

ESPECIAL DESCAPOTABLES

GOZAR DESDE
989.000 PESETAS



ENVIADO ESPEC
F-1
PORQUE
NO GANA
FERRARI



- La prueba de la verdad: 30.000 Kms. con el Opel Astra
- ¡Participa! Concurso para jóvenes diseñadores

LLEVALO.

DESDE 1.323.300 PTAS.*

Te pongas lo que te pongas, lo que se lleva es tener un coche con un estilo así de actual: Con sus 92 caballos de potencia, su volante deportivo, sus asientos anatómicos y su completo cuadro de mandos. Un coche con una tapicería exclusiva, que sólo tú vas a tener. Con llantas de diseño especial, con faros antiniebla y con alerón trasero aerodinámico.

Llévalo. Te sentará muy bien.

Clio S 92c.v.

**AHORA,
TAMBIEN EN 5 PUERTAS.**



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 joyas de ingeniería en tu vida.
RENAULT

* Precio Península y Baleares. IVA y transporte incluidos.

ESTAS SEMANAS



30.000 KILOMETROS DEL OPEL ASTRA PAG. 14



PISTA DE PRUEBAS-LANCIA PAG. 76



CONCURSO DE DISEÑO PAG. 22



ESPECIAL COMPARATIVA DE DESCAPOTABLES PAG. 50



ACTUALIDAD: SEGUROS DEL AUTOMOVIL PAG. 49

- 4 **PUNTO DE MIRA**
- 12 **SU CASO**
- 14 **BAJO LA LUPA**
30.000
KILÓMETROS DEL
OPEL ASTRA
- 26 **LO ÚLTIMO**
FIAT COGGIOLA
- 28 **PRECIOS**
COCHES NUEVOS
- 41 **MAGAZINE**
- 49 **ACTUALIDAD**
SEGUROS
- 50 **ESPECIAL**
MERCEDES 300
SL FSM POP 650 Y
TODOS LOS
DESCAPOTABLES
- 72 **FUERA DE SERIE**
BUGATTI DE LA
CHAPELLE
- 74 **MERCEDES DELTA**
- 76 **REPORTAJE**
PISTA DE
PRUEBAS DE
LANCIA
- 79 **PRECIOS**
VEHÍCULOS
USADOS
- 92 **MOTOS**
PREVIO G.P. DE
JAPÓN
- 96 **DEPORTE**
CAMPEONATO DE
ESPAÑA DE
TURISMOS
- 102 **FÓRMULA 1 G.P.**
DE MÉXICO
- 112 **A TODO GAS**

Precios para Canarias, Ceuta y
Melilla: 375 ptas., sin IVA.
Gastos de transporte incluidos
Precios extranjero:
Portugal 490 escudos

HA

AYUNTAMIENTOS QUE NO RESPONDEN

ace unas semanas, **Francisco Javier Ruiz**, lector de Motor 16, se quejaba amargamente de la cicatería del **Ayuntamiento de Madrid**. Su carta no era un caso aislado, sino una de las últimas en argumentar la crítica frente a un Ayuntamiento cuyos responsables se empeñan en actuar con rigidez salomónica a la hora de **sanccionar**, pero que responden con **tacañería** a las expectativas de los ciudadanos en materia automovilística. Casos sangrantes como las sanciones por aparcamiento en las cercanías de los hospitales en los días críticos de la **huelga de transportes**, son un ejemplo. Y que no nos digan que en esos días la policía Municipal transigió más, porque hemos contrastado diversos casos.

La situación es más lamentable cuando surge la noticia de que **dos personas** han perdido la vida en un **accidente de tráfico** en el centro de Madrid, al colisionar su automóvil contra una **grúa**, insuficientemente señalizada.

La citada grúa tenía un **permiso irregular** y a la vista de cómo han ocurrido los hechos se incumplían las normas básicas de **señalización**. El Ayuntamiento tiene una **responsabilidad** indiscutible en casos como este, casos que no deberían suceder. ¿Acaso los **impuestos** que pagamos los contribuyentes sólo sirven para costear la **burocracia** de las instituciones..?

Este triste ejemplo demuestra lo poco que se cuidan los **derechos del ciudadano**; lo mismo que la lentitud en la realización de obras o eliminación de puntos negativos para la circulación. Eso sí, el Ayuntamiento o los Ayuntamientos cae sobre el automovilista cual **ave de presa**, pero no se le suben los colores cuando suceden hechos tan lamentables como el de la madrileña calle de Sagasta.

Alberto Mallo.



Pesetas al viento

SE ha iniciado ya la comercialización en España de los Volkswagen Vento, cuya prueba publicamos en Motor 16 de nuestro número anterior.

Por ahora se ofrecerá en 11 versiones, de las cuales, cuatro catalizadas. Los precios finales recomendados son los siguientes:

1,8 CL 75 CV	1.832.000
1,8 CL 75 CV Cat.	1.930.000
1,8 GL 75 CV	2.028.000
1,8 GL 75 CV Cat.	2.126.000
1,8 CL 90 CV	1.927.000
1,8 CL 90 CV Cat.	2.025.000
1,8 GL 90 CV	2.123.000
1,8 GL 90 CV Cat.	2.221.000
1,9 CL Diesel	2.069.000
1,9 CL Turbodiesel	2.164.000
1,9 GL Turbodiesel	2.360.000



Elf y Cepsa, color rojo

COMIENZAN ya a verse por nuestras carreteras las estaciones de servicio abanderadas por la nueva compañía Elf-Cepsa, que utilizan el co-

lor rojo como color corporativo.

Elf Aquitaine compró a mediados de 1990 el 25 por ciento de la compañía petrolera española Cepsa y una participación importante del Banco Central, también propietario de la compañía petrolera.



Vuelve Daniel Young

DANIEL J. Young es el nuevo director general Comercial de GM España, sustituyendo a Hermann Vermeerbergen.

Young conoce a la perfección el mercado español, no en vano fue uno de los responsables de la puesta en marcha de la red comercial, cuando GM inició su andadura en España. Young desempeñó la gerencia de Organización hasta 1983 y la dirección de Marketing hasta 1986, cuando fue destinado a Zurich como responsable de Publicidad de GM Europa y posteriormente a Bélgica como director de Marketing.

FIAT, VINCI

Una de las exposiciones más importantes que nunca se hayan celebrado sobre la obra de Leonardo Da Vinci, acaba de ser inaugurada en Venecia, gracias al patrocinio de Fiat. Buena razón para hacer turismo.

RÉCORD NEGATIVO

Un radar de la guardia civil detectó el pasado día 23 de diciembre, a las cuatro y cuarto de la tarde, en la autopista A-7, en Castellón de la Plana, a un vehículo que circulaba a 240 kilómetros por hora. Aunque el nombre del conductor no ha sido hecho público, se sabe que es la mayor velocidad que haya captado un radar en España.

AMPE DE ORO

Los premios Ampe son algo así como los «Oscar» de la publicidad en España. Pues bien, Mercedes Benz acaba de lograr una estatuilla de oro por el anuncio del 190 realizado por la agencia Delvico/Bates.

ATACA DE NUEVO

El prójimo, o los prójimos que siembran el miedo durante las intensas noches madrileñas, han actuado de nuevo sin que la policía haya sido capaz de detener esta nueva moda, absurda e insólita del todo. Seis coches fueron incendiados en un par de horas, utilizando para ello pastillas de combustible sólido.

TOLEDO SPORT, POR MENOS DE 2 MILLONES

Para la presente y olímpica temporada, **Seat**, como patrocinador oficial de los juegos de Barcelona, ha querido dotar a su gama Toledo de nuevos aires. En el deseo de satisfacer a un cliente joven y dinámico, dentro de una línea más desenfadada, la berlina familiar se viste de sport en sus versiones 1.8 y 2.0. Con 90 y 115 caballos

respectivamente, estas versiones llamadas Sport y Sport 2.000 ofrecen la dirección asistida de serie, y en el dos litros se incluye, así mismo, ABS y frenos de disco en las cuatro ruedas. Su personalización consiste en paragolpes bitono, spoiler posterior en el mismo color que la carrocería, adhesivos de identificación y llantas de 14 pulgadas con neumáticos 185 y tapacubos de GT. La denominación Sport no implica una especial preparación mecánica, tan sólo un ligero endurecimiento de los muelles para dotar de mayor agilidad al coche. Pero lo más tentador de



estos Toledo es un precio realmente competitivo, fijado en 1.890.000 pesetas para el Sport y de 2.140.000 en el caso del Sport 2.000. Aprovechando esto, Seat ha redondeado la oferta de su gama deportiva con nuevos precios para el GT (2.340.000 pesetas) y para el 16V (2.590.000 pesetas). Además, Seat ha aprovechado para presentar al completo su gama 92 con la introducción del recién llegado Toledo automático,

ésta queda definida en veintiocho versiones básicas distintas con acabados CL, GL, GLX y GT según el grado de equipamiento. Como novedad general dentro del modelo Toledo, cabe resaltar la sustancial mejora a nivel de seguridad que supone la introducción en la carrocería de refuerzos laterales (el 28 por ciento de los daños personales en los accidentes son ocasionados por impactos en las puertas delanteras y traseras).



Ginebra, para circular

EN muchas capitales europeas aplican el sentido común para mejorar el tráfico; es el caso de Ginebra, cuyos responsables acaban de anunciar el «Plan Circulación 2000», que contempla la reducción de un 40 por ciento del tráfico en el centro de la ciudad.



El proyecto es a corto plazo, ya que se prevé esta reducción para finales del 93 y contempla la terminación de un cinturón periférico que evita atravesar el centro a más de 400.000 vehículos en tránsito.

Pero el gran es -

fuerzo se va a realizar aumentando la competitividad del transporte público, ofreciendo esta alternativa, bastante más cómoda y barata que el transporte privado, a cerca de 250.000 trabajadores procedentes de la periferia.

Mientras tanto, los responsables de nuestras viejas ciudades sólo se preocupan de poner trabas sin ofrecer soluciones.

Es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.

En Ford sabemos que es importante poder confiar en una marca. Por eso, el compromiso de atención con nuestros



SATISFACCION DEL CLIENTE

clientes comienza en el mismo instante de la venta. Para que nos tengas a tu lado en cualquier momento, con todas estas ventajas:

Ford y sus Talleres disponen ya de "Equipos de Diagnóstico por Ordenador" que detectan inmediatamente lo que le ocurre a tu coche, para que nuestros técnicos desarrollen su trabajo de forma rápida y profesional.

El alto grado de sofisticación de los coches actuales, que incluyen componentes electrónicos, hace necesaria la formación continuada de los técnicos que trabajan en ellos. En Ford lo entendemos así y, por ello, enviamos cada año a más de 3.000 técnicos a nuestros Centros de Especialización. Y cada vez que se produce una novedad, volvemos a enviarlos.



FORMACION

Pero, eso no es todo. Para realizar buenos trabajos es necesario contar con las herramientas apropiadas. Cada Taller Ford cuenta con herramientas especial-

mente diseñadas y utiliza, exclusivamente, recambios originales. Toda una garantía de calidad.

Además, en los talleres de chapa y pintura se puede disponer de más de 2.000 colores diferentes de pintura y de hornos especiales para tratarla debidamente. De esta forma, se iguala con gran precisión la pintura original de tu coche.

Ford, en su deseo de satisfacer plenamente a sus clientes, no deja de lado un tema tan importante como el de los presupuestos. Nuestros

HERRAMIENTAS APROPIADAS

clientes pueden recibir, antes de iniciar cualquier trabajo en su coche, un presupuesto perfectamente detallado y ajustado al precio final.

En Ford somos conscientes de la importancia de realizar un trabajo con rapidez, manteniendo la máxima calidad. Por ello, se ha creado el Servicio Rápido, para que las reparaciones más comunes de tu coche tengan soluciones en el acto. Y en un tiempo récord: menos de una hora.



SERVICIO

Cuando compras un Ford, nosotros contraemos un compromiso serio de atención y servicio contigo.

Después de todo, es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.



Postventa

Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

CONTANTE Y SONANTE

LA COMPAÑÍA CEPSA va a invertir más de 35.000 millones de pesetas en este ejercicio. La mitad de esta inversión garantizará una notable mejora de sus refinados y del medio ambiente.

◆ LAS PREVISIONES DE PRECIOS

de los crudos para el año 92 son bastante optimistas, ya que se calcula con que el precio del barril se mantendrá entre los 18 y 20 dólares a lo largo del 92; es decir, similares a los del año 91.

◆ PEGASO PODRÍA CONSTRUIR

en Mataró una nueva planta, en la que producir el nuevo autobús Iveco. El Ayuntamiento de Mataró ha concedido especiales facilidades a la empresa para su instalación en el municipio.

◆ LOS CONFLICTOS LABORALES

en Acerimor han supuesto el recorte de pedidos por parte de las empresas de automoción. General Motors, Nissan, Santana, Peugeot y Citroën han buscado otros proveedores ante la posibilidad de parar las cadenas de producción.

◆ MAPFRE MUTUALIDAD

ha sido durante 1991, la primera compañía de seguros en el ramo de automoción, con un volumen de negocio de 52.462 millones de pesetas. En segundo lugar figura la Mutua madrileña Automovilística, con 39.186 millones.

◆ HONDA-MONTESA

incrementó sus ventas en un 9 por ciento durante 1991, vendiendo 60.651 motocicletas y logrando una cuota de mercado del 3,5 por ciento.

Barcelona, por el conductor

EL Ayuntamiento de Barcelona espera poner en marcha el próximo mes el Consell de Disciplina Vial, que arbitraré las reclamaciones de los ciudadanos ante la administración local.

Este consejo, que se puede considerar como una oficina de Defensor del Conductor, estará formada por cinco personas designadas por el alcalde, que con carácter no vinculante, propondrá medidas para mejorar la circulación y la seguridad vial, así como garantizar el pago de las sanciones dentro de la legalidad.

Esta es una iniciativa del ayuntamiento de Barcelona, sin precedentes en los municipios españoles, planteada ya hace un par de años en el borrador de la nueva Carta Municipal.



Colani is different

LUIGI Colani lo ha dicho así de claro: «No me gusta el aspecto del nuevo Bugatti EB 110. Es igual que todos los deportivos italianos; impersonales y poco imaginativos».

Como en casos anteriores, este carismático diseñador no ha dejado pasar la ocasión de establecer los cánones de belleza, por los que según él debían haberse regido los responsables de diseño de Bugatti.

En su flamante estudio, situado en la localidad

francesa de Toulouse, Colani trabaja en la actualidad en el diseño de una colección de automóviles Bugatti, compuesta por doce modelos, desde deportivos a limusinas.

El primero de estos diseños que ha visto la luz, es el del EB 110. Un extravagante deportivo, que mezcla rasgos tradicionales de la marca, con líneas absolutamente futuristas, y alguna que otra reminiscencia del moderno Bugatti 57 SC Atlantic. Un cóctel explosivo que, al menos, conserva el mítico color azul de su carrocería, como signo inconfundible de identidad.

Toyota ha acordado con General Motors agrupar todas sus operaciones en Australia bajo la sociedad conjunta United Australian Automobile Industries Ltd., constituida a partes iguales por ambas firmas en mayo de 1988.

Sanyo Electric acaba de lanzar un coche solar basado en una combinación de células solares, baterías recargables y células energéticas. En la construcción del Mirai-1, que pesa 400 kilos y puede alcanzar una velocidad máxima de 100 kilómetros

por hora, se han invertido unos cuarenta millones de pesetas.

El ministerio japonés de Industria y Comercio Internacional ha anunciado un tope voluntario de un millón seiscientos mil unidades para las exportaciones de coches japoneses al mercado norteamericano durante el año 1992. Este nuevo tope supone un descenso de tan sólo el 5 por ciento, o el equivalente a la caída anual que han venido registrando las exportaciones desde el año 1987.



DESDE TOKIO
DANIEL MONTEVERDE

Fuji Heavy Industries va a poner en el mercado, esta semana, un nuevo modelo de minicoche, el Subaru Vivio, conocido en Japón como Subaru Rex, del que se ofrecerán versiones de tres y cinco puertas. La versión de tres puertas, con transmisión automática, tendrá un precio de 800.000 pesetas aproximadamente.

Cada año enviamos a más de 3.000 técnicos de Ford a nuestros Centros de Especialización.



Es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.

El alto nivel tecnológico de los coches actuales, que incluyen componentes electrónicos, hace necesario contar con técnicos muy capacitados. No es un trabajo que pueda desarrollar cualquiera.

En Ford lo sabemos y, por ello, enviamos cada año a más de 3.000 técnicos a nuestros Centros de Especialización. Y cada vez que se produce

una novedad, volvemos a enviarlos a cursos de actualización.

Cuando llesves tu coche a un Taller de Ford, puedes estar seguro de que un auténtico especialista se va a encarar del trabajo.

Además, a nuestros técnicos se les enseña a desarrollar algo más que habilidades técnicas.

Están preparados para prestar la

máxima atención al cliente, para que cuando te entreguen tu coche quedes totalmente satisfecho.

Después de todo, es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

SIETE POR QUINIENTOS

Una de las atracciones mayores del Salón de Turín, que se inaugura estos días en la localidad italiana, es la colección de diferentes propuestas que siete carroceros italianos han realizado sobre la base mecánica del Fiat Cinquecento. Un diminuto coche urbano que inicia en estos días su comercialización en Italia y que hereda la denominación de otro popular modelo que inició la motorización del país trasalpino en los años 50. Hoy el Cinquecento nace con vocación de ser el segundo o



tercer coche familiar, diseñado específicamente para circular con comodidad en las difíciles capitales de Europa meridional. Cada uno de estos carroceros tiene su propia idea de lo que puede ser el Cinquecento. Por ejemplo, Pininfarina ha diseñado un pick-up, con un revestimiento interior muy modificado e incrementando la distancia al suelo, para poder utilizar ruedas de mayor dimensión. Los responsables de IDEA proponen un coche futurista, realizado en aluminio y plástico, con una habitabilidad incrementada. Por similares caminos transita Boneschi, que propone un Cinquecento-taxi, de techo sobreelevado, específicamente pensado para visitas turísticas: Una especie de «Papamóvil» de tamaño reducido. Zagato es uno de los más originales, con una propuesta ecológica y deportiva, en la que se



puede transportar una bicicleta. También pensando en la gente joven, Ica-Maggiora ofrece un Cinquecento descapotable, pintado en colores luminosos y personalizados. Falta por conocer la propuesta de Giugiaro, de ItalDesign se inclinará por un Cinquecento de lujo, en el que primará el confort y el empleo de materiales nobles.

En Francia nace otro partido

EL éxito electoral de los partidos ecologistas ha animado a un grupo de ciudadanos franceses a la creación de un partido político, cuya bandera es la defensa de todos los automovilistas frente a los desma-



nes de la Administración. La idea le surgió al ingeniero Robert Pliskine, encolerizado al haber sido sancionado sin razón y no encontrar el más mínimo cauce de defensa ante las acusaciones de un agente de circulación. Pliskine, ingeniero y con una ligera formación jurídica, encontró

eco inmediatamente en un pequeño grupo de conductores airados, que han formado un partido político, a semejanza de grupos parecidos que funcionan en Suiza e Italia. Pero a diferencia de sus colegas, que se conforman con asociarse, Pliskine quiere llegar a formar un partido y presentarse a las próximas elecciones.

Rectificación

En nuestro número de la semana pasada, en la prueba del Audi 80 se deslizó un error en el cuadro de distancias de frenada. Donde decía que la distancia para la detención, a 100 kilómetros por hora, es de 63,6 metros, debería decir 49,6 metros, que es la distancia medida con el Correvit, como se deduce en la tira de la impresora que reproducimos. Un error de transcripción es la causa del desajuste.

S	Speed	Dist.	Time	Delta
	km/h	m	s	m/s
N	100.0	0.0	0.00	—
V	100.0	0.0	0.06	-4.7
V	90.0	11.6	0.45	-7.5
V	80.0	19.2	0.76	-8.6
V	70.0	26.5	1.11	-7.8
V	60.0	33.3	1.48	-7.5
V	50.0	39.1	1.86	-7.3
V	40.0	44.0	2.25	-7.2
V	30.0	47.7	2.59	-6.2
V	20.0	49.6	2.93	-6.1
V	10.0	51.0	3.22	-6.0
K	0.0	51.3	3.32	-5.1



DESDE
TURIN
GIANCARLO PERINI

Aunque Pininfarina se ha negado a anticipar ninguna información sobre las novedades que presentará en el próximo Salón de Turín, se espera que dé a conocer su última creación: un pequeño automóvil, equipado con motor Orbital de dos tiempos y carrocería tubular, con paneles reciclables, desarrollados por General Electric Plastics.

Giorgetto y Fabrizio Giugiaro llevan más de seis meses trabajando en el diseño de un nuevo deportivo Bugatti, con lo que se confirma que carroceros ajenos a la marca, están trabajando en la evolución del EB 110. Mr. Artioli, presidente de la compañía, ha confirmado que hay ya cerca de 300 pedidos en firme, que han depositado la correspondiente fianza, que recibirán las primeras unidades en breve plazo.

Fiat Auto SpA ha decidido crear una nueva dirección comercial y de marketing

para todo el grupo automovilístico. Un portavoz del holding ha anunciado que esta responsabilidad recaerá en la persona de Guglielmo Chiarle, con Ernest Ferrari como su hombre de confianza. Ferrari, que llevará la parte ejecutiva de la nueva dirección, ha sido el responsable de marketing y ventas de Lancia. Por otro lado, los anteriores directores comerciales de las marcas Fiat, Alfa, Lancia e Innocenti, seguirán siendo los encargados directos en el mercado italiano.

Sólo un recambio original Ford sustituye a una pieza Ford.



Es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.

La calidad de un Ford se aprecia en cada una de sus piezas. Todas ellas han sido diseñadas y construidas bajo las normas más estrictas de calidad.

En Ford sabemos que las imitaciones no tienen las mismas características y que a la hora de la verdad pueden presentarse sorpresas.

Por eso, todos nuestros Concesionarios y Servicios Oficiales, cuando

necesitan sustituir una pieza de tu coche, utilizan recambios originales. Porque estas piezas de recambio cumplen las mayores exigencias de calidad y fiabilidad. Además, en Ford disponemos de la tecnología y herramientas apropiadas para instalarlas. Y a unos precios muy ajustados.

Cuando compras un Ford, nosotros contraemos un compromiso serio de

atención y servicio contigo.

Después de todo, es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

CUENTENOS
SU CASO

Cambio de Fórmula 1

DESDE hace tiempo algunos monoplazas de Fórmula 1 utilizan un cambio automático, localizado en el volante, que facilita esta maniobra y proporciona más seguridad a la conducción al tener siempre las dos manos colocadas en la dirección. Yo me pregunto ¿Porqué no se traslada este sistema aparentemente tan efectivo al automóvil de uso diario? ¿No creen que se evitarían muchos accidentes a la vez que se facilitaría mucho la conducción?

Juan Linares
Sevilla

R.- Las cosas no van tan rápido como quisiéramos y normalmente pasa algún tiempo hasta que algunos sistemas puestos en práctica para competición, se utilicen en un vehículo de calle. Sin embargo, Porsche, por ejemplo, ya utiliza su cambio Tiptronic heredado de los coches de carreras de la marca y adaptado a los deportivos de calle con éxito. Otras marcas del sector también trabajan en este tema y estamos seguros que a corto plazo la industria del automóvil contará con opciones similares.

Javier González
Alicante

R.- La velocidad máxima del 11 Turbo era de 195,2 kilómetros por hora, y aceleraba en 8,8 segundos desde 0 hasta los 100 kilómetros por hora. Se recuperaba de 80 a 120 en 4^º en 9,1 segundos y de 80 a 120 en 5^º en 12,8 segundos y el consumo medio a los 100 kilómetros era 8,5 litros. Su precio por entonces rondaba el 1.700.000 pesetas. Dinero con el que hoy en día lo más potente de Renault que se puede comprar es un Clio 1.7 de 90 caballos de potencia.

Mapa de la M-30

SOY uno de los numerosos conductores al que le da miedo utilizar la M-30, sobre todo por desconocimiento. Dos veces he tenido que recurrir a ella y dos veces que he terminado en la punta contraria a donde me dirigía. La velocidad de los coches,



el desconocimiento de los múltiples desvíos, y lo deficiente de la señalización consiguen que un servidor huya de esta circunvalación maldita siempre que me es posible. Una buena idea sería la de repartir planos del trazado con todos sus desvíos y señalizaciones. Por lo menos sabríamos a que atenernos.

Antonio Hernández
Madrid

Jungla de chapa

VIVO en el centro de Madrid y durante la semana, entre lunes y jueves, no suelo tener más problemas que en otra parte de la ciudad. Sin embargo, cuando llega la noche del viernes, sábado y del domingo, la tranquilidad desaparece dejando paso a una auténtica lucha por un sitio. Como las plazas de parking son limitadas ocurren normalmente dos situaciones. Por un lado, la cola para entrar al parking de Santo Domingo colapsa toda la zona. Por

otro, todas las aceras se cubren de coches impidiendo el paso de peatones. ¿Hasta cuándo?

Juan López
Madrid

Carga voladora

UN camionero irresponsable provocó hace unos días un incidente que podría haber tenido unas graves consecuencias. El caso es que se le olvidó, o no le dio la gana, tapar la carga de maderas y fue dejando un rastro impresionante por toda la carretera. Algunas tenían clavos y muchos conductores pincharon. Un madero de gran tamaño provocó que un automóvil se saliese de la carretera para evitarlo. Pero no sólo esto, el camión era antidiluviano y el humo que despedía por su tubo de escape dejaba una espesa niebla muy peligrosa. En vez de poner multas con el radar, ¿no se podrían perseguir estas salvajes actuaciones?

Ricardo Pérez
León



Motor 16



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

Editor ejecutivo:
Félix Lázaro.
Director:
Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Artes: Olegario Torralba. Redactor jefe de producto: Víctor Piccione (Producto). Jefe de área: Raúl Rodríguez (Economía). Jefe de sección: José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). Redacción: Lourdes Bzevo, Simontata Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Coordinación: Miguel Angel Turci. Corresponsales en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meillieray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Documentación: Mary Franchini. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaría de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Castizal (Cierre); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Mayte de Onáizra (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

Autoedición: José M^º Gómez-Morán. (jefe), Yolanda Corrochano y José M^º Ormasábal.

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Jefa de publicidad: Elvira Aricha. Automecánico: M^º Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Ros. Automecánico: Llorens Peyra. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Director de publicidad internacional: M. Angel Durá.

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

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Nobilias, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 406 49 44. Télex: 43874 NYRE E. BARCELONA: P^º de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 5^º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 7^º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

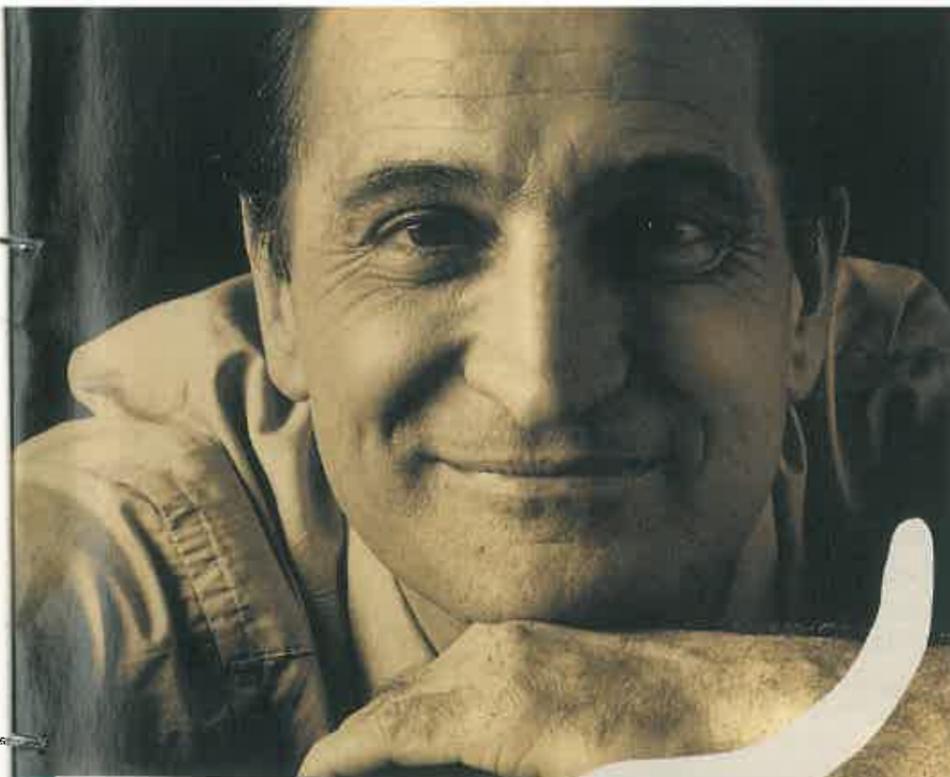
Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Imprime: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcaid de Henares, Madrid.
Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.



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



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



CON LUIS DE BENITO SABRAS TODO LO QUE HAY QUE SABER.

Son las seis. Suena el despertador. Luis de Benito en Onda Cero es todo lo que necesitas para empezar el día.

Luis analiza, concreta, te acerca la información para que tu conozcas los acontecimientos más importantes. La noticia precisa, frente al aluvión de información.

Cada mañana, Luis de Benito. No necesitas más.

ESTO ES LO QUE HAY, de lunes a viernes. De 6.00 a 9.00 h.



EL OPEL ASTRA 1.4i GLS A LOS 30.000 KILOMETROS

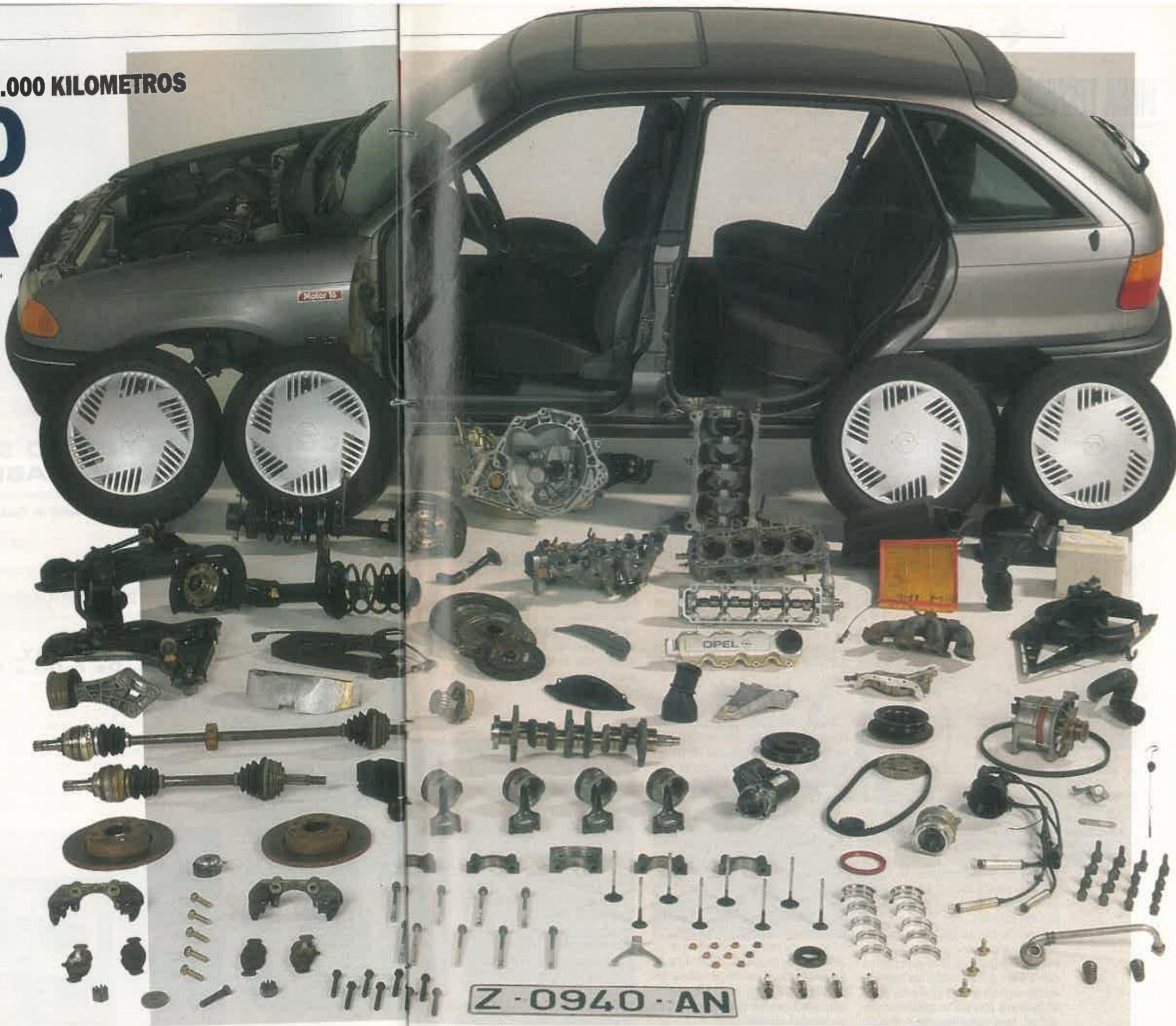
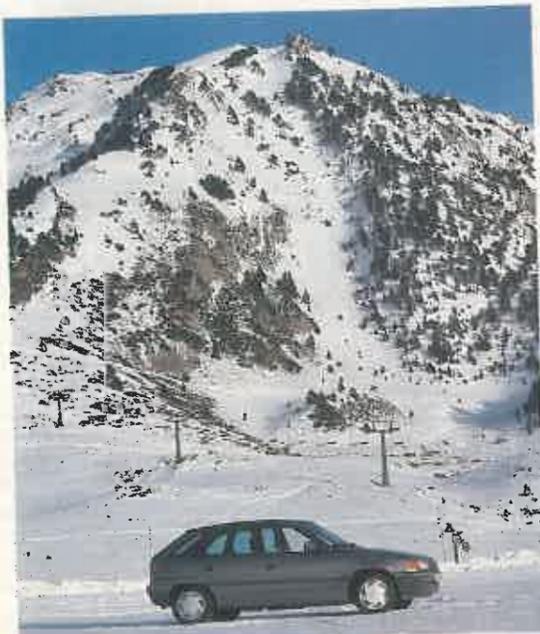
UN DIGNO SUCESOR

Después de realizarle 30.000 kilómetros, y tras pasar el exhaustivo análisis de nuestro experto, Angel Robledo, el Opel Astra 1.4i GLS ha dado muestras de una salud de hierro y ha pasado con una nota alta la dura prueba a la que se le ha sometido.

EL Astra está cumpliendo perfectamente la misión de sustituir al Kadett. En líneas generales, los comentarios de los conductores que se han puesto a su volante, a lo largo de esta larga prueba, coinciden y son siempre los mismos: «El Astra supera claramente al Kadett. Con un espacio interior mayor y una buena capacidad de carga del maletero, resulta una excelente opción de coche familiar».

EXCELENTE VIAJERO
El Astra 1.4, con un consumo ajustado y un buen andar, se muestra como un gran viajero y una acertada opción de coche familiar.

Nos decidimos por la versión impulsada por el motor de 1,4 litros. Una mecánica que si bien es la menos potente de la gama, resulta muy apropiada para un uso en ciudad, entorno en el que se realizan la mayoría de los kilómetros con un vehículo de sus características.



FICHA TECNICA 

MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.389 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 77,6 mm. Carrera: 73,4 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 82 CV (60 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 11,5 mkg (113 Nm) a 3.400 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,2 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,9 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera, asistida. Vuelitas de volante entre topes: 3,4 vueltas. Diámetro de giro: 10,5 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente, tipo McPherson con amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente con amortiguadores telescópicos, muelles miniblock y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: Michelin MXT 175/65 TR 14. Llantas de chapa de 5,5J x 14.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 960 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 52 litros.

Además, permite una buena utilización en carretera.

Al respecto de su motor, tiene una buena potencia, si tenemos en cuenta su cilindrada, 82 caballos para un motor de 1,4 litros no está nada mal. Sin embargo, este rendimiento no se ve reflejado en unas buenas prestaciones. La culpa de esto la tienen los desarrollos finales del cambio, con una cuarta y una quinta muy largas, poco adaptadas a una red viaria montañosa como la nuestra. Con esta concepción de la caja de cambios, las carreteras preferidas por el pequeño de la saga Astra son las autovías y autopistas. Una cosa muy favorable de



NOTABLE MEJORÍA
Las prestaciones fueron mejorando con el paso de los kilómetros.

este motor son sus consumos, que en cualquier condición de utilización se han mantenido siempre dentro de unos márgenes ajustados, con lo que su condición de coche urbano aumenta considerablemente.

OPINIONES

Andrés Más, jefe de la Sección de Producto de la revista, realizó más de dos mil kilómetros por el sur de España, concretamente por la provincia de Huelva. Al respecto de su viaje con el Astra 1.4 sus conclusiones son claras: «Este coche ha cubierto generalmente mis necesidades sin pegas de importancia. Su filosofía, desde luego, no es ofrecer prestaciones de infarto, sin embargo cumple a la perfección su cometido de vehículo familiar de bajo consumo. Por otro lado, el comportamiento en carretera es muy satisfactorio, siempre pensando que no es un coche deportivo. Pero no todo es perfecto. Los desarrollos del cambio son largos, se ahorra mucho, pero lo suyo habría sido mejor un término medio».

Otro aspecto mecánico que se ha llevado todos los elogios es la dirección asistida, de serie, que resulta muy práctica, sobre todo en conducción por ciudad. En otros apartados mecánicos también supera al Kadett. Javier Moltó, uno de los miembros

del equipo de pruebas, tuvo ocasión de hacer un buen número de kilómetros con el Astra 1.4: «Dos son las cualidades más destacables del Astra 1.4. El motor, que una vez suelto, sobre los quince mil kilómetros, demostró un elevado po-

tencial, aunque está penalizado por unos desarrollos largos en exceso y el acabado que, al igual que el motor, es uno de los valores tradicionales de Opel. Pero lo más importante de este modelo, es la mejora en cuanto a comportamiento con respecto al Kadett. Durante muchos kilómetros he podido comprobar el incremento de motricidad del Astra y el buen apoyo en curva de este modelo, a pesar de que las suspensiones tienen un tarado ligeramente blando».

AMPLIO INTERIOR

Todos los conductores coinciden en que el Astra tiene una línea moderna. También tiene a su favor una buena superficie acristalada, que permite dominar perfectamente todo cuanto se mueve a su alrededor. También los comentarios han sido muy favorables con respecto a su espacio interior, superior al del Kadett, sobre todo en las plazas traseras. Además, es digno de elogio el buen acabado general del conjunto. Simonetta Garíh sobre esto dice: «Por dentro es amplio, de líneas redondeadas, modernas, capaz de acoger bien a una familia de cuatro miembros, aunque el maletero haya perdido algo de volumen respecto al modelo que sustituye: el Kadett. Los acabados son vistosos, sin embar-

CONSUMOS

Datos en l/100 km	5.000 Km	15.000 Km	30.000 Km
CIUDAD			
A 31,8 km/h de promedio	8,2	8,5	8,0
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	5,6	5,5	5,5
En conducción rápida	11,2	10,1	11,4
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	8,2	7,8	8,3
A 140 km/h de cruceo	9,6	9,6	9,4
CONSU. MED. PONDERADO			
Litros/100 km	7,4	7,5	7,3
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	652	646	665

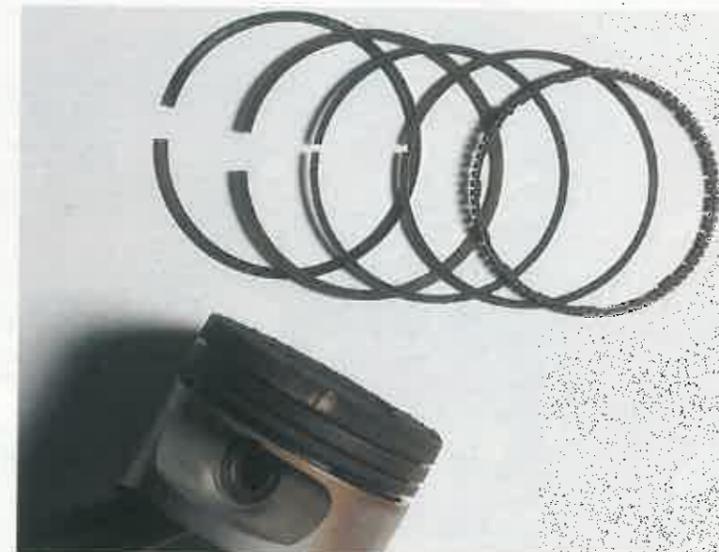
PRESTACIONES

	5.000 Km	15.000 Km	30.000 Km
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	161,3	165,8	163,5
ACELERACION			
400 m salida parada (seg.)	19,5	19,1	18,9
1.000 m salida parada (seg.)	36,3	35,6	35,4
0-100 km/h (seg.)	14,7	13,7	13,5
Metros recorridos	255,8	240,3	237,9
RECUPERACION			
400 m desde 40 km/h en IV (seg.)	21,0	20,3	20,5
400 m desde 40 km/h en V (seg.)	23,1	22,8	22,5
1.000 m desde 40 km/h en IV (seg.)	39,6	38,5	38,3
1.000 m desde 40 km/h en V (seg.)	45,0	43,7	42,6
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	16,8	16,4	14,9
Metros recorridos	475	403	421
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	27,0	22,8	21,6
Metros recorridos	759	632	598

PRINCIPALES CAUSANTES
Gran parte del consumo de aceite se debe a los segmentos rascadores, que con poca presión no cumplían su cometido a la perfección. Un problema puntual que se solucionó una vez que se sustituyeron estos segmentos.

INFORME LUBRICACIÓN **MATERIAS DE GRAN CALIDAD**

UNA vez más, los análisis de las muestras de aceite realizados por los laboratorios de Shell, han vuelto a resultar decisivos. En los controles a que se ha sometido el aceite Shell Helix 20W50, se ha podido comprobar que el desgaste de la mecánica ha sido normal y por debajo de los límites. También los resultados han sido correctos en el aceite de la caja de cambios. Con esto queda claro que la marca alemana ha recurrido a materiales de buena calidad en la mecánica del Opel Astra 1.4i.



go la insonorización es deficiente, se oye mucho el sonido del motor».

También en el Astra hay mandos situados de forma mucho más racional que en el Kadett. Alguien co-

mentó: «Por fin los mandos de los elevalunas eléctricos en las puertas». El único punto negro, en lo que a calidad se refiere, lo causó la cerradura del portón trasero. En tor-



LIGERA FUGA
Al desmontar la bomba de agua se pudo ver una pequeñísima fuga, que al parecer es normal y está pensada así para evitar sobrecargas.

no a los 20.000 kilómetros se rompió y se quedó bloqueada. Recurrimos a un servicio oficial de la marca «Auto Todo» al que le solicitamos la pieza. Al parecer es un recambio que es difícil que se rompa y en ese momento no lo tenían en el almacén. Lo grave del asunto es que después de un mes y medio de espera, la ansiada pieza seguía sin aparecer, con las consecuentes mo-



El desgaste ha sido mínimo, prueba de ello es que el disco de embrague estaba prácticamente intacto cuando se desmontó.



El acabado es muy bueno. Es de agradecer que por fin los mandos de los elevallunas estén situados en la puerta y a mano.

lestias que acarrió el no poder disponer con normalidad del maletero.

Una vez que nos entregaron el coche para poder hacer la prueba, lo primero que hicimos fue someterlo



Otra muestra de que la mecánica sufrió poco desgaste fueron las mediciones que efectuamos al final y en las que el resultado fue siempre positivo.

a un concienzudo rodaje. Después se le dio un trato similar al que le daría cualquier usuario. A lo largo del recorrido de que constó nuestro largo test, tal y como haría un propietario normal y corriente, llevamos a un servicio oficial de la marca el coche, para realizarle las revisiones y mantenimiento marcadas en el libro del usuario. También aprovechando esto, pudimos sondear a fondo el servicio postventa de Opel. Hay que decir que no es mejor ni peor que el de otros fabricantes, aunque Opel es de las marcas que más interés está poniendo en ofrecer un buen servicio al cliente. La única crítica, en esta ocasión, fue el tiempo que tardaron en suministrar-

nos la cerradura del portón del maletero.

Como siempre que hacemos una prueba de este tipo, sometimos al Astra 1.4 a tres controles con el Correvit. En las mediciones efectuadas de prestaciones, se pudo comprobar que a medida que tenía más kilómetros el motor iba rindiendo mejor y los datos eran más favorables. Fue a partir de la cifra de 15.000 kilómetros cuando ya mostró un rodar suelto. Opel ofrece toda la gama Astra con catalizador y, por lo tanto, es de uso obligado la utilización de gasolina sin plomo. Sobre esto, salvo raras excepciones no se planteó ningún problema de abastecimiento. El consumo es uno de sus puntos fuertes. En cualquier condición de uso, es difícil que un usuario normal sobrepase la cifra de ocho litros de consumo medio.

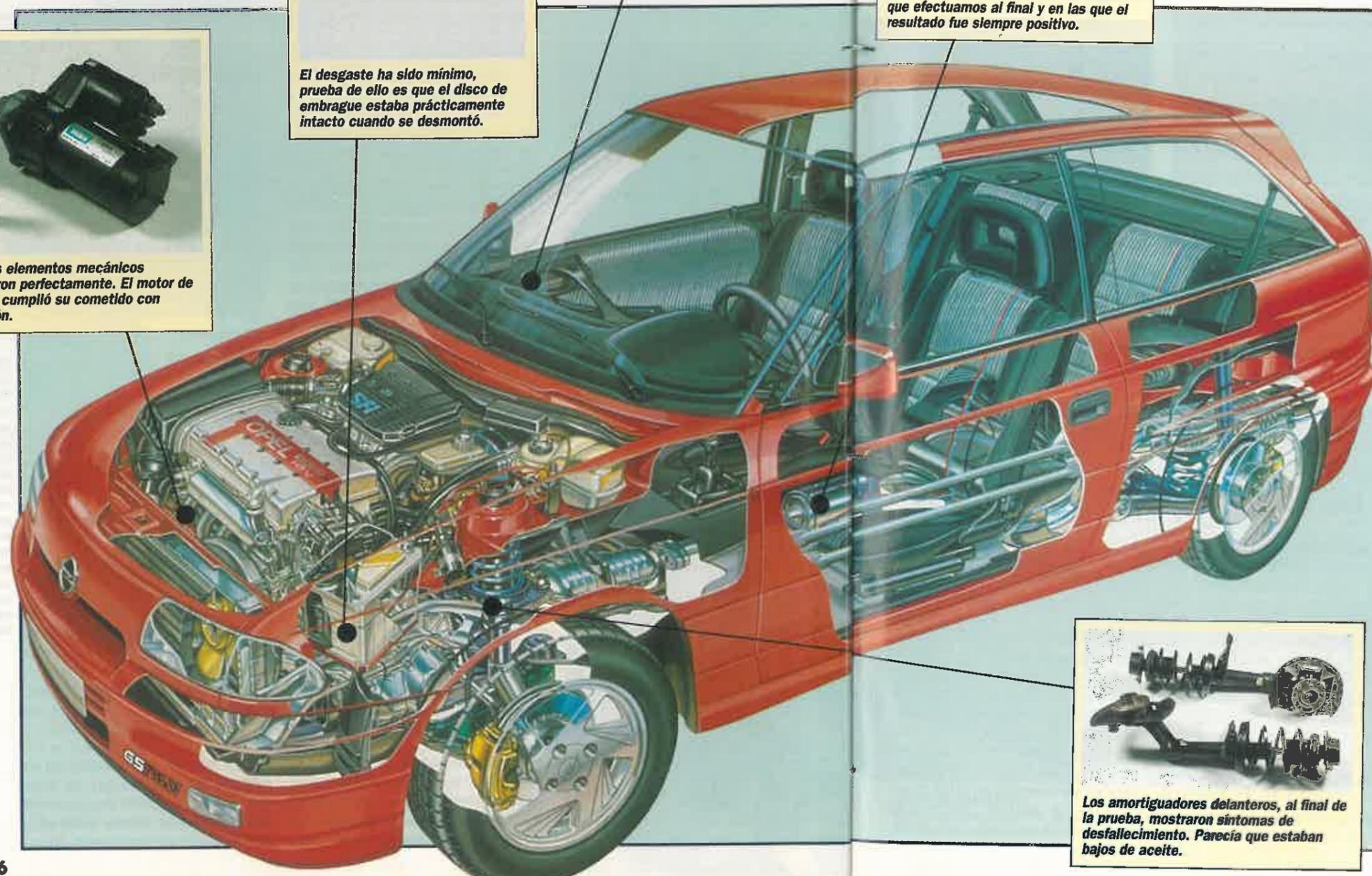
El Opel Astra 1.4i es una buena opción de coche familiar. Sus bazas más importantes son la robustez y fiabilidad mecánica, su bajo consumo y una elevada calidad de acabado.

Javier Gutiérrez, compañero de Gran Auto 16, recorrió al volante del Astra más de cinco mil kilómetros, la mayoría de ellos en sucesivos viajes realizados hasta Algeciras: «Es de lo mejorcito del segmento medio. La única pega son los desarrollos largos, lo que obliga a un mayor manejo de la palanca de cambios en determinadas circunstancias. Otro punto a su favor es su buen consumo. El compromiso entre confort de suspensión y estabilidad es notable y, si encima añadimos un excelente acabado, al resultado final no se le pueden poner peros».

La única anomalía que hemos constatado a lo largo de la prueba, ha sido la de un consumo de aceite que a nosotros nos parece excesivo. La media de consumo de aceite ha sido de unos 600 centímetros cúbicos cada 1.000 kilómetros, lo que ha supuesto añadir en torno a 18 litros suplementarios de aceite en los 30.000 kilómetros. Alarmados por esto, comprobamos que este gasto de aceite se sitúa en unos valores menores que los que indica el fabricante en el libro de mantenimiento, en el que estiman normal que puntualmente el consumo pueda llegar a un litro cada 1.000 kilómetros. También los amortiguado-



Los amortiguadores delanteros, al final de la prueba, mostraron síntomas de desfallecimiento. Parecía que estaban bajos de aceite.



Todos los elementos mecánicos funcionaron perfectamente. El motor de arranque cumplió su cometido con corrección.



LOS CONDUCTORES OPINAN

Cómodo y económico

En estos 30.000 kilómetros, el Opel Astra 1.4 ha obtenido toda clase de alabanzas por parte de los diferentes conductores. Sin lugar a dudas, los puntos mejor valorados son los de consumo e interiores. El buen nivel de confort y su completo equipamiento le han valido una excelente puntuación. En cambio, las modestas pretensiones del motor han supuesto un simple aprobado en las cuestiones dinámicas. La nota media ha sido de **7,1**, que da idea de su buen hacer.

CONFORT	6,8	La posición al volante ha sido calificada de razonable por la gran mayoría de los conductores. Las mayores críticas han ido dirigidas hacia la climatización que exige que el ventilador impulse el aire para disponer de un buen caudal. El nivel sonoro fue calificado de normal.
COMPORTAMIENTO	6,1	Por una parte, los conductores han destacado la buena estabilidad del coche y han recalcado la notable mejora de la suspensión respecto a su antecesor, el Kadett. Sin embargo, los desarrollos del cambio, excesivamente largos, han penalizado la opinión sobre la aceleración y capacidad de recuperación.
MECÁNICA	7,0	El motor tiene un funcionamiento suave, aunque sin muchas pretensiones. El cambio de marchas fue criticado por una cierta imprecisión en algunos de sus movimientos. Los frenos han gustado mucho a la gran mayoría de los conductores. Son potentes y no se fatigan fácilmente.
INTERIOR	7,4	El equipo es bastante completo y salvo la ausencia del aire acondicionado, no se ha echado en falta ningún elemento de equipamiento. La calidad de acabado está al mejor nivel de los coches de la categoría. También, en cuanto a la amplitud, el coche ha cumplido sobradamente.
CONSUMO	7,9	Unanimitad entre todos los conductores a la hora de calificar de excelente el consumo del Astra. En particular, en carretera y autopista, donde los desarrollos del cambio juegan a favor. La necesidad de utilizar gasolina sin plomo no ha sido excesivamente incómoda, dada la gran autonomía.
FUNCIONALIDAD	7,4	El Astra puede satisfacer las necesidades de cualquier familia media. Las plazas posteriores son amplias y el maletero es suficiente. Su funcionalidad aumenta gracias a la posibilidad de abatir el asiento posterior por partes. La disposición de los mandos ha mejorado respecto al Kadett.



VENTILACIÓN ESCASA
Algunas de las críticas se las ha llevado el sistema de ventilación. Es necesario que funcione el ventilador para poder disponer de un buen caudal de aire.

res delateros al final de la prueba mostraron síntomas de desfallecimiento, con una zona muerta en la que no actuaban.

ANÁLISIS FINAL

Con el kilómetro 30.000 en el marcador, el Astra 1.4 entró en nuestro taller. Los especialistas lo despiezaron por completo y sometieron a un exhaustivo análisis cada una de sus piezas. El veredicto final fue claro y conciso, el motor prácticamente no mostraba síntomas de desgaste y se pudo constatar que está fabricado con materiales robustos y fiables. Prueba de esto es que los valores de compresión se mantuvieron prácticamente idénticos de principio a fin. El punto que más nos preocupaba era aclarar el consumo de aceite. Por un lado, y

CÓMODO Y AMPLIO
El Astra ha resultado ser un coche con un elevado confort de marcha y un habitáculo amplio. Con 30.000 kilómetros en su marcador, el coche pasó al taller para ser desmontado por completo.

norma general de los fabricantes alemanes, la tolerancia de las guías de válvulas es mayor que la utilizada por los constructores de otros países en vehículos de este tipo, por consiguiente, parte del mayor consumo viene originado por esto. El que le den una mayor tolerancia a estas guías no es un defecto, con un poco más de consumo de aceite consiguen que el motor, con muy pocos kilómetros, funcione suave. Pero no venía de aquí todo el gasto de aceite. Estudiando cada apartado del motor en profundidad, se pudo comprobar que los segmentos rascadores o de engrase, tenían poca tensión, lo que originaba que no cumplieren perfectamente su cometido. Esto, sin duda, y con la experiencia que tenemos en otros motores de la marca, se puede considerar un problema puntual, ex-



ACUMULACIÓN DE CARBONILLA
Una vez desmontado el motor, se pudo comprobar que el consumo de aceite provocó una acumulación de carbonilla en las válvulas y en la cabeza de los pistones.



SIEMPRE DISPUESTO
Salvo algunos pequeños incidentes, el Opel Astra 1.4i siempre se ha mostrado solícito recorriendo los sitios más recónditos de nuestra geografía.

DIARIO DE A BORDO

Kilómetro a kilómetro

- 1.200** Se le realizó una revisión para comprobar si su funcionamiento era correcto después de efectuar los primeros kilómetros de rodaje. Aprovechando esto, se le revisaron los niveles y se le rellenó el cárter de aceite.
- 1.500** Se efectuó una comprobación rutinaria de alineación y caída de ruedas. También se realizó una medición del grado de ebullición del líquido de frenos, que servirá para comprobar la pérdida de efectividad del mismo.
- 5.000** Hubo necesidad de rellenar el cárter de aceite, ya que el nivel estaba un poco bajo. Después se le realizó la primera medición de prestaciones y consumos con el Correvit.
- 11.000** Con este kilometraje se cambió el aceite del motor y se comprobó el nivel del de la caja de cambios. Además, se sacó una muestra que se envió a los laboratorios de Shell.
- 12.000** El motor dejaba sentir el paso de los kilómetros y mostraba un rodar más alegre. Siguiendo con las revisiones del nivel de aceite del motor, se tuvo que reponer medio litro.
- 15.000** Justo en el ecuador de la prueba. Con estos kilómetros se le practicó una segunda medición con el Correvit. El motor, mucho más rodado, ofreció unas cifras de prestaciones bastante mejores.
- 20.000** Aproximadamente con estos kilómetros, se rompió la cerradura del portón trasero. Tras más de un mes y medio sin poder utilizar con normalidad el maletero nos suministraron el recambio.
- 30.000** Punto y final de la prueba. Con este recorrido el coche entró en nuestro taller, donde fue desmontado. Antes de desmontarlo se le comprobaron las prestaciones y se pudo apreciar que habían mejorado

clusivo de la unidad probada, como quedó demostrado una vez montado el motor con unos segmentos nuevos, con lo que se redujo notablemente este consumo.

El resto de puntos analizados tuvieron un desgaste normal. En el sistema de frenos las pastillas delanteras estaban a poco más de medio uso y los discos habían perdi-

do cinco centésimas. En las ruedas traseras, que equipan tambores y zapatas, el desgaste apenas existía. Los neumáticos con los que está equipado de serie, Michelin MXT 165/70 R13, tuvieron también un desgaste que se puede considerar normal. Los delanteros estaban a medio uso, mientras que los traseros tan sólo habían perdido dos milímetros de dibujo.

Angel Robledo también indicó que se trata de una mecánica sencilla y fácil de desmontar y montar, sin que sea necesario utilizar ningún útil especial.

BUEN SUSTITUTO

El Astra 1.4, tras la prueba, se ha mostrado como una buena alternativa de coche familiar. Su mecánica es robusta y fiable, además de ser muy económica. Con respecto al Kadett hay que puntualizar que ha cumplido a la perfección su sustitución. Es más amplio, está mejor acabado y tiene un comportamiento más agradable. Con respecto a sus rivales, compite dignamente, tiene un precio interesante con un equipamiento muy completo, de los mejores entre sus competidores. ○

Equipo de pruebas de Motor 16

CONCURSO EUROPEO DE DISEÑO CON EL ART CENTER BUSCAMOS AL LEONARDO ESPAÑOL

Los jóvenes diseñadores están de enhorabuena. La más prestigiosa escuela de diseño del mundo, el Art Center, acaba de convocar un concurso europeo de diseño automovilístico, cuyos premios son tres cursos, valorados en 6.700.000 pesetas.



LOS más importantes diseñadores del mundo del automóvil han pasado por el Art Center. Este centro de formación ha contribuido a desarrollar el diseño hacia corrientes decididamente vanguardistas, que hoy imperan tanto en Europa como en Estados Unidos o Japón. Ahora, el Art Center abre sus

puertas a los jóvenes menores de veinticinco años que quieran seguir sus cursos, brindándoles la oportunidad de hacerlo gratuitamente, al participar en este concurso, organizado en Europa a través de publicaciones especializadas líderes de cada país. Motor 16, que siempre ha fomentado el diseño entre sus secciones, con colaboradores del calibre de Francisco Podadera (él también ex-alumno del Art Center), ha sido la revista seleccionada para organizar este concurso en España. Pero vayamos a una serie de puntos concretos, que son los que realmente interesan en esta apasionante operación.

¿Qué es el Art Center?

Art Center College of Design (Europe) es una escuela de diseño de orientación profesional, fundada en 1986 y afiliada al Art Center College of Design de Pasadena,



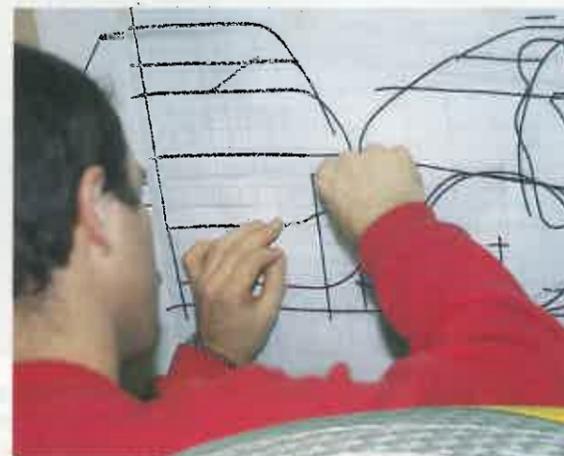
ALUMNOS AVANTAJADOS
Los alumnos del Art Center (Europe) trabajan incansablemente para crear nuevos proyectos. Los que han finalizado ya sus estudios ocupan puestos de responsabilidad en los centros de diseño de las marcas más importantes.

Estados Unidos. Es internacional por sus estudiantes y sus profesores, por su filosofía y su concepción del diseño. En base a su condición de fundación con fines no lucrativos, mantiene importantes relaciones y recíprocamente benéficas con la industria internacional, con profesionales del diseño y otras instituciones.

¿Dónde se encuentra?

El campus europeo está situado

cerca de Vevey y de Montreux, Suiza, por encima de la pequeña ciudad de La Tour-de-Peilz, frente al Lago Lemán y los Alpes.
¿Qué enseñanzas imparte?
Proponen un Programa Preparatorio, Programas de Grado de nivel



universitario americano en Diseño de Comunicación, Producto y Transporte y una serie de Programas Avanzados con enseñanzas de diseño equilibrado y orientado hacia la práctica. Su objetivo es preparar a los estudiantes para entrar inmediatamente en el mundo de los profesionales del diseño. El resultado no ofrece dudas: Todos los diplomados en Diseño de Transporte del Art Center (Europe) trabajan en las compañías automovilísticas del mundo entero.

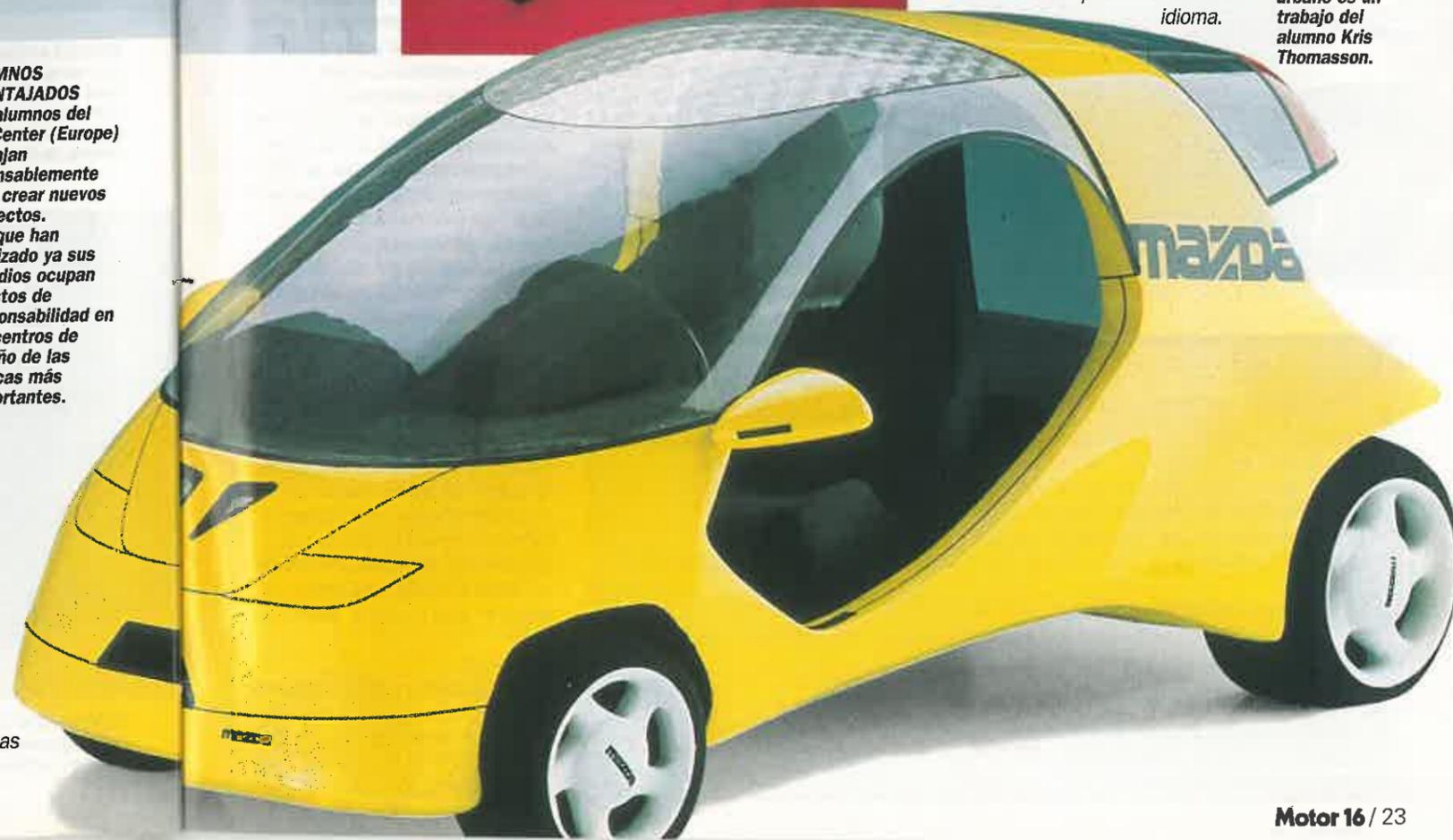
¿Por qué este concurso?

Art Center ha sido definido como uno de esos lugares que llaman la atención de los que tienen grandes metas como objetivo, pero el costo de los estudios que allí se imparten no está al alcance de todos los jóvenes. El objetivo de este concurso es permitir a los estudiantes de talento, pero faltos de recursos económicos, el aprender el oficio de diseñador y beneficiarse de estos programas.

Requisitos para participar.

Un dato importante es que todos los cursos se imparten en inglés. Imprescindible, pues, tener el mejor nivel posible en dicho idioma.

NADA ES IMPOSIBLE
La máxima de Ron Hill, «Todo lo que se puede imaginar se puede formar», cobra su auténtica dimensión al hablar de diseño automovilístico. El Mazda urbano es un trabajo del alumno Kris Thomasson.



Los candidatos deben haber cursado COU.

¿Cuáles son los premios?

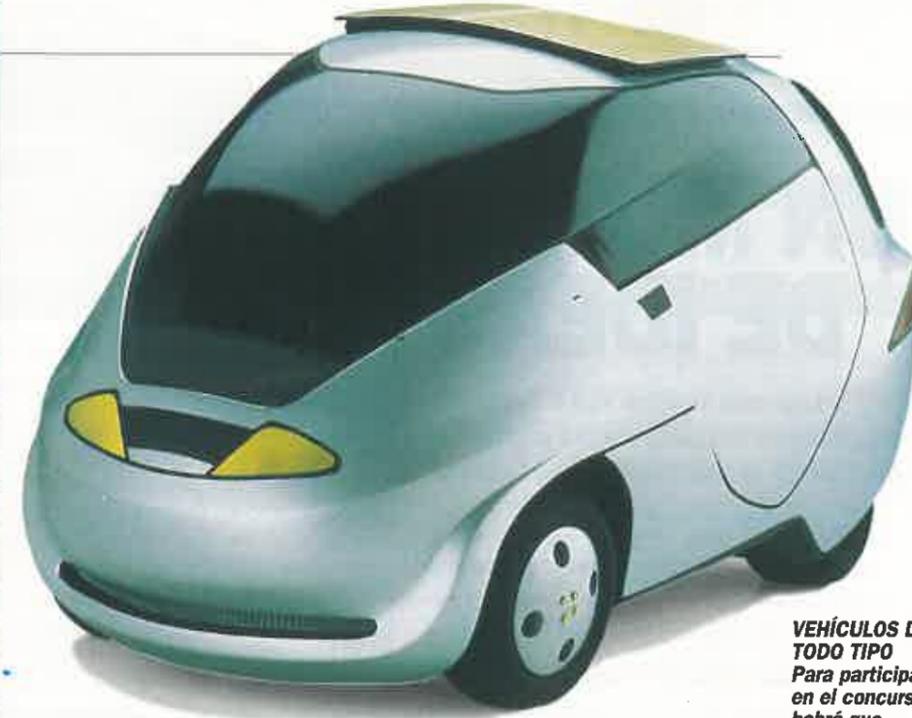
Los premios del Art Center son un primero, un segundo y un tercero, que representan diferentes niveles de enseñanza y cubren total o parcialmente el curso.

Primer premio: Una beca para ocho trimestres de enseñanza en el Art Center (Europe), cuyo valor es de 3.830.000 pesetas.

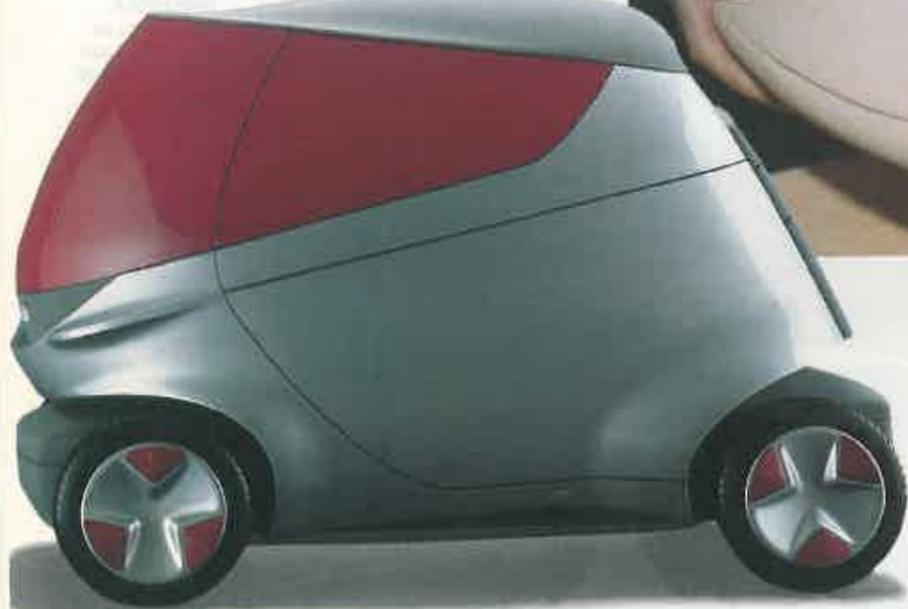
Segundo Premio: Una beca para cuatro trimestres o la mitad de la enseñanza de ocho trimestres, cuyo valor es de 1.900.000 pesetas.

Tercer Premio: Una beca para la mitad de la enseñanza de cuatro trimestres o la cuarta parte de la enseñanza de ocho trimestres, cuyo

PARA INCONFORMISTAS
El director del Art Center de Pasadena asegura: «Nos gusta formar a la gente a la que no le gusta el diseño actual». Las imágenes corresponden a las distintas fases del proceso de formación de los alumnos.



VEHÍCULOS DE TODO TIPO
Para participar en el concurso habrá que diseñar un turismo de cuatro o cinco plazas, o bien un vehículo de transporte público, o un vehículo urbano para dos o tres plazas. El de la fotografía es obra de la alemana Beate Gabelt.



valor es de 970.000 pesetas. Estas becas se materializarán en el curso 1993 / 1994 y no incluyen gastos de posibles cursillos especializados adicionales, de material de dibujo, ni de alojamiento o manutención. A los alumnos se les exigirá una nota media de 3.0 GPA para seguir disfrutando de la beca.

Premios adicionales.

Además de estos premios, el patrocinador de la operación en España, Alfa Romeo, dotaría al premiado o a los premiados con una bolsa de viaje y costearía sus gastos de desplazamiento a Suiza, siempre y cuando alguno o algunos de los tres premiados fueran participantes españoles o residentes en España. Al margen de los premiados por el Art Center (Europe), Alfa Romeo Española premiará a tres de los participantes españoles con un viaje al Centro de Estilo y al Centro Histórico de la marca en Milán, Italia.

El proyecto.

Los participantes deberán presentar un proyecto que constará de: Un mínimo de doce y hasta veinte dibujos y conceptos originales a lápiz, rotulador, etc., tamaño mínimo

A3 (42 x 30 centímetros) y máximo A2 (50 x 70). Deberán incluirse al menos tres dibujos de presentación -perfil, frontal y 3/4 posterior-, dibujos técnicos para mostrar la posición del conductor y los pasajeros, el motor, etc. Planos, secciones, apuntes para explicar el desarrollo de las ideas expuestas, y una descripción de un folio del proyecto. Fotografías -adicionales, no sustitutorias de los dibujos- también serán aceptadas.

El concepto.

El participante seleccionará para participar uno de estos conceptos: Un vehículo familiar de turismo de cuatro a cinco plazas y un espacio razonable para equipajes.

Un vehículo urbano para dos o tres plazas con espacio reducido para equipajes.

Un vehículo de transporte público urbano con características funcionales pero confortables para los pasajeros.

La ficha de inscripción deberá ser enviada a Motor 16 antes del 15 de junio. El proyecto completo tendrá que ser recepcionado en el Art Center (Europe) antes del 15 de agosto. A finales de octubre se hará una selección preliminar, a partir de la cual se informará a los

participantes. En esa selección se retendrán veinte finalistas, cuyos nombres serán dados a conocer en enero de 1993, en tanto que la entrega de premios tendrá lugar con motivo del Salón Internacional del Automóvil en Ginebra, Suiza, el 3 de marzo de 1993.

Queremos recordar a todos los interesados que no dejen de enviarnos el boletín de inscripción, a la mayor brevedad posible, para remitirles a continuación todas las bases pormenorizadas de esta interesante operación paneuropea.

En su mano está el confirmar por sí mismos la máxima del escritor y piloto Saint Exupery:

«Lo importante no es prever el futuro, sino hacerlo posible».

ARTE Y DISEÑO

Organización internacional

EL JURADO lo preside Uwe Bahnsen, a su vez presidente del Art Center (Europe). Junto a él estarán Roy Axe, responsable de Design Research Association, Laurent Boulay, diseñador de Mazda Europa, Luciano d'Ambrosio, Diseñador jefe de Bertone, Marc Frehner, diseñador de SMH Watch Division y diplomado del Art Center, Bjorn Ervall, director de Diseño de Saab, Richard Ruzzin, director de Diseño de Opel, Patrick Le Quément, vicepresidente de Diseño de Renault, Claire Halmos, Ron Hill y Jane Prietsman.

LAS REVISTAS COLABORADORAS España: Motor 16. Checoslovaquia: Veda, Technika a May. Gran Bretaña: Autocar & Motor. Francia: L'Auto Journal. Holanda: Auto Select. Italia: Auto & Design. Suiza: Revue Automobile.

EL PATROCINADOR, Alfa Romeo Española, colabora con premios adicionales y visitas al Centro de Estilo y al Centro Histórico de Milán.



PARTICIPA ENVIANDO ESTE CUPON

Nombre: Domicilio:

Teléfono: Fecha de nacimiento:

Estudios:

Remitir a: **MOTOR 16**

Concurso ART CENTER, C. Hermanos García Noblejas, 41. 28042 Madrid



Una vez enviada la solicitud de inscripción a Motor 16, te facilitaremos el dossier completo referente al Art Center College y al propio Concurso de diseño.

FIAT COGGIOLA UN MOTON DE IDEAS

Los mini coches van a tener un resurgimiento brillante en los próximos años. Fiat se prepara con nuevas ideas.

El constructor de coches turinés, Coggiola, también tomará parte en el «Cinquecento Fuoriserie Tournament» promocionado por Fiat. Este proyecto, que involucra ya a ocho firmas del diseño del automóvil, consiste en una especie de convocatoria organizada por la firma de Agnelli donde los más prestigiosos carroceros italianos presentarán una serie de prototipos basados, obligatoriamente, en el nuevo Fiat Cinquecento. En este «concurso» participarán, además de Coggiola, las siguientes firmas: I.D.E.A Insitute, Bertone, Pininfarina, Italdesign, Zagato, Boneschi e ILCA-Maggiola.

Los estudios de diseño Coggiola, dirigidos por Marc Deschamp, están trabajando en un Cinquecento en el que una plaza posterior será suprimida, para poder así materializar una línea muy progresiva e innovadora que debería atraer especialmente a un público joven y femenino. El objetivo de eliminar una plaza en la parte posterior del mini-coche es conseguir un con-

tacto mayor y más directo entre los ocupantes de las plazas delanteras y el de la trasera. Esta configuración permitirá también transformar al Cinquecento en un mini-deportivo más bajo, afilado y estilizado que el coche original.

Los ocho carroceros italianos están trabajando a marchas forzadas en sus respectivos prototipos, pues la escasez de tiempo está presionándolos de forma notable, hasta el punto de que más de uno de los proyectos que serán presentados será terminado pocas horas antes de la inauguración del certamen turinés.

Todo apunta a que las ocho evoluciones del Fiat Cinquecento ofrecerán las más diferentes e imaginativas soluciones, pues serán ocho vehículos de con-

cepción muy diferente y moderna, aunque emparentados por su base mecánica.

El hecho de que ya se estén elaborando todo tipo de variaciones y evoluciones de un coche presentado recientemente y que apenas ha comenzado su comercialización, constituye un forma muy original de promoción del nuevo producto, además de un acontecimiento sin precedentes en el mundo del automóvil.



PROPUESTAS CON FUTURO
De este conjunto de soluciones saldrá un boceto para un producto real.

REVOLUCION EN MINIATURA
A pesar de su tamaño, las propuestas de diseño son muy avanzadas.



S NUEVOS

O

M

C

E

B

A

Copyright Motor 16, 1992. Prohibida su reproducción.

En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa. PVP: Son los precios de venta recomendados por el fabricante e incluyen el IVA y el transporte. A estos precios hay que sumarle la matriculación, el seguro, etc. CC: Cilindrada en centímetros cúbicos. CV: Potencia máxima en caballos DIN. VM: Velocidad máxima. 0/100: aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. L/100: Consumo medio ponderado. Long: Longitud total del coche. AA: Aire acondicionado. Pintura: pintura metalizada. Ele: Elevalunas eléctricos en ventanillas delanteras. Clere: Cierre centralizado. Direc: Dirección asistida. ABS: Sistema de frenos antibloqueo. Liantas: Liantas de aleación ligera.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Ele.	Clere	Dirac.	ABS	Liantas
ALEKO														
Aleko 2141	930.650	1.569	74	158	14,0	8,3	435,0							Serie
ALFA ROMEO														
33 1.3	1.529.905	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.3 Veloce	1.472.274	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 ie	1.683.042	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 ie Milano	1.685.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.7 ie	1.830.289	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 ie 16V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	Serie
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	-	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
75 1.6 ie	1.918.901	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896
75 1.6 ie Le Mans	1.899.653	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896
75 1.8 ie	2.130.630	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	Serie
75 1.8 ie Le Mans	2.178.750	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896
75 2.0 Twin Spark	2.510.780	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	Serie
75 Twin Spark Podium	2.525.216	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	Serie
75 3.0 V6 Q	3.580.975	2.959	192	230	7,5	11,9	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	252.672	80.896
75 2.0 TD	2.409.728	1.995	95	175	12,4	8,5	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896
75 2.4 TD	2.679.204	2.393	112	184	11,7	7,4	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
164 2.0 V6 Turbo	4.780.960	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	Serie	105.865
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	Serie	105.865
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	Serie	105.865
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
Spider 2.0 ie	3.558.380	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie	-	Serie	-	Serie
ARO														
Aro 10 Techo Lona	1.089.320	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.220.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
243 D	1.644.489	3.120	65	110	26,6	10,1	403,0							
244 D	1.688.220	3.120	65	110	26,6	10,1	403,0							
AUDI														
80 2.0 E	2.724.917	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E	3.196.495	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E Aut.	3.379.352	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E Quattro	3.913.487	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.8 E V6	3.995.292	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.8 E V6 Quattro	4.524.616	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 1.9 TDI	2.787.473	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
100 2.0 E	3.225.367	1.984	115	182	12,6	9,8	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E	3.494.840	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E Quattro	4.264.766	2.309	133	202	10,4	10,7	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E Aut.	3.754.691	2.309	133	202	11,9	10,5	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6	4.351.382	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6 Aut.	4.620.856	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6 Quattro	4.938.450	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 S4	6.545.668	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.5 TDI	4.086.720	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E	3.951.983	2.309	133	194	10,5	10,9	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Aut.	4.216.645	2.309	133	189	12,2	11,4	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Quattro	4.721.909	2.309	133	194	10,7	11,2	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6	4.794.089	2.771	174	212	8,3	10,6	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6 Aut.	5.058.751	2.771	174	207	9,5	11,6	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.8 E V6 Quattro	5.385.969	2.771	174	212	8,3	11,6	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.5 TDI	4.524.616	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.3 E	3.735.442	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.3 E Aut.	3.899.052	2.309	133	202	10,6	10,5	436,6	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.3 E Quattro	4.442.811	2.309	133	206	9,2	10,4	436,6	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.8 E V6	4.447.623	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe 2.8 E V6 Quattro	4.981.758	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
Coupe S-2	6.008.720	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
Cabrio 2.3 E	4.928.826	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
Cabrio 2.3 E Aut.	5.116.495	2.309	133	194	12,2	10,9	436,6	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
V8 3.6	9.096.044	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
V8 3.6 Aut.	9.096.044	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
V8 4.2	9.981.457	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	315.207	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	158.231
V8 4.2 Aut.														



ALFA ROMEO

Alfa Romeo ofrece una promoción en la cual se aplica en algunos modelos un «Precio Llave en Mano» que incluye el IVA, transporte, matriculación y placas, impuestos municipales y tasas de tráfico. Con este precio, lo único que habrá que pagar después es el seguro.

OFERTAS

Alfa 33 1.3:
1.380.000 pesetas con elevalunas eléctricos y cierre centralizado.

Alfa 33 1.5 le Milano:
1.665.000 pesetas con servodirección.

Alfa 33 1.5 le:
1.760.000 pesetas con aire acondicionado y servodirección.

Alfa 33 1.7 le:
1.860.000 pesetas con aire acondicionado y servodirección.

Alfa 75 1.6i Le Mans:
1.800.000 pesetas con servodirección y llantas de aleación.

Alfa 75 1.8i Le Mans:
2.150.000 pesetas con llantas de aleación y aire acondicionado.

Alfa 75 2.0 T. Spark Podium:
2.495.000 pesetas con llantas de aleación y aire acondicionado.

AUDI

OFERTAS

90:
Descuento de 200.000 pesetas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
318i S Coupé	3.297.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
318i 4p (gama 91)	2.850.000	1.776	113	199	11,3	10,1	443,5	249.441	89.806	104.774	Serie	Serie	161.684	176.872
318i 4p Aut. (gama 91)	3.086.000	1.776	113	199	12,3	10,3	443,5	249.441	89.806	104.774	Serie	Serie	161.684	176.872
318i Cabrio	3.586.000	1.796	115	187	12,0	10,1	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	168.421	148.526
318i Cabrio Aut.	3.783.000	1.796	115	185	13,1	10,4	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	168.421	148.526
320i 4p (gama 91)	3.413.000	1.991	150	214	9,3	10,6	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i Coupé	3.663.000	1.991	150	214	10,0	10,7	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i Coupé Aut.	3.928.000	1.991	150	214	11,0	10,8	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i 4p Aut. (gama 91)	3.678.000	1.991	150	214	10,8	11,0	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	143.176
320i Cabrio	4.289.000	1.991	129	195	11,5	11,0	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
320i Cabrio Aut.	4.524.000	1.991	129	194	13,3	9,3	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Coupé	4.206.000	2.494	192	233	8,0	10,8	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Coupé Aut.	4.470.000	2.494	192	231	9,0	10,9	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p (gama 91)	4.120.000	2.494	192	234	7,9	11,8	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p Aut. (gama 91)	4.375.000	2.494	192	231	8,9	12,0	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio	5.020.000	2.494	170	214	9,0	11,5	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio Aut.	5.270.000	2.494	170	210	10,5	11,1	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring	4.784.000	2.494	170	210	9,7	11,7	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring Aut.	5.035.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring	5.708.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring Aut.	5.973.000	2.494	170	206	11,2	11,4	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3	6.719.000	2.302	215	234	6,7	10,6	434,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Z-1	8.210.000	2.494	170	239	7,9	10,4	392,7	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
325 TD (gama 91)	3.586.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
325 TD Aut. (gama 91)	3.851.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	249.411	89.806	104.774	Serie	Serie	168.421	Serie
324 TD Touring	4.280.000	2.443	115	187	12,3	7,0	432,5	168.421	89.806	104.774	Serie	Serie	168.421	Serie
324 TD Touring Aut.	4.563.000	2.443	115	182	13,3	7,6	432,5	168.421	89.806	104.774	Serie	Serie	168.421	Serie
520i	3.905.000	1.991	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	202.116
520i Aut.	4.170.000	1.991	150	207	12,0	11,2	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	202.116
525i	4.765.000	2.494	192	225	8,6	9,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525i Aut.	5.054.000	2.494	192	225	9,9	11,1	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	158.004
525i X	5.477.000	2.494	192	220	9,5	11,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	158.004
525i X Aut.	5.790.000	2.494	192	217	10,8	11,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525i	5.795.000	3.430	211	235	7,7	14,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525i Aut.	6.108.000	3.430	211	231	8,8	14,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M-5	9.452.000	3.535	315	250	6,3	16,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
520i Touring	4.255.000	1.991	150	205	11,3	11,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
520i Touring Aut.	4.520.000	1.991	150	202	12,6	11,3	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
525i Touring	5.131.000	2.494	192	221	9,2	11,2	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	151.409
525i Touring Aut.	5.395.000	2.494	192	218	10,0	11,7	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	151.409
525 TDS	3.997.000	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525 TDS Aut.	4.698.000	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
525 TDS Touring	4.808.000	2.498	143	202	11,6	7,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
525 TDS Touring Aut.	5.121.000	2.498	143	200	12,2	8,4	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	204.120
730i	5.737.000	2.986	188	225	9,3	15,0	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	204.120
730i Aut.	6.074.000	2.986	188	222	10,6	13,7	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i	7.152.000	3.430	211	236	8,3	15,0	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i Aut.	7.489.000	3.430	211	230	9,1	14,2	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i L	7.585.000	3.430	211	230	9,1	14,2	502,5	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i L Aut.	7.922.000	3.430	211	230	9,1	14,2	502,5	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i Aut.	10.087.000	4.988	300	250	7,4	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i L Aut.	11.771.000	4.988	300	254	7,4	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i	12.020.000	4.988	300	250	6,8	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i Aut.	12.320.000	4.988	300	250	7,4	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

CHRYSLER

Saratoga 2.5 Turbo	2.486.025	2.501	146	193	8,9	11,3	460,2	192.000	29.440	57.600	Serie	Serie	Serie	Serie
Saratoga 3.0 V6 Aut.	2.660.823	2.972	141	180	11,1	11,5	460,2	192.000	29.440	57.600	Serie	Serie	Serie	Serie
Le Baron GTC	3.164.340	2.501	155	202	8,5	11,0	469,6	192.000	42.240	57.600	Serie	Serie	Serie	Serie
Voyager SE	2.538.478	2.501	99	154	15,7	12,0	452,5	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	Serie	89.600
Voyager LE Aut.	3.259.052	2.972	141	170	12,8	12,2	452,5	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	Serie	89.600
Voyager LE AWD Aut.	3.597.698	3.301	150	171	13,5	13,7	452,5	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	Serie	89.600
Gran Voyager SE Aut.	3.161.335	3.301	150	171	12,8	13,3	489,6	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	Serie	89.600
Gran Voyager LE Aut.	3.438.330	3.301	150	171	12,8	13,3	489,6	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	Serie	89.600

CITROËN

AX 3p 11 TE 4V	1.029.795	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	18.514	-	-	-	-	-
AX 3p Signo	1.037.942	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	18.514	(1)	(1)	-	-	-
AX 3p 11 TE 5V	1.059.071	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	156.125	18.514	-	-	-	-	46.282
AX 3p 14 TDS	1.133.946	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	156.125	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 3p 14 TZX	1.213.187	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	156.125	18.514	Serie	Serie	-	-	46.282
AX 3p 14 TZX	1.272.618	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	156.125	18.514	Serie	Serie	-	-	46.282
AX 3p GT	1.328.767	1.360	85	177	9,3	7,3	351,7	156.125	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 3p GTI	1.605.564	1.360	100	190	8,7	7,5	351,7	156.125	18.514	Serie	Serie	-	-	158.483
AX 3p 11 TE 4V	1.093.227	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	18.514	-	-	-	-	-
AX 3p Signo	1.101.942	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	18.514	(1)	(1)	-	-	-
AX 3p 11 TE 5V	1.122.504	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	156.125	18.514	-	-	-	-	46.282
AX 3p 11 TE	1.198.330	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	156.125	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 3p 14 TDS	1.277.570	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	156.125	18.514	Serie	Serie	-	-	46.282
AX 3p 14 TZX	1.337.002	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	156.125	18.514	Serie	Serie	-	-	46.282
AX 3p 14 4x4	1.460.616	1.360	75	167	11,1	7,3	352,5	156.125	18.514	-	-	-	-	46.282
AX 3p GT	1.393.248	1.360	85	177	9,3	7,3	351,7	156.125	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 3p 14 TD	1.239.931	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 3p 14 TRD	1.305.306	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	18.514	-	-	-	-	46.282
AX 3p 14 TD	1.304.314	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	18.514	-	-	-	-	46.282
AX 3p 14 TRD	1.369.688	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5							



FIAT

Desde la semana pasada, Fiat ofrece en todos los modelos de su gama el servicio «Precio Llave en Mano», que establece el importe final correspondiente a cada versión, incluyendo los gastos de transporte, IVA, matriculación y placas, impuesto municipal y gastos de gestoría, evitando así la posible aparición de costes adicionales no anunciados al cliente. Estos Precios «Llave en Mano» están reflejados en nuestra guía.

OFERTAS

Uno: En todos los modelos de esta gama de utilitarios se realiza un descuento de hasta 100.000 pesetas. Tipo: También todas las versiones de este espacioso turismo se benefician con un descuento final de hasta 100.000 pesetas. Temptra: Estas berlinas de tipo medio de Fiat gozan de un descuento final que llega a situarse hasta en 150.000 pesetas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Temptra 1400 SX	1.808.691	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4	-	34.560	Serie	Serie	-	-	-
Temptra 1600	1.843.338	1.581	86	177	12,3	8,0	435,4	-	34.560	-	-	-	-	-
Temptra 1600 SX	1.972.301	1.581	86	177	12,3	8,0	435,4	192.850	34.560	Serie	Serie	69.160	164.920	66.560
Temptra 1800 le SX	2.152.270	1.756	110	190	10,9	8,7	435,4	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Temptra 1900 DS	1.971.338	1.923	65	162	18,9	5,8	435,4	-	34.560	Serie	Serie	69.150	-	-
Temptra 1900 TD SX	2.440.992	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Temptra 1.4 SW	1.891.459	1.372	78	172	14,0	7,8	447,2	-	34.560	23.680	23.680	-	-	-
Temptra 1.8 le SX SW	2.355.338	1.756	110	190	11,2	8,7	447,2	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Temptra 1.9 D SW	2.202.316	1.929	92	178	12,5	6,0	447,2	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Temptra 1.9 TD SX SW	2.636.361	1.929	92	178	12,5	6,0	447,2	192.850	34.560	23.680	23.680	-	-	-
Croma 2.0 CHT	2.494.489	1.995	100	178	12,5	8,6	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Croma 2.0 le S	3.102.730	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Croma 2.0 le Turbo	3.874.579	1.995	165	215	7,7	8,6	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	66.560
Croma TD ID	2.844.805	1.995	92	180	12,5	5,3	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	66.560
Croma Turbo Diesel	3.204.745	2.449	118	195	11,0	7,8	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	66.560

NOTA: Todos los precios son llave en mano e incluyen el IVA, transporte, matriculación, impuesto municipal, placa de matrícula y gastos de gestoría

FORD

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Fiesta Cheers 1.1 3p	1.065.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	26.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.1 3p	1.160.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.1 Cat. 3p	1.344.000	1.118	50	149	18,1	6,1	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.3 3p	1.198.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Pachá Plus 1.3 3p	1.270.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Calypso 1.3 3p	1.270.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.4 Cat. 3p	1.439.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	Serie	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Ghia 1.4 3p	1.371.000	1.392	75	166	12,0	7,4	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta S 1.6 3p	1.413.000	1.596	90	174	10,3	8,6	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	64.000
Fiesta XR 2i	1.609.000	1.596	110	192	9,8	10,8	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	Serie
Fiesta Turbo	1.994.000	1.596	133	208	8,2	8,5	374,3	-	26.000	-	-	-	-	-
Fiesta Cheers 1.8 D 3p	1.328.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	26.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.8 D 3p	1.405.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Turbo Diesel 1.8 3p	1.641.000	1.753	77	170	12,9	5,5	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Cheers 1.1 5p	1.133.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	26.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.1 5p	1.227.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.1 Cat. 5p	1.412.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta CLX 1.3 5p	1.266.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Fiesta Pachá Plus 1.3 5p	1.338.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta CLX 1.4 Cat. 5p	1.506.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Ghia 1.4 5p	1.429.000	1.392	75	166	12,0	7,4	374,3	-	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Ghia 1.4 Cat. 5p	1.554.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	Serie	26.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta CLX 1.8 D 5p	1.472.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Escort CLX 1.6 3p	1.540.000	1.598	90	177	11,6	8,0	403,6	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Equipe 1.6 3p	1.684.000	1.598	90	177	11,6	8,6	403,6	141.000	26.000	Serie	Serie	69.000	-	-
Escort CLX 1.8 16V 3p	1.684.000	1.796	105	187	10,4	8,3	403,6	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	101.000	65.000
Escort XR3i 1.8 16V 3p	1.901.000	1.796	105	187	10,5	8,3	403,6	141.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Escort XR3i 1.8 16V 3p	2.137.000	1.796	130	202	9,3	8,6	404,0	141.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Escort RS 2.000 i 16V 3p	2.358.000	1.998	150	208	8,9	9,2	404,0	-	26.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort CLX 1.3 5p	1.468.000	1.299	63	156	15,9	9,4	403,6	-	26.000	24.500	24.500	-	-	-
Escort CLX 1.6 5p	1.588.000	1.598	90	177	11,6	8,6	403,6	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort CLX 1.8 16V 5p	1.732.000	1.796	105	187	10,4	8,3	403,6	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Equipe 1.6 5p	1.732.000	1.598	90	177	11,6	8,6	403,6	Serie	26.000	Serie	Serie	69.000	-	-
Escort Ghia 1.6 5p	1.901.000	1.598	90	177	11,6	8,0	403,6	Serie	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Escort Ghia 1.8 i 16V 5p	1.901.000	1.796	105	187	10,4	8,3	403,6	141.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Escort CLX 1.8 D 5p	1.684.000	1.753	60	155	18,1	6,7	403,6	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Ghia 1.8 D 5p	1.901.000	1.753	60	155	18,1	6,7	403,6	72.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Escort Nomade Ghia 1.6	1.944.000	1.597	90	171	12,3	8,3	426,8	Serie	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Escort Nomade Ghia 1.8 i 16V	1.944.000	1.796	105	187	10,8	8,5	426,8	141.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Escort Nomade Ghia 1.8 D	1.944.000	1.753	60	155	18,1	6,7	426,8	Serie	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Escort Cabrio 1.8 16V	2.406.000	1.796	105	187	10,8	8,3	404,0	141.000	26.000	35.000	Serie	Serie	101.000	65.000
Escort Cabrio XR3i 1.8 16V	2.647.000	1.796	130	198	9,3	9,0	404,0	141.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	65.000
Orion CLX 1.6	1.588.000	1.598	90	177	12,1	7,8	422,9	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion CLX 1.8 16V	1.732.000	1.796	105	187	10,6	8,3	422,9	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion Clasa 1.6	1.732.000	1.598	90	177	12,1	7,8	422,9	Serie	26.000	Serie	Serie	69.000	-	-
Orion Ghia 1.6	1.944.000	1.598	90	177	12,1	7,8	422,9	Serie	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	Serie
Orion Ghia 1.8 16V	1.944.000	1.796	105	187	10,6	8,3	422,9	141.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	Serie
Orion Ghia 1.8 16V	2.137.000	1.796	130	202	9,4	8,6	422,9	141.000	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	Serie
Orion CLX 1.8 D	1.684.000	1.753	60	155	18,9	6,8	422,9	141.000	26.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion Ghia 1.8 D	1.944.000	1.753	60	155	18,9	6,8	422,9	Serie	26.000	Serie	Serie	Serie	101.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 3p	2.413.000	1.998	125	195	9,7	9,2	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra CLX 2.0i 4p	2.075.000	1.998	109	178	11,3	8,0	442,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra CLX 2.0i 4p	2.330.000	1.998	125	195	9,7	7,9	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra CLX 2.0i 4x4 4p	2.907.000	1.998	125	195	10,2	9,1	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra GT 2.0i 4p	2.382.000	1.998	125	195	9,7	7,9	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i 4p	2.615.000	1.998	125	195	9,7	7,9	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i Cat. 4p	2.695.000	1.998	118	190	10,0	8,2	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i Cat. 4p	2.695.000	1.998	118	190	10,0	8,2	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra Cosworth 4x4 4p	4.390.000	1.998	220	240	6,9	12,7	449,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sierra CLX 1.8 TD 4p	2.171.000	1.753	75	160	16,4	6,5	446,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra CLX 2.0 5p	2.075.000	1.998	109	178	11,3	8,0	442,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra CLX 2.0i 5p	2.330.000	1.998	125	195	9,7	7,9	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	90.000
Sierra GT 2.0i 5p	2.382.000	1.998	125	195	9,7	7,9	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i 5p	2.615.000	1.998	125	195	9,7	7,9	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra Ghia 2.0i 5p, Cat.	2.695.000	1.998	118	190	10,0	8,2	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 5p	2.509.000	1.998	125	195	9,7	9,2	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra XR4 2.0i 4x4 5p	3.154.000	1.998	125	195	10,4	9,2	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra CLX 1.8 TD 5p	2.171.000	1.753	75	160	16,4	6,5	442,5	-	42.000	Serie	Serie			



GRUPO VOLKSWAGEN

El Grupo Volkswagen volvió a ocupar el primer puesto en matriculaciones en Europa en el año 1991, consolidando de este modo su posición de liderazgo ininterrumpido desde 1985.

El Grupo vendió aproximadamente el pasado año 2,23 millones de vehículos de las marcas Volkswagen, Audi, Seat y Skoda, representando un cinco por ciento de incremento sobre el récord establecido en 1990. La expansión del mercado global se ha estimado en sólo un 0,4 por ciento y 13,53 millones de vehículos.

En consecuencia, el Grupo VW ha visto incrementada su participación en el mercado del 15,8 por ciento de 1990, hasta el actual 16,5 por ciento. En el mercado alemán, el Grupo Volkswagen vendió alrededor de 1,12 millones de vehículos y consiguió una penetración del 27,3 por ciento, comparada con el 26,7 por ciento de 1990.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
LAND ROVER														
Defender 90 TDI 3p	2.618.000	2.495	107	136	16,8	11,8	388,3	-	-	-	-	Serie	-	-
Defender 110 TDI 3p	2.870.000	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	-	-	-	-	Serie	-	-
Defender 110 TDI 5p	3.027.000	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	-	-	-	-	Serie	-	-
Defender 90 TDI Pick Up	2.517.000	2.495	107	136	16,8	11,8	388,3	-	-	-	-	Serie	-	-
Discovery 110 TDI Pick Up	2.679.000	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	-	-	-	-	Serie	-	-
Discovery TDI 3p	3.420.000	2.495	112	147	19,1	9,3	425,1	237.000	63.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Discovery TDI 5p	4.393.000	2.495	112	147	19,1	9,3	425,1	237.000	71.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Discovery EPI V8 5p	4.572.000	3.532	155	166	16,1	17,8	425,1	Serie	71.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
R. Rover EPI V8 3p	3.666.285	3.947	182	166	16,1	17,8	447,5	301.000	90.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-
R. Rover Vogue EPI V8 5p	6.391.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
R. Rover Vogue EPI V8 Aut.	6.756.000	3.947	182	179	11,1	16,2	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
R. Rover Vogue SE V8 5p	7.213.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
R. Rover SE V8 Aut.	7.579.000	3.947	182	179	11,1	15,3	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-
R. Rover TD 3p	3.666.285	2.500	120	152	15,8	10,4	447,5	301.000	90.000	-1	-1	Serie	-	-
R. Rover TD 5p	5.394.000	2.500	120	152	15,8	10,4	447,5	Serie	90.000	-	-	Serie	-	-
NOTA: Opción 1: Electric Pack: 305.000 ptas. Incluye elevallas eléctrico, cierre centralizado, retrovisores exteriores eléctricos y lavafaros.														
LOTUS														
Esprit Turbo	11.310.080	2.174	228	249	5,2	12,7	433,0	Serie	192.500	Serie	Serie	-	Serie	Serie
Esprit Turbo SE	12.482.080	2.174	264	272	4,7	13,8	433,0	Serie	192.500	Serie	Serie	-	Serie	Serie
Elan SE	5.742.080	1.588	185	220	7,2	9,4	380,3	255.000	165.000	Serie	Serie	Serie	-	-
MAHINDRA														
Mahindra CJ 340	1.529.000	2.112	75	115	-	11,8	339,0	-	-	-	-	-	-	25.000
Mahindra CJ 340	1.629.000	2.112	75	115	-	11,8	375,0	-	-	-	-	-	-	25.000
MASERATI														
222	5.475.394	1.996	220	214	6,2	11,7	415,3	Serie	84.561	Serie	Serie	256.000	-	Serie
222 SE	6.896.224	2.790	250	240	5,7	14,6	415,3	Serie	84.561	Serie	Serie	-	-	Serie
222 SR	7.991.495	2.790	225	220	6,2	12,8	419,0	Serie	84.561	Serie	Serie	-	-	Serie
228	9.232.928	2.790	250	240	5,8	14,6	446,0	Serie	86.878	Serie	Serie	-	-	Serie
422	6.494.637	1.996	220	214	6,2	11,7	440,0	Serie	86.878	Serie	Serie	-	-	Serie
430	7.995.889	2.790	250	240	5,7	14,6	440,0	Serie	86.878	Serie	Serie	-	-	Serie
Spider E	7.999.500	2.790	250	240	5,7	14,6	404,3	Serie	84.561	Serie	Serie	-	-	Serie
Shamal	13.204.320	3.217	325	260	5,3	11,5	410,0	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
MAZDA														
323 F	2.982.400	1.840	140	201	8,2	8,4	426,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
323 GT	2.752.000	1.840	140	198	8,2	8,4	339,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-3 1.8 24V	3.425.280	1.845	136	202	8,5	-	422,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-3 LSD	3.489.920	1.597	115	183	8,7	8,5	395,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
626 2.0i V6 24V Hatchback	3.980.800	2.497	165	220	8,5	13,0	469,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
626 2.0i V6 4WS Hatchback	4.192.000	2.497	165	220	8,5	13,0	469,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-6 2.0i V6 24V	4.275.200	2.497	165	225	8,0	13,0	461,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-6 2.0i V6 24V 4WS	4.484.480	2.497	165	225	8,0	13,0	461,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
RX-7 Cabrio	7.008.773	2.616	200	234	7,0	11,9	431,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MERCEDES BENZ														
190 E 1.8	2.947.000	1.797	109	185	12,3	8,1	444,8	290.000	100.600	78.000	Serie	Serie	122.200	96.500
190 E 2.0	4.101.560	1.998	118	193	10,9	8,4	444,8	290.000	100.600	Serie	Serie	Serie	Serie	96.500
190 E 2.3	4.293.560	2.298	132	203	10,6	9,8	444,8	Serie	100.600	Serie	Serie	Serie	Serie	96.500
190 E 2.8	4.991.160	2.597	160	208	9,2	11,5	444,8	Serie	100.600	Serie	Serie	Serie	Serie	96.500
190 E 2.8 16V	7.012.280	2.498	195	235	7,7	10,8	444,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
190 D	3.403.960	1.997	75	164	17,9	7,3	444,8	290.000	100.600	78.000	Serie	Serie	122.200	96.500
190 D 2.5	4.246.200	2.497	94	177	15,1	8,4	444,8	Serie	100.600	Serie	Serie	Serie	Serie	96.500
190 D 2.5 Turbo	4.703.160	2.495	126	192	11,5	8,0	444,8	Serie	100.600	Serie	Serie	Serie	Serie	96.500
200 E	4.374.200	1.998	118	195	12,0	9,5	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
230 E	4.559.800	2.298	136	202	11,2	9,8	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
260 E	5.327.800	2.597	160	209	9,8	11,9	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 E	5.756.000	2.960	188	228	8,8	11,2	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 E 4 Matic.	7.209.400	2.960	188	228	9,1	11,2	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 E 24V	6.435.000	2.960	231	240	8,0	13,1	470,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
800 E	13.180.600	4.973	326	250	6,1	14,9	475,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 CE	5.801.400	2.298	136	200	11,4	10,3	465,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 CE	6.819.000	2.960	188	228	8,8	12,1	465,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 CE 24V	7.497.400	2.960	231	240	8,0	13,1	465,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 TE	4.943.800	1.998	118	195	13,9	9,8	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
230 TE	5.167.800	2.298	136	203	11,4	9,8	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 TE	6.281.400	2.960	188	228	9,0	11,2	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 TE 4 Matic.	7.791.800	2.960	188	207	8,1	11,2	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 TE 24V	6.966.200	2.960	231	240	8,4	13,1	465,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
200 D	4.175.800	1.997	75	160	18,5	7,6	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
280 D	4.566.200	2.497	94	176	16,5	7,7	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
250 D Turbo	5.295.800	2.497	126	195	12,3	7,7	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 D	4.963.000	2.996	113	190	13,7	8,6	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 D Turbo	6.019.000	2.996	147	202	10,9	8,6	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 D Turbo 4 Matic.	7.292.600	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
250 TD	5.174.200	2.497	94	176	16,5	7,7	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 TD	5.558.200	2.996	113	190	13,7	8,6	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 TD Turbo	6.582.200	2.996	147	196	10,9	9,6	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 TD Turbo 4 Matic.	7.791.800	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
300 SE	8.694.200	3.199	231	230	8,9	14,5	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SEL	9.039.800	3.199	231	230	8,9	14,5	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
400 SE	10.646.200	4.196	286	250	7,6	14,2	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
400 SEL	11.075.000	4.196	286	250	7,7	14,2	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 SE	11.363.000	4.973	326	250	6,7	15,1	511,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 SEL	11.926.200	4.973	326	250	6,7	15,1	521,3	Serie	138.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
600 SE	16.969.400	5.987	408	250	6,0	17,3	511,3							



PEUGEOT

OFERTAS

Toda la gama 205 está disponible en los concesionarios de Peugeot con un descuento de 94.600 pesetas.

309:

También en todas las versiones del popular 309 se ofrece un descuento que llega hasta las 118.000 pesetas.



RENAULT

OFERTAS

Clio:

En todas las versiones se realiza un descuento de 77.000 pesetas.

Clio Baccara:

Descuento de 150.000 pesetas.

Clio 16V:

150.000 pesetas de descuento.

R-19:

Descuento de 100.000 pesetas o el aire acondicionado gratis según versiones.

R-19 16V:

Descuento de 200.000 pesetas.

R-19 Chamade 16V:

200.000 pesetas de descuento.

R-21 y Nevada:

Aire acondicionado gratis.

R-21 2L Quadra:

240.000 pesetas de descuento.

R-21 2L Baccara:

Descuento de 240.000 pesetas.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Peugeot and Renault models and their specifications.

PANTHER

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

PEUGEOT

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Peugeot models like 106, 106 XR, 205, etc.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various models including Rover, Polonez, and Porsche.

POLONEZ

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

PORSCHE

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Porsche models like 968, Carrera, etc.

RENAULT

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Renault models like R4, R5, Clio, etc.



ROVER

OFERTAS

Rover 820: 175.000 pesetas de descuento en todos los modelos.

Rover 827:

Con la aparición de los nuevos modelos de la Serie 800 de Rover, la firma británica está realizando una oferta más que tentadora en los modelos de esta serie que ahora son sustituidos.

Al adquirir la versión antigua del Rover 827, esta marca regala a su comprador nada menos que un Mini Cooper 1.3i, valorado en 1.285.000 pesetas o le rebaja en esta cantidad el precio del coche. También la opción del cambio automático resulta gratuita en esta promoción.





SEAT

OFERTAS

Toda la gama Seat se beneficia durante este mes de una oferta de financiación especial denominada «Superfinanciación Olímpica» que tiene un interés T.A.E. del 13,7 por ciento.

De esta forma se puede adquirir un Seat

Marbella: Desde 11.900 pesetas al mes con una entrada de 294.306 pesetas.

Ibiza: Desde 14.500 pesetas al mes con una entrada de 461.148 pesetas.

Toledo: Desde 23.000 pesetas al mes con una entrada de 618.311 pesetas.

Terra: Desde 13.900 pesetas al mes con una entrada de 380.610 pesetas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Clio RT 1.4 3p Cat.	1.583.200	1.390	80	175	11,2	6,6	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	-	-
Clio Baccara 1.4 Aut 3p	1.972.900	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	69.300	-	Serie
Clio 1.7 S 3p	1.323.300	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	-	-	69.300	-	-
Clio RT 1.7 3p	1.525.400	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	180.500	55.300
Clio Baccara 1.7 3p	1.972.900	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	69.300	-	Serie
Clio 16V 3p	1.708.300	1.764	140	212	7,8	8,6	371,2	-	25.500	(1)	(1)	(1)	180.500	(1)
Clio RL 1.1 5p	1.092.400	1.108	49	145	17,0	6,1	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RL 1.2 5p	1.179.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RN 1.2 5p	1.256.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	22.375	22.375	-	-	-
Clio RT 1.2 5p	1.357.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	Serie	Serie	-	-	-
Clio Graffiti 1.2 5p	1.282.800	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RT 1.4 5p	1.496.600	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	-	-
Clio RT 1.4 5p Cat.	1.641.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	-	-
Clio RT 1.4 Aut. 5p	1.838.200	1.390	80	170	15,0	9,2	370,9	Serie	25.500	Serie	Serie	Serie	-	-
Clio 1.7 S 5p	1.381.100	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	-	-	69.300	-	-
Clio RT 1.7 5p	1.583.200	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	180.500	55.300
Clio RL 1.9 D 3p	1.328.100	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RN 1.9 D 3p	1.405.100	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	22.375	22.375	69.300	-	-
Clio RN 1.9 D 5p	1.462.900	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	22.375	22.375	69.300	-	-
Clio RT 1.9 D 5p	1.563.900	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	Serie	Serie	69.300	-	-
R-19 TS 3p	1.409.900	1.390	80	153	14,8	6,7	415,0	-	27.900	-	-	-	-	-
R-19 TS Driver 3p	1.438.800	1.390	80	176	12,2	6,9	415,0	144.400	27.900	-	-	70.300	-	-
R-19 TSE 3p	1.674.600	1.390	80	176	12,2	6,9	415,0	144.400	27.900	-	-	-	-	-
R-19 TXI Dynamic 3p	1.804.500	1.390	80	176	12,2	6,9	415,0	144.400	27.900	34.650	34.650	-	190.100	Serie
R-19 16V 3p	2.271.300	1.764	140	215	7,9	8,6	415,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-19 TS 5p	1.467.700	1.390	80	153	14,8	6,7	415,0	-	27.900	-	-	-	-	-
R-19 TS Driver 5p	1.496.600	1.390	80	176	12,2	6,9	415,0	144.400	27.900	-	-	-	-	-
R-19 TS Driver 5p	1.602.400	1.390	80	176	12,2	6,9	415,0	144.400	27.900	-	-	-	-	-
R-19 TS 5p y Wind 5p	1.732.400	1.390	80	153	14,8	6,7	415,0	144.400	27.900	Serie	Serie	70.300	-	-
R-19 TSE 5p y Wind 5p	1.990.800	1.721	107	190	10,7	8,8	415,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	-
R-19 TXE Injcc. 5p y Wind 5p	1.997.000	1.721	95	178	10,7	8,3	415,0	144.400	27.900	Serie	Serie	70.300	190.100	-
R-19 TXE Cat. 5p	1.972.900	1.721	107	190	10,7	8,8	415,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	73.000
R-19 TXI 5p y Wind 5p	2.357.900	1.764	140	215	7,9	8,6	415,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-19 16V 5p	2.483.000	1.721	95	178	11,9	8,6	415,0	144.400	27.900	Serie	Serie	70.300	-	70.000
R-19 Cabrio	2.882.400	1.764	137	208	9,4	9,2	415,1	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-19 TD 5p	1.563.900	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0	-	27.900	-	-	-	-	-
R-19 TD Driver 5p	1.592.800	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0	144.400	27.900	-	-	-	-	-
R-19 GTD 5p y Wind 5p	1.693.800	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0	144.400	27.900	-	-	70.300	-	-
R-19 TDE 5p y Wind 5p	1.818.900	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0	144.400	27.900	-	-	70.300	-	-
R-19 Turbo DX 5p	2.054.700	1.870	93	183	11,3	5,5	415,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	-
R-19 Chamade TS	1.467.700	1.390	80	176	14,8	7,6	426,0	-	27.900	-	-	-	-	-
R-19 Chama. TS Driver	1.496.600	1.390	80	176	12,2	6,9	426,0	150.000	27.900	-	-	-	-	-
R-19 Chamade GTS y Wind	1.602.400	1.390	80	176	12,2	7,6	426,0	144.400	27.900	-	-	-	-	-
R-19 Chamade TSE y Wind	1.732.400	1.390	80	176	12,2	7,6	426,0	144.400	27.900	-	26.950	70.300	-	-
R-19 Cham. TXE Injcc. y Wind	1.900.800	1.721	107	190	10,7	8,8	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	-
R-19 Chamade TXE Cat.	1.972.900	1.721	107	190	10,7	8,8	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	70.000
R-19 Chamade TXI y Wind	1.972.900	1.721	107	190	10,7	8,8	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-19 Chamade 16V	2.357.900	1.764	140	215	7,9	8,6	426,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	-
R-19 Chamade TDE y Wind	1.818.900	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	144.400	27.900	Serie	Serie	70.300	-	-
R-19 Chamade TD	1.563.900	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	-	27.900	-	-	-	-	-
R-19 Chamade TD Driver	1.592.800	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	144.400	29.000	-	-	-	-	-
R-19 Chamade GTD y Wind	1.693.800	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	144.400	27.900	-	-	70.300	-	-
R-19 Chamade Turbo DX	2.054.700	1.870	93	183	11,3	5,5	426,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	-
R-21 TS 4p y 5p	1.823.800	1.721	92	175	10,7	8,6	446,0	-	30.800	-	-	-	-	-
R-21 GTS Manager 4 y 5p	1.954.400	1.721	92	175	10,7	8,6	446,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 GTX 4p y 5p	2.116.300	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 TXE 4p y 5p	2.492.600	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 TXE Aut. 4p y 5p	2.670.700	1.995	120	194	10,0	11,0	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 TXE Cat. 4p y 5p	2.588.800	2.165	110	192	10,8	9,2	446,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 GTI 12V 4p y 5p	2.492.600	1.995	140	210	9,2	9,6	446,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 TXI 4p y 5p	2.577.600	1.995	140	210	9,2	9,6	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXI Quadra 4p y 5p	3.637.900	1.995	140	202	9,2	10,6	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 Baccara	3.224.100	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2L Turbo	3.585.000	1.995	175	227	7,4	11,2	451,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2L Turbo Quadra	4.345.300	1.995	175	227	7,9	11,2	451,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 GTD Manager 4p y 5p	2.165.400	2.068	74	166	12,5	6,8	446,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R-21 TD 4p y 5p	2.372.300	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R-21 TD 4p y 5p	2.689.900	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 Nevada GTS	2.228.000	1.721	92	169	11,2	8,3	464,4	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 Nevada TXE	2.540.800	1.995	120	189	10,5	9,5	464,4	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 Nevada GTD	2.401.200	2.068	67	155	12,9	8,7	464,4	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 Nevada TD	2.627.400	2.068	88	172	12,2	8,5	464,4	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 Nevada TDX	2.872.800	2.068	88	172	12,1	8,0	464,4	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-25 TX	3.155.900	1.995	120	194	10,7	9,2	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TXI	3.873.700	1.995	140	207	9,5	9,8	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i	4.547.400	2.849	153	208	9,3	11,8	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i Baccara	5.442.400	2.849	153	208	9,3	11,8	471,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 V6i T Baccara	6.674.300	2.458	205	233	7,4	12,0	471,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-25 TD	3.488.700	2.068	85	175	13,1	7,9	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Alpine A-610 V6 Turbo	8.228.600	2.975	250	265	5,8	11,9	441,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RN 2.2i	2.882.400	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	192.500	54.900	Serie	Serie	Serie	-	-
Espace RT 2.2i	3.469.500	2.165	110	175	12,9	10,3	442,9	Serie	54.900	Serie	Serie	Serie	240.600	-
Espace RT 2.2i Quadra	4.027.700	2.165	110	170	13,9	11,0	442,9	Serie	54.900	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Espace RXE 2.8 V6i	4.595.500	2.849	153	195	10,3	13,0	442,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Espace RN 2.1 TD	3.297.200	2.068	88	160	15,0	8,5	442,9	192.500	54.900	Serie	Serie	Serie	-	-
Espace RT 2.1 TD	3.854.400	2.068	88	160	15,0	8,5	442,9	Serie	54.900					



VOLKSWAGEN

OFERTAS

Polo:
Los modelos más pequeños de Volkswagen se benefician con **50.000 pesetas** de descuento.

Además se acogen a un interesante sistema de financiación en el cual el modelo base puede ser adquirido desde **9.000 pesetas**

al mes durante el primer año con una entrada de **339.456 pesetas** y un interés T.A.E. del **18,95 por ciento**.

Jetta:
También estos modelos cuentan con un descuento de **200.000 pesetas**.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Toledo 1.8i CL	1.750.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	170.000	Serie	-	-	Serie	153.000	70.000
Toledo 1.8i GL	1.862.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	70.000
Toledo 1.8i GLX	2.086.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	70.000
Toledo 2.0i CL	1.998.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	70.000
Toledo 2.0i GL	2.110.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	70.000
Toledo 2.0i GLX	2.310.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	70.000
Toledo 2.0i GT	2.448.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	70.000
Toledo 1.8i GT 16V	2.861.000	1.781	136	208	8,8	9,5	432,1	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Toledo 1.9 D CL	1.870.000	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	-	Serie	Serie	-	-	-	-
Toledo 1.9 D GL	1.982.000	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	-	Serie	Serie	-	-	-	-
Toledo 1.9 D GLX	2.024.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	70.000
Toledo 1.9 TD GLX	2.227.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	70.000
Toledo 1.9 TD GT	2.270.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	70.000

SKODA

136 L Favorit	1.213.400	1.298	63	150	15,0	7,6	420,0	-	31.551	28.525	-	-	-	59.200
136 L Favorit	1.092.440	1.298	63	150	15,0	7,6	420,0	-	31.551	28.525	-	-	-	59.200
136 Rapid	1.043.672	1.298	62	153	15,0	7,2	382,0	-	-	-	-	-	-	Serie

SUBARU

Legacy 1.8 GL 16V	2.458.592	1.820	105	181	11,7	10,4	451,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	-	93.600
Legacy 1.8 GL 16V SW	2.541.614	1.820	105	174	12,4	10,4	460,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	-	93.600
Legacy 2.2 GX 4WD	2.989.687	2.212	136	200	9,0	10,0	451,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	192.475	78.600
Legacy 2.2 GX 4WD SW	3.356.821	2.212	136	195	9,5	10,5	460,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	192.475	78.600
Legacy 2.0 Turbo 4WD	3.732.583	1.994	200	230	7,2	14,0	451,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	192.475	Serie

SUZUKI

Swift 1.3 GL	1.379.369	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0	-	12.511	-	-	-	-	-
Swift GTI 3p	1.937.565	1.298	101	180	10,0	7,2	371,0	178.045	12.510	Serie	-	-	-	Serie
Swift Sedan 1.6 GLX	1.793.203	1.590	91	171	10,6	6,9	407,0	179.970	12.510	Serie	Serie	-	-	Serie
Swift Sedan 1.6 GLX 4x4	2.067.489	1.590	91	171	11,0	6,9	407,0	179.970	12.510	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Samurai Mil Cup-1	1.100.000	970	45	119	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mil Techo Lona	1.250.923	970	45	119	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mil Techo Duro	1.321.057	970	45	118	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mil Techo Met.	1.284.859	970	45	118	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
S J 413 Techo Lona	1.486.551	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 Techo Duro	1.557.625	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 Techo Met.	1.523.835	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 T. Lona Long Body	1.422.694	1.325	63	123	19,5	9,3	401,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 T. Duro Long Body	1.512.501	1.325	63	123	19,5	9,3	401,0	-	20.189	-	-	-	-	-
Vitara Techo Lona	1.755.962	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	-	-	-	-	-
Vitara Techo Lona Lujo	1.891.448	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie	-	-
Vitara Techo Duro	1.822.962	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	-	-	-	-	-
Vitara Techo Duro Lujo	1.958.448	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie	-	-
Vitara TD Lujo Power Pack	2.050.771	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	Serie	Serie	Serie	-	-
Vitara Techo Metálico	1.760.885	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	-	-	-	-	-
Vitara Techo Metálico Lujo	1.898.463	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie	-	-
Vitara 1.6i 16V Long Body	2.763.200	1.590	95	144	17,0	9,5	403,0	Serie	20.189	Serie	Serie	Serie	-	Serie

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

TOYOTA

Corolla 1.6 Liftback	2.024.313	1.587	95	171	10,9	8,0	421,0	-	33.280	Serie	Serie	Serie	-	-
Celica 2.0i 16V	4.021.248	1.988	160	210	8,4	9,8	436,0	Serie	43.220	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo	6.239.416	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo Targa	6.544.087	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Land Cruiser 250 TDI	3.089.600	2.499	114	145	20,7	12,4	435,0	-	29.637	-	-	-	-	-
Land Cruiser Station Wagon	5.850.591	3.956	145	160	17,4	13,0	397,5	Serie	63.278	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Four Runner Y6	4.234.587	2.956	143	165	15,3	14,3	447,0	Serie	48.120	Serie	Serie	Serie	-	-

UMM

100 DA Corto	2.242.319	2.498	76	121	24,9	12,5	413,0	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040
100 DT Corto	2.453.879	2.498	110	140	21,5	13,6	413,0	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040
100 DAS Corto	2.125.279	2.498	76	121	24,9	12,5	413,0	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040
121 DA Largo	2.367.199	2.498	76	121	24,9	12,5	485,7	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040
121 DT Largo	2.607.999	2.498	110	140	21,5	13,6	485,7	22.6240	31.920	-	-	-	-	75.040

VOLKSWAGEN

Polo Fox 1.05 4V	1.035.894	1.043	45	145	20,5	7,1	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Fox 1.05	1.108.074	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Fox D 1.4	1.377.548	1.395	50	142	19,5	5,8	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo CL 1.05	1.146.570	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo CL 1.3	1.257.247	1.272	55	155	15,5	8,4	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox 1.05 4V	1.035.894	1.043	45	145	20,5	7,1	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox 1.05	1.117.697	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé Fox D 1.4	1.387.172	1.395	50	141	19,5	5,8	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé CL 1.05	1.156.195	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé CL 1.3	1.266.871	1.272	55	155	15,5	8,4	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT 55	1.271.683	1.272	55	155	15,5	7,4	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT Injection	1.396.796	1.272	80	175	12,1	7,7	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Polo Coupé G-40	1.647.021	1.272	115	196	8,6	7,7	372,5	-	-	-	-	-	-	Serie
Polo Classic C 1.3	1.204.315	1.272	55	155	15,5	7,4	397,5	-	25.200	-	-	-	-	-
Polo Classic CL 1.3	1.396.796	1.272	55	155	15,5	7,4	397,5	-	25.200	-	-	-	-	-
Polo Classic CD 1.4	1.353.487	1.395	50	141	19,5	5,8	397,5	-	25.200	-	-	-	-	-
Golf 1.4 CL 3p	1.498.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Golf 1.8 CL 75 3p	1.649.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Golf 1.8 CL 90 3p	1.787.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Golf 1.8 GL 75 3p	1.878.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 1.8 GL 90 3p	1.972.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 2.0 GTI 3p	2.131.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	312.000	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 2.8 VR6 3p	3.599.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 1.9 D CL 3p	1.849.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Golf 1.9 D GL 3p	2.132.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	-	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 1.9 D GTD 3p	2.209.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	125.532
Golf 1.4 CL 5p	1.618.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0	-	43.018	148.649	61.541	-	183.819	-
Golf 1.8 CL 75 5p	1.814.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0	-	43.018	148.649	61.541	Serie	183.819	-
Golf 1.8 CL 90 5p	1.907.000	1.781	90	180	12,1									

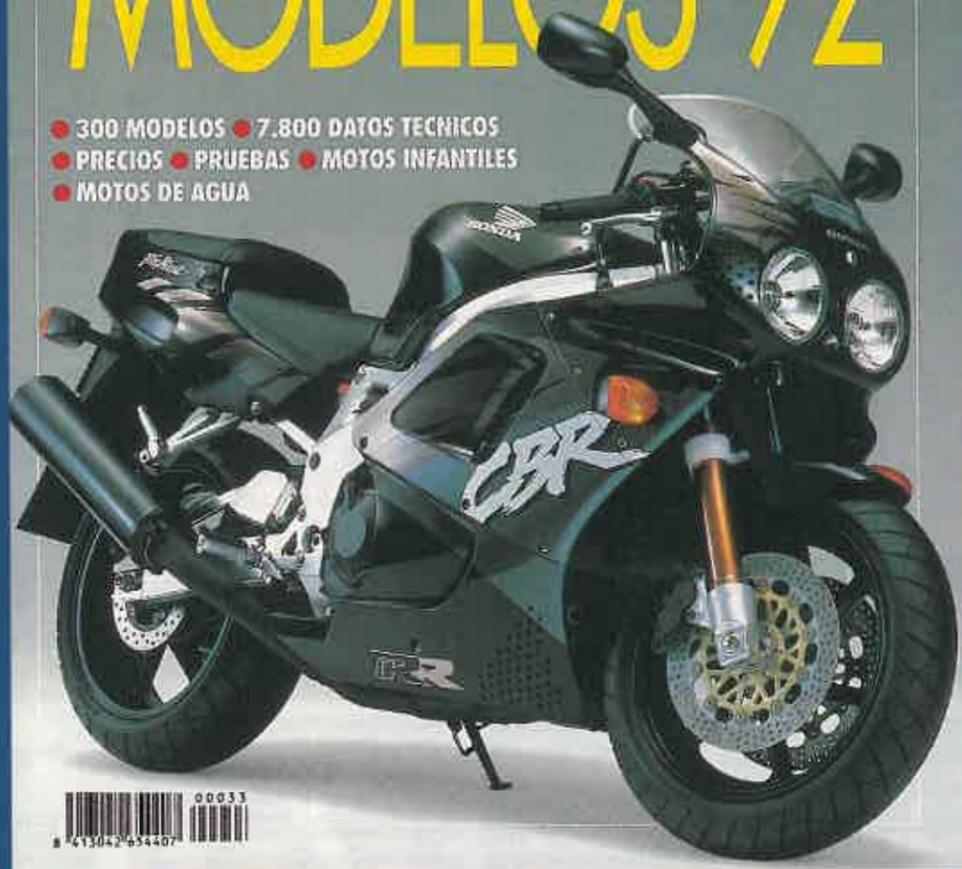
MOTOS

Num. 33 • 1992 750 Ptas

CATALOGO
Motor 16

MODELOS 92

- 300 MODELOS • 7.800 DATOS TÉCNICOS
- PRECIOS • PRUEBAS • MOTOS INFANTILES
- MOTOS DE AGUA



Un Catálogo necesario para los amantes de las motocicletas. La historia de una marca mítica: MV Agusta. Pruebas de los modelos más impactantes. Las novedades más interesantes. Todos los modelos y precios del mercado. Las medidas de seguridad que deben seguir los usuarios en cada estación climatológica.

M
A
G
A
Z
I
N
E

SOBRE
RUEDAS

UNIROYAL SUPER ANCHO

UNIROYAL, la firma alemana fabricante de neumáticos, con una clara vocación hacia las ruedas para pavimentos mojados, acaba de presentar una interesante novedad: Un neumático bautizado RTT-1, que corresponde a la denominación Rain Tyre Tuning (opción neumático para lluvia).

En el caso de los RTT, nos encontramos con un compromiso. El equilibrio entre lo que piden los responsables de marketing y lo que son capaces de ofrecer los técnicos, es algo verdaderamente sutil. En el lanzamiento de la RTT-1 es un claro ejemplo.

DIRECCIONALES

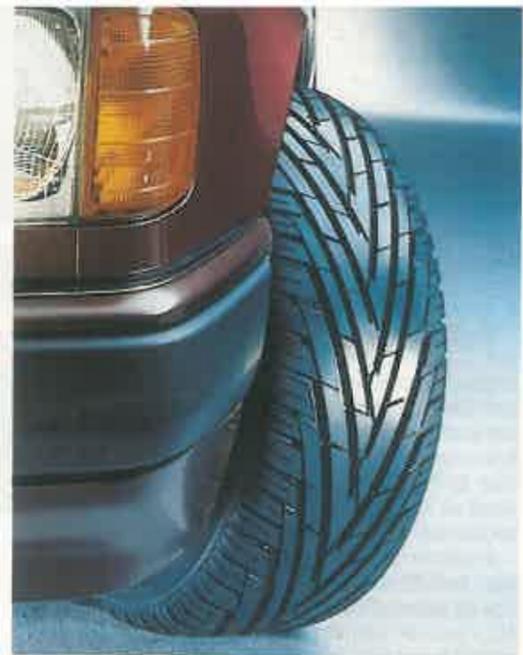
Las RTT-1, direccionales, obligan a montarlas en un lugar determinado del coche.

En marketing querían un producto llamativo y atractivo, que permitiese la personalización en algo tan poco atractivo como los neumáticos. Un conductor cualquiera puede personalizar su coche cambiando los alerones, tapicerías, volante, llantas, pintura o el número de faros; pero hasta ahora, aunque cambiase de neumáticos, las diferencias exteriores son tan escasas, que difícilmente podríamos clasificar de «personalizado» un coche con neumáticos de mayor anchura o menor perfil.

Uniroyal ofrece ahora esta posibilidad porque las RTT-1 son, en primer lugar, unas ruedas altamente espectaculares, en su anchura y en su dibujo. Son neumáticos de reposición (por ahora ninguna marca de automoviles las va a utilizar como neumáticos de primer equipo), recomendados para sustituir a los de serie, con dos e incluso tres

pulgadas más de diámetro de llanta. Es decir, para un Golf Gti, que utiliza de serie un neumático de 185/60 R 14, Uniroyal propone el 205/45 ZR 16. Aunque los desarrollos se mantienen prácticamente iguales, se ha ganado en anchura (20 centímetros en este caso mencionado!), disminuyendo el perfil. Evidentemente, la imagen del coche cambia por completo.

Los responsables técnicos de Uniroyal han tenido la difícil tarea de hacer posible que un neumático de estas dimensiones ofrezca un buen agarre en seco, y especialmente bajo el agua, algo difícil de lograr (la anchura es el enemigo mayor del agarre en suelo poco adherente), pero imprescindible para Uniroyal, que tiene un paraguas como logotipo. Tras dos años de pruebas, el RTT-1 ha visto al fin la luz y hemos tenido oportunidad de probarlos en el circuito belga de Zolder. La primera impresión es excelente. La base sobre la que se asienta el RTT-1 es el dibujo de la banda de rodamiento. Un



AUDI 100

dibujo en cuña de ángulo muy cerrado (16 grados) que produce el efecto de la proa de un barco, cortando la película de agua e impidiendo el efecto del aquaplaning (pérdida de contacto entre neumático y suelo por efecto del agua). Este dibujo, complementado con canales transversales, producen una evacuación de agua notablemente superior a la de un neumático convencional.

El comportamiento del RTT-1 en mojado es excepcional; del orden de un 8 a un 10 por ciento superior al promedio de sus competidores. En asfalto seco nos

ha parecido del mismo nivel que los mejores, eso sí, con una ligera pérdida de confort, por ruido y por rigidez, pero con una gran progresividad.

Si desde el punto de vista técnico el trabajo realizado es irreprochable, desde el planteamiento comercial, nos parece una aventura muy arriesgada.

En principio, un conductor que se incline por las RTT-1, deberá pagar un mínimo de 38.000 pesetas por cada rueda (que pueden ser 58.800 pesetas en el caso de la mayor dimensión), a las que habrá que añadir cerca de 40.000 pesetas por cada llanta, que necesitará utilizar, porque no le sirven las que trae de origen. En total, más de 300.000 pesetas por el gustazo de utilizar estas cubiertas.

El hecho de que la RTT-1 sea direccional obliga a montarlas en un lado concreto del coche. Si pinchamos nos obligará a rodar con cierta tranquilidad hasta llegar a un punto en el que podamos reparar la rueda pinchada.

CRITICA
DE TIENDAS

VEHINTER (BMW)

VEHINTER tiene el honor de ser el último concesionario oficial de la marca alemana BMW inaugurado en la provincia de Madrid. Este concesionario, en el que se ha prestado una atención especial a

Entregas: Dependiendo del modelo elegido la entrega se realiza de manera inmediata; si no es así, puede llegar a retrasarse a un plazo de tiempo de hasta un mes.

Servicio Técnico: En sus 1.000 metros cuadrados disponen de todos los elementos técnicos para poder solventar, prácticamente, la totalidad de las averías que puedan producirse en uno de sus modelos.

El personal técnico realiza, periódicamente, cursos de especialización en las nuevas tecnologías que el fabricante germano incorpora a sus vehículos.

Recambios: Una sección que cuenta con 500 metros cuadrados y un amplio stock de repuestos.

Financiación: La oferta de Vehinter se caracte-



LO QUE HAY
QUE SABER

ESCUELA DE CONDUCCION

El que fuera piloto de Fórmula 1 de los equipos Ferrari, Brabham y McLaren, y del equipo Alfa de Sport Prototipos, el italiano Andrea de Adamich, tiene uno de los más prestigiosos centros de formación de conductores. Bajo la denominación de «Centro Internacional para la Conducción Segura», funciona con la precisión y disciplina del más exigente colegio suizo.

Los coches utilizados son Alfa Romeo 164 de tracción delantera y Alfa 75 de tracción trasera; todos ellos en la versión de 3 litros V6, facilitados por la propia marca, mientras que Pirelli, otro de los patrocinadores, suministra todos los neumáticos.

El prestigio de este centro ha traspasado los límites del país italiano y muy pronto comenzará a acoger alumnos de otros países, como Estados Unidos y Japón.

La escuela, situada en el circuito de Varano de Melegari, construido recientemente a 25 kilómetros de Parma y donde se prueban los prototipos de Bugatti, Lamborghini y Maserati, cuenta con modernas instalaciones que facilitan la enseñanza teórica y práctica.

Cada grupo está formado por tan sólo seis alumnos, bajo la tutela de dos monitores.

Un curso dura tres días. La jornada de aprendizaje comienza a las 9 de la mañana y dura hasta las cinco de la tarde, con una interrupción de tres cuartos de hora para el almuerzo. Tras una primera hora de teoría, el resto de la jornada transcurre conduciendo los coches.

Cada vehículo está equipado con una cámara de vídeo, lo que permite

que el estudiante analice, jornada a jornada, la evolución de su técnica, pudiéndose llevar el vídeo a su propio domicilio para poder refrescar todas las enseñanzas del día.

De Adamich es consciente de que los automóviles han evolucionado enormemente en todas sus prestaciones, mientras que la formación de los conductores se mantiene con los mismos principios de hace treinta años.

Esto produce que muchos conductores mantengan determinados vicios, que pueden llegar a ser nefastos. Con el fin de reciclar a este tipo de conductores, con bastantes años al volante pero poco expertos en llevar coches de un cierto nivel, ha nacido esta nueva escuela de Andrea de Adamich.

AGENDA



FRANCIA, SIN IR MAS LEJOS

LA que fuera la madre de todas las guías Michelin, la Guía Roja de Francia, acaba de ponerse a la venta. En su edición 92 ha seleccionado, para el viajero, 10.912 establecimientos; de ellos, 6.834 son hoteles y 4.078 restaurantes, todos ellos con una buena relación calidad-precio. Entre los diferentes criterios de clasificación existen las categorías de «gran confort», «gran lujo y tradición», «muy confortables», «sencillos pero decorosos» o «accesibles para disminuidos físicos» entre otros.

Pero, a pesar de su re-

putación, la guía Michelin no es sólo gastronómica; también es un completo manual de viaje que reúne multitud de información útil e interesante sobre 4.711 localidades principales, incluyendo 516 planos de población.

Está a la venta en quioscos y librerías, al precio de 3.525 pesetas, IVA incluido.

LAS CHURRAS CON LAS MERINAS

LA primera edición de Golf & Classics es una interesante iniciativa que pretende reunir, en una única prueba, a los aficionados al golf y a los de los automóviles clásicos de todos los tiempos. Este rallye, de carácter internacional, unirá Bruselas

los días del 22 al 31 de mayo. Los interesados pueden solicitar mayor información en el número de Fax: 07 331 1 52 48 27.

SERA POR DINERO...

Las dificultades económicas no deben ser motivo suficiente para renunciar a la diversión. Y si no, que se lo pregunten a la Peña Motorista Aranjuez y al Real Moto Club de España, que han organizado para este fin de semana, 28 y 29 de marzo, la V Concentración Oasis de Castilla, por los alrededores de Aranjuez. Pero lo



Contará con expositores de 14 países, con más de 150 empresas participantes. La Dirección General de Tráfico tiene previsto organizar el Congreso Iberoamericano de la Seguridad Vial, coincidiendo con esta exposición.

más interesante es el precio de inscripción -2.500 pesetas por persona- que dan derecho a: Una bolsa de regalo, con una placa, un pantalón vaquero y unos guantes de verano, cena del sábado en restaurante, tickets para bebidas y barra libre de cerveza. Inscripciones en Moto Boutique, en la madrileña calle de Isaac Peral, número 8.



SALON DE LA SEGURIDAD VIAL

Entre los días 15 y 19 de junio, tendrá lugar en Madrid, en el Parque Ferial «Juan Carlos I», el Salón Internacional de la Seguridad Vial, Traffic '92, dentro de la «Semana del Equipamiento para Municipios».

Contará con expositores de 14 países, con más de 150 empresas participantes. La Dirección General de Tráfico tiene previsto organizar el Congreso Iberoamericano de la Seguridad Vial, coincidiendo con esta exposición.

PREDECIR EL FUTURO

¿COMO va a afectar el cambio de tendencia de 1991? ¿Qué repercusiones tendrá la incorporación total en el Mercado Único europeo? ¿Cuál es la incidencia del «factor japonés» en la industria europea y española?

Y otras tantas cuestiones pueden tener respuesta durante los próximos días 1 y 2 de abril en las «Jornadas sobre Previsiones de Demanda en el Sector de Automoción», que organizan el Instituto de Empresa y ANFAC, que contará con la asistencia de la «creme de la creme» del sector.

Las inscripciones podrán realizarse en el mismo Instituto de Empresa de Madrid, en los teléfonos (91) 564 53 54 y 564 54 14.



SIGUE EL MAL FARIO

Tras el incendio del coche Ricart en la Expo sevillana, el mal fario sigue persiguiendo al patrimonio móvil español, porque en Barcelona se han destruido una decena de motocicletas. Un incendio, en un local contiguo al que utilizaba el coleccionista Carlos Garriga para guardar parte de su colección, fue pasto de las llamas. Los bomberos creen que el incendio fue intencionado, ya que el local mencionado sufrió un robo. La mala suerte produjo que el incendio se propagase a la nave en la que se guardaban las motos, resultando destruidas una decena, entre las que destacan varias BMW con sidecar de la Guerra Mundial y una Ducatti vencedora de las 24 Horas de Montjuich.



la preparación de todas las secciones, dispone de una superficie total de 16.002 metros cuadrados.

La exposición, con 1.400 metros cuadrados, es de las más grandes que existen en nuestro país.

El equipo de ventas está compuesto por seis profesionales que, tan sólo en los dos primeros meses del año, han conseguido superar el centenar de unidades comercializadas. Una cifra importante si tenemos en cuenta el segmento de usuarios en el que encajan los productos de BMW.

 **Rapidez en la entrega y profesionalidad**

 **Poco espacio en la exposición**



ESCUELA DE ANDREA DE ADAMICH
El piloto italiano ha creado este centro para asegurar una conducción segura. Los coches utilizados son Alfa Romeo 164 de tracción delantera y los 75 de tracción trasera, proporcionados por la propia marca.





AUTOSONIDO

NOVEDADES COMPACTAS

La firma Alpine se está configurando como una de las más activas e innovadoras respecto a los modelos que integran su amplia gama.

Entre las novedades que irán apareciendo en los próximos meses, destaca, poderosamente, el nuevo 7980M, el primer radio-compact disc de carga frontal con un depósito de tres discos. Esto simplifica enormemente el manejo de los discos puesto que en el salpicadero el usuario cuenta con una unidad para varios discos.

Otra novedad destacable es la incorporación del sistema ASC, Ambient Sound Compensation, en los radiocassettes con ca-

rátula extraíble. Este sistema ajusta automáticamente el nivel sonoro y la respuesta de frecuencia al ruido ambiental.

Los contactos de estos nuevos productos Alpine, bañados en oro de 24 quilates, aseguran una vida útil del aparato, libre de problemas de conexión bajo cualquier condición de uso. La carátula digital extraíble se utiliza, igualmente, en los nuevos radio-compact disc. Con este dispositivo se asegura una seguridad suplementaria.



TELEFONIA MOVIL

ELEMOBILE, empresa dedicada a la fabricación de productos destinados a la comuni-

cación profesional, presenta dos nuevos modelos de teléfonos portátiles celulares. El GX 8900 proporciona un asombroso repertorio de prestaciones que le sitúan en un lugar privilegiado dentro de su segmento. El GX 9800 es un portátil ligero, ergonómico, diseñado para que su utilización sea sencilla en todo momento, pero sin renunciar a las prestaciones más avanzadas.

SALIRSE DE LA TONICA

La firma alemana TechArt no deja de sorprendernos. En esta ocasión ha lanzado al mercado una extensísima gama de teléfonos móviles, de múltiples formas y colores, para elegir lo más acorde con la carrocería o tapicería del coche. Pero aún hay más, si usted ya dispone de un equipo móvil, TechArt se lo adapta a los nuevos cánones del diseño en sólo dos días. Para una información más completa pueden dirigirse al número de teléfono 07 49 7152 26046 y al fax 07 49 7152 24312.



LIBROS

GASTRONOMIA Y TURISMO

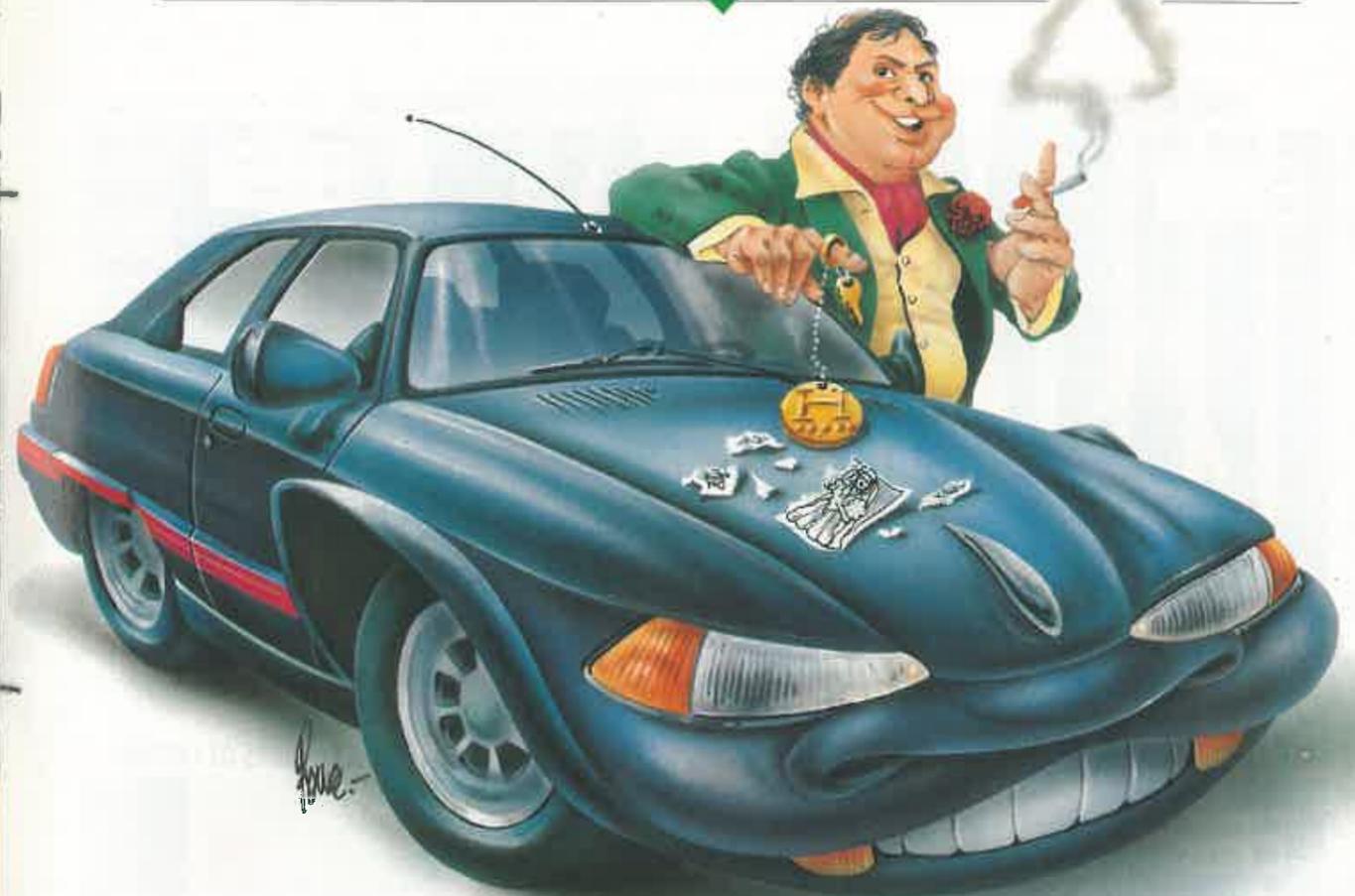
Acaba de ser presentada la tercera edición de la Guía BMW de gastronomía y turismo en España, fruto de la colaboración entre BMW y el Club de Gourmets, la más prestigiosa entidad nacional en el campo de la información gastronómica.

Su objetivo, que cumple a la perfección, es ser un instrumento de consulta para el viajero más exigente. Su contenido; el habitual: costumbres, monumentos, enclaves de especial atractivo y una cuidada selección de restaurantes y hoteles, además de las importantes novedades que incorpora cada año. Al margen de la actualización de los establecimientos recomendados, y la incorporación de 230 restaurantes y 122 hoteles, la nueva edición cuenta con un nuevo

diseño para facilitar su utilización. La cartografía es más extensa, y los nuevos planos de ciudades



permiten una rápida ubicación de los puntos de interés, desde la primera visita. Su precio es de 2.700 pesetas y se puede adquirir en los concesionarios de la marca y todo tipo de librerías.



SEGUROS DE AUTOMOVILES

DIVORCIADOS: UN NUEVO PELIGRO

Variables como la edad o el sexo del conductor han quedado obsoletas cuando se trata de definir a los clientes de alto riesgo para las compañías de seguros. Ahora se empieza a hablar del estado civil o el color de los vehículos como algunas de las características de mayor incidencia en los accidentes de tráfico.

Si usted es divorciado y conduce un coche GTI de color negro o rojo es más propenso a sufrir accidentes de circulación que el resto de los mortales. Al menos esto es lo que dicen las estadísticas recogidas en un informe, elaborado por el Grupo Vitalicio, donde se analizan las causas más importantes de los siniestros en carretera, y permiten la localización de los conductores de alto riesgo y, por tanto, establecer la franja donde las tarifas han de penalizarse.

Hasta la fecha, características como la edad del conductor, la antigüedad del carné de conducir, el sexo o la potencia del vehículo eran razones más que suficientes para determinar qué conductor debía pagar más en el momento de suscribir una nueva póliza para su vehículo. Ahora se asegura que, si bien es cierto que los menores de veintisiete años son el grupo de mayor riesgo, no es tan cierto que todos los conductores englobados en este grupo sean peores que sus mayo-

res. O que en determinados casos, algunas características no tienen una influencia estadísticamente significativa en la siniestrabilidad. Otra muestra de ello es la determinación de que en los vehículos de baja potencia -hasta 45 caballos- la edad no es un factor influyente.

De este modo se llega a la conclusión de que no siempre se puede atribuir la misma significación a los factores considerados; en unos casos sus consecuencias pueden ser positivas, y en otros negativas.

REACCIÓN EN CADENA

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

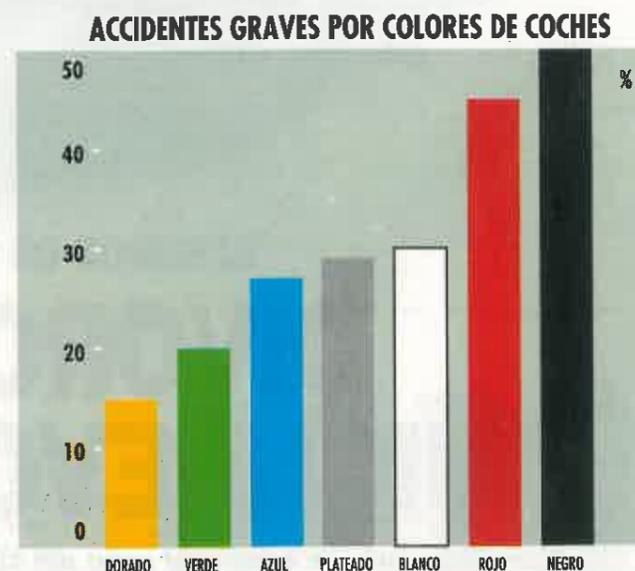
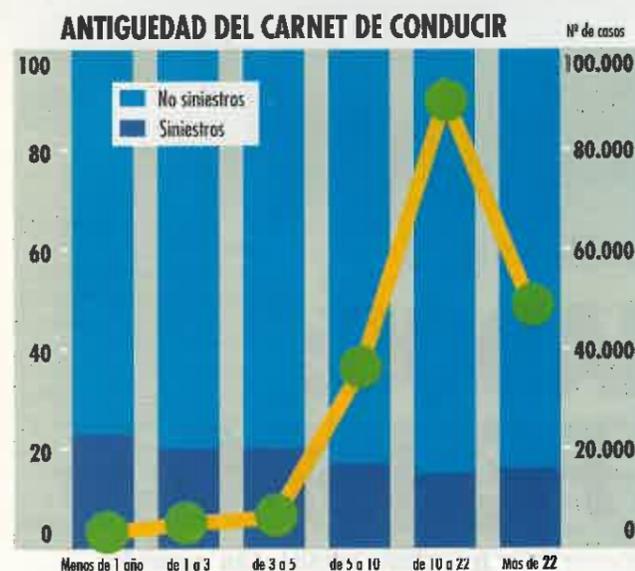
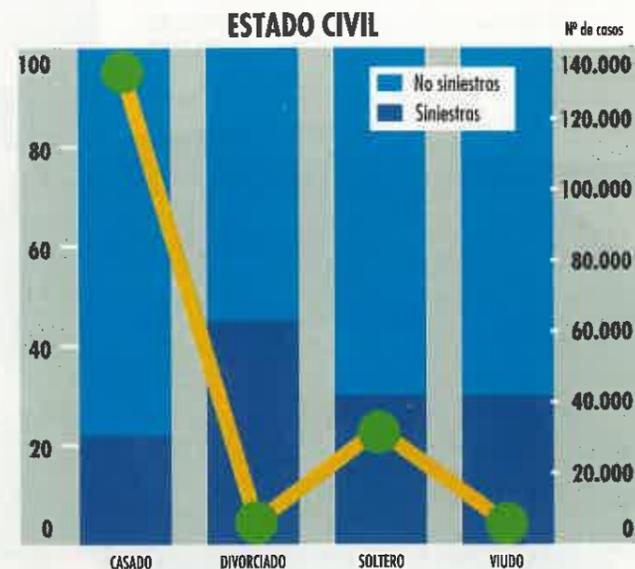
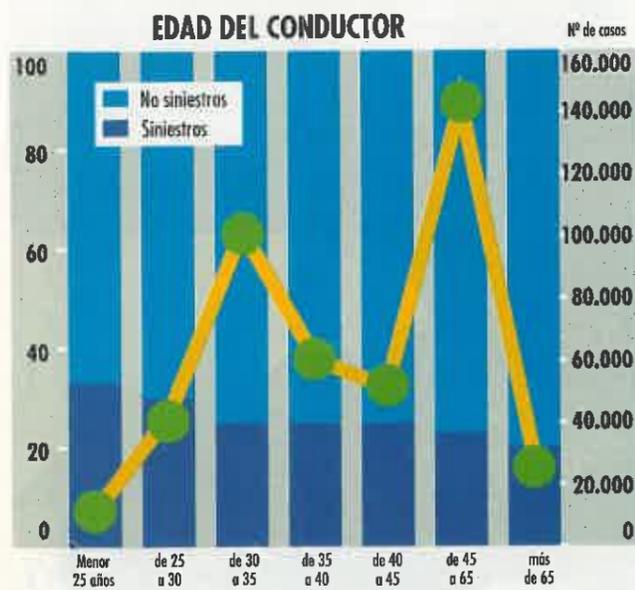
2 Modelos : KX 500 R (Auto-reverse) • KX 500 (Auto-stop), 60W, FM/OM - 12 memorias, Sintonía electrónica, Equalizador (graves, medios, agudos), Búsqueda automática sintonías, Extraíble incorporado.



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



KX 500 R



Pertenecer al sexo femenino, siguiendo con ejemplos prácticos, indica menor riesgo en automóviles de precio más bajo, mientras que puede ser más peligroso cuando dichas féminas se sitúan al volante de automóviles con un precio superior a los tres millones de pesetas. El informe del Grupo Vitalicio llega a resultados tan rigurosos como que las personas casadas y con hijos registran un menor número de siniestros, seguidos de los casados sin hijos y de los solteros, mientras «sentencia» a los divorciados como el sector de la sociedad más propenso a sufrir accidentes de tráfico.

El color del vehículo no sólo está asociado al gusto del consumidor, sino que es otro de los factores de relevancia en la frecuencia de accidentes, ya que «este aspecto -según los responsables del informe- está íntimamente relacionado con el perfil del conductor». Los coches de color negro y rojo son los que se ven involucrados en un mayor número de accidentes graves, con un 50 y un 42 por ciento, respectivamente. A continuación viene el color blanco, con un 30 por ciento, seguido muy de cerca por el plateado y azul, con un 27 y un 26 por ciento respectivamente. El color verde es-

tá presente en el 20 por ciento de los accidentes, siendo los vehículos dorados los menos «dañinos», con un 15 por ciento de incidencia. El ámbito rural o urbano por el que circula el vehículo, sólo tiene influencia destacada en las estadísticas cuando se trata de provincias poco pobladas. En estos casos, el comportamiento de los conductores residentes en localidades de menos de 5.000 habitantes es mucho mejor que en las poblaciones mayores. La potencia también tiene una influencia muy marcada en automóviles con un precio de hasta dos millones de pesetas, pero no en los

de un valor superior. Según este último criterio los modelos semideportivos, en los que se ubica un motor de gran potencia en el interior de una carrocería ligera, suelen tener unos resultados casi siempre negativos en términos estadísticos. Entre los automóviles de fabricación nacional o los de importación apenas existen diferencias significativas, siempre y cuando el valor del vehículo se sitúe en una banda de hasta un millón trescientas mil pesetas. A medida que aumenta el precio, son los coches de importación los que salen peor «parados», con un coste siniestral superior a los de fabricación nacional. También se afirma que existen parámetros coincidentes entre sí, como, por ejemplo, la antigüedad del carné y la edad del conductor,

La frecuencia de accidentes en personas divorciadas es muy superior a la de los demás estados civiles.

consideradas por algunas compañías de seguros de forma acumulativa. El Grupo Vitalicio cree sin embargo que, mientras la primera de estas circunstancias es importante, la segunda no alcanza una significación especial, por tanto «la aplicación de un doble recargo por estos dos conceptos es reiterativa e injusta». La Dirección General de Tráfico cuenta por su parte con numerosos estudios que definen características y circunstancias en las que incurrir los accidentes de tráfico. Al margen de la información estadística que se publica anualmente en el

La cosa se pone difícil

SUPER DEPORTIVOS GTI

La delicada situación por la que atraviesa el sector asegurador está ocasionando que muchas compañías se «cubran las espaldas» a la hora de emitir sus pólizas de automóviles. Un claro ejemplo de ello es la negativa de algunas de estas aseguradoras a acoger en sus casas a vehículos que por sus características técnicas sean más propensos a tener altos niveles de siniestralidad, tal es el caso de los semideportivos tipo GTI o pequeños modelos con motores turboalimentados. Un duro golpe hacia un segmento que empieza a resentirse ante medidas como la adoptada por nuestro país vecino, ya que el gobierno francés se dispone a prohibir la utilización de este tipo de vehículos a los conductores

noveles, durante un periodo de dos años, salvo que hayan sido formados mediante el sistema de conducción acompañada. Con esta medida, que no ha querido hacerse pública antes de las elecciones por su carácter impopular entre los jóvenes, los responsables de circulación vial del país galo pretende, por un lado, que sus conductores comiencen la fase de aprendizaje con modelos de menor potencia, y por otro, incentivar la nueva modalidad de conducción acompañada, elegida hasta el momento por tan sólo el nueve por ciento de los aspirantes, y que, según las estadísticas, ofrece índices de siniestralidad tres o cuatro veces inferiores al resto de los distintos sistemas de enseñanza.



EL SECTOR ASEGURADOR está dispuesto a tomar cuantas medidas sean necesarias para evitar los altos niveles de siniestralidad de los últimos años.

Boletín Informativo de Accidentes, con el análisis de los datos principales, la DGT ha encargado la realización de análisis más exhaustivos, como el realizado recientemente por el Servicio Navarro de Salud en el que se estudia una muestra de trescientos conductores accidentados e ingresados en hospitales. En dicho estudio se tabula información como circunstancias emocionales del conductor en el momento del accidente, tipo de viaje -laboral o de ocio-, tasa de alcoholemia, etcétera. La definición de estos nuevos criterios de riesgo es una medida

que, en un principio, debe ser bien acogida por la generalidad de conductores, puesto que permite matizar algunas de las variables anteriormente utilizadas y ajustar más las primas a cada caso concreto. El Grupo Vitalicio, que pondrá en práctica este nuevo sistema de tarifas a partir del verano, garantiza que no todas las variables tendrán el mismo peso en la valoración, por lo que no será necesario rechazar los automóviles de color rojo o negro, o estabilizar las posibles relaciones sentimentales antes de asegurar un vehículo.

Lourdes Bravo

NUEVO CITROËN AX SIGNO
desde 940.000 ptas.*

Tu signo es genial.



Estás de suerte. Tienes un Signo genial: la Nueva Serie Especial AX Signo, desde 940.000 ptas. Nace un nuevo Citroën AX lleno de fuerza. Diseñado con personalidad. Y con un equipamiento de serie que incluye: luz trasera antiniebla, alarma sonora de olvido de luces encendidas, retrovisores exteriores regulables desde el interior, respaldo trasero abatible, luneta trasera térmica, reloj analógi-

co, pre-equipo de radio, y detalles de interior de un GT; tapicería de terciopelo, asientos deportivos y, si lo deseas, con asientos traseros fraccionados, limpia-luneta trasero, elevalunas eléctricos, cierre centralizado y cristales tintados. Tu Signo es genial: Nuevo Citroën AX Signo 3 y 5 p. desde 940.000 ptas.



CITROËN

* Precio máximo recomendado AX Signo 3 p. Incluye IVA, transporte y oferta promocional. Válido hasta fin de mes para vehículos en stock. No acumulable a otras ofertas promocionales.



NUEVO CITROËN AX SIGNO

ESPECIAL
Descapotables

VIRTUDES

- Carrocería descapotable
- Facilidad para aparcar
- Consumo económico

FSM POP 650
PRECIO: 989.000 ptas.

- Motor ruidoso
- Frenos poco eficaces
- Suspensiones incómodas

DEFECTOS

VIRTUDES

- Motor brillante
- Confort de marcha
- Mecanismo de la capota

MERCEDES 300 SL 24V
PRECIO: 10.774.200 ptas.

- Sólo dos plazas
- Precio exclusivo
- Opciones caras

DEFECTOS



FSM POP 650 FRENTE A MERCEDES 300 SL 24V

COCHE RICO COCHE POBRE

Nunca nuestra presencia, al volante de cualquier modelo, ha creado tanta expectación como la que levantaron estos dos coches. Rivalizaban ambos en atraer miradas y seducían por igual a su paso, dejando suspendido en el aire el aroma de la fascinación.



TORIJA
Primera parada de nuestro viaje, en Torija sólo acudieron a nuestro paso las aves del Castillo, visible desde la Nacional II. El sol aún no había vencido su batalla contra el frío.



TETAS DE VIANA
El paisaje sorprende al viajero con dos formas peculiares. Asimétricas como los frontales de los coches.

inevitable aspecto de bohemio, fascinaba a su paso. Nadie se preocupaba por mirar, hasta con descaro, un modelo pequeño, de línea desenfadada sin más pretensión que la de gustar. Pero había que salir, dejar atrás esta ciudad viciada, y cotejar con las reacciones de otras gentes.

Nos fuimos a la Alcarria, con toda su tradición histórica plasmada en numerosos monumentos, para pasear estos coches, disfrutar al aire libre de su sobrio paisaje, probar los coches por diferentes tipos de carreteras y observar las reacciones de la gente. Camino de Torija, primer pueblo de nuestro periplo alcarreño, lava-

HABIA que dejar atrás el viejo Madrid, con sus gentes resabiadas, eufórico de capitalidad y acostumbrado a vehículos de cualquier calaña. En esta ciudad, los grandes deportivos, los más sofisticados descapotables, o las berlinas ocupadas por adinerados de portada de revista, ya no causan ningún revuelo. Incluso hay cierto recelo a mirar estos coches, mientras que un pequeño y coqueto descapotable, conducido por un anónimo ocupante, pobre como cualquier otro, pero con

REY DE LOS VIENTOS MERCEDÉS 300 SL 24V

El Mercedes es el descapotable de los ricos. Sólo hay que apretar un botón para que el cielo se abra encima nuestro.

DISÑO	★★★★★
ACABADO	★★★★
PRESTACIONES	★★★
CONFORT	★★★★
SEGURIDAD	★★★★
CONSUMO	★★

EL Mercedes 300 SL es un coche de capricho, un capricho al alcance de muy pocos por lo elevado del precio y por la limitación de sus plazas a dos personas. Pero que cuenta con el sello de calidad, por antonomasia, que ha calificado siempre a la marca de la famosa estrella. El primer 300 SL, iniciales que en alemán significan deportivo y ligero, apareció allá por el año 1952, tenía 175 caballos, la carrocería era de aluminio, pero pasó a la historia por la original apertura de sus puertas, hacia arriba, en forma de alas mariposa. Todo en el Mercedes 300 SL 24V es digno de elogios. El potente motor empuja progresivamente según vamos pisando el acelerador, hasta alcanzar velocidades de vértigo. El cambio automático de cinco marchas (se puede optar también por uno manual) es sencillamente perfecto y dispone de un interruptor (posición económica o sport) cuya finalidad es ahorrar gasolina cambiando a más o menos revoluciones. Los frenos son potentes e infatigables, los acabados meticulosos, la estabilidad tan buena como en un Mercedes con techo rígido. Los asientos, comodísimos, disponen de multitud de reglajes eléctricos, con riñoneras que se hinchan y deshinchan. Los tres retrovisores se reglan con un sólo botón. Los cinturones se abrochan sin esfuerzo al estar integrados en el asiento. Pero también tiene sus inconvenientes, como una deficiente visibilidad lateral, por supuesto cuando está capotado; unos parasoles incómodos porque

FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de siete apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.960 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 88,5 mm. Carrera: 80,2 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 231 CV (170 kW) a 6.300 rpm. Par máximo: 27,7 mkg (272 Nm) a 4.600 rpm. Alimentación: inyección electrónica. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios automática de cinco marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 32,5 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 43,4 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida. Diámetro de giro: 10,8 metros. Número de vueltas del volante entre topes: 3.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Sí.

SUSPENSION: Delantera: Independiente con sistema antihundimiento, muelles helicoidales, amortiguadores de gas y barra estabilizadora. Trasera: Independiente multibrazo con sistema antihundimiento, muelles helicoidales, amortiguadores de gas y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 225/55 R 16 Z. Llantas de aleación de 8JX16 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.690 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 80 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	15,1
A 29 km/h de promedio	
CARRETERA	9,8
A 90 km/h de cruceo	
En conducción rápida	16,0
AUTOPISTA	11,6
A 120 km/h de cruceo	
A 140 km/h de cruceo	13,2
CONSUMO MEDIO POND.	13,2
Litros/100km	
AUTONOMIA MEDIA	556
Kilómetros recorridos	

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Mercedes Benz Española S.A. José Ortega y Gasset 22-24. 28006 Madrid. Teléfono: (91) 431 94 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 92 puntos de asistencia en toda España.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	230
Km/h	
ACELERACION (seg.)	17,2
400 m salida parada	
1.000 m salida parada	30,7
De 0 a 100 km/h	9,7
Recorrido (metros)	151
RECUPERACION	15,2
400 m desde 40 km/h en 4ª	
400 m desde 40 km/h en 5ª	14,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	28,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	27,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	6,6
recorrido (metros)	187
De 80 a 120 km/h en 5ª	6,3
recorrido (metros)	178

chocan con el reforzado y grueso montante del parabrisas, cuya esquina también tendremos buen cuidado de sortear cuando vayamos a sentarnos. Por supuesto nuestro Mercedes descapotable dispone de todos los inventos electrónicos del momento: ADS o amortiguación variable, ASD o diferencial autobloqueable y ASR o regulación del resbalamiento al acelerar. Pero a pesar de su abundante precio, todas estas maravillas no están incluidas en el equipo de serie.

Pero lo que realmente te hace sentir distinto es viajar con él descapotado. Para descubrirlo basta con mantener apretado un botón, a coche parado y contacto dado. Ante nuestros asombrados ojos vemos como las ventanillas laterales bajan, el techo se va descapotando, se abre un compartimento trasero, se mete la capota, se cierra la tapa del citado compartimento y por último vuelven a cerrarse las ventanillas. Todo en cuestión de segundos. Una vez en marcha, si apretamos un botón y subimos el arco de seguridad (sale de forma automática en caso de vuelco), se consigue hacer barrera al viento, pues incorpora una cortinilla tupida y se puede gozar de la sensación de viajar al aire libre sin que éste nos moleste. A una velocidad de cruceo, alrededor de los cien kilómetros por hora, un suave céfiro, nada molesto, nos permite apreciar los perfumes del campo, que despierta al paso de la primavera. Es una forma distinta de viajar, sin prisas, sensitiva, en donde los colores y los olores son los protagonistas.



SOLIDEZ
El chasis del Mercedes se ha reformado de forma exhaustiva para evitar torsiones, tan típicas en este tipo de coches. En consecuencia, el ajuste de la capota roza la perfección y no aparecen ruidos, gracias también a un acabado magnífico. El arco de seguridad se acciona de forma automática en caso de vuelco.

POTENCIA Y SUAVIDAD
Con 24 válvulas, seis cilindros, 231 caballos de potencia y tres litros de cilindrada, este motor empuja fuerte a cualquier régimen de giro.

DE TODO
Los relojes del salpicadero dan toda clase de información, incluso sobre el consumo instantáneo. El cambio es automático de cinco velocidades.

DE PRINCIPIO

Encontrar un coche que armonice de forma perfecta, estilo, prestaciones y economía parece impresionante. De principio a fin.

UN DISEÑO MAS AERODINAMICO PARA CONSUMIR MENOS

La línea del Hyundai Lantra responde a criterios de estética

ofrece un gran rendimiento con consumos muy reducidos. Es muy elástico con una respuesta óptima a cualquier régimen.

UN INTERIOR PARA DISFRUTAR MAS

El equipamiento se ha cuidado hasta el detalle: cristales tintados, dirección asistida,

Todos los mandos, de diseño ergonómico, hacen fácil la conducción.

La seguridad está garantizada con su eficaz sistema de frenos y suspensiones.

UN COCHE CON TRES AÑOS DE GARANTIA

La fiabilidad y nivel

que su coche estará siempre bien atendido. Además con Hyundai



A FIN

IMPRESIONANTE

y aerodinámica y así, reducir consumos.

UNA MOTORIZACION EXCELENTE : 16 VALVULAS, INYECCION

Su motor de 1.593 c.c. y 114 CV



elevadas eléctricas en las 4 puertas, radio cassette con 4 altavoces, control remoto de apertura de maletero y depósito de gasolina, asiento trasero abatible 60/40... La comodidad es el resultado.

TODO BAJO SU MANDO CON TOTAL SEGURIDAD

Al volante del Lantra sentirá todo bajo control. Su instrumentación es completa y de fácil lectura.

de calidad del Hyundai Lantra nos permite ofrecer una garantía de 3 años. Con la red de asistencia Hyundai podrá estar seguro



Euroservice tendrá asistencia las 24 horas en sus desplazamientos en caso de necesidad, con grúa, hotel, transporte, coche de alquiler...

HYUNDAI LANTRA. LA ELECCION LOGICA

El Hyundai Lantra con su nivel de acabado, su equipamiento, sus prestaciones y su precio es la elección lógica. Compruébelo.

HYUNDAI LANTRA. LA ELECCION INTELIGENTE

Es lógico que usted compare a la hora de decidir la compra de un coche. El Lantra, por su relación calidad precio, le dará satisfacciones desde el mismo momento de su adquisición.

Para mayor información,
llámenos al
900 102 103



HYUNDAI

GARANTIA
3
AÑOS

HYUNDAI ESPAÑA Distribución Automóviles S.A. Distribuidor exclusivo para península y Baleares
Plaza de la Independencia 10 - 1ª planta • 28001 MADRID • Tfno.: 522 49 14

BRIHUEGA
Villa histórico monumental, los trabajadores de este pueblo detuvieron sus faenas para admirar unos coches que nunca habían visto.



PASTRANA
Bajo el balcón al que se asomaba la princesa de Éboli, los niños de Pastrana soñaron en poder conducir estos coches, aunque sólo fuera por unos instantes.



ce que pueda introducirse gran cantidad de agua por las juntas. El Mercedes, por supuesto, pasó por el lavado como quien oye llover. Llegados a Torija, ambos coches con la capota puesta, había poca gente por sus calles y en la plaza de su castillo, visible desde la Nacional II, nos detuvimos tan sólo unos instantes, rodeados únicamente por el ruido de las aves. Era todavía primera hora de la mañana, pero el sol comenzaba a calentar. Descubrimos los coches. En

mos los coches y repostamos. El depósito del Mercedes se tragó casi siete mil pesetas de gasolina sin plomo en tanto que el pequeño FSM no pudo con más de mil cuatrocientas pesetas de gasolina normal. Durante el lavado posterior, el FSM demostró que aún no estaba saciado con la gasolina y bebió un poco de agua entre la capota y las puertas, aunque en cantidades poco preocupantes, si bien se trataba de un vehículo muy nuevo. Probablemente, con el paso de los años, el ajuste irá a peor, aunque en caso de lluvia normal no pare-

PEQUEÑO ZASCANDIL

FSM POP 650

Su tímido tamaño y su techo descapotable convierten al Pop 650 en un vehículo singular, limitado pero muy divertido.

DISEÑO	★★★
ACABADO	★
PRESTACIONES	★★
CONFORT	★
SEGURIDAD	★★
CONSUMO	★★★

CUALQUIER característica del Pop 650 resulta destacable. Supera a duras penas los tres metros de longitud, el motor es de dos tiempos, la tracción es trasera y el propulsor va montado sobre ese mismo eje. Para abrir las ventanillas hay que pararse y bajarse del coche, es decir desmontarlas. En el espacio para los pedales apenas caben los dos pies y pisar el freno y el embrague debe resultar imposible para quienes superen un 43 ó 44 de talla de zapato. Repostar es una maniobra sencilla, a pesar de tratarse de un motor de dos tiempos. En el depósito de combustible no se introduce mezcla, ya que el engrase es separado, como suele ser habitual, hoy en día, en los motores de este tipo.

La capota dispone de un sistema algo arcaico. Cuatro palomillas la sujetan a la carrocería y además un buen número de broches le confieren una estanqueidad aceptable. No resulta fácil de desmontar, pero tampoco extremadamente difícil. Resulta más complicado montarla, ya que el armazón que le da forma queda sujeto por correas incómodas de apretar y ajustar en el reducido espacio que queda una vez cubierto el coche.

Una vez en marcha, se trata de un coche poco confortable. El motor resulta muy ruidoso y algunos de los vapores de aceite pasan al habitáculo, produciendo un olor de cierta intensidad. Los pedales están descentrados con respecto a la recta longitudinal que une el asiento con el volante. La caja de cambios resulta

FICHA TECNICA

MOTOR: Trasero longitudinal de dos cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas lateral accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de dos apoyos. Refrigerado por aire. Cilindrada: 652 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 77 mm. Carrera: 70 mm. Compresión: 8 a 1. Potencia máxima: 24 CV (17,6 kW) a 4.500 rpm. Par máximo: 4,2 mkg (41 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Un carburador Weber invertido. Combustible: Gasolina normal de 92 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cuatro marchas. Embrague: Mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 6,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 9,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 15,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 22,6 km/h.

DIRECCION: Sistema: De rosca sin fin. Diámetro de giro: 4,3 metros. Número de vueltas del volante entre topes: 3,25.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente, de triángulos transversales con resorte semielíptico transversal y con amortiguadores telescópicos. Trasera: Independiente con brazos triangulares, amortiguadores telescópicos y resortes helicoidales.

RUEDAS: Neumáticos: 135 SR 12. Llantas de chapa de 4JX12 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 600 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 21 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	7,1
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	5,9
En conducción rápida	7,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	-
A 140 km/h de cruce	-
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	6,6
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	270

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: INSA Comandante Zonta, 13 Madrid. Exposición y venta CAR 10 Infanta María Teresa 10. Teléfono: (91) 563 27 28. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** En formación.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	110
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	23,9
1 000 m salida parada	47,0
De 0 a 100 km/h	40,1
Recorriendo (metros)	802
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	23,3
400 m desde 40 km/h en 5ª	-
1 000 m desde 40 km/h en 4ª	47,4
1 000 m desde 40 km/h en 5ª	-
De 80 a 120 km/h en 4ª	-
recorriendo (metros)	-
De 80 a 120 km/h en 5ª	-
recorriendo (metros)	-

poco precisa y dura, y la primera, marcha a la que conviene recurrir con cierta asiduidad, no está sincronizada. Los retrovisores exteriores apenas sirven de nada y tiene que regularlos una persona desde el exterior. Los asientos delanteros apenas se pueden abatir para acceder a las plazas traseras, que disponen de un espacio ínfimo, porque tropiezan con el parasol. Y sin embargo, el FSM Pop 650 es un coche apetecible. Dispone del extraño encanto de los feos, que resultan atractivos no se sabe bien porqué.

En cuanto a cualidades dinámicas, el FSM se mueve en los mismos parámetros que el confort interior. El chasis de esta carrocería descapotable se retuerce considerablemente, las suspensiones tienen un diseño ya superado y los frenos detienen el coche a base de apretar el pedal sin reservas. El motor tiene poca potencia y en las subidas requiere cierta paciencia. Pero también en este apartado el FSM es un vehículo atractivo. En las bajadas, dejando muchos límites de seguridad por si acaso, uno puede sacarle bastante partido y hacerlo deslizar en las curvas. Conviene no apurar por sus limitaciones de chasis, suspensiones y frenos.

No es el FSM, en principio, un vehículo para ser utilizado diariamente. Pero en ocasiones singulares y recorridos no muy largos puede proporcionar muchas satisfacciones. Y por el precio del Mercedes SL 300 24v, pueden comprarse once pequeños FSM y llenar toda la calle para que no aparezca la competencia.



COMO UNA MOTO
Conducir el FSM descapotado requiere una mentalización similar a la necesaria para montar en moto, especialmente en días fríos. Las ventanillas laterales no se pueden montar sin poner también la capota.

DOS TIEMPOS
Dos cilindros y 24 caballos de potencia son sus cartas de presentación. Con todo, a pesar de su elevado ruido, resulta económico y divertido de utilizar.

ASPECTO POBRE
La calidad de los materiales y el remate de los detalles deja algo que desear. La aireación es difícil de regular.

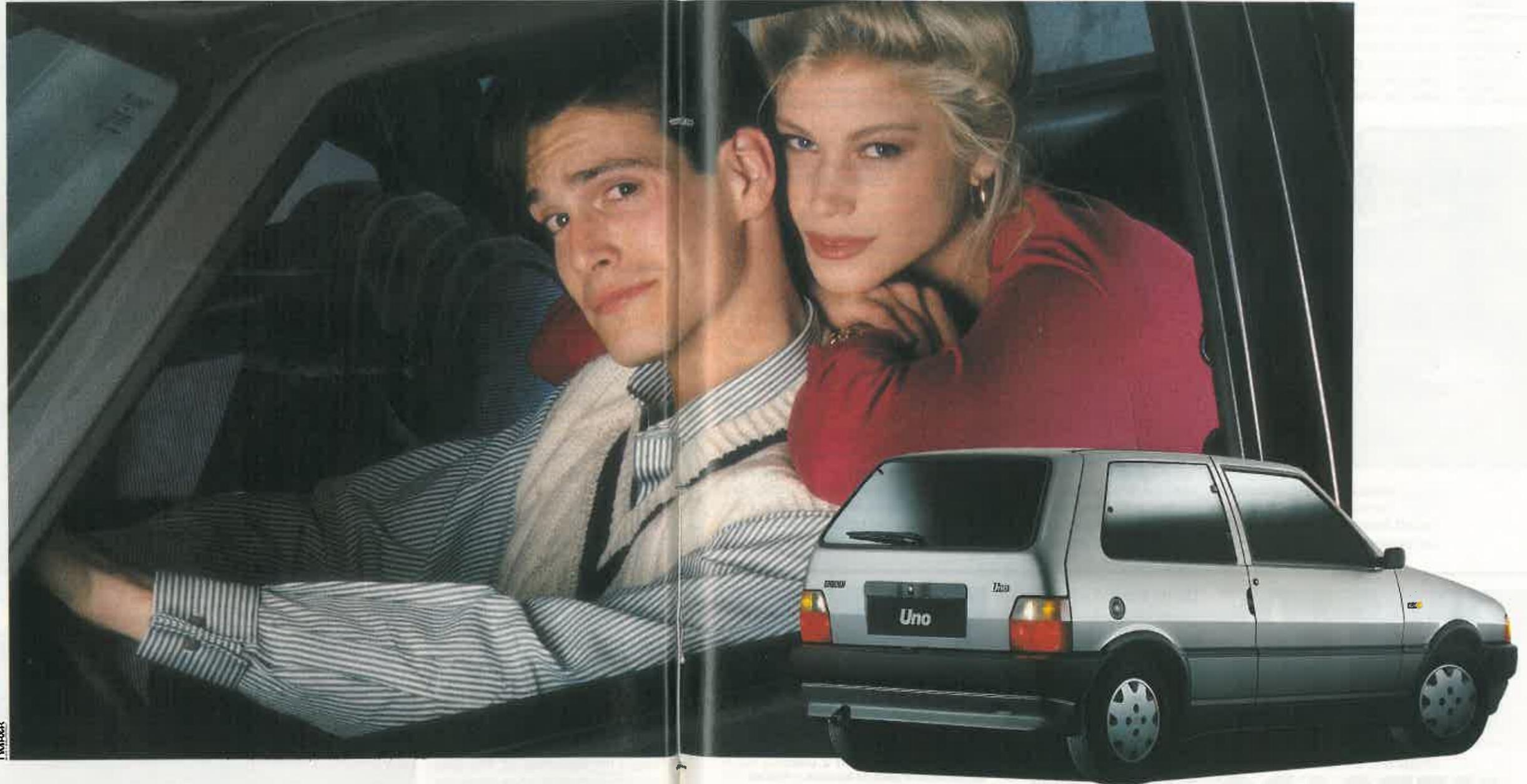
Hay a quien le encantan los detalles. Saber, por ejemplo, que el Fiat Uno 70 SX ofrece inyección electrónica. Que posee un altísimo equipamiento de serie. Con todo detalle. Por otra parte, hay quien sólo le pide a su coche diversión, lujo, sofisticación. Nos alegra poder decir que el Fiat Uno 70 SX satisface ambas formas de ver la vida. Pruébalo.

¿A QUIEN LE IMPORTA LA INYECCION ELECTRONICA?

72 CV. 170 km/h. 1.372 c.c. Tapacubos integrales. Faros antiniebla integrados. Tapicería de terciopelo. Salpicadero con guantera portado-

cumentos y consola. Cuentarrevoluciones electrónico. Cierre centralizado con mando a distancia. Elevalunas eléctricos anteriores. Luneta térmica.

Espejo exterior derecho. Cristales atérmicos. Parabrisas laminado. Maletero con luz y apertura y cierre centralizados. Asiento posterior partido. Limpia-lavaluneta. Cinturones de seguridad regulables en altura. Check panel. Fiat Uno 70 SX 3P, 1.345.000 Pts. Fiat Uno 70 SX 5P, 1.401.000 Pts. Precios llave en mano.



TMF&R

 **LLAVE EN MANO:** IVA, transporte, matriculación, impuesto municipal, placas de matrícula, gastos de gestión, IDENTI FIAT y 2 AÑOS DE FIAT ASSISTANCE.

FIAT UNO 70 SX i.e. 

el Mercedes apretando un interruptor y en el FSM desenrosacando cuatro palomillas que sirven de fijación y múltiples botones que procuran un buen ajuste. En marcha, resultó prematuro haber descapotado el Pop 650, ya que sin capota no puede llevar colocadas las ventanillas laterales y en su interior se crean considerables turbulencias. El frío arrecia si la temperatura exterior no supera claramente los 20 grados.

PAREJA
El impresionante olmo de la plaza de este pueblo, dio sombra a nuestros dos viajeros durante una de las últimas etapas de nuestro singular viaje.



ELEGANTE Y DÓCIL
Para realizar un carrocería rígida se ha penalizado en peso, pero ello no es óbice para que el Mercedes SL 300 24V tenga un buen comportamiento en carretera.



jos de restauración del Castillo de la Piedra Bermeja y de la Iglesia de Nuestra Señora de la Peña, que datan del siglo XII. Los más entendidos

hablaban de comparativa. De allí a Cifuentes, con sus casas y monumentos góticos, empezó a acompañarnos el calor. En Cifuentes pasamos desa-

percibidos, pero ello no impedía que el FSM diera muestras de necesitar un segundo repostaje. Avistamos y fotografiamos, camino del Olivar, las Tetas de Viana, zona por la que Camilo José Cela casi pierde los nombres y el apellido durante una pequeña odisea en globo que casi finaliza en el interior de las torretas de refrigeración de la central nuclear de Trillo.

Emprende la marcha el viajero, diría Cela en su impertérrita tercera persona, hace algo de fresco y se conduce a gusto. Para nosotros, por fortuna, el fresco se ausentó a esas horas de sol en el cénit. También nos detuvimos en Óvila, pequeña aldea donde nadie reparó en nuestros coches, cosa lógica por otro lado, ya que ni siquiera han reparado en las ruinas romanas que poseen. Con gran sensibilidad y talento, como decía uno de nuestros compañeros de viaje, las han convertido en establo, chatarrería y almacén.



DIVERTIDO Y JUETÓN
A pesar de sus carencias, el FSM puede llegar a ser un vehículo muy divertido en carreteras bien asfaltadas, que permitan abordar las curvas a cierta velocidad.

Repostamos en las cercanías del Olivar, balcón natural sobre el Pantano de Entrepeñas y desde donde se divisa gran parte de la Alcarría. La sequía está devorando un pantano que se agosta por momentos. En la subida hasta El Olivar, los 24 caballos del FSM y su voluntarioso motor perdían el resuello en cada cuesta, pero en la bajada se iba rápido gracias a su mínimo tamaño e incluso con el Mercedes había que ir ligerito para seguirle.

Pareja era la penúltima etapa. Los cuerpos comenzaban a acusar el esfuerzo de conducir el FSM, que comenzaba a resultar incómodo. Junto al legendario olmo situado en el centro de la plaza, uno de los pocos no afectados por la grafiosis en España, posaron los coches dispuestos a partir inmediatamente hacia Pastrana, cuya plaza está abierta por un lado sobre la vega del Arlés. A esta plaza, se asomaba todas las tardes, durante una hora, la princesa de Éboli con



su ojo derecho tapado. Presa a causa de sus contubernios con el secretario de Felipe II, e incluso con el mismo rey según algunas fuentes,

ches para escapar de su prisión y gozar del aire libre.

Simonetta Garlh. Javier Moltó
Fotos: José A. Díaz

TODOS LOS MODELOS DEL MERCADO

De un tiempo a esta parte la oferta de descapotables en nuestro país ha aumentado de forma impresionante. Con más de treinta modelos, el comprador puede elegir en un abanico que va desde uno a treinta millones de pesetas.



ALFA ROMEO SPIDER 2.0 IE
Aguantando el paso de los años, y tras su última remodelación, el Alfa Spider sigue haciendo las delicias de los más puristas.

Precio: 3.558.380 Ptas.



AUDI CABRIO
De nueva concepción, este elegante Cabrio cuenta con los más modernos sistemas de recogida de capota y materiales.

DESDE: 4.928.826 Ptas.



BMW Z1
Rompe con todos los esquemas porque no parte de un modelo cerrado. Su chasis es muy resistente y sus puertas exclusivas.

Precio: 8.210.000 Ptas.



BMW SERIE 3 CABRIO
Es el único Cabrio de la marca hasta que aparezca la nueva versión ya con carrocería nueva. Sigue siendo muy atractivo.

DESDE: 3.586.000 Ptas.

**“La dirección es magnífica
y permite conducir con precisión milimétrica
a cualquier velocidad.”**

Motor 16



Nuevo Volvo 850 GLT 20v, 2.5 Litros y 170 cv.

Para mayor información
900 100 850.

Desde su estreno, la crítica especializada no ha dejado de hablar del nuevo Volvo 850 GLT 20 v. Y es que no hay otro coche que se le parezca.

Se conduce como un deportivo. Y, a la vez, es el coche más seguro del mundo. Es brillante. Excitante. Poderoso. Y absolutamente original.

Porque incorpora soluciones técnicas únicas, desarrolladas por Volvo. Nuevo Volvo 850 GLT 20 v. Es algo sin precedentes. Un auténtico estreno.



Motor de tracción delantera en posición transversal.

Cinco cilindros en línea, 2,5 litros, 20 válvulas y 170 cv.

Un motor único en el mundo.

Suspensión trasera Delta Link.

Ofrece las máximas prestaciones en confort y estabilidad.

Sistema de Protección contra Impactos Laterales. (SIPS)

Una robusta estructura de vigas y superficies amortiguadoras de impactos en el interior del automóvil.

VOLVO

Respuesta segura.

PERSONALIZACIONES SUPER EXCLUSIVAS

EL PRECIO DEL VIENTO

La exclusividad más inaudita, los motores más potentes y las líneas aeronáuticas son el pan de cada día en el mercado alemán de las preparaciones de convertibles.

A la mayoría de los mortales, la compra de uno de estos coches les obligaría a renunciar a dos comidas diarias, a pluriemplearse en tres o cuatro trabajos y a contraer unas deudas inimaginables.

CORVETTE CON 544 CV
Es más ancho, más potente y más todo. Se trata de una preparación de Geiger US-Cars de Munich.



EL Audi Cabrio, desde su comercialización, ha tenido muy buena aceptación en el mercado, y naturalmente, los preparadores alemanes lo han colocado en su punto de mira. ABT Sportsline modifica este coche ensanchando los aletines y dotándolo de unas ruedas súper anchas. La potencia del motor se eleva hasta los 160 caballos, y los asientos son sustituidos por unos de concepción mucho más deportiva. Tres semanas de espera, dos millones y medio de pesetas y un Audi Convertible son los requisitos indispensables para adjudicarse esta preparación, de las más baratas y de muy buena calidad.

Nadie los hace más anchos: Geiger US-Cars de Munich ensancha el Corvette hasta los 228 centímetros, además de potenciar el motor de forma contundente mediante la incorporación de dos turbos que sobrealimentan el motor V-8 de 32 válvulas del ZR 1. La potencia sube hasta los 544

AUDI CABRIO
Con 27 caballos más y unas ruedas mucho más anchas, este elegante cabrio se convierte en un agresivo descapotable.



caballos, que librarán una lucha sin cuartel con los neumáticos traseros de medidas 335/35 ZR 17. Naturalmente, el Geiger Stroke II éste es el nombre del monstruo- utiliza fre-

nos de competición y un chasis deportivo. Para el interior están previstos revestimientos de cuero y un equipo Hi-fi a la altura de las circunstancias. El precio también está

a la altura: más de treinta millones de pesetas.

Pero de mayor locura se puede calificar la última creación de Koenig Specials: el Competition Cabrio



MERCEDES 500 SL
El preparador AMG aumenta la potencia hasta los 374 caballos y el precio hasta más de 15 millones de pesetas.



FERRARI MONDIAL T CABRIO
Es el único Ferrari descapotable sin arco central de seguridad. Una auténtica maravilla que muy pocos pueden disfrutar.

Precio: 17.080.000 Ptas.



FORD ESCORT CABRIO
Un modelo lógico y muy asequible. Su arco central y un chasis más reforzado proporcionan un comportamiento óptimo.

DESDE: 2.400.000 Ptas.



JAGUAR XJS V12 CABRIO
Lujo y clase al viento en un modelo tremendamente exclusivo y elegante. Cuesta un millón más que la versión cerrada.

Precio: 11.620.320 Ptas.



LOTUS ELAN SE
El sabor de los viejos roadster británicos se hereda en el nuevo Lotus. Una de sus mejores bazas es el comportamiento.

Precio: 5.742.080 Ptas.



MAZDA MX-5 LSD
Junto con el RX7 Cabrio conforma la oferta de la firma japonesa en España. Precio y comportamiento entre los mejores.

DESDE 3.489.920 Ptas.



MASERATI 2.8 SPIDER
Sabor latino con el cielo por techo. Potencia sin límites en un cabrio con el que se puede pasear o coger los 240 Km/h en segundos.

Precio: 7.999.500 Ptas.



con 1000 caballos que hacen palidecer a los más punteros Fórmula 1. El motor es el 12 cilindros de Ferrari «ayudado» por un par de turbocompresores. Este ex-Testarossa tiene una nueva carrocería muy similar a la del F-40 e incorpora las ruedas más anchas del mercado. La velocidad máxima: 350 km/h. El precio: 64.000.000 de pesetas. No es necesaria la súper licencia de Fórmula 1...

TechArt Automobildesign apuesta por el rosa y lo hace con un Porsche Carrera 2 Convertible al que convierte en un joya con todo tipo de ensanchamientos en su carrocería, además de dotarlo de un lujo asiático

SGS MONTECARLO
Se trata de un BMW 850 abierto por Styling Garage. El techo de lona es automático y la preparación supera los cinco millones de pesetas.



MERCEDES 500 SL
Es el hermano mayor del modelo de nuestra prueba y resulta igual de atractivo. Sólo lo diferencian 60 caballos más.

Precio: 13.884.600 Ptas.



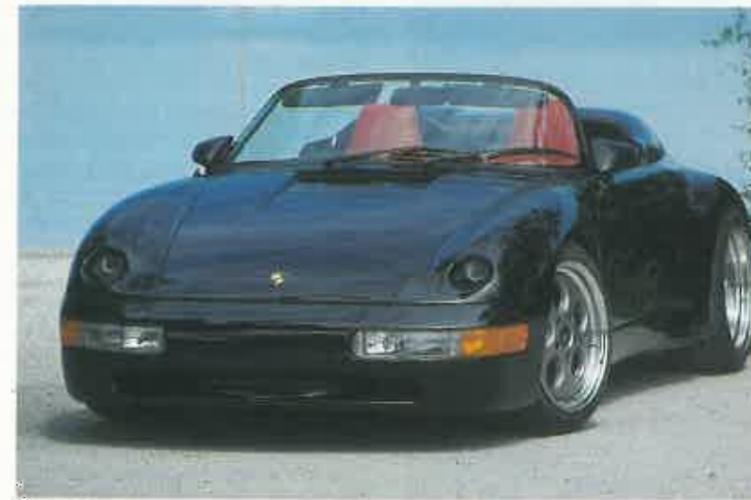
OPEL KADETT CABRIO
Es el único Kadett que se conserva hasta que llegue el Astra Cabrio. Los dos modelos incorporan arco central de seguridad.

DESDE: 2.302.500 Ptas.



PANTHER KALLISTA
Este exclusivo modelo británico está realizado artesanalmente con rasgos clásicos y muchos detalles.

Precio: 5.150.000 Ptas.



co en su interior con tapicería de cuero lila y equipo Hi-fi hecho a medida, todo ello integrado en un conjunto totalmente artesanal. El motor permanece invariable, pero no su

sistema de escape, que le permite entregar 260 caballos. Trece millones y medio de pesetas es el precio de este sueño germano.

Los fabricantes japoneses no

suelen preocuparse por la creación de versiones descapotables de sus coches, le dejan la tarea a los preparadores: Chris Hahn y su Styling Garage han elaborado un Honda Legend convertible. Pulsando un botón el techo de lona se repliega y desaparece en un compartimento «ad hoc» detrás de los asientos posteriores. Hasta ahora la interpretación alemana de lo que debe ser un descapotable japonés se limita a ser un mero prototipo, pero no se descarta su fabricación en pequeñas series para el próximo año.

Los propietarios de Porsche que crean que sus coches no corren lo suficiente tendrán la solución a sus penas en una pequeña ciudad llamada Kirchhaslach en el Sur de Alemania. ¿690 caballos en un Porsche cabrio? La preparación especial RS lo hace posible, mediante la adopción de dos turbocompresores. Esta potencia demencial catapult

literalmente al 911 hasta los 360 km/h, con el techo cerrado, có-

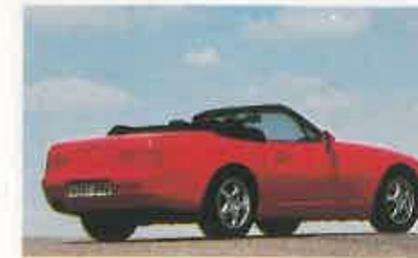
PORSCHE STROSEK
El 911 Mega Speedster cuenta con unos faros elipsoidales que le proporcionan un aspecto único y atractivo.

IMPRESIONA
Con dos turbos, las ruedas más anchas del mercado y sus 350 kilómetros por hora.



PEUGEOT 205 CABRIO
Se trata de una de las ofertas más asequibles del mercado. Su tamaño y línea le sitúan en el punto de mira de los jóvenes.

DESDE: 2.066.286 Ptas.



PORSCHE 968 CABRIO
Es la versión destapada del último Porsche más razonable. No utiliza arco de seguridad y su comportamiento es muy bueno.

Precio: 8.652.800 Ptas.



PORSCHE CARRERA 2 TARGA
Es el mito sin techo, uno de los deportivos más carismáticos en versión Targa, aunque hay cuatro modelos descapotables más.

DESDE: 10.726.400 Ptas.



CUERO LILA
Todo tipo de ensanches de carrocería y un equipaje Hi-fi que pone los pelos de punta.



VERSION RS
Con 690 caballos que lanzan a este Porsche exclusivo a una velocidad máxima de 360 kilómetros por hora.

mo no. Si lo abrimos, a 300 km/h, la respiración se hará alarmantemente dificultosa, al igual que cuando nos enteremos del espectacular

precio de este modelo: 27.500.000 de pesetas.

BMW ha cancelado el desarrollo de un 850 descapotable, pero Sty-

ling Garage consolará a los amantes del aire libre que se sientan traicionados por la marca. La «conversión» cuesta casi la nada despreciable cifra de 5.000.000 de pesetas, el techo se abre automáticamente y la estructura está convenientemente reforzada para dotar al SGS Montecarlo de la rigidez necesaria. Si lo quiere conducir este verano, dese prisa, se tarda dos meses en «abrir» el 850i.

Hay ocasiones en que los propios constructores trabajan en estrecha relación con los propios preparadores, y este es un ejemplo de ello: el Mercedes 500 SL se hace incluso más fascinante mediante las modificaciones realizadas por AMG: una cilindrada de seis litros permite al 8 cilindros de Mercedes desarrollar 374 caballos. Pero la velocidad máxima se ha limitado a 250 km/h, la censura de la marca de la estrella en sentido es implacable. El precio es de más de 15.000.000 de pesetas e incluye apéndices aerodinámicos y unos anchos neumáticos de perfil ultra bajo montados en unas elegantes llantas de aleación con tres radios. Además se mantiene la garantía Mercedes de tres años. ¿Quién da más?

Los Spider son la especialidad del preparador de Porsche Vittorio Strosek, y es por esto que recibió el encargo de transformar el 911 en una pieza de salón por excelencia. Los minúsculos faros elipsoidales y los más diversos faldones y alerones transforman radicalmente la imagen del deportivo germano. El dueño de este coche estaba tan contento con su nueva adquisición que encargó otro «Mega Speedster», pero esta vez, en blanco. ○

Hans Jurgen Tucherer



RENAULT 19 CABRIO
Uno de los últimos modelos en llegar a nuestro país. El excelente sistema para guardar la capota su mejor baza.

DESDE : 2.483.000 Ptas.



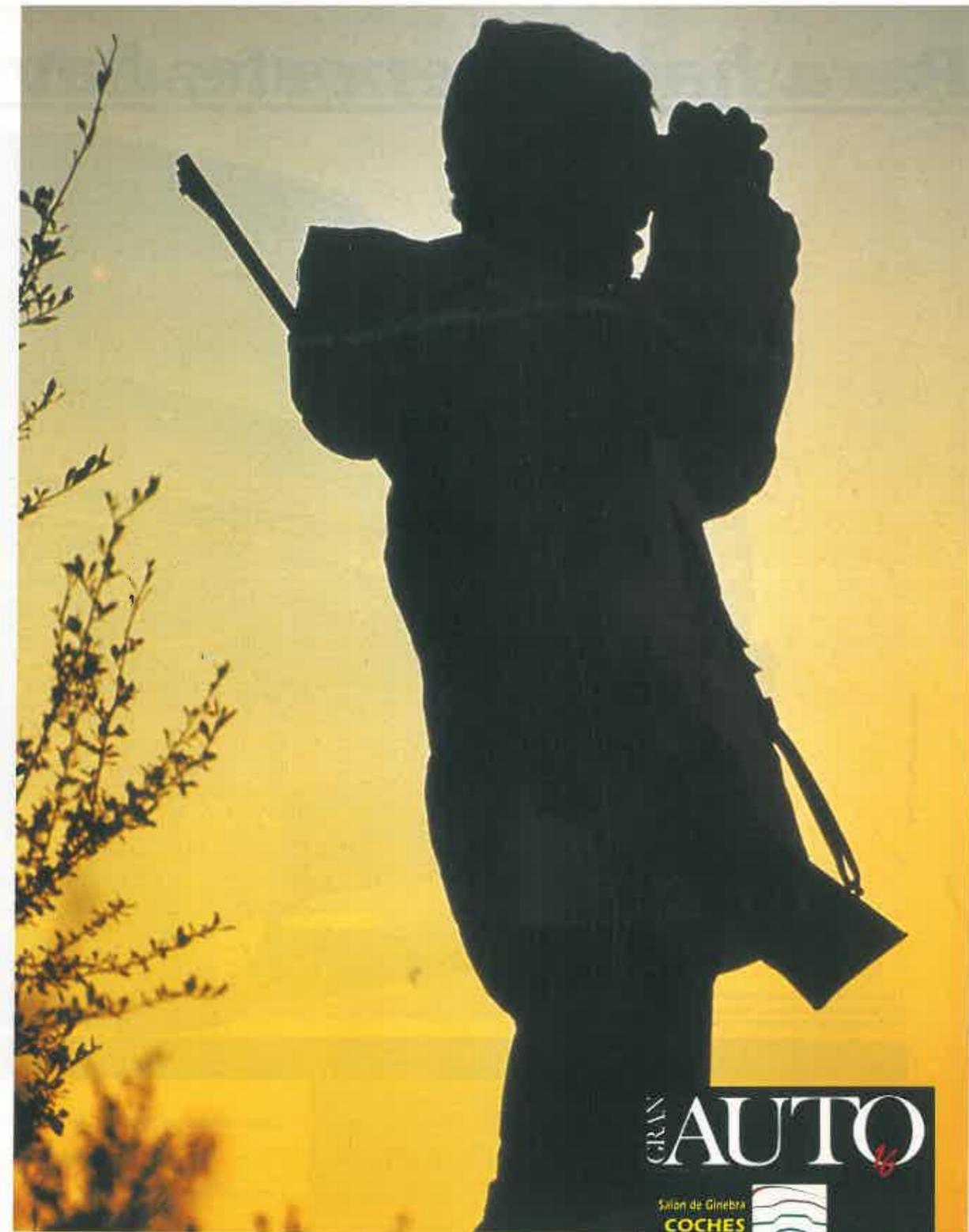
ROLLS ROYCE CORNICHE II
Para olvidarse del mundo en sus lujosos interiores y con su suave andar. Es el más caro de todos los descapotables.

Precio: 37.010.529 Ptas.



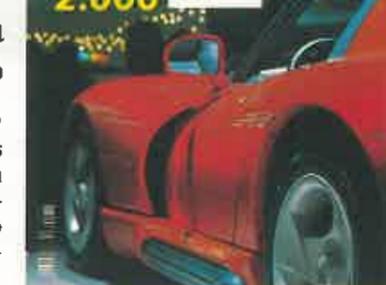
SAAB 900 CABRIO
Su singular estampa se combina en este caso con un trabajo excepcional de diseño. Es una manera elegante de pasear al sol.

DESDE : 5.248.000 Ptas.



GRAN **AUTO**

Salón de Ginebra
COCHES MUY 2.000



”Esta noche, después de una larga espera, este hombre disfrutará a fondo de su Gran Auto”.

DMB&B

Ha sido un día largo y lleno de emociones. Se han cobrado buenas piezas y pronto estará de vuelta en casa disfrutando a fondo de su Gran Auto. Contemplando el interior del Koenig C62, el automóvil más caro del mundo, o descubriendo los pasos que han hecho posible domesticar los 300 caballos del Porsche 911 Turbo. Disfrutando del fascinante mundo que sólo hay dentro de su Gran Auto.

La gran revista de unos pocos.

Para hacer deporte, hay que tener un corazón sano.



Bassat, Ogilvy & Mather

* Precio recomendado en Península y Baleares. Oferta válida este mes para vehículos en stock. I.V.A., transporte y promoción incluidas.



Un corazón en perfecta forma es imprescindible para llegar a una combinación excitante de tecnología y prestaciones. Por eso, el nuevo XR3i

Nuevo Escort XR3i. 16V.

16V. presenta un cambio importante de planteamiento, no sólo en los rendimientos de los propulsores multiválvulas, sino por su comportamiento dinámico.

Pero aún más interesante que hablar de él, es saber qué opinan los críticos automovilísticos:

"Los motores muestran un funcionamiento intachable, con una brillante respuesta en alta y rápidas subidas de régimen". (Coche Actual).

"El resultado es una espectacular mejora en comportamiento". (Autopista).

"La posición de conducción está

muy conseguida y los asientos de serie son casi perfectos". (Motor 16).

"Esta línea muestra un prioritario respeto por el medio ambiente al ofrecerse solamente acompañada por el necesario catalizador". (Coche Actual).

"El XR3i, encaja perfectamente en lo que se exige a un deportivo de tipo medio. En cualquiera de sus dos versiones, ofrece unas prestaciones



brillantes". (Motor 16).

Sólo tú puedes descubrir el placer de conducirlo. Ven a sentir su nuevo corazón. **Escort XR3i desde 1.801.000* ptas.**



FORD. COCHE OFICIAL EXP '92

Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

**VUELTA AL PASADO**

El lujo envuelve el interior de esta versión del Bugatti 57 S Atalanta, aunque se achaca de nuevo a la larga columna de dirección desnuda y culminada por el precioso volante de cuatro radios.

**BUGATTI DE LA CHAPELLE**

PARA VIAJAR POR LOS AÑOS 30

Una de las carrocerías más bellas de la historia del automóvil podrá volver a verse, incluso adquirirse hoy en día, gracias a la versión que De La Chapelle ha hecho del Bugatti 57 S Atalanta.

FICHA TECNICA**ATALANTA DE LA CHAPELLE**

MOTOR	
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	6, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.991 ó 2.494
Nº válvulas por cilindro	2 ó 4
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	8,8 a 1 ó 10,2 a 1
Potencia máxima	129 CV ó 240 CV
TRANSMISION	
Tracción	Trasera
Caja de cambios	Manual de 5 vel.
DIRECCION	
Sistema	Cremallera
FRENOS	
Sistema(Del/Tras)	Disco vent / Discos vent
SUSPENSIONES	
De/antera	Independiente
Trasera	Independiente
DIMENSIONES	
Largo/ancho/alto (mm)	4.350/1.720/1.380
Distancia entre ejes (mm)	2.800
Capacidad del depósito (l)	65
PRESTACIONES	
Velocidad máxima (km/h)	175 o más de 200

El Bugatti Atalanta 57 S fue una creación del hijo de Ettore Bugatti: Jean Bugatti. Este creó el chasis Tipo 57 en la primera mitad de los años 30, estructura sobre la que se montaron diversas carrocerías, entre ellas la del Atalanta, diseñada entre Jean Bugatti y Joseph Walter, un empleado de la marca con magia en los dedos, que de un solo trazo daba forma al coche y resumía la distinción de la marca.

Años más tarde (en 1937) apareció el chasis Tipo 57 S, derivado del Tipo 57 pero más corto y más bajo. La carrocería Atalanta, que disponía de dos versiones, con techo rígido y con techo de tela convertible, se adaptó también a este bastidor. Se montaba el mismo motor que en la versión de chasis largo, un ocho cilindros de 3.300 centímetros cúbicos, con una potencia de 140 caballos. En cuanto a carrocería, el Atalanta 57 S era un coupé de dos puertas y dos plazas.

De esta última versión, De La Chapelle ha realizado ahora una réplica. No se trata de una copia exacta por cuanto la distancia entre ejes del modelo original era de 2,98 metros y la distancia entre ejes de la réplica es de 2,80 metros. Ello conlleva diversas diferencias, pero se mantienen fielmente la forma general y los remates de la carrocería, tanto en el interior como en el exterior. Dentro, el típico volante de cuatro radios con el óvalo de Bugatti, el tablero de madera salpicado de relojes al estilo clásico o la tapicería de cuero sitúan al conductor varias décadas atrás. Los clientes pueden elegir entre los colores empleados usualmente por Bugatti, tanto para la carrocería como para la tapicería, o decantarse por tonalidades menos convencionales.

Sin embargo, a pesar de su estilo clásico, esta réplica está dotada de la tecnología más moderna. El bastidor está compuesto por una viga central y un chasis tubular de acero. Las suspensiones son independientes, de triángulos superpuestos, delante y detrás. Se suministran dos motores diferentes, de origen BMW, de seis cilindros en línea y de 240 caballos el más potente. Cada modelo de esta réplica lleva una placa con el número de serie y el nombre del cliente.



delta
motor sport

MERCEDES DELTA B 300 CE 24

NACIDO EN ANDORRA

La firma andorrana Delta Motor Sport ha presentado la versión potenciada de su transformación sobre el Mercedes 300. Si nuestros lectores ya conocían la remodelación estética, ahora van a descubrir la que afecta al motor.

HACE poco más de un año (ver Motor 16 nº 373 del 15/12/90) presentamos la transformación, que a partir de la berlina Mercedes 300, llevaba a cabo la firma andorrana Delta Motor Sport consistente en adaptarle todo el frontal del Coupé 500SL para así obtener un 4 plazas con el aire exclusivo del biplaza. Ahora se ha dado un paso adelante consistente en potenciar el motor para obtener un par mucho más favorable, lo que posibilita una conducción más relajada ya que no es preciso estar pendiente del cuentavueeltas.

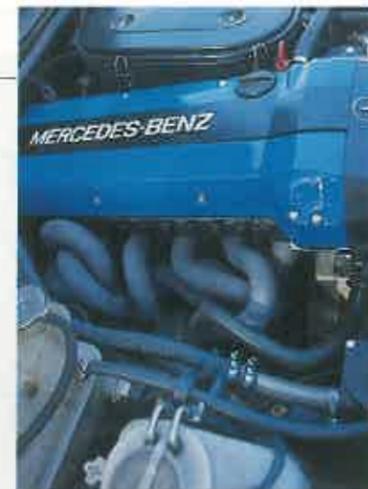
Los técnicos de Delta han aumentado la cilindrada en 600 centíme-

tros cúbicos hasta obtener así 3,6 litros y han colocado una culata de 24 válvulas. Evidentemente los materiales empleados son de primerísima calidad puesto que, o bien son de la propia Mercedes o procedentes de suministradores habituales de la marca. Así, por ejemplo, cigüeñal y pistones son Carlsson, preparador alemán de la marca en Rehlingen y regentado por dos de los hermanos Hartge, mientras que el tercero es el que cuida de la rama BMW de esta empresa familiar de tanto renombre. El árbol de levas es Schrick, otro suministrador habitual de piezas de alto rendimiento. En la culata sólo se lleva a cabo un es-

merado trabajo de pulido por cuanto no cabe la posibilidad de hacer ya gran cosa más, mientras que en los casos que el cliente opta por conservar la de doce válvulas, ahí sí se sustituyen las de admisión por otras mayores. La inyección y la electrónica prácticamente no se tocan para nada, pero a pesar de ello, el cambio que efectúa el motor es notable. Así, si antes se disponía de 225 caballos, ahora se obtienen 285, pero todavía más importante es el aumento de la curva de par con un valor máximo de 37,7 Kg/M a 3.800 revoluciones.

Es en la carretera donde de verdad esto puede apreciarse y es por

ello que nos dirigimos hacia la que a través de un variado conjunto de rectas y virajes, todos con un excelente piso, conduce a las laderas de Montserrat. Es el terreno ideal para poner a prueba las cualidades ruterías del coche. Primero nos fijamos en la nueva capacidad de aceleración del Mercedes Delta y así descubrimos con placer como a partir de tres mil revoluciones el motor tiene unas recuperaciones francamente sorprendentes, tanto si se va en cuarta como en quinta. En tercera, apretar el acelerador con rabia desde ese régimen, conlleva que el coche salga disparado con furia y que entonces se aprecien las cualidades de chasis y dirección. En efecto, con los amortiguadores y muelles de más fuerte tarado que los de serie, aunque sin llegar a valores que comprometan el confort que el cliente Mercedes exige, y con los neumáticos Bridgestone de perfil 50 y 45 con anchos de 225 y 245, el coche absorbe la aceleración lateral sin balanceos ni indicios de pérdida de adherencia. Gira pla-



TRANSFORMACIÓN DEL MOTOR
Ahora con 600 centímetros cúbicos más y culata de 24 válvulas.

no, seguro y velozmente, dado que no es necesario estar pendiente de la caja de cambios se puede conducir muy deprisa sin esfuerzo alguno. Si uno se pone el «chip» de piloto y trabaja en la zona media-alta del cuenta-revoluciones, entonces las cosas cambian, puesto que la veloz berlina revela un carácter mucho más agresivo. Aprovechando a fondo las posibilidades del cambio y las de las suspensiones, frenos y

neumáticos, la conducción del Delta se convierte en un gran placer que sólo los que sean capaces de llegar al límite de esta máquina serán capaces de saborear...

J.L. Aznar

PRECIOS



CARROCERÍA tipo SL: 840 000 Ptas
LLANTAS: Dimensión 8X16, con neumáticos Bridgestone (225/50X16-245/45X16), 310 000 Ptas ó (205/55X16-225/50X16)
SUSPENSIÓN: Especial con resortes y amortiguadores
MOTOR transformación: 225 caballos y 12v, 340 000 Ptas, 240 CV y 12v (300 GE), 1 150 000 Ptas, 250 CV y 12v, 1 250 000 Ptas, 285 CV y 24 v, 1 530 000 Ptas
DIVERSOS: 2 asientos Recaro, modelo «ideal C», en piel Mercedes con chasis, 500 000 Ptas, 4 llantas Carlsson (8X17) de tres partes, 370 000 Ptas, 4 llantas delta (8X16), 160 000 Ptas, 4 llantas origen Mercedes (8X16), 190 000 Ptas, escape (2 silenciadores traseros) para versiones 12 y 24v, 140 000 Ptas, silenciadores traseros de doble salida, 40 000 Ptas en el 12v y 57 000 Ptas en el 24 v (Estos precios incluyen el montaje)

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD



MXT

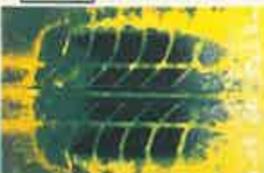
MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.

15%



DISTANCIA FRENADO
FRENADA DE 90 A 80 Km/h EN MOJADO: 15% MÁS EFICAZ*

9%



MAYOR EVACUACIÓN DE AGUA
RIESGO DE ACUAPLANING: 9% INFERIOR*

La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un máximo nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos.

Y ahora, porque para Michelin no ha sido un cliente pequeño, también está disponible el MXT80. La tecnología más avanzada, para coches normales.

MXT
MICHELIN



* Las pruebas comparativas se refieren al MXT frente al neumático de la misma categoría (S-T series 70-65) más

LOS FUTUROS LANCIA SE PONEN A PUNTO

PRUEBA A 30 BAJO CERO

Por primera vez un fabricante ha permitido la entrada de los periodistas en uno de sus centros de pruebas limítrofes con el Círculo Polar Ártico. Ha sido Lancia en su pista de Arvidsjaur, al norte de Suecia, donde se conduce bajo condiciones extremas de temperatura.

Alberto Mallo

Enviado especial

DESDE hace ocho años, cada nuevo modelo de Lancia ha de superar un severo test de pruebas en la pista helada del lago Kikker, que tiene unos quince kilómetros de longitud. En este tiempo, los Dedra, Thema o el futuro Delta, han rea-

no ha sido un reno, sino un Ferrari 512 TR, que evolucionaba por la estrecha carretera cubierta de nieve. «Ellos también se encuentran con nieve y hielo -dice Cavallero-. Este Ferrari viene de la pista de pruebas de Bosch, después de haber probado aquí la pasada semana.»

La asistencia de los diversos equipos de desarrollo de las marcas del

EN SU TERRENO
La evolución del Delta Integrale se ha realizado en el centro de pruebas de Lancia, en el norte de Suecia.



lizado todo tipo de pruebas. Aún actualmente, hay modelos ya comercializados sobre los que se experimentan diversas soluciones.

El periodista llega al lago sobre un Dedra 4x4. El recinto está vallado. Para entrar, el conductor tiene que marcar un número cifrado (22-23) en un teclado junto a la puerta. El señor Cavallero, responsable de pruebas dinámicas y puesta a punto de los prototipos Lancia, ha conducido hasta allí con suavidad. En el camino desde Arvidsjaur (unos 15 kilómetros) hemos tenido un encuentro inesperado;

grupo Fiat, es constante. Desde el mes de noviembre al mes de abril van llegando intermitentemente. A veces es un equipo de dos personas que viene tres días o tres semanas, pero en el mes de marzo han estado trabajando allí un total de veinticinco personas.

En la pista evolucionan diversos prototipos. Hay un ejemplar del Lancia Delta nueva generación, convenientemente camuflado, un Alfa Romeo 164 de cuatro ruedas motrices, un Fiat Cinquecento y un Lancia Thema.

REGOLAMENTO USO PISTE DEL LAGO

1. Reservas en propiedad del circuito.
2. Se prohíbe el uso de vehículos privados.
3. Reservas en propiedad del circuito.
4. Reservas en propiedad del circuito.
5. Reservas en propiedad del circuito.
6. Reservas en propiedad del circuito.

L.A. SQUADRA



EXCLUSIVA EXCLUSIVA EXCLUSIVA

El ingeniero Domenico Petruccioli, responsable de desarrollo del proyecto «Tipo 2» (Lancia Delta primera y segunda generación, Fiat Tipo, etc), explica su presencia: «Sobre modelos ya conocidos se prueban futuras soluciones: Sistemas antibloqueo de frenos más evolucionados. Transmisiones, que combinan sistemas de acoplamiento viscoso con diferencial Torsen. Sistemas de encendido e inyección. Sistemas de control de tracción. Sistemas para mantener constante la nivelación del coche en frenadas y aceleraciones bruscas...

Cada una de estas soluciones está en continua evolución -asegura- y se siguen realizando pruebas sobre todo aquello que puede ser susceptible de mejora.»

Los Cinquecento que se mueven en la pista de frenado hacen pensar que sobre ellos se haya aplicado un sistema antibloqueo de frenos. La quinta rueda Peiseler de medición y las frenadas que hacen en una pista asfaltada, artificialmente calentada para combinar zonas de máxima y de mínima adherencia, nos hacen pensar en esa posibilidad.



14 KILÓMETROS DE LAGO
En el circuito grande se superan los 160 kilómetros por hora. Arriba, las normas de conducción a seguir en el lago.

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta S 1.6 3p	960	830	750	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	720	—	—
Fiesta XR3i	1160	1000	900	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	880	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 3p	890	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	720	—	—
Escort Laser CL y GL 1.3	—	—	—	800	440
Escort Xtra 1.4	—	—	—	640	510
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GL, Minih y Xtra 1.6	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	850	—	—
Escort NR3i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
GLD y Xtra 1.6 D	—	—	—	510	370
Escort Minih 1.6 D	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 D/1.8 D	1000	900	810	730	660
Escort GTD 1.6	900	840	760	—	—
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	730	—
Escort Country 1.8 D	1030	930	840	—	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR3i	1750	1500	1350	1150	850
Onion CL 1.4 1.6	—	850	720	610	520
Orion Ghia GT y Milio. 1.6	1050	930	840	750	600
Orion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Orion Ghia 1.6 Cat.	1200	1020	920	—	—
Orion CL y GLD 1.6	—	—	—	680	560
Orion Ghia 1.6 D/1.8 D	1050	950	870	780	600
Orion GT y Millonare 1.8 D	1000	900	820	730	550
Escort CLX 1.3 5p	1220	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 3p	1260	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 5p	1300	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 Cat. 5p	1450	—	—	—	—
Escort Sport 1.6 i 3p	1450	—	—	—	—
Escort CLX 1.8 D 5p	1200	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.6	1430	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.8 D	1330	—	—	—	—
Escort Cabrio 1.6 i	1880	—	—	—	—
Orion CLX 1.6	1370	—	—	—	—
Orion CLX 1.6 i Cat.	1460	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6 i	1460	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6 i Cat.	1570	—	—	—	—
Orion CLX 1.8 D	1250	—	—	—	—
Orion Ghia 1.8 D	1370	—	—	—	—
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	—	800	720
Sierra CL 1.8 5p	—	—	—	850	770
Sierra GL 1.8 5p	—	—	—	850	770
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	770
Sierra GL 2.0 4p	—	—	—	900	810
Sierra Ghia 2.0 i 4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	1270	1140	—	—
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	810
Sierra CL 2.0 i 5p	1490	1260	1120	990	890

MODELO	91	90	89	88	87
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	950
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1120	990	890
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	930
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i	—	—	—	1270	1140
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	1570	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	1640
Sierra CLD 4p	1390	1180	1030	800	720
Sierra GLD 4p	1550	1320	1120	870	780
Sierra GLD 5p	1450	1220	1060	950	—
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	—	900	600
Sierra Fam. GL 2.0 i	1610	1360	1240	1050	940
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	1100	—
Scorpio GL 2.0 i	1910	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	1180
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	2100	1820	1460
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1880	1710	1450	1300
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	1410
Scorpio Ghia 2.8 i	—	—	—	—	1210
Scorpio Ghia 2.9 i	2610	2210	2000	1700	1530
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	1870
Scorpio CL Turbo D	1910	1630	1470	—	—
Scorpio GL Turbo D	2100	1780	1600	—	—
Scorpio Ghia Turbo D	2530	2140	1930	—	—
Scorpio Ghia 2.9 Cat	2690	2290	2060	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Sovereign V12	5410	4750	3900	3430	2920
XJS 3.6 Cabriolet	—	—	—	—	3440
XJS V12 Cabriolet	6360	5890	5220	4510	3830
XJS 3.6	4940	4460	4180	3550	3200
XJS V12	5220	4750	4460	3970	3500
XJ6 3.6	4560	3800	2940	2500	2250
Sovereign 3.6 Aut.	5320	4840	4560	3980	3580
Daimler 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	4010

MODELO	91	90	89	88	87
Y 10 File	—	550	470	420	—
Y 10 Fire	670	—	—	—	—
Y 10 Fire LX IE	800	720	650	580	490
Y 10 Turbo	—	730	660	570	480
Y 10 GT	910	820	740	—	—
Delta 1300	970	820	750	640	580

MODELO	91	90	89	88	87
Delta 1600 GT IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo E	1250	1060	960	800	680
Delta 4X4	—	—	—	1360	1150
Delta Integrale	2550	2170	1950	—	—
Delta Integrale 16 V	2750	2340	2110	—	—
Prisma 1.5 LX	—	930	790	710	—
Prisma 1600 IE	—	—	—	800	680
Prisma Symbol	—	1020	930	790	710
Prisma TD	—	1070	970	820	740
Thema 2.0 IE	1950	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	—	—	—	1460	1250
Thema 6V	—	—	—	1500	1210
Thema Turbo IE SW	—	2530	2290	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	1500	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	1790	—
Thema 8.32	—	4330	3700	3330	—
Thema TD	—	—	—	1340	1140
Thema TD Nuevo	2350	2090	1880	—	—
Thema Turbo DS SW	—	2450	2200	1980	—
Debra 1.600 ie	1460	1310	—	—	—
Debra 1.800 ie	1640	1480	—	—	—
Debra 2.0 ie	1880	1690	—	—	—
Debra Turbo Diesel	1650	1480	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
190 D	2500	2370	2170	1900	1670
190 D 2.5	2940	2790	2550	2240	1960
190 D 2.5 T	3300	3130	2870	—	—
200 D	3220	3060	2790	2450	2150
250 D	3520	3340	3050	2680	2350
300 D	3820	3630	3310	2910	2550
300 TD	4300	4080	3730	3270	2870
300 TD Turbo	5100	4840	4420	3870	3400
190 E 1.8	2200	2090	—	—	—
190 E 2.0	2890	2740	2510	2200	1930
190 E 2.3	3080	2930	2670	2350	2060
190 E 2.3 16V	—	—	—	4000	3500
190 E 2.6	3580	3400	3100	2720	2390
190 E 2.5 16V	5260	5000	4560	—	—
200	3000	2850	2600	2280	2000
230 E	3510	3330	3040	2660	2340
230 CE	4480	4260	3880	3400	2980
230 TE	3960	3760	3430	3010	2640
260 E	4090	3880	3560	3110	2730
300 E	4420	4200	3830	3360	2950
300 E 4 Matic	5590	5100	4840	4250	3720
300 CE	5290	5020	4580	4020	3520
300 TE	4870	4630	4220	3700	3240
260 SE	3960	3390	2830	2550	2260

MODELO	91	90	89	88	87
300 SE	4250	3640	3030	2730	2430
300 SEL	4570	3910	3270	2930	2610
420 SE	5160	4420	3680	3310	2950
420 SEL	5530	4730	3940	3550	3160
500 SE	5570	4780	3980	3580	3190
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SEL	8590	7370	6140	5530	4810
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	—	—	—	5500	4680
420 SEC	6200	5320	4430	4000	3550
500 SL	—	—	—	6080	4660
500 SEC	6580	5630	4700	4230	3760
560 SE	8230	7050	6350	—	—
560 SEC	8570	7340	6610	—	—

MODELO	91	90	89	88	87	
Corsa 1.0	670	570	510	430	340	
Corsa Joy 1.2 3p	830	—	—	—	—	
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520	470	
Corsa 1.3 3p	870	750	670	570	510	
Corsa Joy 1.4 3p	950	—	—	—	—	
Corsa Swing 1.4 3p	820	—	—	—	—	
Corsa GSi	1070	920	780	700	—	
Corsa GL y Swing 1.2 4p	850	720	650	550	490	
Corsa 1.3 4p	920	790	710	600	540	
Corsa GL 1.4 4p	950	—	—	—	—	
Corsa Swing 1.4 4p	880	—	—	—	—	
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	510	
Corsa Swing 1.2 5p	820	700	630	540	—	
Corsa 1.3 4p	900	770	690	590	530	
Corsa GL 1.4 4p	930	—	—	—	—	
Corsa Swing 1.4 5p	850	—	—	—	—	
Corsa 1.5 D 4p	820	700	640	490	440	
Corsa 1.5 D 4p	880	750	680	530	480	
Corsa 1.5 D 5p	860	730	660	510	460	
Kadett 1.3 3p	—	—	—	820	690	540
Kadett 1.4 3p	1100	990	—	—	—	
Kadett 1.6 3p	1170	1010	910	—	—	
Kadett 1.8 i 3p	1240	1060	950	—	—	
Kadett GSi 2.0 i 3p	1460	1250	1130	1000	900	
Kadett GSi 2.0 i 16V 3p	1720	1470	1320	1180	1060	
Kadett 1.3 4p	970	820	740	630	500	
Kadett 1.4 4p	1140	1030	—	—	—	
Kadett 1.6 4p LS	1120	960	860	770	600	
Kadett 1.6 4p Fun	1120	960	860	770	600	
Kadett 1.6 4p GL, Bea., Fris	1190	1020	920	820	660	
Kadett 1.8 i 4p	1320	1130	1020	910	740	
Kadett 1.3 5p	910	770	690	—	—	
Kadett 1.4 5p	1120	1000	—	—	—	

MODELO	91	90	89	88	87
Kadett 1.6 5p LS y Fun	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 5p GL	1170	1000	900	800	650
Kadett Beauty	1170	1070	900	800	650
Kadett 1.8 i 5p	1370	1230	—	—	—
Kadett GSi 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840
Kadett Cabrio 1.6	1550	1390	1250	—	—
Kadett Cabrio 2.0 i	1720	1550	1390	1180	—
Kadett 1.5 TD 4p	1210	1020	920	710	640
Kadett 1.6 D 4p	—	—	—	720	580
Kadett 1.7 D 4p	1090	920	830		

MODELO	91	90	89	88	87
R-21 GTS	1380	1170	970	870	740
R-21 TXE	1710	1450	1210	1080	920
R-21 GTX	1470	1240	1040	940	—
R-21 TX i	1820	1640	—	—	—
R-21 2 L Turbo	2340	1980	1650	1480	—
R-21 GTD	1480	1250	1040	930	800
R-21 Turbo D	1660	1400	1170	1050	—
R-21 Turbo DX	1760	1490	1250	1120	—
R-21 Nevada GTS	1530	1290	1080	960	820
R-21 Nevada TXE	1750	1480	1240	1150	940
R-21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	960
R-21 Nevada GTD	1670	1410	1180	1050	900
R-21 Nevada Turbo D	1820	1540	1290	1150	1030
R-21 Nevada Turbo DX	1910	1620	1360	1210	1090
R-25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R-25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R-25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R-25 TX i	2320	1970	1770	—	—
R-25 V6 i	2730	2320	2090	1860	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3150	2880	2560	2190
R-25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R-25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TXE	—	—	—	1380	1010
Espace TXE Quadra	2400	2050	1850	1570	1140
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	3140

ROVER

MODELO	91	90	89	88	87
111 i	800	—	—	—	—
111 S 5p	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL 5p	950	—	—	—	—
114 GT	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sprint	—	850	750	650	—
216 SE	—	950	850	750	670
216 EF	—	950	850	750	670
216 Vitese	—	1050	950	850	750
214 S i	1240	1120	—	—	—
214 GS i	1400	1260	—	—	—
216 GS i	1570	1400	—	—	—
116 GT	1720	—	—	—	—
414 GSi	1450	—	—	—	—
416 GSi	1600	—	—	—	—
416 GT	1700	—	—	—	—
820 Si	2300	2000	1700	1500	1300
827 Sterling	2900	2500	2200	1900	1600
827 Vitese	2900	2500	2200	1900	1600
Metro 1.0	—	—	—	290	—
Metro 1.3	—	600	520	470	400
Metro MG	—	700	650	570	470
Metro 4p	—	670	600	520	450
Maestro ER 2.0	1150	1000	850	720	600
Montego Mayfair	—	—	—	750	650
Montego 1.6 SL	1000	900	800	—	—
Montego EF 2.0	—	—	—	900	800
Montego GSi 2.0	1150	1000	900	—	—
Montego GTI 2.0	1200	1050	950	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1250	1100	1000	900	800
Montego DSL Turbo	1250	1100	950	—	—

SEAT

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 40	—	—	—	—	230
Marbella	—	—	—	—	230
Sprint	—	—	—	—	230
Marbella L, Playa Sp., y Jun.	590	470	400	340	290
Marbella XL	630	540	460	410	—
Marbella GL	630	540	460	410	—

MODELO	91	90	89	88	87
Marbella GLX	630	540	460	410	—
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	510	410
Ibiza Disc. Spc 1.5 3p	760	640	540	490	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL 1.5 3p	—	—	—	530	420
Ibiza Crono 3p	—	—	—	530	420
Ibiza CLX 3p	—	—	—	530	420
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SMI 1.5 3p	1020	880	780	700	—
Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p	680	580	520	440	350
Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p	750	630	570	480	430
Ibiza 1.1.2 5p	—	—	—	530	480
Ibiza GL y GLX 1.2 5p	840	710	650	550	490
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
Ibiza GL y XL	800	680	620	530	480
Ibiza CLX 1.5 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	560
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	—	—
Ibiza Disc. y Spc	770	650	580	440	320
Ibiza Jun. D 3p	770	650	580	440	320
Ibiza GLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza XL D 3p	850	740	660	500	370
Ibiza Disc. y Spc	820	690	630	480	430
Ibiza Jun. D 5p	820	690	630	480	430
Ibiza GLD	910	780	700	540	490
Ibiza XL D 5p	910	780	700	540	490
Malaga L, GL 1.2	720	610	530	450	400
Malaga Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430
Malaga L, GL y Bri	790	670	590	480	360
Malaga Touring 1.5	790	670	590	480	360
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470
Malaga LD	900	770	600	470	370
Malaga GLD	900	770	600	470	370
Malaga GLX D	900	770	600	470	370
Malaga Touring D	900	770	600	470	370

TALBOT

MODELO	91	90	89	88	87
Horizon LS	—	—	—	—	310
Horizon GL	—	—	—	—	340
Horizon GT	—	—	—	—	370
Horizon GLD	—	—	—	—	350
Horizon EXD y GTD Aut	—	—	—	—	380
Solara Escorial Aut.	—	—	—	—	360
Solara Escorial D	—	—	—	—	430

VOLKSWAGEN

MODELO	91	90	89	88	87
Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	300
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 CL y Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	580	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	—
Polo Coupé CL	820	700	590	530	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	830	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	—
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	1850	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900

MODELO	91	90	89	88	87
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1080	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1080	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GL	1520	1300	1170	890	800
Golf Cabrio Quartett	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	680	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	740	—
Jetta GT	1490	1260	1090	930	700
Jetta CLD	1210	1020	870	780	—
Jetta CL TD	1210	1030	880	790	—
Passat 1.6 C L	—	—	—	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	690	620
Passat 1.6 CLD	—	—	—	—	420
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	570	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	—
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Passat GL 112 cv	1660	1490	1340	1200	—
Passat GT 16 v	1950	1760	1580	1420	—
Passat CL TD	1540	1390	1250	1120	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	1090	—
Passat Variant TD	1600	1360	1150	1040	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	1490	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	1710	—
Santana LX 1.8	—	—	—	480	—
Santana GX 5	—	—	—	660	—
Santana GX GTD	—	—	—	480	—
Sorocco GT	1250	1070	960	810	660
Sorocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Sorocco GT 16v	1430	1220	1040	940	—

VOLVO

MODELO	91	90	89	88	87
244 GL	1690	1450	1260	1070	850
244 GT	1950	1650	1500	1350	1100
244 GLD	—	1320	1180	890	710
245 GL	1540	1360	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	980	790
Polar	2100	1900	—	—	—
340 DL	—	—	—	500	450
340 GL	—	900	810	730	660
340 Plus	1190	1070	960	—	—
340 GLD	—	—	—	880	770
360 GLE	—	1420	1230	850	770
360 GT	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1380	1240	—	—	—
440 GT/GLE	1890	1620	1460	—	—
440 Turbo	2100	1820	1640	—	—
440 GL	1800	1620	—	—	—
460 GLE	1950	1770	1590	—	—
460 Turbo	2150	1970	1770	—	—
480 ES	2180	1850	1670	1510	1360
480 ES Turbo	2470	2100	1970	1770	—
740 GL	—	1530	1300	1070	860
740 Master y 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GLE	—	1880	1640	1350	1080
740 GLJ	—	—	1320	1190	—
740 GLD	—	1440	1230	1060	850
740 200 cv	3500	3150	—	—	—
740 Turbo Diesel	—	2080	1840	1410	1120
740 Turbo Intercooler	—	2100	1820	1360	1030
740 Master	2050	1840	—	—	—
745 GLE	—	1870	1590	1350	1080
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1030
760 GLE	—	2500	2250	2030	1830
760 Turbo Diesel	—	2700	2310	1960	1570
760 Turbo Intercooler	—	2840	2390	2050	1620
780	4700	4350	4050	3440	2920
940 y Royal	2310	—	—	—	—
940 GL y 16V	3000	—	—	—	—
940 Turbo	3270	—	—	—	—

R-21 TXE Nevada, 7 plazas, full equipo, año 87. 1.450.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65 y 460 49 00.
PEUGEOT 405 SRI, M-ML, aire acondicionado, 10.000 kilómetros, 1.950.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65 y 460 49 00.
IBIZA SXI, año 88, grafito. 950.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65 y 460 49 00.
ESCORT 1.6 Ghia Cabrio, año 90, rojo. 1.500.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65 y 460 49 00.
GMC Syclone, Pick up, serie limitada, 280 HP. O a 100 km/h. 5,3 segundos (más rápido que el Ferrari 348). Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.
MAZDA 929, modelo nuevo 1992, full equipo, único en España. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.
ESCARABAJO Cabriolet, 1979, aire acondicionado, inyección, azul cielo, perfectísimo estado. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

AUTO PEREZ DEL SUR



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

ESCARABAJO Cabriolet, 1979, un solo dueño, champagne. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.
MALAGA DS, año 1988, perfecto estado, gris metalizado. 400.000 ptas. Tel. (91) 304 66 05.
PORSCHE 911 Turbo, full equipo, rojo, precioso. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.
AUSTIN Montego GTI, año 1990, aire acondicionado. 900.000 ptas. Tel. (91) 304 66 05.
MERCEDES 190 2.3 16 V, M-KT, equipo completo. 3.000.000 ptas. Tel. (91) 304 66 05.
FORD Fiesta L, p. metalizada, M-ES. 150.000 ptas. Teléfono (91) 304 66 05.

F. TOME S.A.: Opel Kadett GSI «precioso», año 85; garantía 6 meses, 770.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME S.A.: Seat Marbella, año 89, garantía 24 meses, 525.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME S.A.: Golf Automático, año 88, garantía 18 meses, 1.100.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME S.A.: Ford Orion 1.6 Ghia, año 87, garantía 18 meses, 825.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

AUTOMASER

Lancia Dedra 20iE, full equip, 90 1.850.000
 Ford Sierra XR4i, A.A., D.A., etc., 91 1.650.000
 Renault 19 TXE, A.A., D.A., etc., 90 1.250.000
 Opel Vectra 165, 89 1.250.000
 Opel Kadett GSI 16V, 90 1.790.000
 Mercedes 190 2.3 16V, full equip, 87 3.350.000
 Jeep Cherokee, nuevo 3.300.000

Abrimos sábados tarde y domingos mañanas
 Cardenal Silíceo, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

F. TOME S.A.: Opel Kadett 1.6 GLS, año 87, garantía 18 meses, 875.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME S.A.: Renault 11 TSE, año 87, garantía 18 meses, 675.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

SEAT **F. Tomé**

VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO

GARANTIA TOTAL ESCRITA

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

F. TOME S.A.: Austin Montego 2.0 EFI, año 88, garantía 6 meses, 875.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME S.A.: Volkswagen Golf GTI, año 89, garantía 24 meses, 1.390.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME S.A.: Alfa 33, año 87, garantía 6 meses, 580.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME S.A.: Opel Rekord, impecable, con aire acondicionado, por sólo 550.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/15.

F. TOME S.A.: Seat Málaga 1.5 GL, 550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME S.A.: Seat Ibiza 1.5 GLX, año 88, garantía 18 meses, 775.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME S.A.: Citroën AX 14 T2S, año 88, garantía 18 meses, 690.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME S.A.: Opel Corsa, 4 puertas, año 89, garantía 24 meses, por 725.000 ptas. Tels. (91) 329 33 14/15.
F. TOME S.A.: Volkswagen Golf Automático, año 89, con garantía 18 meses, por 1.150.000. Sr.

Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.
F. TOME S.A.: Seat Ibiza 1.2, año 89, 18 meses de garantía, 625.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
AUTOMOBILH Ast/MBM Steindamm, 51, 2000, Hamburgo 1. Tel. 49-40-24 13 46. Fax 280 31 30. Comercializamos: Mercedes (incluida nueva serie SE/L), BMW, Porsche, exposición continua de 50 coches con seguro avería, ofrecemos servicio de importación listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importa desde Alemania.
¡BENEFICIESE! Nueva bajada de impuestos, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.
R-9 DS, buen estado, M-63. 275.000 ptas. Tel. (91) 304 66 05.
TALBOT Horizon, M-EV, oportunidad. 200.000 ptas. Teléfono (91) 304 66 05.
TALBOT Horizon, M-EV, oportunidad. 200.000 ptas. Teléfono (91) 304 66 05.

New Mode

Pol. Ind. Alparache, Parr. 78 Ctra. Extremadura, Km. 29 28600 NAVALCARNERO (Madrid) TELEFONO (91) 8 11 26 38

BMW - MERCEDES - AUDI

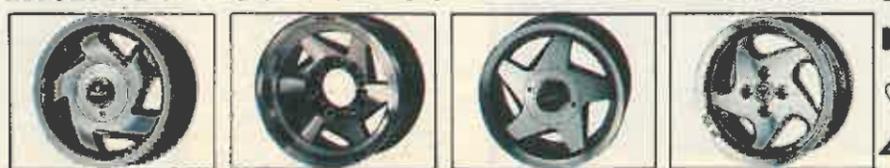
TAPIZADOS EN CUERO

ESCARABAJO Cabriolet, 1979, aire acondicionado, inyección, un solo dueño, amarillo limón, imposible mejorarlo. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.
ESCARABAJO Cabriolet, 1975, antracita. 1.490.000 ptas. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.
MERCEDES 220-SE Coupe, 1965, impresionantemente nuevo. 2.200.000 ptas. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.
MERCEDES 190 2.5 16V, muchos extras, precio muy interesante, admitimos cambio, garantía 12 meses. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

LAHORE LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES LAOR

C/ Teatinos s/n. Nave GH 28820 COSLADA (MADRID) TEL: 6 69 36 72

C/ Mallorca, 533 08026 BARCELONA. TEL: 2 35 22 80



ALEACION EN CONJUNTO

melber remOtec ALULINE

VAROSA motors

Crta. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID TEL: 6 06 51 49 - 6 06 15 11

MITSUBISHI TOYOTA HONDA MAZDA



MITSUBISHI 3000 GT VR4

ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES

ROVER 825 Sterling, cuero, etc., todos extras. B-HU, año 1987, increíble estado, garantía. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.
VOLKSWAGEN Escarabajo descapotable, última generación 1979, buen estado. 1.900.000 ptas. Can, S.A. Tel. (91) 255 86 21.
CAMARO V8 5.0L 209 CV, nuevo, estrenar, garantía fábrica, azul, automático, A.A. airbag, alarma, espejos, elevalunas eléctrico, llantas, neumáticos 235", control velocidad, equipo sport, ocasión única. 3.800.000 ptas. Teléfono (91) 201 28 56.
DODGE Stealth ES 3.0L 24V V6, rojo, manual, 222 CV, estrenar, garantía fábrica, azul, automático, airbag, aire, espejos eléctricos, cruise, control, llantas, ruedas 235", HI-FI, automático, más extras (Mitsubishi 3000 GT). 5.750.000 ptas. Tel. (91) 314 59 96.
MERCEDES 280 SLC M-HG, rojo, cuero blanco, impecable. 3.000.000 ptas. Tels. (967) 22 98 18 y 52 00 21.
BMW 325 i Coupe, M-JC, 40.000 km, perfecto. 2.300.000 ptas. Tels. (967) 22 98 18 y 52 00 21.
VENDO Golf 16V, 27.000 km, A.A., alarma, full equip, spoiler, nuevo modelo, faros antiniebla. Tel. (91) 471 65 19.

OPEL Ascona 1.8i, aire acondicionado, p. metalizada, pocos kilómetros. 850.000 ptas. Tel. (91) 304 66 05.
FORD Fiesta CLX 1.4, azul metalizado, dos años de garantía, 24.000 km, muy cuidado, a prueba. 740.000 ptas. Llamar noches. Teléfono (91) 766 94 59.
VENDO Mercedes Benz 300 D, ABS y aire, 80.000 km, W 124, está nuevo, urge. Tels. (983) 37 05 25 y 34 42 73.
KADETT GSI 1.8 1985, gris, techo, otros extras, muy cuidado. 700.000 ptas. Teléfono (91) 574 82 48.
DODGE Dynasty Brougham 3.3L V.6, estrenar, garantía fábrica, clásico, elegante, confortable, americano, automático, airbag, aire cruise, control, llantas, HI-FI, espejos, elevalunas, asientos eléctricos. 4.200.000 ptas. Tel. (91) 314 59 96.
GM Saturn SC 2.0L 16V, deportivo USA nuevo, 7.000 H, hechas por propietario en España. 10/91 supercuidado, blanco, manual, A.A. cruise, control espejo eléctrico, elevalunas, llantas, otros, garantía. 2.850.000 ptas. Tel. (91) 201 28 56.
VOLKSWAGEN Santana GX5 5 cilindros, B-K, buen estado, garantía. 950.000 ptas. Azcona, 62.

¡ANUNCIARSE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
 Hermanos García Noblejas, 39
 Madrid-28037

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 60 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 9.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono: (91) 407 27 00.

Junto con el cupón envíenos el importe mediante talón bancario a nombre de Marketing and Advertising, S.A. Una vez efectuado el cobro de sus talones se procederá a la publicación del anuncio.

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



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

ENTREGA INMEDIATA

IMPORT-DIR S.A.

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



MITSUBISHI
ECLIPSE

FORD Sierra Cosworth, año 87, 45.000 km. Tel. (91) 619 19 11, horario comercial, Ochoa.
FORD Scorpio 29 Ghia, V-CK, todos los extras. Tel. (91) 619 19 93, horas oficina.
FERRARI Testarossa, estreno, 23.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

VENDO BMW M-3, 52.000 km, noviembre año 87, extras, negro. Interesados llamar. Tel. (965) 86 74 34.
R-19 16V, ABS, plata, 8 meses de uso, 25.000 km. 2.000.000 ptas. Tel. (973) 22 00 81.
BMW 535i, año 90, extras. Tel. (91) 549 64 71.

VOLKSWAGEN Escarabajo Cabriolet, rojo, 1302, extras. Enrique. Tel. (925) 34 00 69.
OPEL Kadett 2.0, 16V, 89, 157 CV, particular. 1.470.000 ptas. Tel. (952) 46 87 72.
ALFA 75, año 87, 43.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

PORSCHE 911 Carrera Targa 3.2 231 CV, full equip, año 85, perfecto estado, rojo. 3.300.000 ptas. Teléfono (926) 21 11 02.
OPORTUNIDAD Mercedes 190 2.3 16V, urge vender, garantía Mercedes. 2.980.000 ptas. Tel. (91) 570 93 46.

AUDI 90 2.3, año 88, aire, 53.000 km. 1.950.000 ptas. Tel. (91) 718 35 02.
CITROËN BX 1.9 Break, año 86, 65.000 km. 800.000 ptas. Tel. (91) 718 35 02.
AUDI Coupe 2.3, año 91, A.A. y BBS. Tel. (91) 549 57 88.

DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE



GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS

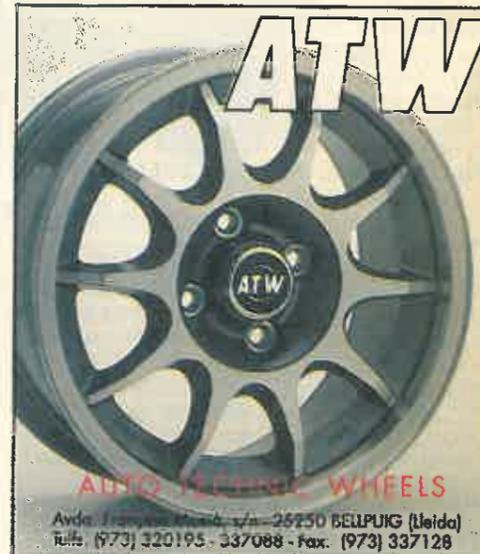
EXPOSICION Y VENTA:
C/ Velázquez, 146
Tels.: 564 55 56
564 56 31

TALLERES:
C/ Huertas de Abajo, 3/n
Paracuellos (Madrid)
Tel.: (91) 658 11 97 Fax: (91) 658 13 60

SE VENDE
COCHE
**BMW 325 IX
TOURING**

Full equip
Año 90

PERFECTO ESTADO
Tel. 407-27-00
preguntar por Angel



AVDA. FRANCISCO FRANCO, 1/A - 25250 BELLPUIG (Lleida)
Tels.: (973) 320195 - 337088 - Fax: (973) 337128

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

- Mitsubishi 3.000 GT VR4, nuevo (Precio: 7.000.000 ptas.)
- Toyota Celica 2.0 Gi 4 x 4 Turbo
- Toyota Celica 2.0 GTi Cabriolet
- Jeep Mitsubishi GLX/GLS, nuevos.
- Jeep Nissan Patrol GR, nuevos.
- Nissan Sunny GTi-R, nuevos.
- BMW 320i/325i coupes, nuevos.
- Ferrari 328/348 TB/TS, nuevos.
- Ferrari 512 TR, nuevo.

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

C.A.N.S.A. **SUZUKI OUTBOARDS**

VISITENOS. ENCONTRARA:

- AUTOMOCION**
 - Ofertas fabulosas, vehiculos nuevos.
 - Tasaciones inmejorables, vehiculos usados.
 - Especialidad: BMW, VW, Audi, Ford, Mercedes, Suzuki.
- NAUTICA**
 - Concesionario oficial Suzuki, ventas y servicios técnicos.
 - Todo tipo embarcaciones.
 - Motores agua, Kawasaki, Yamaha.
 - Seguros, gestión, financiación.

C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR MADRID

TEL: 355 86 21
355 86 22
355 17 17

FINANCIACION 12 MESES SIN INTERESES

MERCEDES 250 S Clásico 1968, buen estado, sólo 400.000 ptas. Azcona, 62.
RENAULT 21 Nevada diesel, aire, MHD, garantía. 1.275.000 ptas. Tel. (91) 718 33 47.
BMW M-3, serie limitada, año 90. Tel. (91) 549 57 88.

BMW M-5, todos extras, año 89. Tel. (91) 549 57 88.
MERCEDES Audi todos los modelos gasolina diesel, garantía total. Tel. (91) 718 35 02.
CHEROKEE Turbo-Diesel, año 89, aire, 26.000 km. 3.250.000 ptas. Tel. (91) 352 66 86.

BMW 235i 4p., gris plata, llantas, precio sensacional, 1986. 1.790.000 ptas., facilidades. Azcona, 62.
MERCEDES 300 CE 24V, full equip, año 90. Tel. (91) 549 57 88.
MERCEDES 280 SE 24V, full equip. Tel. (91) 549 64 71.

BMW 745i Ejecutivo, año 85, full equip, 2.300.000 ptas. Tel. (91) 549 64 71.
SUBARU Coupe 4WD, todos extras, 1.650.000 ptas, garantía. Azcona, 62.
FORD Scorpio 2.9i Ghia, año 90, todos extras. Tel. (91) 549 64 71.

CITROËN AX Stilo, año 89, blanco. Tel. (91) 549 64 71.
FORD Orion 1.6i, A.A., año 88. Tel. (91) 549 57 88.
MERCEDES 230 E, 5 vel. tela, volante de cuero, radio, año 87, 2.300.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

TREMA OSNUR, S.A.

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

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

AMPLIO STOCK **ASESORA SR. LUJAN. TEL.: 413 68 94 - 519 00 29** **¡ GARANTIA SI !**

BMW 530i, full equip, antracita, cuero, instalación, teléfono, equipo Pioneer, 4.200.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

BMW Z1, rojo, 10.000 km., impecable, 5.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

CORRADO G60, mod. 92, cuero, teléfono, oculador, llantas BBS, techo eléctrico, ABS, aire, full equip, 1.000 km., 4.000.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

JEEP Cherokee Limited, año 89, impecable, 50.000 km., 3.300.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

MERCEDES 190 E 2.3, año 89, ABS, A.A. Tel. (91) 549 57 88.

PORSCHE 944 Turbo, todos extras, 44.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

RENAULT 21 TXE, A.A. 48.000 km., año 88. Tel. (91) 549 57 88.

RENAULT 21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. (91) 549 64 71.

MERCEDES 190 2.5 16V, muchos extras, precio muy interesante. Admitimos cambio, garantía 12 meses. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.

PORSCHE 911 Carrera, 1987, estrenado en España, 50.000 km., aire, cuero, llantas, alerón, etc. Tel. (91) 255 86 21.

ROVER 825 Sterling, cuero, etc., todos extras, B-VH, 1987, increíble estado, garantía 12 meses. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

VOLKSWAGEN Escarabajo Descapotable, última generación, 1979, 1.900.000 ptas., buen estado, C.A.N.S.A. Tel. (91) 255 86 21.

SUZUKI Samurai 413, Suzuki SJ 410, buen estado. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 21.

AUDI 80 1.8 Inyección, MLD, 29.000 km., rojo, impecable, 1.900.000 ptas. Azcona, 62. Tel. (91) 255 86 22.

MERCEDES 250 S, clásico 1968, buen estado, sólo 400.000 ptas. Azcona, 62.

BMW 325i, 4p., gris plata, llantas, precio sensacional, 1986, 1.790.000 ptas., facilidades. Azcona, 62.

VW Golf, tracción Quattro, ABS, año 92, 3.000 km., precio interesante. Tel. (952) 87 71 11.

SEAT Toledo 1.8, A.A., llantas, 5.000 km., 6 meses, precio interesante. Tel. (952) 87 71 11.

PARTICULAR vendo 2 Ford Capri 2.000 y 2.800l. Tel. (988) 88 03 06.

MERCEDES 300 CE, 88, full equip, 4.350.000 ptas. Teléfono (91) 519 14 94.

MERCEDES 190 2.6, 88, extras, 2.500.000 ptas. Teléfono (91) 519 14 94.

MERCEDES 190 E, 90, extras, 2.450.000 ptas. Tel. (91) 519 14 94.

BMW 525i, 90, full equip, 3.100.000 ptas. Tel. (91) 519 14 94.

AUDI 90, Quattro, blanco, 88, full equip, 2.350.000 ptas. Tel. (91) 519 14 94.

ISUZU Troper TD corto, 88, extras, 2.150.000 ptas. Teléfono (91) 519 14 94.

BMW 525i, todos extras, año 88, 37.000 km. Tel. (91) 718 33 47.

MERCEDES 300 Turbo Diesel, año 89, completo, 4.250.000 ptas., 42.000 km. Tel. (91) 718 35 02.

OPORTUNIDAD Mercedes 190 2.3 16V, urge vender, garantía Mercedes, 2.980.000 ptas. Tel. (91) 570 93 46.

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

TELS.: 542 06 09, 542 38 08 Y 248 34 48. MADRID

EMPRESA RECOMENDADA

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio
Seat Marbella	88	Rojo	29.000	495.000	Renault 21 TXE A.A.	88	Gris	34.000	1.325.000
Opel Corsa	88	Bianco	30.000	810.000	Fiat Tipo 1.8 DGT	90	Bianco	28.000	1.375.000
Citroën AX 14	89	Gris	30.000	890.000	Citroën BX 16 A.A.	91	Gris	14.000	1.390.000
Ford Fiesta Diesel	89	Bianco	31.000	740.000	F. Escort Nomade	91	Gris	12.000	1.475.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	90	Gris	21.000	845.000	VW Golf T.D.	90	Bianco	28.000	1.475.000
VW Polo Coupe GT	89	Rojo	37.000	875.000	Opel Kadett GSI A.A.	89	Bianco	28.000	1.480.000
Renault Super 5 Turbo	88	Negro	48.000	890.000	BMW 318i 4p. A.A.	87	Bianco	53.000	1.525.000
Renault 5 GTI 5 p.	91	Bianco	14.000	895.000	VW Golf Cabriolet	88	Bianco	42.000	1.525.000
Seat Ibiza Crono A.A.	89	Gris	24.000	895.000	Fiat Tipo 16V.	91	Azul	16.000	1.575.000
Lancia Y 10 GTI	90	Gris	27.000	960.000	Honda Civic 1.5 16V.	91	Bianco	14.000	1.575.000
Citroën AX GT A.A.	90	Gris	23.000	1.050.000	VW Golf GTI	90	Bianco	28.000	1.625.000
Peugeot 205 Diesel	90	Bianco	17.000	1.075.000	BMW 318 i 4p.	90	Rojo	24.000	1.675.000
F. Escort 1.8 A.A.	90	Bianco	21.000	1.100.000	Citroën BX Turbo D A.A.	90	Gris	29.000	1.725.000
F. Escort 1.8 D.	90	Bianco	28.000	1.120.000	Audi 100 CD A.A.	89	Azul	35.000	1.725.000
VW Golf Sprinter	89	Rojo	32.000	1.125.000	Peugeot 405 SHI F.E.	89	Burdesea	37.000	1.775.000
Renault 21 GTS A.A.	89	Bianco	35.000	1.150.000	Lancia Dedra A.A.	91	Burdesea	16.000	1.825.000
Renault Clio 1.4 RT A.A.	91	Gris	14.000	1.225.000	Renault 21 TXI Cim.	91	Rojo	17.000	2.100.000
Lancia Y 10 GTI	91	Bianco	16.000	1.225.000	Renault 25 V6 F.E.	89	Azul	35.000	2.250.000
F. Fiesta XR2i	91	Bianco	18.000	1.250.000	F. Sierra XR4i A.A.	91	Negro	12.000	2.275.000
F. Sierra 2.0i S A.A.	87	Bianco	51.000	1.250.000	Alfa Romeo 164 3.0 V6	89	Bianco	39.000	2.350.000
F. Escort XR3i	89	Rojo	39.000	1.250.000	Nissan Primera GT 18V.	92	Rojo	52.000	2.450.000
Peugeot 309 D A.A.	89	Rojo	30.000	1.250.000	Opel Calibra 2.0 T.F.E.	91	Bianco	15.000	2.525.000
Alfa Romeo 1.7	90	Bianco	23.000	1.275.000	BMW 625 T	90	Bianco	34.000	2.875.000
Citroën RX Diesel	90	Bianco	22.000	1.275.000	Mercedes 300 E	87	Bianco	68.000	2.950.000
Renault 19 Diesel	88	Rojo	36.000	1.275.000	Lancia Thema Ferrari	88	Rojo	31.000	3.500.000
Renault 19 TSE A.A.	88	Bianco	31.000	1.325.000	Ferrari Mondial Cabrio,	91	Rojo	11.000	11.500.000

HARLEY DAVIDSON FLSTF Fat Boy, con extras, 3.000 km., 8 meses, 1.950.000 ptas. Horas oficina. Tel. (988) 72 22 32.

VENDO tres Ford del 29. Tel. (91) 319 46 95.

PARTICULAR BMW 730i, cuero, llantas, techo, año 87, ver para creer, estado impecable, 3.350.000 ptas. Tel. (91) 302 44 82.

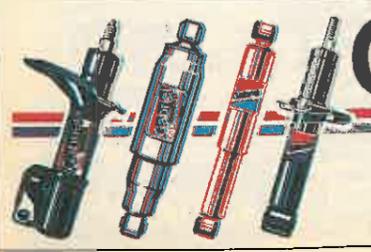
VENDO Rover Vitesse, modelo único 103 CV, 7.000 km., motor nuevo, 1.400.000 ptas. Tel. (91) 553 95 29.

PARTICULAR Audi 90 Quattro 20V, A.A., ABS, llantas, 35.000 km., final del 90, como nuevo, 2.925.000 ptas. Tel. (91) 302 44 82.

VENDO Rover Vitesse, modelo único 103 CV, 7.000 km., motor nuevo, 1.400.000 ptas. Tel. (91) 553 95 29.

Gabriel® AMORTIGUADOR REFORZADO

TURISMO - 4X4 - FURGON



MADE IN USA

DISTRIBUIDOR

Crta Dos Rius, 220
08440 Candedeu (Barcelona)
Tel: (93) 8 46 28 11 / 8 46 28 50
Fax: (93) 8 46 17 44

Productos y Métodos, S.A.

GARANTIA HASTA 3 Y 7 AÑOS

SERVICIO POST-VENTA DITECNICA GARANTIA

ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

DITECNICA

JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.

EXPOSICION Y VENTA: C/ VELAZQUEZ, 146 TEL. 564 55 56

MERCEDES 190 2.3 16V, año 86, antracita, 80.000 km., full equip. y más extras, 2.950.000 ptas. Teléfono (91) 355 66 92.

BMW 635 GSI, ABS, ordenador, techo Recaro, etc., 2.200.000 ptas. Tel. (91) 255 80 21.

FIAT Uno Turbo I.E. Antiskid, B-JW, impecable, alarma, Michelin MXV, hi-fi Blaupunkt 100 W, garaje, blanco, bocinas. Tel. (93) 634 06 44.

MINIMOKE M-MU, 20.000 km., muy buen estado, vendo por no usar. Tel. (91) 630 30 89, 500.000 ptas.

BX GTi, años 88, aire, ABS, llantas, elevallunas, 1.000.000 ptas.

BX TZD Turbo, 7 meses, todos los extras, 1.750.000 ptas.

MERCEDES 300 D, automático, año 83, 1.275.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65/46 04.

SEAT Panda, 3 años, 3.000 km., color rojo, 325.000 ptas.

BX GTi, año 91, con todos los extras, 1.650.000 ptas.

AUSTIN Montego GTi, año 1990, A.A., 900.000 ptas. Tel. (91) 304 66 05.

MERCEDES 190 2.3 16V, MKT, equipo completo, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 304 66 05.

RENAULT 21 Ti, año 88, full equip, 1.275.000. Alcázar. Tels. (91) 269 26 64/46 09 00.

LANCIA Thema 16V Turbo. Año 91. C.A.N.S.A. C/ Azcona, 62.

IBIZA SXI, año 88, grafito, 950.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65 y 460 49 00.

VENDO O CAMBIO BMW 750 i
TECHO, CUERO, RADIO CASSETTE, FULL EQUIPE, 50.000 KM.
TEL: DE DIA: (908) 11 24 06
DE NOCHE: (98) 5 25 76 98

VENDO O CAMBIO BMW M 5
CUERO, ASIENTOS ELECTRICOS, CLIMA, TECHO ELECTRICO, A MATRICULAR FULL EQUIPE, 30.000 KM.
TEL: DE DIA: (908) 11 24 06
DE NOCHE: (98) 5 25 76 98

VENDO PORSCHE 911 CARRERA (90)
COMPRADO EN ESPAÑA 20.000 KMS. AZUL MARINO. M-1982-KP
TODOS LOS EXTRAS. IMPECABLE.
TEL: (91) 2 59 74 04
FAX: (91) 4 58 27 64
F. GARCIA.
DE 9 A 2 Y DE 16 A 19 HORAS

SE VENDE FORD SIERRA COSWORTH 4X4

A MATRICULAR
TEL: (908) 11 24 06
Y (98) 5 25 76 98
A PARTIR 10 NOCHE



UN PRINCIPE HEREDERO

UN año después de la presentación del coupé Bentley Continental R en el Salón del Automóvil de Ginebra acaba de salir el primer vehículo destinado a un cliente de la fábrica de Rolls-Royce Motor Cars Ltd. situada en Crewe/Cheshire, en el noroeste de Inglaterra. A finales de febrero, los primeros vehículos destinados a la clientela pasaron con éxito las últimas pruebas de carretera. La previsión de producción para todo el mundo es de 300 unidades anuales y ya están adjudicadas 600.



Alarma del año

LA auto alarma GT ha sido galardonada por las dos prestigiosas revistas británicas especializadas, Car hi-fi e In Car, con sendos premios como mejor alarma anti-robo para automóviles en el mercado británico. El modelo premiado ha sido el GT-21, que destaca por sus modernas características técnicas además de la facilidad de montaje y un precio muy competitivo.

Por otra parte, estas nuevas alarmas producidas por la marca italiana Getronic, han sido incluidas como suministro original en nuestro país por marcas tan representativas como Mazda, Mercedes, Renault y Rover.



Calidad Valeo

DE nuevo se ha visto reconocida la calidad de los recambios originales Valeo. Esta vez ha sido galardonado con la Q-1, la máxima distinción otorgada por Ford, al producto Embragues Valeo.

Estos embragues son fabricados en Fuenlabrada (Madrid) y equipan de origen a la mayoría de los automóviles de los más importantes fabricantes del mundo.

Por otra parte, Mercedes Benz acaba de otorgar la «Calificación A» a este

mismo producto, Embragues Valeo. Ford y Mercedes reconocen de esta manera el alto nivel tecnológico de Valeo que fabrica y distribuye, recambios, equipos y componentes para la automoción desde sistema eléctricos hasta seguridad del habitáculo.

A su medida

LA firma de componentes y accesorios para motocicletas TCP acaba de presentar un nuevo parabrisas para la reciente Suzuki Adress. Un producto manufacturado en un metacrilato tremendamente flexible y con unos soportes trapezoidales que acortan bastante



el tiempo de instalación. Así mismo, aporta un concepto de seguridad pasiva muy importante, al evitar, en caso de colisión, la existencia de elementos punzantes que pudieran producir lesiones. El precio aproximado de este nuevo elemento ronda las 7.000 pesetas.

Revolución Huarache

LA firma de calzado deportivo Nike continúa su imparable esfuerzo de investigación. Su último producto se denomina Air Trainer Huarache, unas espectaculares zapatillas di-

señadas para la práctica de distintas modalidades deportivas.

La parte superior está fabricada en Durabuck, Neopreno y Lycra. Incorpora el sistema de amortiguación Nike-Air que incluye la unidad Forefoot Air-Sole en la planta y Heel Air Sole en la talonera.



14.560 PTAS. AL AÑO SIN ENTRADA.



Suscríbase ahora a Motor 16 y los tendrá todos con un 20% de descuento.

O lo que es igual, 10 números GRATIS al año. De la manera más cómoda, sin tener que bajar al kiosco y sin correr el riesgo de perderse alguno. Cada semana en Motor 16, la mejor información del mundo del motor. A domicilio.



Sí, deseo suscribirme a Motor 16 por un año y con un 20% de descuento, pagando sólo 14.560 ptas.

Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi, S. A. Giro postal n.º _____ a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.

D. _____

Calle _____

Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tel. _____

Fecha de nacimiento _____ D.N.I. _____ Profesión _____

Precio suscripción

España _____	14 560 ptas	América, África _____	35 256 ptas
Europa, Argelia, Marruecos y Túnez _____	29 016 ptas.	Asia, Oceanía _____	48.516 ptas

LA NUEVA ERA



MUNDIAL DE
MOTOS
PREVIO

UNA nueva era va a comenzar en el Mundial de Motociclismo. Desde hace años una cada Federación Internacional pugna por mantener a flote unas estructuras que se iban alejando de la realidad de un deporte cada vez más profesionalizado y que cada vez movía más millones. Esta creciente espiral no podía sustentarse en manos de personas que, llenas de buena voluntad, no eran profesionales. Un deporte en el que unos especialistas se jugaban la vi-

da, y otros sus millones, no podía estar en manos de simples amateurs ni tan siquiera que estos fueran hombres de buena fe. Es por eso que la revolución ha llegado y así, tras unas largas y tensas vicisitudes que han incluido cambios de chaqueta, de bando, de puntos de vista, de estira y afloja a todo nivel, y una guerra declarada entre dos bandos, se ha llegado a un entente que no es más que el triunfo de los profesionales. La FIM ha cedido gran parte de su poder y prerrogati-

vas y ahora son Dorna, la empresa española poseedora de los derechos de televisión, TWP -Two Wheels Promotions-, la empresa de Bernie Ecclestone, y el IRTA -Asociación de Equipos- quienes mandan de «facto» en el Mundial. Se va en busca del Mundial-Espectáculo y ese es el gran reto: ver en qué medida este cambio afectará al *Continental Circus*. Ahora todo estará pensado para la sacrosanta televisión y por ello, con 1991, una página del Mundial se ha cerrado. La

Desde aquellas locas carreras de los 50 hasta el actual Campeonato del Mundo de Motociclismo media un abismo. El 92 significará la llegada del más absoluto profesionalismo a la organización del mundial. Atrás quedaron los tiempos de los «piques», todo ahora está en manos de Ecclestone y Dorna.



EL PROFESOR Y LOS ALUMNOS

Jorge Martínez «Aspar» dio paso a una auténtica cantera de campeones con Giró, Miralles y Álvaro a su zaga.



ESPAÑOLES

que este fin de semana se abre en el circuito japonés de Suzuka tiene una gran responsabilidad pues es la primera de una nueva era. Nada será ya igual en el entorno, pero los amantes del deporte de las dos ruedas pueden dormir tranquilos ya que no se puede olvidar que sobre esos rugientes corceles repletos de tecnología y caballos se sientan hombres, y estos hombres van a luchar con todas sus fuerzas contra otros hombres con un solo fin: ser el mejor de todos. Como así ha sido

hasta ahora. Ese es el gran as del motociclismo, nos cambian el envoltorio pero no la sustancia: la lucha seguirá intacta, y si la televisión, ahora potenciada al máximo, gracias a la técnica, para llegar a cualquier rincón del mundo, será fiel notario y vocero de estas gestas, nosotros estaremos presentes para seguir siendo, *in situ*, testigos de lo que una cámara a veces no puede explicar: el porqué y el cómo de lo que en la pequeña pantalla se ve. Ese es nuestro nuevo reto.

El pasado año fue un mal año porque no tuvimos título que llevarnos a la boca, porque Cardús «sólo» hizo ocho segundos y no ganó una carrera, porque Garriga no pudo con los americanos, porque «Aspar» no se comió un rosco, ni Sito, ni Crivillé, ni Derbi, ni JJ-Cobas. De la gloria al por mayor hemos pasado a ser finiquitados. No es cuestión de buscar ahora explicaciones a un análisis tan catastrofista, sino que

REPSOL A POR TODAS
Carlos Cardús cuenta con el apoyo del joven Sánchez en el team Honda.



hay que mirar hacia este 92 de los milagros con optimismo. Y como nadie, y los motociclistas menos, piensa que haya milagros en las carreras, la mayoría han trabajado con nuevos ímpetus para salir del bache. Otros, como Sito y las dos marcas citadas han tirado la toalla.

En 125 nuestra esperanza ahora sólo tiene un nombre: «Aspar». No lo tendrá fácil el de Alcira, pero este año tiene una Honda con motor oficial por lo que no cabrán excusas. Giró, con Aprilia y equipo familiar, podrá dar la campanada, pero tendrá una tarea difícil, la de mantener la fama de estrella ascendente. Miralles -si encuentra dinero-, «Pitufo» Álvaro -que a última hora ha cambiado de moto y equipo- bastante fae-



LOS 500
El experimentado Garriga y el temperamental Crivillé serán nuestras bazas en la máxima categoría.



UNA VEZ MÁS
Alberto Puig intentará demostrar sobre la Aprilia su indiscutible clase.

na tendrán con hacer que sus nombres suenen de vez en cuando.

Para Cardús el año comienza como siempre: armado como los mejores, Cadalora y Bradl, y con tantas ganas como ellos, deberá demostrarse a sí mismo y a la afición que es el mejor. Para ello ha potenciado al máximo su Equipo Repsol Honda y además ha fichado a Antonio Sánchez para que se vaya fogueando. Alberto Puig, con una Aprilia, no deberá tener problemas para mejorar un año 91 que es mejor olvidar. El tercer as es vasco, y es nada menos que Torrontegui con la Suzuki oficial: un sueño que un eterno privado como él no podía ni imaginar y una ocasión para no desperdiciar. No podemos dejar de dar una línea de Luis D'Antin. Campeón Europeo de Supersport, lo tenía todo, pero el escándalo de Renfe le ha privado

de patrocinador: Paquexpres lo ha dejado tirado.

Y en 500 el gran reto. Garriga cuenta con una Yamaha de primera línea. Las de primerísima son las del equipo de Kenny Roberts, y sólo el piloto de Ducados y McKenzie serán los privilegiados que, para los dos Grandes Premios, heredarán las mejoras que hayan tenido las motos del «Marciano». El año pasado, esas modificaciones, Garriga las veía pero no las tocaba... En cuanto al Equipo Campsa, esa es la gran incógnita. Nadie duda de la capacidad de Crivillé, pero ante sí la apuesta es muy fuerte: sobresalir en la categoría más dura del Mundial. El de Seva tiene bien guardadas las espaldas, puesto que cuenta con la engrasadísima maquinaria de Honda y del Equipo Campsa con Sito Pons y Antonio Cobas al frente. Eso es tener uno de los mejores ases en la manga, pero al mismo tiempo está la ineludible responsabilidad de dar la talla a la apuesta. Pero, ¿quién dijo miedo?

LOS DEMÁS

En el Mundial los españoles pueden ser protagonistas, pero para ello tendrán que vérselas con una auténtica manada de lobos. En el octavo de litro los hombres de Pileri, Gresini y Ueda, serán los más terribles, pero no podemos olvidar las Aprilia -Gramigni- ni las otras Honda -Debbia, Gianola, Waldmann-. En 250 el título no deberá escapar a la marca del «Ala Dorada», pero las Aprilia como las de Chili, Reggiani y Puig y las Suzuki de Zeeleberg y Torrontegui no querrán ser meras comparsas. Más difícil lo tendrá la única Yamaha con posibilidades, la de Schmidt, mientras que la gran novedad es de absoluto peso: Gilera. Sus pilotos, Ruggia y Lavado, tendrán un año difícil, pero la marca italiana piensa en el futuro.

La categoría reina verá de nuevo el duelo a tres bandas entre Yamaha, Honda y Suzuki: la Guerra de las Galaxias. Rainey y Kocinski, Doohan y Gardner, Schwantz y Chandler, como pilotos «superoficiales», pero muy cerquita Mamola, Garriga, McKenzie, las Cagiva de Lawson y Barros, y ¿porqué no? la Honda del «Crivi». Este año la categoría reina puede serlo de verdad. ○

J.L. Aznar



EQUIPO CAMPEÓN
El Team Pileri se vuelve a mostrar como uno de los más sólidos candidatos al título con Gresini y Ueda.



OTRA VEZ
Luca Cadalora se presenta como el hombre a batir en la categoría media. Por su parte, Mamola vuelve a lomos de una Yamaha otra vez a los 500.

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS / JARAMA

LOS VETERANOS BUSCAN RIVALES

En el Campeonato de España de Turismos coinciden unos pilotos ya veteranos con una enorme experiencia en competición y, unos jóvenes valores que luchan por hacerse un hueco en el mundo del automovilismo. Algunos de ellos, como es el caso de Villacieros con cinco títulos nacionales, se enfrentan al más joven de todos: Oriol Serviá con tan sólo diecisiete años y que a buen seguro se crece para plantarle cara a otros con mucha más experiencia que él.

UNA vez disputada la primera carrera del Campeonato de Turismos en el Circuito del Jarama, se pudo ver sobre el terreno a diferentes generaciones de pilotos. Nosotros los vamos a situar en dos grupos, el de los veteranos y el de los jóvenes que están buscando hacerse un hueco entre la élite de nuestro automovilismo.

Tal como sucede en los diferentes certámenes de turismos de distintos países y, España en esto no iba a ser menos, es una categoría en la que suelen participar pilotos ya veteranos, muchos de ellos procedentes de la Fórmula 1 y que en

los Turismos encuentran su segunda juventud. En Alemania, por poner el ejemplo del país que tiene el campeonato de la especialidad más espectacular, con la inscripción más numerosa, tienen al volante de los coches más potentes a pilotos de gran veteranía y con un buen número de años corriendo. Este es el caso de Walter Rohrl, Campeón del Mundo de Rallyes en el 80 con Fiat y en el 82 con Audi, Pierre Dieudonné, Steve Soper, Roberto Ravaglia o Johnny Ceccoto, por poner unos pocos ejemplos.

Estos pilotos le dan a este campeonato una innegable categoría, a

la vez que permite a las jóvenes promesas enfrentarse a los que en su día fueron sus ídolos. En nuestro país sucede algo similar, a pilotos con un amplio palmarés tras ellos, se unen en la pista otros muchos más jóvenes y con ganas de superarlos. En la primera carrera de esta temporada en el Jarama pudimos ver en acción a Rafael Barrios, «Kuru» Villacieros, José Ángel Saslambarrena o Luis Pérez Sala enfrentados a «Pep» Bassas, Antonio Albacete, Javier Mora u Oriol Serviá. El que hayamos situado a Luis Pérez Sala entre los veteranos, lógicamente no es por su edad, mucho



VETERANOS



RAFAEL BARRIOS
Comenzó en las carreras a finales de los 60. Es un piloto con una magnífica trayectoria, haciéndose respetar en Europa.



LUIS PÉREZ SALA
Es de todos el único que ha estado presente en la Fórmula 1. A pesar de su juventud se le puede considerar todo un veterano.



JOSÉ ÁNGEL SASIAMBARRENA
Desde el año 75 no ha interrumpido su carrera, plagada de éxitos. Cuatro títulos nacionales le avalan.



JUAN IGNACIO VILLACIEROS
Con cinco títulos nacionales ha encontrado en el Campeonato de Turismos su segunda juventud.

NOVELES



ANTONIO ALBACETE
A pesar de su juventud tiene una enorme experiencia. Es uno de nuestros más firmes valores automovilísticos.



JOSEP BASSAS
Cambió los rallyes, donde fue Campeón de España en el 89 por los circuitos. Este año espera lograr el título de Turismos.



JAVIER MORA
Con poca experiencia en turismos, este joven piloto se está confirmando como una de las más firmes promesas.



ORIOI SERVIÁ
Es el más joven de todos cuantos participan en esta especialidad. Aprenderá mucho junto a pilotos ya consagrados.



MAGNÍFICO DEBÚ
José María Ponce, actual Campeón de España de Rallyes, debutó en Turismos con buen pie. Así lo demuestra su cuarto puesto.

más joven que los otros tres. Le hemos situado en este grupo debido a su trayectoria deportiva y por el hecho de haber participado en Fórmula 1, meta de todos los pilotos que corren en circuitos.

Comenzamos por Rafael Barrios, que empezó a correr en el 69 con un Porsche 911 R. Es un piloto con más de cien carreras en su palmarés, y que además de destacar nota-

blemente en España también tuvo un buen prestigio en Europa, donde participó en Sport Prototipos. De todos los triunfos que ha conseguido en su dilatada carrera deportiva, el que guarda con mejor recuerdo es un cuarto puesto que logró en unos 1.000 kilómetros de Austria de Sport Prototipos, carrera en la que además consiguió ser el primero en la categoría de dos litros con un

Chevron. Tras unos años de inactividad, ha decidido volver a la competición y lo ha hecho con un Alfa Romeo 75 3.0.

Juan Ignacio Villacieros, «Kuru», comenzó su andadura en esto de las carreras de coches en el año 72 al volante de un Renault 8 TS de la Copa. Haciendo memoria calcula que ha participado en cerca de 150 carreras; a la hora de preguntarle por su número de victorias, son tantas que no sabe contestar y responde con un rotundo: «Después de tantas carreras, cuento mis victorias por títulos. Soy cinco veces Campeón de España». De todas sus carreras hay una que guarda con especial cariño, es una prueba internacional de Fórmula 3 en Monza en el 77, donde finalizó en quinta posición entre 118 inscritos. Al igual que Barrios estuvo unos años apartado de la competición y en la temporada pasada se animó a volver, lo hizo con un BMW M-3 del equipo de Teo Martín, y en un apretado final de campeonato estuvo a punto de lograr en la última carrera el título. Este año con un coche similar y en el mismo equipo confía en lograr la victoria final.

José Ángel Sasiambarrena es otro de los veteranos de nuestro au-

tomovilismo. Comenzó su carrera deportiva en el 75 con un Abarth 850, sin interrumpirla. Trás cerca de veinte años al volante de coches de carreras, acumula en su amplio palmarés más de cien carreras, entre las que hay que contar varias del Mundial y el Europeo de Turismos. Entre sus múltiples triunfos se contabilizan 4 Campeonatos de España y otros tantos Subcampeonatos. De sus éxitos, Sasiambarrena recuerda con cariño el año 76, en el que ganó la Copa R-8 TS. De no ser por ese título, «Sasi» habría dejado las carreras.

Por último entre los veteranos incluimos a Luis Pérez Sala, no por su edad como hemos dicho antes, mucho menor que la de los otros tres, si no por su trayectoria deportiva, llegando a la Fórmula 1. Pérez Sala comenzó a correr en el 79 en la Copa Renault 8 TS, especialidad que ganó en el 80 con uno de los «nuevos» Renault 5. De todos sus triunfos considera que el más importante es el Campeonato de España de Turismos logrado en la temporada pasada.

De entre los cuatro pilotos jóvenes que hemos elegido comenzamos por el más veterano de ellos, Pep Bassas. Se inició en las carre-



ras en el 79 al volante de un R-8 TS de Gr. 2. A lo largo de su vida deportiva a disputado más de cien carreras, venciendo en una treintena de ellas. De todos sus triunfos, el más importante considera que es el Título del Campeonato de Rallyes que conquistó en el 89. Este año, y con un BMW M-3, tiene muchas posibilidades de proclamarse vencedor el certamen de Turismos.

Antonio Albacete es otro piloto, que a pesar de su juventud, tiene una enorme experiencia en el mundo del automovilismo. Sus inicios se remontan al año 80, en el que participó en karts. En su ya larga andadura ha realizado carreras en Inglaterra y en el Europeo de Turismos. Para él, de todos los éxitos que ha logrado a lo largo de su carrera, el más importante es el Título

UN SÓLO MERCEDES
La marca de la estrella estará representada de la mano del canario Tomás Gimeno, un habitual de los rallyes de las Islas Afortunadas.

COCHES FAVORITOS

Todos contra los BMW M-3



ALFA ROMEO 75 3.0
Con el cambio de reglamento ha perdido competitividad. La marca desestimó participar con él de forma oficial. Sin embargo, se muestra como un buen coche para un privado.



NISSAN SKYLINE
Mucho se ha hablado de este coche y de sus posibilidades. Tras la primera carrera tendrá que evolucionar mucho para estar en un nivel competitivo.



FIAT TIPO 2.0 16v
Con el nuevo motor de dos litros ha aumentado su competitividad, será uno de los favoritos en la división dos y dará guerra a los grandes en circuitos pequeños.



BMW M-3
Es el coche más favorecido por el reglamento actual. Esto lo demuestra el que a pesar de ser un coche caro de mantener sea el preferido por la mayoría.



RENAULT CLIO 16v
Este pequeño modelo de Renault cuenta con un gran potencial. Es el favorito para ganar el certamen de marcas y además en circuitos pequeños será uno de los favoritos.



FORD SIERRA COSWORTH 4X4
Es otro de los coches favoritos, cuenta con importantes modificaciones con respecto al 91 y en los circuitos donde mande la potencia habrá que contar con él.



CONSEJOS DE CAMPEÓN
En la Fórmula Ford debutó Marc Gené, hermano de nuestro piloto de Fórmula 3.000 este año, que recibió los sabios consejos de Jordi.

de Fórmula Renault en el 91. Otro valor del automovilismo español es el gallego Javier Mora. Piloto que se inició en la Fórmula Fiat en el 87. Después de pasar por esta especialidad de monoplazas se decidió por correr en turismos y se ha revelado como una de las mejores promesas del panorama nacional en la especialidad. Con un magnífico porvenir por delante, es seguro que este año a los mandos de un Renault Clio 16v de Gr. A va a dar que hablar.

Por último el más joven de todos cuantos participan en el Campeonato de Turismos es Oriol Serviá, con tan sólo diecisiete años. Comenzó esta aventura del automovilismo hace tres años en los karts. Entre sus ya numerosos triunfos en esa especialidad destaca el tercer puesto del Campeonato de España de Senior en el 91. Ahora en Turismos, y enfrentándose a la élite de nuestro automovilismo, espera hacerse con un hueco en esta difícil especialidad.

Cuatro veteranos con una larga y triunfal trayectoria, que se tienen que ver las caras con cuatro jóvenes con muchas ansias de victoria. La lucha a lo largo del año promete ser entretenida.

Manuel Madrid
Fotos: José Robledo

PELICULA DE LA CARRERA

Palau controló a la perfección

CAMPEONATO DE TURISMOS

1º Carlos Palau (Ford Sierra Cosworth 4x4), 34.20.669; 2º Josep Bassas (BMW M-3), 34.22.392; 3º Juan I. Villaceros (BMW M-3), 34.43.339; 4º José M. Ponce (BMW M-3), 34.58.320; 5º Santiago M. Cantero (BMW M-3), 35.22.613; 6º Rodolfo Zono (Ford Sierra Cosworth), 36.02.210; 7º Rafael Barrios (Alfa Romeo 75 3.0), 36.10.706; 8º Antonio Albacete (Fiat Tipo 2.0 16v), 34.27.762; 9º Alexander Villanueva (BMW M-3), 34.31.848; 10º Javier Mora (Renault Clio 16v), 34.38.400.

CARLOS PALAU con un Ford Sierra Cosworth 4x4 dominó a la perfección la carrera imponiéndose de principio a fin. Desde los entrenamientos hasta el final de la prueba. El único acoso le vino de la mano de Bassas (BMW M-3) que no pudo seguir su ritmo al quedarse sin neumáticos a pocas vueltas del final. Villaceros, que era otro de los favoritos, no tuvo nunca opción de luchar por la victoria al bajar el rendimiento de su motor. De esta carrera hay que destacar la actuación de José María Ponce, que en su primera carrera en circuitos, a los mandos del BMW M-3 con el que corrió Bassas en el 91, consiguió un más que meritorio cuarto puesto. Una vez que su coche esté puesto al día con las especificaciones del 92 habrá que contar con él. Destacable la actuación de Alexander Villanueva, que en su primera carrera en esta especialidad terminó en novena posición. También se disputó la primera carrera de Fórmula Ford y de Fórmula Fiat. En la Ford el vencedor fue David Bosch, seguido muy de cerca de su compañero de equipo Juan Raventos. En la Fiat el vencedor fue Iñigo Vigiola, clasificándose tras él Gregorio Jiménez. Por lo que respecta a los Clásicos 71 se impuso con autoridad Manuel Saez con un Porsche 911. En Clásicos 65 los Lotus Elan de Luis Olivé y Jorge Serra no tuvieron rivales.

FORMULA FORD

1º David Bosch, 26.12.545; 2º Juan J. Raventos, 26.12.944; 3º Pedro Jorgensen, 26.15.739; 4º Josue Burgueno, 26.24.063; 5º Marc Gené, 26.27.222.

FORMULA FIAT

1º Iñigo Vigiola, 18.15.865; 2º Gregorio Jiménez, 18.18.577; 3º Israel Rodríguez, 18.21.954; 4º Sylvain Boeffard, 18.23.169; 5º Francisco Masdeu, 18.28.604.

CLASICOS 71

1º Manuel Saez (Porsche 911), 26.20.715; 2º Luis Saladich (Porsche 911 S), 26.49.652; 3º Diego Blanco (Ford Capri RS), 27.34.467.

CLASICOS 65

1º Luis Olivé (Lotus Elan), 26.34.862; 2º Jorge Serra (Lotus Elan), 26.46.559; 3º Emilio Lapaz (Lotus Elan), 27.27.530.



SIN RIVALES
Tanto los Lotus Elan del equipo Tony Racing (arriba), como los Fórmula Ford del equipo Ofensiva Dos, no tuvieron rivales en sus respectivas carreras.



Gigi Corbetta

Enviado especial

PARA la escudería de Maranello, el Gran Premio de México no pudo ser más ingrato, ni haber causado sinsabores tan crueles a lo largo de los tres días que duró el Gran Premio.

El ambiente que se respiraba en los boxes y en las oficinas de los técnicos, era tan tenso y crispado que daba lugar a interpretar la gravedad de la situación. Si en Kyalami los F92A dieron muestra de ser unos coches demasiado jóvenes y poco evolucionados, en el circuito Hermanos Rodríguez, su actuación fue tan desastrosa que hizo surgir serias dudas sobre su validez para afrontar el Campeonato.

Como dijo Claudio Lombardi en un principio, el F92A representaba una elección valiente debido a la insólita configuración aerodinámica ideada por Jean Claude Migeot, su creador. Al contrario de lo que tanto se comentó a raíz de la presentación del mono-

FERRARI F92A

¿POR QUE LA CATASTROFE?

Después de los Grandes Premios de Suráfrica y México, ha quedado en evidencia que el Cavallino se encuentra en uno de los trances más difíciles de su historia deportiva. El desconcierto que se ha creado en el seno del equipo por la falta de competitividad del nuevo monoplaça, puede causar un desenlace de imprevisibles consecuencias.



VOLUNTAD Y PREOCUPACIÓN
Jean Alesi hace más de lo posible para sacar partido de un coche momentáneamente sin posibilidades. Claudio Lombardi está atravesando uno de sus peores momentos.



«GRANDE CASINO»
La falta de resultados ha generado un gran nerviosismo en el equipo. La falta de orden en el trabajo de los mecánicos refleja el desconcierto que reina en el Cavallino.



EL AUTOR
Jean Claude Migeot ha sido el creador del conflictivo Ferrari. El es el primero que no entiende la falta de competitividad.

plaza en Fiorano, el F92A no está inspirado en el cazabombardero F15, sino que se ha combinado la unión de un misil con un ala, para lograr un efecto suelo separado del comportamiento aerodinámico del chasis en sí.

Según las experiencias llevadas a cabo en la sofisticada galería del viento que posee Ferrari, el F92A debería haber sido un coche cargado de grandes ventajas y sumamente sensible a las regulaciones tanto mecánicas como aerodinámicas, y también cómodo de conducir para los pilotos.

Como se ha dicho en otras ocasiones, Migeot diseñó la estructura del monoplaça y Steve Nichols se encargó de realizar el chasis en función de las necesidades marcadas por el concepto tan peculiar del coche. Con el regreso a Maranello de Harvey Pos-

tlethwaite como máximo responsable del desarrollo de estructuras de los monoplaças, surgió el primer enfrentamiento con la labor de Nichols, cuyo chasis fue calificado de inadecuado a las necesidades.

Por otra parte, Paolo Massai responsable de los motores cambió el viejo propulsor 037 en un cuarenta por ciento, y logró el motor más ligero y compacto de cuantos existen en la F-1 actual.

ANSIAS DE VICTORIA

Las ansias de victoria, las presiones por parte de Fiat y una serie más de circunstancias favorables, propiciaron que el F92A llegara a Kyalami con unos ensayos que se resumían en treinta y nueve vueltas seguidas, reali-

zadas sobre el circuito de Estoril, ocasión en la que el nuevo coche pareció bastante competitivo. A partir de aquella lejana tarde de febrero, todo lo que ocurrió alrededor de los nuevos Ferrari, fue una catástrofe.

Si la altura de mil seiscientos metros sobre el nivel del mar en la que se encuentra situado el circuito de Kyalami afectó seriamente a la aerodinámica de los F92A, los dos mil cuatrocientos metros del circuito de México actuaron sobre ellos como una pócima letal. Los técnicos del Cavallino comprobaron que los problemas surgidos en Kyalami se acentuaron inexplicablemente en México. Por lo visto, la falta de densidad del aire causó un comportamiento aerodinámico de los coches que anuló todas las experiencias acumuladas en Fiora-

no, Estoril, Imola y Kyalami. Junto con esto, el estado lamentable en que se encuentra el asfalto del circuito mexicano, planteó una problemática irresoluble en cuanto a suspensiones se refiere y, por si fuera poco, los motores E1A92/V12 fueron la puntilla. Si en Kyalami griparon por una falta de lubricación, causada por la centrifugación del lubricante en el depósito del cárter seco, en México surgieron dos nuevos problemas tan inexplicables como difíciles de solucionar «in situ». Durante los entrenamientos libres del viernes y del sábado, se descubrió que los propulsores perdían aceite en un punto de la unión con el separador del cambio; más tarde se averiguó que parte del circuito de lubricación se quedaba con una bajada intermitente de la presión, y que de pronto

LA CARRERA

La victoria del miedo

ANTES DE QUE EL GRAN PREMIO de México diera los primeros conatos de vida, nadie ponía en duda la posibilidad de victoria de los Williams Renault FW14B. Por el contrario, todos sus rivales y McLaren en particular, tenían la esperanza de que las suspensiones activas de los Williams no se adaptaran al complicado y bacheado trazado mexicano. De haber sido así, la diferencia tecnológica entre los monoplaças de Dudcot y los demás, hubiese sido recuperable. Sin embargo, se recibió la gran bofetada moral. No sólo los Williams se adaptaron al circuito Hermanos Rodríguez, sino que lo hicieron con una precisión insultante. A raíz de esto, ha quedado claro que Williams le lleva a McLaren un año de ventaja. En el caso de Benetton y Ferrari, la diferencia se podría estimar en unos dos años, y respecto a los demás equipos que todavía se están planteando la investigación sobre las suspensiones activas, más vale no hablar de distancias cronológicas, por estética y por respeto. Si en la temporada de 1988 el binomio McLaren-Honda sembró el pánico entre sus competidores al ganar quince de los dieciséis Grandes Premios, en la presente sólo «un milagro del demonio» podrá limitar la

hegemonía de los Williams. Además, en este caso existe el agravante de que los FW14B poseen el motor más elástico, fiable y potente. Utilizan la gasolina mejor formulada, su cambio semiautomático es rápido y fiable, y además la aplicación de la electrónica al embrague, al diferencial y al acelerador es la más acertada. En resumidas cuentas, una vez más la máxima expresión de la tecnología ha jugado en detrimento del espectáculo, convirtiendo los Grandes Premios de F-1 en los mejores soporíferos de los domingos por la tarde. Seguramente, la felicidad del espectador y de todos los equipos, habría que buscarla con medidas de pequeño agrónomo, ya que «la guerra de las galaxias» divierte sólo a Frank Williams, con todo su mérito. Y también tuvo más mérito Andrea de Cesaris, que después de haberse quedado en la décimo novena posición en la tercera vuelta, se convirtió en el verdadero luchador del Gran Premio, y terminó quinto. A estas alturas de la película, parece un tanto raro que para ver algo de espectáculo haya que recurrir a la agresividad de de Cesaris, o a Schumacher, que paseó su talento durante setenta vueltas, después de restregárselo por la nariz a Senna.

¡QUE PALO!
Nigel Mansell y Martin Schumacher fueron los grandes protagonistas del Gran Premio. Curiosamente, los Benetton disponían de un chasis tan competitivo como el de los Williams, aunque sin suspensiones activas.



se sobrecargaba el depresor del lubricante. Junto con esto, los motores E1A92/V12 gastaban un treinta por ciento más de aceite de lo previsto sin una explicación. Pero lo más decepcionante ocurrió al descubrir que la pérdida de potencia por la falta de oxígeno en el aire, no era de un veinte o un veinticinco por ciento como en los motores Honda, Renault o Ford, sino que lo superaba en un treinta y cinco por ciento, con el agravante de que el rendimiento mermaba progresivamente por los problemas de lubricación. Todo esto, traducido a kilómetros por hora, significaba que en la recta de tribunas el coche de Jean Alesi era quince kilómetros por hora más lento que el de Mansell.

Se intentó paliar este problema con toda clase de regulaciones aerodinámicas; sin embargo, la falta de caba-



¡QUE ANGUSTIA!
En la cara de Jean Alesi se refleja el esfuerzo que le suponía gobernar al Ferrari F92A. En todo momento el piloto galo dio muestras de tenacidad y de saber hacer.

llos era un lastre irreparable, con el inconveniente de que la temperatura de funcionamiento de los motores, se situaba en ciento diez grados para el agua y ciento treinta para el aceite. Un verdadero disparate para la fiabilidad.

Si por una parte el motor condicionaba de forma drástica el rendimiento de los F92A, el conjunto aerodinámico-suspensiones, terminaba por hundirlos definitivamente. Para intentar ganar tiempo, Lombardi tomó la decisión de que los pilotos trabajaran en equipo y no por separado, en la búsqueda del mejor equilibrio de los coches. Al contrastar pareceres, Alesi y Capelli discutieron y se acusaban mutuamente de obstaculizar la labor de puesta a punto de cada uno. Como es de suponer, terminaron sin apenas hablarse, postura que enrareció todavía más el ambiente de trabajo.

PERSONAJES



HABLO LA ESFINGE

Hace tan sólo unos días, en una salita del aeropuerto parisino de Le Bourget, Alain Prost dedicó media hora a esclarecer el enigma de su futuro. Explicó que las negociaciones con Guy Ligier han terminado en agua de borrajas, debido a que los patrocinadores contactados no estaban dispuestos a desembolsar setenta y cinco millones de dólares durante el

próximo quinquenio. Por otra parte, el Profesor aclaró que Ligier no había aceptado su propuesta de pilotar el JS37 durante 1992 y pasar en 1993 a dirigir las suertes de la escudería gala con la cesión del setenta y cinco por ciento de las acciones a Prost.

«He trabajado día y noche duramente para hacer realidad el equipo «azul» -dijo Prost. Piloté el JS37 sin seguro y sin remuneración alguna. Ahora todo ha terminado. Estoy dispuesto a regresar a Ferrari, a conducir para Williams, e incluso aceptaría volver a McLaren y formar equipo con Ayrton Senna. Sin embargo, a partir de ahora hasta final de año, éste es para mí el primer año sabático de mi vida».

¿DÓNDE ESTÁN?

Nunca como en esta temporada se ha visto la F-1 despoblada de caras conocidas, que antaño fueron hombres clave del Gran Circo. Se ha sabido que John Barnard (en la foto) está montando un centro de estudios por cuenta de Toyota, muy parecido a la GTO. Su gran hombre de confianza Juan



Villadelprat, ha abandonado el trabajo en la pista para pasar a ocupar el puesto de director de producción de la escudería Benetton. Además, Juan y su mujer, Antonella, tendrán una niña que nacerá en Witney la próxima semana. Enrique Scalabroni -ex Williams, Ferrari y Lotus- ha sido contratado por la TWR-Tom Walkinshaw Racing- para diseñar el monoplace destinado a correr en la próxima temporada el Campeonato Indy-Cart.

Como ningún equipo quiso el viejo motor Cosworth DFR evolucionado por Brian Hart, y tampoco el constructor británico encontró patrocinador para su motor V10 de F-1, se ha quedado en la Fórmula 1

Algo parecido le ha ocurrido a Heini Mader, que por falta de contratos ya no está en la F-1, después de haber estado preparando motores durante treinta años.

El tres veces Campeón del Mundo Nelson Piquet, ha dicho adiós momentáneamente a Europa para trasladarse a Estados Unidos, donde está entrenando con el Lola Buick del equipo Joe Menard, con el cual tomará parte únicamente en las quinientas millas de Indianápolis.

SAVIA DE ORO

La gasolina ELF destinada a los motores Renault RS3C de los Williams, se ha convertido en uno de los productos más codiciados de la F-1. El secreto de su composición química y molecular quita el sueño a la competencia, que hace dos temporadas logró sobornar a alguien del equipo Williams para que le entregara una muestra de tan apreciado líquido, y en consecuencia descubrir sus secretos. Ahora, la gasolina ELF está formulada únicamente por el ingeniero químico Jean Claude Fayard, que guarda el sereto de las mezclas adecuadas a cada circuito de la forma más estricta y personal. Junto a él trabajan diez químicos, y en los circuitos está Valeriè Jorquera, una mujer eficaz, simpática y totalmente dedicada al precioso líquido.

Para evitar espionajes, desde que los bidones de gasolina salen del laboratorio de ELF hasta que llegan a los circuitos, están severamente custodiados las veinticuatro horas del día por un grupo de personas especializadas. Los dos mil ochocientos litros de combustible destinados a Williams en cada Gran Premio, se guardan en un lugar secreto y lejos del circuito. En algunos casos, el combustible llega a los boxes del Gran Premio carente de algún aditivo, que se le añade en el momento de ser utilizado. Esta estrategia se lleva a cabo para evitar que alguien descubra la fórmula.

La volatilidad de esta gasolina es tan elevada que se procura manejar sin que entre en contacto con el aire, por medio de recipientes especiales. Al mismo tiempo, las dos personas destinadas a su manejo están protegidas con trajes especiales,



guantes y máscaras antigás, para prevenir posibles accidentes. Según los circuitos, se varía la densidad de la gasolina, su estructura molecular y los diferentes tipos de aditivos. Actualmente es casi imposible lograr apoderarse de una muestra de dicho combustible, que curiosamente tiene un intenso color oro, vale unas dieciocho mil pesetas por litro y de no ser manejada con una tecnología muy determinada, sus propiedades se evaporan como la gloria.

¿INSTRUCTOR O PILOTO?

Sin lugar a dudas, la preparación profesional de los comisarios de pista mexicanos deja bastante que desear, hasta el extremo de que no sabían si empujar al coche de Martin Schumacher, retirarlo de la pista o qué hacer con él. El piloto alemán se había salido a raíz de una pasada de frenada, y de pronto se

Vencedores, vencidos y los que faltan



encontró rodeado por un grupo de comisarios que no sabían qué hacer. El encargado de la grúa no encontraba la manera de agarrar el gancho, y se empeñaba en anclarlo a una suspensión. Otros empujaban el coche sin lograr moverlo ni un milímetro, y al final, Schumacher tuvo que salir del coche y dirigir la operación de rescate, que duró escasamente unos segundos.

CURA DE HUMILDAD

Una vez más, Ayrton Senna ha sido el centro de atención, y no precisamente por haber ganado el G. P. de México, sino todo lo contrario. Al ver la indiscutible inferioridad de su coche frente a la hegemonía de los Williams, intentó demostrar lo indemostrable y se salió de la pista en la zona de las Eses. El comunicado oficial sobre el accidente, decía que Senna había perdido el control de su coche por los baches de la pista; sin embargo, en el seno de McLaren se descubrió que la causa fue una rotura de la suspensión posterior. Debido a la contusión producida en la pierna izquierda durante el accidente, Senna se tuvo que conformar con la sexta posición en la parrilla de salida, viéndose precedido por los dos Benetton, y los Williams. Pero ésta no fue la única cura de humildad que recibió, sino que después de haber tomado la salida con la pierna vendada y dolorida, abandonó en la décimo primera vuelta por un problema de embrague, avería jamás registrada anteriormente. De este modo, a McLaren, a Honda y al mismo Senna, se les sirvió una buena ración de humildad, a la que desde hace tiempo no estaban acostumbrados. Después del abandono, Senna comentó: «No tengo nada en contra de México, pero creo que no deberíamos volver a correr aquí hasta que asfalten totalmente la pista y mejoren las escapatorias de seguridad».



México en breve



E **L EQUIPO FERRARI** se ha convertido en el volcán de la F-1. Continuos cambios en la plantilla técnica, máximo silencio alrededor del desarrollo de los monoplazas y contestaciones ambiguas por parte de los directivos, rodean la situación de misterio. La última novedad ha sido que Umberto Benassi -jefe de mecánicos de la escudería- ha decidido abandonar su puesto de trabajo y tomar unas vacaciones. Benassi no compartía el sistema de trabajo impuesto por Lombardi en Ferrari; su puesto lo ha ocupado Paolo Scaramelli (en la foto), que fue mecánico de Villeneuve y Alboreto. Curiosamente, el quehacer de Scaramelli fue muy criticado por Barnard, que lo alejó del equipo por fomentar la confusión y boicotear

a ciertos compañeros, como Juan Villadelprat.

A **PARTIR DEL GRAN PREMIO DE MÉXICO**, Alessandro Zanardi pasará a ocupar el puesto de piloto de pruebas de Benetton Ford. La decisión, tomada por Tom Walkinshaw, representa el principio de una reestructuración de la escudería. Se comenta que en un futuro próximo se contratarán nuevos ingenieros que fortalecerán la debilitada plantilla técnica del equipo.

L **A FATÍDICA CURVA** Peralta del circuito Hermanos Rodríguez, ha dejado de existir como tal. Los accidentes ocurridos a Ricardo Rodríguez, Philippe Alliot, Derek Warwick y Ayrton Senna, han dado lugar a una queja generalizada por parte de todos los pilotos, y por fin se ha modificado quitándole los cinco grados de peralte que la



caracterizaba. Ahora es totalmente plana, y por lo tanto la velocidad que en ella se desarrolla es muy inferior.

E **N UN MOMENTO** en el que nadie se lo esperaba, los «Verdes» italianos han denunciado a la empresa gestora del circuito Dino y Enzo Ferrari de Imola por haber realizado obras sin permiso. Al parecer, la tribuna construida frente a la famosa curva de la Tosa se ha hecho ilegalmente, ya que no existía el permiso de construcción, sino simplemente de remodelación. Ahora, los verdes piden nada menos que el derribo de la tribuna.

L **A HISTORIA DEL EQUIPO ANDREA MODA**, más que un «culebrón» se ha convertido en la «viborilla» de la F-1. Por una parte, Venturi, Footwork y Fondmetal, no ven con



buenos ojos que se regrese a las preclasificaciones, que se reanudarían al admitir a Andrea Moda. Sin embargo, Sasseti -titular de la escudería- ha logrado dos nuevos chasis construidos por la Simtec británica, sociedad en la que Max Mosley -presidente de la FISA- es accionista, con los cuales se ha presentado en el circuito Hermanos Rodríguez sin poder inscribirse al Gran Premio por estar los coches totalmente desmontados. Se sabe que Sasseti ha depositado en la FISA los cien mil dólares de garantía, pero todo parece indicar que la estructura del equipo hace agua por todas partes. Prueba de ello es que no se explica por qué llevó los coches desmontados a México.

N **O CABE LA MENOR DUDA** de que la escudería Brabham se encuentra en el peor momento deportivo, económico y técnico de su historia.

A pesar de su pasado glorioso, Brabham ha llegado al extremo de arriesgar su participación en el Gran Premio de México por la huelga de sus mecánicos. Por lo visto, desde hace catorce semanas no se pagaban los sueldos en la escudería del dragón. En compensación, tienen a Giovanna Amati, que todavía no ha logrado pasar las clasificaciones.



G **UY LIGIER**, patrón de la escudería que lleva su nombre, al ver los pésimos resultados de los primeros entrenamientos, llamó urgentemente a Magny Cours a Gerard Ducarouge y a Frank Dernie, máximos responsables técnicos del equipo, para que se justificaran sobre la precaria situación de sus coches. Está claro que «le patrón» no tiene ganas de bromas, y sus patrocinadores todavía menos.



S **E HA COMPROBADO** que el secreto de las suspensiones activas de los Williams, consiste en un programa electrónico que regula todo el sistema. Para evitar un posible espionaje o sustracción, dicho sistema es desmontado de los coches al final de los entrenamientos, y los encargados de protegerlos lo depositan durante la noche en la caja fuerte del hotel. Para su traslado, se recurre a dos coches en los que no se sabe dónde está «el sistema» y en los que viajan cuatro personas en cada uno, para evitar curiosos percances.

Una vez sacadas las conclusiones de las dos sesiones de entrenamientos libres y de la primera sesión cronometrada, se regularon los dos coches a gusto de los pilotos, y el *muletto* según las indicaciones de Capelli. Alesi eligió la solución más favorable para las zonas lentas, en detrimento de la velocidad punta, mientras que Capelli consideró más ventajosos unos reglajes con menos carga aerodinámica. Incluso en el *warm up*, decidió llevar a cabo un plan de trabajo que consistía en alternar su coche con el *muletto*, en los que se cambia

ba totalmente el alerón para ganar tiempo, y así encontrar la presión aerodinámica más indicada con los depósitos del carburante a tope. Sin embargo, Alesi seguía firme en el propósito de conservar lo anteriormente elegido.

Desde las trece a las catorce horas del sábado, la catástrofe comenzó a ceñirse sobre los coches de Maranello. Alesi logró mejorar el tiempo de 1.21.434 del día anterior y situarse en 1.19.417; mientras que su compañero empeoró casi un segundo. El registro de Alesi le situó en el décimo

lugar de la parrilla de salida, y Capelli terminó vigésimo por detrás de coches como Minardi, March, Lotus, Jordan, Tyrrell, Fondmetal y otros. Todo esto comparado con la *pole position* de Mansell, se traducía en una diferencia de tres segundos con setenta y una milésimas para Alesi en cada vuelta, y casi cuatro segundos para Capelli.

Sin lugar a dudas, Ferrari no había tenido una actuación tan decepcionante desde aquel lejano 1980, año siguiente a su última victoria en el Campeonato del Mundo de pilotos. La

DESCUBRE UNA SENSACION UNICA: PILOTAR UN FORMULA RENAULT

Ahora puedes hacerlo en los circuitos del JARAMA, JEREZ Y CATALUÑA. Descubre la sensación de pilotar un Fórmula Renault 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 precios y programas de cursos
Teléfono (91) 657 04 67.
Fax (91) 657 06 16.

Privilege Formula

TORRE PICASSO. Planta 19, Módulo A



LOS HOMBRES

Tras la faceta multimillonaria y triunfalista que la F-1 vende a su paso por los circuitos del mundo, se esconde la tenacidad romántica de algunos hombres nostálgicos, que basan en la «locura» de la Fórmula 1 la droga de su vida. En su silencio rememoran a los más ortodoxos constructores ingleses de antaño, sin la pretensión de convertirse en «piccoli Commendatori». Poseen prósperas industrias a cuyas arcas recurren con frecuencia para subsanar la precaria economía de sus equipos. Podrían disfrutar de una vida relativamente relajada; sin embargo, están sumergidos en el opio de la velocidad.



GIANCARLO MINARDI.

Después de ocho años de lucha, ¿Cuál es tu balance?

«Desde el punto de vista constructivo, puedo estar satisfecho de haber logrado una escudería con la infraestructura necesaria para ocupar un puesto respetable en la F-1. Por el contrario, todavía no he recibido la compensación deportiva a tanto esfuerzo».

¿El peor momento de tu carrera?

«Sin lugar a dudas fue el pasado año. Había logrado el motor Ferrari, y estaba convencido de haber tocado el cielo con un dedo. En contra de mis previsiones, los patrocinadores no llegaron con su dinero a la Minardi. Pasé los

El último romántico

primeros seis meses de la temporada buscando desesperadamente dinero. Cuando comenzaron a llegar los buenos resultados y también alguna financiación, había perdido el motor, a pesar de haberme situado en el quinto lugar del Campeonato del Mundo. Ni a mi peor enemigo le auguro lo que yo pasé para salvar veinte años de trabajo».

¿Cuál es el espíritu de tu escudería?

«Desde los comienzos, me propuse formar un grupo de técnicos jóvenes que crecerían profesionalmente bajo el techo de Minardi. Jamás quité un ingeniero a otra escudería, y después de ocho años, me siento orgulloso de haber creado un grupo de técnicos «míos», que me han demostrado en muchas ocasiones su apoyo en los momentos difíciles. Nunca me he sentido solo en ese aspecto».

¿Qué motivo te empuja a seguir?

«Toda mi vida está basada en lograr un podio en la F-1. Todavía mis esfuerzos no han sido compensados, y en este momento me encuentro desanimado por el nivel tecnológico que han alcanzado algunos equipos, que por cuestión económica no está a mi alcance. A pesar de eso, la ilusión es la «gasolina» que me alienta cada día».

¿Ves de forma positiva el futuro de la F-1?

«Se ha llegado a un punto en el que no está claro lo que pertenece al automovilismo o a otros campos como la aviación, las técnicas aeroespaciales, la electrónica aplicada a la mecánica, etc. Mi consejo es que se ponga fin a esta carrera desenfrenada que va camino del aburrimiento deportivo. Habría que volver a premiar el ingenio humano, y dar la posibilidad a toda persona creativa de realizarse sin la necesidad de ingentes cantidades de dinero. El deporte hay que procurar mantenerlo lejos de las cantidades millonarias que se barajan actualmente».

Indiferencia de los cronómetros había puesto en evidencia el desconcierto tecnológico de los F92A. En el mejor de los casos, el de Alesi, el comportamiento de su coche era el siguiente: Carencia total de velocidad punta, durante la negociación de la curva Peralta aparecía una tendencia progresiva a subvirar y, por lo tanto, el coche encaraba la recta de tribunas casi cruzado. En las frenadas más apuradas, el motor tenía una bajada de revoluciones tan grande que el coche entraba en la primera parte de las curvas sin motricidad, y llegando a las zonas lentas y a las Eses, subviraba en la entrada de las curvas lentas, sobreviraba durante la aceleración en la salida de las mismas, y en la parte bacheada del circuito era imposible entender su comportamiento, ya que perdía totalmente la direccionalidad si se aceleraba a fondo.

ALESI AGUANTÓ

Para Capelli, afortunadamente el «Calvario» de la carrera duró sólo trescientos metros, ya que en la salida chocó con Wendlinger; sin embargo, Alesi aguantó la lucha con su coche durante treinta y una vueltas, momento en el que por un problema de lubricación, los segmentos de los pistones se destrozaron y su carrera terminó en una gran humareda azul, justo al pasar por la recta de tribunas.

A estas aluras de la situación, surgen dos graves preguntas a las que nadie se atreve a contestar: ¿Quién es capaz de salir de una situación semejante, y hasta qué punto es válido el F92A? Al respecto, los pilotos tienen la orden de contestar con evasivas. Lombardi, bajo los efectos de una depresión galopante, pulula por los boxes como un alma en pena con expresión de desconcierto. A su vez, Postlethwaite culpa a la estructura del chasis y al reparto de los pesos de éste, que considera como el causante de la falta de adaptabilidad de los coches a los trazados; y por último, Massai navega en un océano de incógnitas junto a su motor, tan compacto y ligero que jamás ha dado los caballos prometidos. Al mismo tiempo, ni Migeot ni nadie se explica el porqué de que el F92A fuera tan eficaz en el túnel del viento y sea tan desastroso en la pista. Junto con esto se comienzan a escuchar los primeros síntomas de una cruel polémica que acusa a los pilotos de excesiva-



mente jóvenes y carentes de conocimientos para la puesta a punto. Se habla de que Migeot no es tan genial como dicen, y otros opinan que si Postlethwaite no fue capaz de subsanar antaño los males técnicos de Ferrari, tampoco lo sabrá hacer ahora, y al respecto se defiende y se justifica con estas palabras: «En este momento no sabemos cuales son las causas de nuestros múltiples males. No se sabe si la falta de velocidad punta es un problema aerodinámico, del motor o de ambos. Según las lecturas telemétricas, el motor gira de forma llineal, pero pude darse la casualidad de que su rigidez no sea la necesaria y que flexe en las salidas de las curvas con una evidente pérdida de potencia. También puede ser que la penetración aerodinámica del coche no esté en consonancia con el efecto suelo del fondo plano».

«No se puede olvidar que este coche representa algo sumamente nuevo, y por lo tanto es necesario amasar experiencias con él. Cuando alguien asume el papel de explorador, se expone al riesgo de recibir las flechas de los indios, y nosotros estamos ex-

plorando un nuevo camino aerodinámico». El momento de la verdad, se verá en la pista de alta velocidad de Nardó, donde Ferrari llevará a cabo unas sesiones exhaustivas de pruebas que pondrán en evidencia el potencial aerodinámico del F92A. Si las conclusiones demostraran que la criatura de Migeot es un hermoso error, significaría que Ferrari ha perdido más de dos años respecto a Williams, y que se encuentra sin coche frente a un futuro muy reñido, en el que las suspensiones activas parecen dictar la ley de la victoria.

Al mismo tiempo se culpa también a Agip de no haber sabido encontrar un carburante que saque el máximo partido del motor E1A92/V12.

En medio de una situación tan conflictiva, en la que peligra la nueva estructura de la escudería, da comienzo una nueva polémica como la de Niki Lauda que, sin malas intenciones, declaró a la prensa alemana: «Mi trabajo en Ferrari es el mejor. Me pagan un montón de dinero, y hasta que el coche no sea competitivo, no tengo absolutamente nada que hacer». ○

TRES SEGUNDOS
La diferencia entre los tiempos logrados por Alesi y los de Mansell hablaban por sí solos. Fue imposible ni siquiera acercarse a los Williams.

UN DESENFRENO
Para aprovechar el tiempo y lograr el máximo número de ensayos, Ivan Capelli iba de carreras entre su coche y el muleto.

CLASIFICACIONES	
5. N. Mansell (Williams-Renault) 1.16.346	6. R. Patrese (Williams-Renault) 1.16.362
19. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.17.292	20. M. Brundle (Benetton-Ford) 1.18.588
2. G. Berger (McLaren-Honda) 1.18.589	1. A. Senna (McLaren-Honda) 1.18.791
21. J. Lehto (BMS Dallara-Ferrari) 1.19.111	33. M. Gugelmin (Jordan-Yamaha) 1.19.355
22. P. Martini (BMS Dallara-Ferrari) 1.19.378	27. J. Alesi (Ferrari) 1.19.417
4. A. De Cesaris (Tyrrell Ilmor) 1.19.423	12. J. Herbert (Lotus Ford) 1.19.509
29. B. Gachot (Venturi-Lamborghini) 1.19.743	15. G. Tarquini (Fondmetal-Ford) 1.19.769
32. S. Modena (Jordan-Yamaha) 1.19.957	3. O. Grouillard (Tyrrell Ilmor) 1.19.961
23. C. Fittipaldi (Minardi-Lamborghini) 1.20.042	11. M. Hakkinen (Lotus Ford) 1.20.145
16. K. Wendlinger (March Ilmor) 1.20.200	28. I. Capelli (Ferrari) 1.20.223
24. G. Morbidelli (Minardi-Lamborghini) 1.20.227	25. T. Boutsen (Ligier-Renault) 1.20.395
14. A. Chiesa (Fondmetal-Ford) 1.20.845	30. U. Katayama (Venturi-Lamborghini) 1.20.935
9. M. Alboreto (Footwork Mugen-Honda) 1.21.064	26. E. Comas (Ligier-Renault) 1.21.122

NO CLASIFICADOS:
A. Suzuki (Footwork-Mugen), 1.21.187 P. Belmondo (March-Ilmor), 1.21.504 E. Van De Poele (Braham-Judd) G. Amati (Braham Judd), 1.25.052

CLASIFICACION FINAL

5. N. Mansell (Williams-Renault) 1.31.53.587	6. R. Patrese (Williams-Renault) a 12.971	19. M. Schumacher (Benetton Ford) a 21.429	2. G. Berger (McLaren Honda) a 33.347	4. A. De Cesaris (Tyrrell-Ilmor) a 1 vuelta	12. J. Herbert (Lotus Ford) a 1 vuelta	21. J. Lehto (BMS Dallara-Ferrari) a 1 vuelta	26. E. Comas (Ligier Renault) a 2 vueltas	25. T. Boutsen (Ligier-Renault) a 2 vueltas	B. Gachot (Venturi-Lamborghini) a 3 vueltas	30. U. Katayama (Venturi-Lamborghini) a 3 vueltas	9. M. Alboreto (Footwork Mugen-Honda) a 4 vueltas
--	---	--	---------------------------------------	---	--	---	---	---	---	---	---

ABANDONOS:
M. Brundle (Motor). G. Tarquini (Embrague) A. Chiesa (Accidente). P. Martini (dirección) J. Alesi (Motor). G. Morbidelli (Accidente). S. Modena (Cambio) O. Grouillard (Motor) A. Senna (Transmisión). C. Fittipaldi (Accidente) I. Capelli (Accidente). K. Wendlinger (Accidente)

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. N. Mansell 20 puntos	2. R. Patrese, 12 puntos	3. M. Schumacher, 7 puntos	4. G. Berger, 5 puntos	5. A. Senna, 4 puntos	6. A. De Cesaris, 2 puntos	7. J. Herbert y M. Hakkinen, 1 punto
-------------------------	--------------------------	----------------------------	------------------------	-----------------------	----------------------------	--------------------------------------

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. Williams-Renault, 32 puntos	2. McLaren-Honda, 9 puntos	3. Benetton-Ford, 7 puntos	4. Lotus Ford y Tyrrell Ilmor, 1 punto
--------------------------------	----------------------------	----------------------------	--



El Lola de Pareja

DEFINITIVAMENTE Jesús Pareja tomará parte en el Mundial de Sport a los mandos de un Lola Judd V10 de la escudería Euro Racing, con quien firmó recientemente. Su programa constará de las ocho o nueve pruebas del Mundial más dos o tres del Campeonato Inter-serie. Pareja está muy satisfecho del acuerdo alcanzado y del rendimiento de su coche, con el cual ha efectuado las primeras

pruebas en el circuito Paul Ricard. Allí, acompañado por Cor Euser y Charles Zwolsman, pudo comprobar la diferencia abismal entre el Lola y su anterior Porsche 962. Ahora cuenta con un coche que le permitirá alcanzar la victoria en alguna prueba. Euser logró un tiempo superior en un segundo y medio al récord oficial del circuito del Peugeot 905. Hasta la primera prueba del Mundial, Pareja efectuará gran cantidad de pruebas con su Lola, algo que hasta ahora no había podido hacer con el Porsche de la escudería Brun.

Triunfo español en Inglaterra

NO podían haber comenzado mejor la temporada inglesa de Fórmula Renault los integrantes del equipo Racing for Spain, promovido por la F.E. de A. En la primera carrera disputada en Silverstone, tras quince emocionantes vueltas, Pedro Martínez de la Rosa, en una actuación impecable, consiguió la victoria. Iván Arias, por su parte, tras ir gran parte de la carrera en tercera posición, al final con un coche poco estable, no pudo defender este puesto y finalizó en una sensacional cuarta



posición. Desde los entrenamientos, los pilotos españoles demostraron sus posibilidades instalándose Martínez de la Rosa en primera línea de parrilla y Arias en la segunda. En la salida los dos arrancaron muy bien, De la Rosa ocupó la primera posición y la mantuvo hasta el final.

Los precios se mantienen

EL Gran Premio de España de Fórmula 1, que se disputará en Montmeló el próximo 3 de mayo, va a mantener los mismos precios que el año pasado. La entrada más cara será la de la Tribuna Campsa y Banco de Sabadell, que costará 16.000 pesetas. La más barata será la de Pelouse general que tendrá un precio de 6.000 pesetas. Los niños pagarán menos en la Pelouse. Estas entradas serán válidas para todo el fin de semana.



OPEL, NOVEDAD MUNDIAL

El equipo Opel de Rallyes afrontará la temporada en dos frentes: el Campeonato de Asfalto y el de Tierra. Lo más interesante es su proyecto para el certamen de rallyes secretos de tierra, que lo harán con un Vectra-Calibra Turbo 4x4. A lo largo del año tendrán la misión de evolucionar este coche de cara al debut en el Mundial de la especialidad del Calibra Turbo 4x4 que se producirá en el 93. El piloto encargado de este coche será Borja Moratal, acompañado de su inseparable copiloto Arturo

Fernández. Para esta montura que tendrá una potencia de 300 caballos, contarán con el apoyo de MSD, departamento de competición de la marca. En los rallyes de asfalto estarán presentes con los Corsa GSi de Gr. A, pilotados por Inigo Lilly y Luis Climent. Otra novedad de estos equipos es que cambian el color de su carrocería y será verde. Según los responsables de Opel esto es así debido al compromiso ecológico que ha adquirido la marca y quieren que los colores de su equipo oficial así lo representen.

Rally Safari el más duro

LA 40ª edición del Rally Safari que ha partido este viernes 27 de marzo de la capital kenyata, Nairobi, va a significar un nuevo enfrentamiento entre los equipos Martini-Lancia y Toyota, esta vez en la más estricta intimidad y en un terreno que en principio debe acercar las posibilidades de unos y de otros.

Para Toyota, una victoria daría renovadas esperanzas a los hombres de Ove Andersson después de un inicio de temporada desalentador. Habrá que ver si la labor de Mikael Ericsson durante el in-



vierno en el nuevo Toyota Celica Turbo 4WD «Carlos Sainz Limited Edition», ha sido realmente fructífera. «No es fácil acudir a África con un coche nuevo, pero creo que hemos hecho del nuevo Celica un buen contrincante.

Pero incluso después de todos los test, nadie puede garantizar el éxito porque los tiempos han cambiado. Años atrás si tenías un buen y rápido coche podías empezar despacio esperando que los otros rompiesen. Con

la nueva generación de vehículos de rallye debes ir a fondo desde la salida hasta el final».

El nuevo Toyota Celica no contará con las polémicas suspensiones en aluminio y utilizará las mismas que el año pasado aunque el

trabajo de los hombres del TTE, encabezados por el ingeniero Dagobert Rohrer, ha estado encaminado a obtener una suspensión capaz de absorber tanto baches como un paso de curva veloz. El motor, sin necesidad de exprimir toda la caballería, podrá rivalizar con la competencia, aunque queda por ver si la edición calurosa y polvorienta que se prevee

afectará a la refrigeración del motor con la nueva carrocería, después de los problemas con canalizaciones de aire surgidos en verificaciones el año anterior.

Carlos Sainz marchó a Kenya nada más terminar con la presentación en Madrid de la versión de calle del nuevo Toyota, completando una semana después los casi cua-

tro mil cuatrocientos kilómetros de recorrido, lo que traducido en términos de Luis Moya significa nada más y nada menos, que veinte cuadernos de notas. Pero como declaraba el Campeón del Mundo del año 1990, «todavía tengo un hueco en mi vitrina para el trofeo de ganador del Safari. Quiero llenarlo, preferiblemente este año».

Lancia no sólo cuenta en esta ocasión con un vehículo ganador como el Martini-Lancia HF Integrale, si no que además de contar con hombres de una talla demostrada en terrenos africanos como el argentino Jorge Recalde, quien ha cubierto casi 45.000 kilómetros en más de dos meses en fase de pruebas, el finlandés

Juha Kankkunen, ganador en Kenya en 1985 y 1991; se ha reforzado con el especialista Bjorn Waldegaard. Vencedor en 1977 con Ford y en 1984, 1986 y 1990 con Toyota, el piloto sueco sufrió desgraciadamente un accidente en entrenos que puede comprometer su estado físico a pesar de que tome la salida.

La preparación del equipo italiano ha sido intensa, habiendo simulado Recalde el recorrido por dos veces sin sufrir más problemas que los amortiguadores. En resumen, una balanza muy equilibrada, tanto para Toyota como para Lancia, que sólo los imponderables y la gran dureza de la prueba africana inclinarán en favor de uno o de otro.

Raid Transalgarve

MALA suerte para los españoles Sole-Caim, que tras dominar en Portugal el I Raid Transalgarve Staroup, a pocos kilómetros del final, nada más pasar el penúltimo control de paso, debido a la rotura del puente trasero, se vieron obligados a abandonar, dejando un triunfo que tenían en las manos a favor de los portugueses Leitao-Campos con un Nissan Pick-up. Esta prueba, además, era la primera carrera puntuable para la Copa Suzuki Samurai, el vencedor de este certamen fue el equipo Bravo-Lacamba. En la categoría T-2 el triunfo correspondió a los españoles Sanjuna-Brustenga, con un Suzuki Samurai, siendo además los mejores participantes extranjeros finalizando en el puesto once de la general.

José Piñón será uno de los principales animadores del Desafío Peugeot. El coche que utilizarán será un 309 GTI 16V de Gr. N. Además, debido a su experiencia, se configura como uno de los candidatos a la victoria final en este grupo.



En las 12 Horas de Sebring, el español Fermín Vélez estrenó un nuevo coche que le permitió rodar en cabeza durante gran parte de la carrera. Más tarde, problemas de juventud de su coche le impidieron acabar la prueba. Los vencedores fueron Fangio II-Wallace con un Toyota Eagle.

El Alfa Romeo 155 GTA ha mostrado un enorme potencial en la primera carrera del Italiano de Turismos. En la primera manga ganada por Ravaglia (BMW M-3), Giorgio Francia se situó segundo. Mientras que en la segunda manga hubo doblete Alfa con Larini, primero y Francia segundo. Alessandro Nanini, que era la primera carrera que disputaba tras su desgraciado accidente, demostró encontrarse en buenas condiciones finalizando en la primera manga en sexta posición.



El seguro y la tranquilidad

HACE unos días llegaba a mis manos una información poco conocida y tan sorprendente que a muchos, desgraciadamente a los que siempre pagan el pato, les costará creer. Porque ciertamente es difícil creer que algún conductor circule con su vehículo sin ningún tipo de seguro que cubra los daños, no ya de su propio automóvil, sino de los terceros que pueden verse involucrados en un posible siniestro. Ningún concesionario o establecimiento de compra-venta tiene la obligación de asegurar el coche que vende. Cada persona elige, dentro del libre mercado, el que más se ajusta a sus necesidades y a su bolsillo. Todo hace suponer que este paso, obligatorio si se quiere dormir tranquilo cada noche, lo dan el 100 por ciento de los conductores. Sin embargo, la realidad, esa realidad muy conocida por las compañías aseguradoras y no tanto por el público de la calle o la Dirección General de Tráfico, es bien distinta. Muchos asegurados dejan de pagar, generalmente por problemas económicos, sabiendo que a los dos meses la compañía rescinde el contrato y que circular sin seguro está penado por la ley. Otros depositan una confianza ciega en su habilidad, pensando que es imposible que les ocurra algo «poniendo un poco de cuidado». Las consecuencias de

esta irresponsabilidad sólo las conocen los que han pasado por ello. Casos jurídicos interminables, ruina total, cárcel en el peor de los casos, familias destruidas. Jóvenes con moto y pocos recursos económicos, automovilistas con vehículos que hace años tendrían que estar en un desguace, y que por supuesto tampoco pasan las ITV obligatorias, y a los que un seguro a terceros les cuesta más que su coche, son los que más se arriesgan a conducir sin seguro. Dejades, irresponsabilidad, poco respeto al resto de ciudadanos y poca estima por uno mismo o su familia, terminan engendrando un peligroso conductor capaz de todo. A estas alturas los interrogantes que se presentan se quedan normalmente sin respuesta. ¿Cuántos conductores sin seguro huyen dándose a la fuga del lugar del accidente? ¿Quién sabe si un conductor lleva asegurado su coche, sus ocupantes o los daños a terceros? El tema no parece importar a nadie salvo al Consorcio de Seguros, quien se hace cargo de estos casos y que denuncia el aumento apreciado en los últimos meses de accidentes en los que se ve involucrado un vehículo sin ningún tipo de seguro. Creo que es absolutamente indispensable que alguien tome cartas en el asunto para impedir por todos los medios que este grupo (nadie sabe cuántos, pero sí que cada vez son más) de «indocumentados» pueda cruzarse con nosotros en algún momento y meternos en un buen lío.

Andrés Más



BALLESTA



Juan Ballesta

● CUANDO SE VIAJA EN PRIMERA, NO ES BUENO ESTABLECER CATEGORIAS. ES INEVITABLE. ●



2000 cc • DOHC • 150 caballos • 16 válvulas • Inyección Multi-punto • ABS • Doble LSV • Multi-link • Aire acondicionado • Asientos anatómicos y multifuncionales • Espacioso habitáculo • Interior insonorizado. Estos son algunos de los detalles que obligan a guardar las distancias ante los que viajan en Primera. Cuando conozca a fondo el Nissan Primera, comprobará que a veces es inevitable establecer categorías.



Sólo hay un camino: ser los mejores.

Garantía total 3 años o 100.000 km y 5 años anticorrosión

NISSAN PRIMERA

Para un país llamado Europa.

NUEVO RECORD PHILISHAVE

SISTEMA
DE DOBLE
ACCION



En estas Olimpiadas, Philishave ha vuelto a batir su récord. Tráiganos su anterior afeitadora y en la compra de cualquiera de estos nuevos modelos Philishave, le descontaremos 2.500 ptas. del precio total.

UNA MARCA DIFÍCIL DE SUPERAR.

Los modelos Olímpicos de Philishave

AHORA POR

2.500 PTAS. MENOS



HS 785 A RED HS 905 RECARGABLE HS 715 A RED
PROMOCIÓN VALIDA HASTA EL 31-8-1992



Patrocinador Oficial
de Máquinas de Afeitar

PHILIPS

PHILIPS CORPORATION



SEMANAL Motor 16 GRUPO

31 de marzo de 1992

Núm. 441 • 350 ptas.

ESPECIAL DESCAPOTABLES

GOZAR DESDE 989.000 PESETAS



ENVIADO ESPECIAL
F-1
PORQUE
NO GANA
FERRARI

- La prueba de la verdad: 30.000 Kms. con el Opel Astra
- ¡Participa! Concurso para jóvenes diseñadores