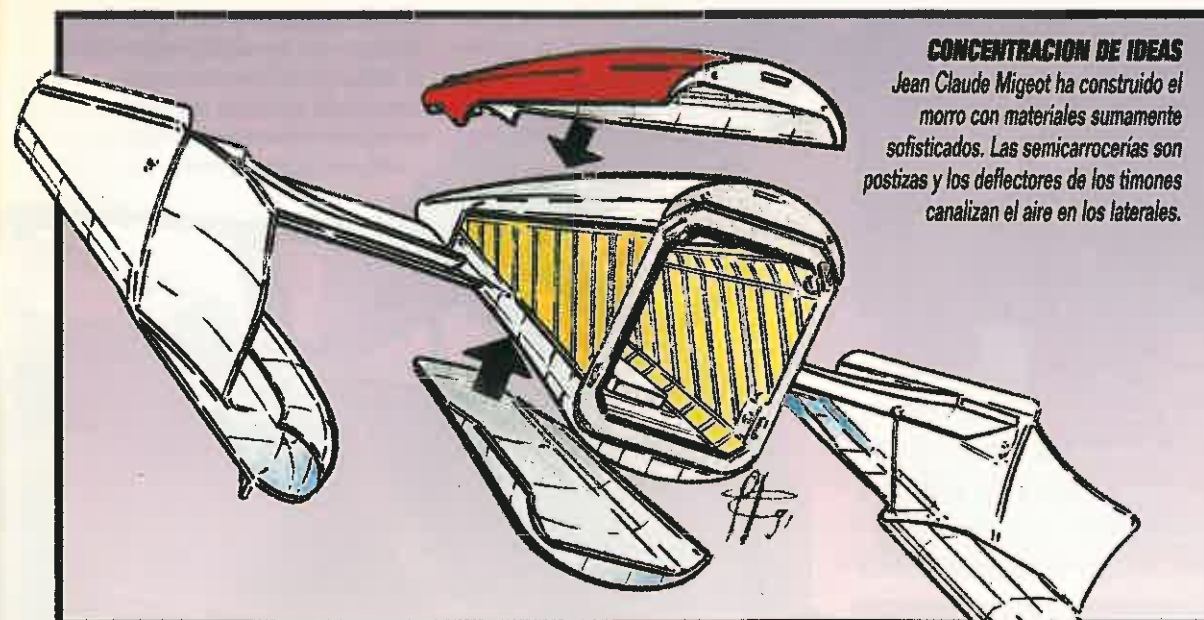
ESTRUCTURA MONOLITICA

- 1 Zona de anclaje del morro 2 Ventanilla para las barras estabilizadoras 3 Prolongación del fondo 4 Anclaje de los trapecios 5 Refuerzos de la estructura 6 Anclajes de los amortiguadores Penske 7 Prolongación del cajetín anatómico al chasis 8 Cajetín que canaliza el aire para los radiadores.

embargo, había regresado a Ferrari el excelente técnico Jean Claude Migeot, que por divergencias con Ken Tyrrell decidió abandonar la Tyrrell para crear en Ferrari el nuevo

coche ganador. Sus ideas sobre la aerodinámica aplicada al Tyrrell 019 había trascendido a la mayoría de los monoplazas del momento, y todo hacía suponer que un

proyecto en manos de Migeot iba camino del éxito seguro. Por el contrario, los malos resultados del 642/B generaron una situación que perjudicó seriamente el trabajo de Migeot por la urgencia de tener listo el nuevo coche. Tanto fue así, que el proyecto del 643 se llevó a cabo en poco más de tres meses, o mejor dicho, se aceleró la fase de realización final de la idea. Si Barnard, el omnipotente ingeniero que nunca falla, necesitó hacer dos coches en seis meses antes de encontrar la versión óptima del 640, no se podía esperar de Migeot un milagro, y lograr tener un coche capaz de ser campeón en sólo unos meses. De este modo, el 643 nació bajo el síndrome de las prisas y del imperioso deseo de éxito inmediato. El Gran Premio de Francia fue el marco para el estreno del monoplaza de Migeot, y a todos sorprendió que de todas sus ideas sobre aerodinámica, el 643 llevara únicamente la prolongación hacia el



CONCENTRACION DE IDEAS

Jean Claude Migeot ha construido el morro con materiales sumamente sofisticados. Las semicarrocerías son postizas y los deflectores de los timones canalizan el aire en los laterales.



sustituirla por otras de diferente diseño en pocos momentos. En cierto modo, la parte posterior no es la definitiva, ni tampoco la original del proyecto, ya que el 643 se ha concebido para utilizar el cambio transversal semiautomático que sustituye al actual que es longitudinal. También se comenta que la base del 643 se ha pensado para funcionar con el sistema de suspensión activa, que Ferrari está evolucionando desde hace dos años. En todo momento, Prost opina que el 643 es un coche muy válido, pero necesita pasar por un proceso de evolución que las prisas no han permitido. En ningún momento, se ha pensado en Maranello cambiar el 643 por una idea diferente. Su comportamiento es fiable y se adapta bastante bien a los circuitos, e incluso en clasificación sus resultados son aceptables. Para recuperar esas décimas de segundo que le separan de sus rivales no precisa grandes cambios, y al respecto, Piero Ferrari comentó: «Nuestro coche es totalmente válido, en Maranello todos los técnicos creen en él. En ciertos aspectos está al nivel de Williams; sin embargo, para alcanzar el máximo nivel de competitividad precisamos un poco de tiempo para trabajar con calma. como ejemplo diré que la situación es comparable a un guiso; al nuestro sólo le falta una pizca de sal y algunas especias, la base es buena».

APLAUSOS PARA EL PROFESOR

El estreno del Ferrari tuvo lugar en el circuito de Magny Course, donde los aplausos de los aficionados franceses ovacionaron sin parar a Alain Prost. En aquella ocasión, el Profesor se subió al podio al lograr el segundo lugar en la clasificación final, y Jean Alesi ocupó el cuarto puesto.



MÁS QUE UN AVION

El cuadro de mandos del Ferrari 643 encierra una gran complicación por los múltiples detalles que hay en él. A pesar de eso, los pilotos lo consideran funcional y fácil de manejar.

frente del fondo plano. El alerón delantero con forma de ala invertida de gaviota, el morro redondeado o el alerón delantero con perfil frontal de halcón, eran conceptos muy de Migeot, pero no aparecían en el nuevo Ferrari 643. Realmente se trataba de un coche aparentemente clásico, aunque en la fabricación del chasis y especialmente del morro, Ferrari había volcado todos los medios técnicos más avanzados del momento. Se sabe que en la GTO (Guilford Technical Organisation) se trabajó duramente para aplicar al nuevo monoplaza los sistemas más sofisticados de manipulación de los

materiales compósitos. En el proyecto de Migeot, se ha prestado un especial interés a toda la parte frontal del coche, en la que se puede cambiar la configuración aerodinámica sin la necesidad de variar la estructura base. También se ha ensayado con nuevos amortiguadores Bilstein, para comparar prestaciones con los Penske, que Ferrari utiliza desde hace tres temporadas. Otro detalle curioso del 643 es la prolongación hacia delante del fondo plano. En este coche, esta «lengua» no está incorporada al fondo plano, sino que es postiza con el fin de poder



FIAT Y LA TECNOLOGIA

SOLUCIONES INTELIGENTES

La investigación es una obligación para cualquier marca. Fiat no se queda atrás en la búsqueda de soluciones aptas para sus modelos, sin perder de vista que se trata, por regla general, de vehículos destinados a un sector muy amplio de la población y que, por lo tanto, deben conjugar la solución teórica ideal con el sentido práctico.

Uno de los principales logros de Fiat en los últimos años ha sido el de conseguir una gran habitabilidad en vehículos de dimensiones exteriores reducidas. Dos buenos ejemplos de ello son el Tipo y el Uno. Entre otros, uno de los principales motivos por el que se consigue una gran habitabilidad es la larga distancia entre ejes. Pero normalmente, esta solución reduce sustancialmente el volumen disponible de maletero. Este no es el caso de los Fiat Tipo y Uno, que cuentan con un maletero de buen tamaño. Ello se debe a la considerable anchura de los modelos y a un portón de especial diseño, que resulta una innovación de la que los responsables de diseño y de fabricación de la marca italiana se sienten más orgullosos.

El portón está fabricado con material sintético que permite mejorar notablemente las posibilidades de la chapa. Gracias a ello, la forma envolvente y ligeramente abombada de dicho elemento posibilita optimizar el volumen disponible del maletero y ofrecer además una abertura de carga de gran tamaño, que facilita introducir bultos de considerable

volumen en el espacio que se obtiene abatiendo los asientos traseros. Siempre dentro de la filosofía de vehículos adecuados para cualquier sector de público, Fiat ha desarrollado en los últimos años la transmisión de variación continua. Con este tipo de cambio se mejora notablemente la comodidad de conducción y el aprovechamiento de las posibilidades del motor. La transmisión CVT (Continuous Variable Transmission) se caracteriza por hacer variar automáticamente la relación de transmisión entre un valor máximo y uno mínimo, según las condiciones de marcha. Pero además, entre los dos valores extremos, puede adoptar cualquier punto intermedio, por lo que se dispone prácticamente de una cantidad infinita de relaciones. Entre otras peculiaridades, el sistema de funcionamiento de este variador continuo requiere la utilización de una correa que sirva de enlace móvil entre las dos poleas. Esta correa, inevitablemente de alta resistencia, incorpora materiales de elevada

calidad, como el acero especial Mereign, un material reciente que se utiliza en el revestimiento exterior de las naves espaciales. En cuanto a la utilización de culatas de cuatro válvulas por

cilindro, Fiat fue una de las pioneras en utilizar esta tecnología. Hay que remontarse hasta 1908 para encontrar el primer Fiat con culata multiválvulas, en el modelo de competición 100 HP Gran Prix 1909.

Actualmente, el motor de cuatro válvulas del Tipo, con una

composición exacta de los gases de escape necesaria para el buen funcionamiento del catalizador. Además, este motor dos litros de Fiat, está dotado de árboles contrarrotantes que reducen drásticamente las vibraciones generadas por las fuerzas alternas de segundo orden en los propulsores de cuatro cilindros en línea.

Pero uno de los mayores logros de Fiat en toda su

etapa como fabricante le ha llegado de la mano de los motores diésel. En el

cilindrada de 1.995 centímetros cúbicos, está dotado de un sistema de gestión electrónica integrada, IAW Marelli-Weber, que controla el encendido y la inyección multipunto, para optimizar el comportamiento del motor y permitir alcanzar la

año 1988, el Croma, modelo más prestigioso de toda la oferta Fiat, se convertía en el primer turismo de serie en todo el mundo que montaba un propulsor diésel de inyección directa. Las dificultades tecnológicas, a superar para montar este tipo de inyección en motores, movidos por gasoil, de baja cilindrada, ha retrasado años y años su paso a la serie. Camiones y autobuses circulan por todas las carreteras, con este tipo de inyección durante años, pero en turismos su adopción ha resultado costosa, debido a problemas con la combustión por la ausencia de precámara, al alto nivel sonoro y a dificultades en conseguir sistemas de inyección adecuados a las altísimas presiones con que se trabaja en este tipo de motores. Sin embargo, una vez solucionados los problemas, este sistema aporta notables ventajas. Entre ellas se aprovecha mejor la energía de combustión, lo que se traduce en una disminución del consumo y por tanto de la polución; además, se puede prescindir de las bujías de precalentamiento. También en temas de seguridad, Fiat ha realizado grandes innovaciones. Fue la primera marca en introducir un sistema antibloqueo de frenos, con control



SENCILLO AUTOMATICO. La transmisión de variación continua no deja de ser un cambio automático de sencillo diseño. Gracias a su bajo costo es ideal para instalarlo en el Uno. Abajo. El motor dos litros, empleado en varios modelos de la marca, está dotado de árboles contrarrotantes para reducir al mínimo las vibraciones.



electrónico, en modelos de baja cilindrada. El Antiskid, sistema desarrollado por el grupo Automotive Products en colaboración con Fiat, fue instalado en el Fiat Uno Turbo en 1987.

QUIEN DA PRIMERO El Fiat Croma Turbodiésel es el primer turismo con motor diésel de inyección directa fabricado en serie.



GEOMETRIA VARIABLE. El turbocompresor de geometría variable supone otro avance tecnológico. De momento, sólo se aplica a motores diésel.



FORMULA FIAT UNO

CANtera DE NUEVOS VALORES

La Fórmula Fiat Uno comenzó su andadura en 1987. Nació de la mano de Fiat Auto España, con la intención de poner en marcha un certamen que sirviera de primer escalón a los pilotos que desearan iniciarse en la competición con monoplazas.

El primer objetivo de esta especialidad, fue facilitar a los jóvenes pilotos del karting el paso hacia categorías de monoplazas. Hoy en día además, también toman parte pilotos que sin haber corrido nunca en karts desean iniciarse en la competición.

Con este certamen, nació una interesante iniciativa de la Federación Española de Automovilismo. Con cuatro coches cedidos por Fiat, año a año ha ido realizando una selección entre un numeroso grupo de candidatos, y a los mejores los ha becado con un año gratis para participar en esta especialidad. Más tarde, a los dos mejores a final de temporada, la Federación los vuelve a apoyar en categorías superiores. Lo cierto es que la Fórmula Fiat Uno, se ha mostrado como un verdadero trampolín de cara a categorías superiores. El máximo exponente lo tenemos en Jordi Gené, que tras imponerse con gran autoridad en la primera edición de esta especialidad, ha conseguido llegar a la Fórmula 3 Británica con garantías de éxito, y se perfila como la más firme promesa española de cara a la Fórmula 1.

TRAMPOLIN HACIA EL FUTURO

La Fórmula Fiat Uno es una lanzadera perfecta para los jóvenes pilotos que pretenden iniciarse en la competición en monoplazas. De esta categoría han surgido magníficos pilotos.

También han pasado por la Fórmula Fiat Uno pilotos con un magnífico porvenir ante ellos, como es el caso de Pedro Martínez de la Rosa, Iván Arias, Javier Díaz y Angel Burgueño. Fiat Auto España desde un principio pretendió que fuese un campeonato asequible. Para ello desarrolló unos monoplazas equipados con una mecánica sencilla, pero a la vez robusta, y recurrió al motor Fire de 999 centímetros cúbicos. Equipado con un árbol de levas exclusivo, un carburador de doble cuerpo y con colectores de competición, este

pequeño motor da una potencia de 80 caballos. Esto, unido a un chasis de tubos de acero muy eficaz, y al peso reducido del conjunto, entre 385 y 390 kilos, proporciona una relación peso-potencia óptima y permite obtener unas elevadas prestaciones. Basta echar un vistazo a los registros obtenidos por estos monoplazas, para comprobar que la pole position de cada carrera siempre es más rápida que la del Campeonato de España de Turismos con coches mucho más potentes. Recientemente en los monoplazas de la Fórmula Fiat Uno las cajas de cambios que equipaban, de cuatro velocidades, han sido sustituidas por otras Hewland, que con el mismo número de desarrollos tienen la ventaja de ser más resistentes. Los jóvenes pilotos que se deciden por esta especialidad, aprenden reglajes de suspensiones, otra de las cosas fundamentales en este tipo de competición. ○

Han colaborado: Coordinación: G. Corbetta. Textos: G. Corbetta, M. Madrid, J. Moltó. Fotos: G. Corbetta, Estudio Colombo. Dibujos: G. Piola. Diseño: J. G. Aso. Maquetación: Y. Corrochano, J. G. Aso, H. Valcárcel. Cierre: F. Cañizal y B. Valdehita.



NO HAY COMPETIDOR. NUEVO FIAT UNO TURBO. DE 0 A 100 EN 7,7 SEGUNDOS.



DMRKB

■ Potencia: 118 CV. ■ Motor Turbo Intercooler inyección electrónica. ■ Radiador de aceite. ■ Cambio 5 velocidades de relación cerrada. ■ 4 frenos de disco, los delanteros autoventilados. ■ Equipado de serie excepcionalmente.

Uno, che passione!

FIAT
TECNOLOGIA LIDER

FORMULA FIAT UNO

LA FORMULA PARA FABRICAR CAMPEONES



Desde 1987, la Fórmula Fiat Uno está formando campeones. Dando la oportunidad a jóvenes pilotos, entre 15 y 20 años, de obtener la experiencia que los convertirá en profesionales de los circuitos, de la única manera posible: corriendo. Conduciendo un auténtico fórmula en un auténtico circuito.

Todo ello, gracias a la tecnología de Fiat y al entusiasmo de los jóvenes aficionados del motor. Esa es nuestra fórmula para el futuro.

FIAT
TECNOLOGIA LIDER

FOTOS INSOLITAS: MANOS GANADORAS

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

Suplemento al número 414

EXTRA F-1

GRAN PREMIO DE ESPAÑA



LOS PILOTOS Y SUS COCHES • ¡COMO VIVEN LOS CAMPEONES! •
ESTADISTICA • SENNA/MANSELL, DUELO DE TITANES
• TECNOLOGIA: FERRARI 643