

PROBAMOS TODOS LOS VW GOLF



GOLF GTI
115 CV
2.219.000 PTAS.

GOLF CLD
84 CV
1.849.000 PTAS.

GOLF GL
90 CV
2.092.000 PTAS.

GOLF GL
75 CV
1.878.000 PTAS.

GOLF CL
60 CV
1.498.000 PTAS.

GOLF GTD
75 CV
2.209.000 PTAS.



● Prueba del nuevo Audi Cabrio 2.3E ● Así se fabrica un Bugatti

Tudor

La mejor forma de arrancar el año.



La mejor forma de arrancar este año es, sin ninguna duda, recibiendo el reconocimiento de nuestros clientes, y en especial de uno de los más grandes y exigentes de todo el mundo. El grupo Seat-Audi-Volkswagen. El altísimo nivel de calidad que demandan se ha traducido en acuerdos de suministro

de baterías para el conjunto de la organización Seat-Audi-Volkswagen, incluido el mercado alemán.

Este reconocimiento de la calidad de nuestros productos coincide con la filosofía de calidad total de Tudor. Un compromiso cuyo único objetivo es poner todos nuestros recursos y

esfuerzos para la consecución de mejores productos, en definitiva: para seguir disfrutando de su confianza.



1.º Premio absoluto al mejor proveedor del Grupo Seat-Audi-Volkswagen.

ESTA SEMANA



MERCEDES GD TURBO PAG.12



SUBARU LEGACY 2.0 4WD PAG. 56



AUDI CABRIO 2.3E PAG.48



CTO. ESPAÑA DE TURISMOS PAG.98



LA FABRICA DE BUGATTI POR DENTRO PAG.64

- 4 PUNTO DE MIRA
- 10 SU CASO
- 12 AL VOLANTE
- MERCEDES 350 GD TURBO
- 18 A FONDO
- GAMA VW GOLF
- 27 PRECIOS
- COCHES NUEVOS
- 41 MAGAZINE
- 48 A FONDO
- AUDI CABRIO 2.3E

- 56 SUBARU LEGACY 2.0 TURBO 4WD
- 64 GENTE SOBRE RUEDAS
- BUGATTI POR DENTRO
- 71 PRECIOS VEHICULOS USADOS
- 84 LOS HOMBRES JOHN GRETENBERGER
- 86 MOTOS
- ALEX CRIVILLÉ, G.P. AUSTRALIA
- 93 DEPORTE
- RALLYE DE TÚNEZ
- 98 CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS, JEREZ
- 104 A TODO GAS

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



Seguirán subiendo los seguros

ENTRE un 15 y un 20 por ciento podrán subir los seguros de automóviles a lo largo de este año 92, si finalmente la Dirección General de Seguros autoriza las subidas de las primas propuestas por diferentes compañías.

En medios próximos al sector de seguros y al ramo de automoción, se justifica este importante incremento por el constante crecimiento del coste medio de cada siniestro, debido, de una parte, a la elevación de los gastos de reparación y de otra, más importante, por la imparable subida de las indemnizaciones, fijadas por los jueces y abonadas por las compañías de seguros a las personas damnificadas, que se han incrementado este año en un cuarenta por ciento frente a las cifras del periodo anterior.

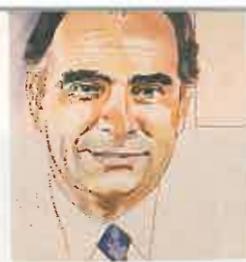
Nuevos precios de las autopistas

EL Ministerio de Obras Públicas y Transporte ha autorizado a Autopistas Concesionaria Española, la revisión de las tarifas de peaje de los 509 kilómetros de autopistas que ostenta en la actualidad.

De este modo en tramos como el Montgat-Ma-

taró se ha aprobado un precio de 12,23 pesetas por kilómetro frente a las 5,70 pesetas de otros tramos como el de Montmeló-El Papiol, unas discrepancias que en algunos casos pueden estar justificadas por tratarse de zonas de túneles como es el caso de la Autopista Villalba-Villacastín-Adanero (que cuesta 118,42 pesetas el kilómetro frente a las 10,46 pesetas de los tramos de cielo abierto) pero que en otros resulta al menos chocante.

Aunque el ministro de Obras Públicas y Transporte, José Borrell, ya lo había anunciado recientemente en unas de sus comparecencias públicas: «Hay que desarrollar nuevos mecanismos de financiación de la red viaria y la creación de flujos de autofinanciación mediante instrumentos como el peaje».



Díaz Álvarez más Volkswagen

El presidente de Seat, Juan Antonio Díaz Álvarez, ha sido nombrado miembro del Consejo de Dirección de Volkswagen. Díaz Álvarez ya era, desde noviembre de 1990, miembro del consejo de dirección del Grupo Volkswagen-Audi-Seat-Skoda. Con este nombramiento se reconoce la importancia de Seat en el Grupo alemán a la vez que se valora la labor de su presidente, que ha cerrado su balance con resultados positivos dos años antes de la fecha prevista.

CONANTE Y SONANTE

GENERAL MOTORS y Toyota acaban de poner fin a sus actividades conjuntas en Australia, gestionadas desde 1988 por la compañía United Australian Automotive Industries (UAAI).

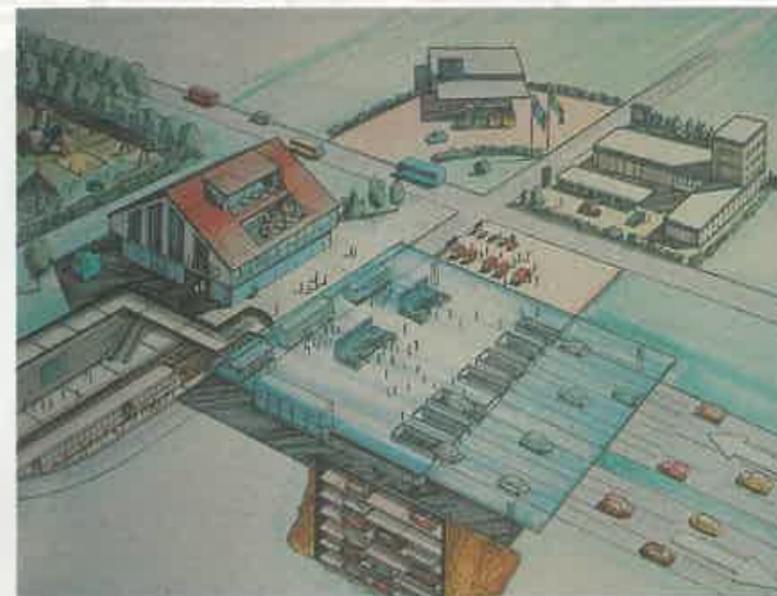
DYNAMIC suspende pagos. Líder en la fabricación de aceites de lubricación, líquidos de frenos y otros productos de automoción, ha tramitado un expediente de 2.380 millones de pesetas. Sus directivos confían en reflotar la compañía con un plan de viabilidad.

ROLLS-ROYCE proporcionará motores para el nuevo avión de pasajeros Tupolev TU-204 fabricado en Rusia. La operación, firmada recientemente en Reino Unido, tiene un monto de 10.000 millones de pesetas.

EN EL PRECIO de 94 pesetas de gasolina súper están incluidas 55,5 pesetas de impuestos especiales y 10,8 pesetas de IVA, según datos que publica el último número del Boletín de Aserpetrol.

NISSAN festejó hace unos días la salida de sus cadenas de montaje de la unidad número 40 millones. El modelo más producido por la marca nipona es el Sunny, del que hasta la fecha se han fabricado 10,1 millones.

EL PRIMER OPEL Astra fabricado en Hungría acaba de salir de la planta de Szentgotthard. Inicialmente, estas instalaciones disponen de una capacidad productiva de 15.000 coches anuales, pero se espera poder aumentarla hasta la cantidad de 200.000 unidades.



Estación de intercambio

LAS estaciones de intercambio del transporte privado hacia un transporte público son unas de las alternativas que más satisface a los responsables de la planificación del tráfico del futuro.

La propuesta contempla la creación de una central de transporte colectivo, estratégicamente situada, donde los ciudadanos puedan acceder con su propio vehículo,

dispongan de sobradas zonas de aparcamiento así como de una agradable sala de espera para enlazar con otros medios de transporte público, con conexiones con todos los puntos de la ciudad y mínimos tiempos de espera.

Chapeau par les français

IGUALITO que en España: El gobierno francés ha decidido bajar el IVA. Lo ha hecho sin avisar, con dos meses de anticipación, con lo que las

ventas no se han resentido y ha decidido seguir con sus rebajas paulatinas, poco a poco. Ahora, lo hace en 3,4 puntos, con lo que queda en el 18,6 por ciento. Ya se sabe que lo que pretende la Comunidad es armonizar el IVA para todos los países miembros, en torno al 16 por ciento. Francia, que mantenía un tipo muy alto, lo ha ido reduciendo en los últimos cuatro años. España, que tiene uno de los tipos más altos de Europa (el 28 por ciento), debería adecuarse a la recomendación comunitaria, nos amenazan con crear una tasa equivalente.

Audi contamina menos

UNAS modificaciones en el motor del Audi 100 2.5 TDI, le han permitido quedar por debajo del límite máximo de partículas sólidas en los gases de escape en coches de gasóleo. Esta norma, la más severa del mundo, autoriza 0,08 g. por kilómetro de partículas sólidas. Gracias a este nivel de emisiones, los compradores alemanes se beneficiarán de una reducción en los impuestos de 532 marcos (unas 34.000 pesetas). Las modificaciones han afectado a las cámaras de combustión, al catalizador y a la gestión del motor.

Cambios en la cúpula de GM

CASI simultáneamente con el nombramiento del nuevo responsable de GM Europa, se han hecho públicos importantes cambios en la cúpula directiva de General Motors Corporation, en Detroit.

Las pérdidas del ejercicio 91, de casi medio billón de pesetas, las más

importantes de GM en su historia, han convulsionado al Consejo, que ha decidido recortar los poderes del número 1, el «chairman» Robert C. Stempel, presidente del Consejo de Administración y otorgar más poder ejecutivo a John F. Smith Jr., hasta ahora vice-chairman y, desde este momento, presidente ejecutivo. Aunque el baile de nombres es verdaderamente complicado (en GM hay cuatro presidentes, tres vicepresidentes ejecutivos, nueve vicepresidentes de grupo y cerca de treinta vicepresidentes), lo que destacan los expertos es el auge de Smith frente a la baja de Stempel; en definitiva, el traslado de responsabilidades de la ciudad de Detroit hacia Europa, la filial más rentable de la Corporation, bien conocida por Smith, que fue director de planificación hasta fechas muy recientes.



DESDE
LONDRES
IAN ADCOCK

NISSAN incrementó un 63,6 la producción de las plantas Tyne y Wear en 1991, llegando a las 124.666 unidades, cuando la producción total en el Reino Unido decreció en un 4,5 por ciento alcanzando las 1.236.900 unidades.

PERSISTEN LOS RUMORES de que Rolls-Royce está en negociaciones con BMW. Unos rumores que se han
6 / Motor 16

acrecentado tras tener constancia de que un Bentley equipado con motor BMW de dieciséis válvulas ha estado rodando en la pista italiana de alta velocidad de Nardo. También se habla del proyecto de Bentley de sacar al mercado un modelo de base estrecha inspirado en la próxima serie 7 y equipado con motor de 8 o de 12 cilindros. Sin embargo, estas fuentes ni niegan ni desmienten que BMW adquiera el control de la prestigiosa marca británica, y que dichas negociaciones sólo

atiendan a los aspectos técnicos.

ES PROBABLE que esta primavera se presente el nuevo Rover 600, después de haber sido totalmente rediseñado y perder su parecido con el Honda Accord. El nuevo diseño tiene una aire más próximo a la familia Rover y recuerda al, también modificado, Rover 800. Mecánicamente es idéntico al Accord (con motores de 2,2 y 2,3 litros de doble árbol de levas), aunque no se ha conservado el mismo diseño interior

En el próximo mes de mayo, Raymond Levy, Presidente de Renault, cumple 65 años, edad de la jubilación legal en Francia. Con tal motivo, hace ya algunos meses que viene especulándose con la personalidad de su sucesor.

Aprovechando el anuncio de los resultados de la compañía, Levy compareció con su número 2, Louis Schweitzer, algo inusual hasta la fecha y que ha dado pie a una serie de rumores, que nadie ha desmentido, sobre el posible nombramiento de Schweitzer como sustituto. Una sucesión que gusta en Renault por cuanto es poco traumática (de vicepresidente a presidente, con nombres de dentro de la compañía) y Schweitzer goza de excelente reputación. Nació en 1942 en Ginebra, nieto del famoso doctor Schweitzer, premio Nobel en 1952. Diplomado en el Instituto de Estudios Políticos de París y alumno de la Escuela Nacional de Estudios Administrativos, Schweitzer comenzó a ser conocido al ser nombrado director del gabinete del Primer ministro Laurent Fabius entre los años 1981 y 1986.

En otro orden de cosas, Levy ha anunciado unos beneficios de 3.080 millones de francos (algo más de 61.000 millones de pesetas) en el pasado ejercicio, lo que les sitúa por detrás de sus grandes competidores, el grupo PSA (Peugeot-Citroën), que ha anunciado un beneficio de 4.000 millones de francos.

LA SUCESIÓN EN RENAULT



Raymond Levy (izquierda), junto a su delfín Louis Schweitzer.

Para hacer deporte, hay que tener un corazón sano.



Basset, Ogilvy & Mather

* Precio recomendado en Península y Baleares, I.V.A. y transporte incluidos.



Nuevo Escort XR3i. 16V.

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

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

mico. 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 1.901.000* ptas.



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

FORD. COCHE OFICIAL EXP 92

**CUENTENOS
SU CASO**

Inyección precisa

LES escribo unas letras para que me informen por medio de la revista sobre qué ventajas tiene el sistema de inyección en un automóvil, con respecto al sistema de carburador. Por otra parte, me gustaría saber si la aguja del velocímetro marca exactamente los kilómetros por hora a los que circula el vehículo o es una aproximación como referencia a la velocidad real



a la que circula el vehículo.

Pompeyo González
Vitoria

R.- El papel de la inyección consiste en proporcionar la cantidad exacta de combustible a la cámara de combustión. El carburador aspira la gasolina junto con el aire con menos precisión, por lo que el consumo aumenta considerablemente y el funcionamiento del motor, puede ser problemático a bajas revoluciones y al ralentí, por tener unas veces más y otras menos combustible del necesario. La aguja del



velocímetro en el 95 por ciento de los casos no marca la velocidad real. Se sitúa 10 o incluso 20 kilómetros por hora por encima de la velocidad a la que realmente el coche circula en ese momento.

Taxímetros dudosos

REALIZO en taxi todos los días el mismo recorrido. Apenas varía el número de coches con los que nos encontramos y ningún atasco se cruza en nuestro camino. Los taxistas siempre recorren el mismo número de kilómetros y el tiempo del recorrido varía a veces sólo en segundos. ¿Por qué unas veces me cuesta 850 pesetas, otras 1.050 y otras 700 pesetas? Siempre pago lo que marca el contador pero ¿será cierto que muchos taxistas tienen trucado ese contador? ¿Marcará cada contador, según la marca y el modelo, una cifra diferente? ¿Pasarán las revisiones pertinentes o se tratará de un mero trámite?

Roberto Soria
Madrid



Temperatura real

EN mi reciente estancia en Francia, he comprobado que en algunas carreteras de montaña o lugares propensos a heladas, se instalan sendos postes señalizadores de la temperatura ambiente real. Un aviso importantísimo para los automovilistas que circulan por esa carretera temiendo encontrarse placas de hielo. En España también lo he visto, pero en muchas menos ocasiones y casi a título experimental. Pienso que no resultaría tan caro instalar un buen número de estos postes informativos repartidos por la geografía nacional y seguramente evitarían más de un accidente por imprudencia.

Alfonso Cariz
Huesca

Radiocassettes caros

ESTIMADOS amigos: Me dirijo a vosotros para comentar los precios del reportaje «La música a

medida». En su mayor parte todos son exagerados, y para decir esto me baso en el precio de compra de mi equipo para un R-21 las pasadas navidades, compuesto por 6 altavoces Pioneer y un auto-radio Sony XR-7070 (sin CD), todo ello por menos de 80.000 pesetas. Tengan en cuenta que al aparato sólo le falta el RDS, por lo que después de leer el reportaje uno no puede estar contento con los precios de los concesionarios. Aunque en parte no es de extrañar, ya que el mantenimiento de un Renault es similar al de un Mercedes, por lo menos aquí en Lugo. Por otra parte me gustaría que me recomendasen el mejor neumático de lluvia para el R-11 TSE. Gracias.

P.C. Pardo
Lugo

R.- Un buen neumático de lluvia puede ser el Uniroyal Rallye 460 que globalmente es el que ofrece un mejor conjunto de resultados.



No están solos

ESTOY cansado de encontrar por la carretera vehículos grandes y potentes a velocidades inferiores a las obligatorias. Da la impresión que se trata de conductores que han comprado el coche sin saber lo que realmente gastaba y que cuando lo han comprobado, van despacio para que no les cueste una millonada el mantenerlo. Pero lo malo de todo esto es que ni comen ni dejan comer. Ni adelantan ni dejan adelantar, ni circulan a una velocidad normal, ni dejan a los demás que lo hagan. Que se pongan en la derecha y dejen a los demás disfrutar de sus viajes.

Carlos Morante
Zaragoza

Motor 16



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

Editor ejecutivo:
Félix Lázaro.
Director:
Alberto Mallo.

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactor jefe de producto: Víctor Fitecama (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 Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Coordinación: Miguel Ángel Turci. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meillerey (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Documentación: Mary Franchini. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicuña. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cautizal (Cierre); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Mayte de Onda (Cierre); Francisco Podadera (Diseño) y José Luis de la Viña (Náutica).

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

Publicidad: Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Jefa de publicidad: Elvira Ariza. Autocomercio: M^o Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calaña Ruf. Autocomercio: Loles 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 de Toledo. Director de Producción: Antonio Turibio Triviño. Director de Distribución: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos Garra Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 4^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, 28. 28037 Madrid. Impresión: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 16 67, 327 14 53 y 327 15 25.



1989. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Burau-to, 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).



Si desea un folleto explicativo sobre la forma en que hacemos Jack Daniel's, escribanos a Jack Daniel's Distillery, Route 1, Lynchburg (pop. 361) Tennessee 37352 U.S.A.

EN LA DESTILERIA DE JACK DANIEL'S es habitual que los trabajadores se gasten bromas entre sí. Como ves en la foto, alguien ha puesto serrín en la gorra del Jefe de la Destilería. Puedes estar seguro de que no va a pasar mucho tiempo antes de que él haga algo para devolver la broma. Bromear es parte de la vida aquí, en Jack Daniel's, como también lo es el hacer whiskey del mismo modo en que se viene haciendo desde 1886. Puedes estar seguro de que ninguno de estos caballeros bromearía acerca de esto.



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

MERCEDES BENZ 350 GD TURBO

CAMPERO DE ELITE

El Mercedes 350 GD Turbo, con un motor potente y una mecánica muy sofisticada, se sitúa en la elite de los coches todo terreno. Además, tal como sucede en los modelos de esta marca, lujo y una inigualable calidad de acabado se dan la mano. Su único inconveniente será su precio. Este modelo llegará a España en julio y rondará los 9 millones.

Manuel Madrid

Enviado especial

LOS todo terreno de la serie G de Mercedes siempre han estado en la elite de este tipo de vehículos. Son unos modelos dotados de una mecánica muy sofisticada, un acabado de lujo y por consiguiente un precio elevado, limitándolos a una clientela exclusiva.



Ahora acaba de presentar su modelo estrella con motorización Turbo Diésel: El 350 GD Turbo. Este nuevo vehículo todo terreno de la marca germana, equipa un motor de seis cilindros de 3,5 litros, que es el resultado de la evolución del ya conocido tres litros, al que han aumentado la carrera y el diámetro de los cilindros. El resultado no podía haber sido mejor, con una potencia de 136 caballos se sitúa a la cabeza de los vehículos turbo diésel de este tipo. Sin embargo, esta potencia no se ve reflejada en unas prestaciones espectaculares. Tiene una

velocidad máxima de 145 kilómetros por hora, una cifra que alcanzan sin dificultad otros modelos menos potentes. El elevado peso del vehículo (2.710 kilos la versión corta y 2.950 kilos la larga) y un perfil aerodinámico poco refinado lo gravan considerablemente. La bondad de su mecánica se puede comprobar en su sensacional par motor, 20,9 mkg a 1.800 revoluciones por minuto. O lo que es lo mismo, un motor que desde un régimen de giro bajo ofrece ya un enorme potencial, algo imprescindible para lograr una perfecta utilización en las condiciones más extremas. Además, con esto permite la posibilidad de arrastrar un remolque en situaciones límites.

El motor va acoplado a una caja de cambios automática de cuatro velocidades, única posibilidad de transmisión en este modelo, y que se muestra perfectamente adaptada a las exigencias que se necesitan en una conducción al límite campo a través. Dispone, tal como corresponde a un vehículo de esta clase, de una caja reductora, que por medio de una palanquita se acciona muy fácilmente. Pero lo que sitúa a este modelo un paso por delante de los demás, es su sistema de bloqueo de diferenciales electrónico. Permite la posibilidad de bloquear los tres diferenciales de que dispone mediante unos interruptores situados en el puesto de conducción. Con los tres diferenciales bloqueados, no hay obstáculo que no pueda sortear el Mercedes 350 GD Turbo.

Tuvimos ocasión de conducir este coche en una pista de pruebas que tiene Mercedes para probar los Uni-



SIN OBSTÁCULOS
En la pista de pruebas de Mercedes el 350 GD Turbo superó fácilmente todos los obstáculos, siendo capaz de sobrepasar rampas del 110 por ciento de inclinación.

mog, con unos obstáculos y unas rampas que en un principio parece imposible que un vehículo todo terreno los pueda superar. Pues bien, sin inmutarse, el 350 GD Turbo, haciendo uso de los bloqueadores de los diferenciales superó sin problema rampas del 60, el 80 o incluso del 110 por ciento.

Para bloquear los diferenciales, como hemos dicho antes, dispone de tres interruptores en el salpicadero. Pero hay que utilizarlos en un orden marcado para que se puedan accionar los bloqueos. Primero hay que accionar el mando del diferencial central, después, en caso de necesidad, el trasero y por último el delantero. Para desbloquearlos uno por uno hay que seguir el mismo procedimiento a la inversa, pero en caso de que una vez superado un obstáculo ya no sean necesarios, tan solo desbloqueando el central se desactivan los tres.

También tuvimos ocasión de conducirlo en carretera. Sobre asfalto dio muestras de un buen confort de marcha, con unas suspensiones muy bien adaptadas. En curvas la carrocería balancea en exceso, siendo necesario un periodo de adaptación para comprender que a pesar de esa excesiva inclinación, la esta-



ACABADO DE PRIMERA

Tanto el acabado como el equipamiento es de primera. Tan sólo la tapicería de cuero es opcional. El cuadro de instrumentos, muy completo, es similar al de las berlinas de la marca. Hay que destacar en el salpicadero los interruptores de los bloqueos de los diferenciales. El motor tiene un elevado potencial.



FICHA TECNICA



MOTOR		MERCEDES 350 GD TURBO	
Disposición	Delantero longitudinal		
Nº de cilindros	6 en línea		
Cilindrada (c.c.)	3.449		
Nº válvulas por cilindro	2		
Alimentación	Inyección + Turbo		
Compresión	22 a 1		
Potencia máxima / r.p.m.	136 cv/4.000 r.p.m.		
Par máximo / r.p.m.	31,1 mkg/1.800 r.p.m.		
TRANSMISIÓN			
Tracción	Total permanente		
Caja de cambios	Automática 4 v		
DIRECCIÓN			
Sistema	Recir de bolas asistida		
Diámetro de giro (m)	13,3		
FRENOS			
Sistema/Del./Tras.	Disco/Tambor ABS op.		
SUSPENSIONES			
Delantera	Eje rígido		
Trasera	Eje rígido		
PESO Y DIMENSIONES			
En orden de marcha (kg.)	2.145 (norma)		
Largo/ancho/alto (mm)	4.225/1.942/1.980 (c)		
Capacidad del depósito (l)	96		
PRESTACIONES Y CONSUMOS			
Aceleración de cero a 100 (km/h (s))	15,0		
Velocidad máxima (km/h)	145		
Consumo urbano (l/100 km)	13,5		
A 90 km/h (l/100 km)	11,8		
A 120 km/h (l/100 km)	16,9		

bilidad está asegurada. En carreteras viradas, la dirección, asistida de serie, tiene el mismo defecto que acosa a este tipo de vehículos: muchas vueltas de volante, lo que obliga a manotear mucho y un exagerado punto muerto.

Con respecto al sistema de frenos, es muy potente, pensado para detener las casi tres toneladas de peso de este Mercedes. El fabricante ofrece en opción sistema antibloqueo de frenos. La unidad de pruebas de que dispusimos estaba equipada con este sistema, que se puede conectar y desconectar a voluntad del conductor por medio de un interruptor situado en el salpicadero. En una utilización por campo es recomendable desconectar el ABS, de lo contrario, en una frenada fuerte en tierra, entra en funcionamiento muy pronto, alargando considerablemente la distancia de frenado. Por otro lado, si lo llevamos conectado y necesitamos bloquear los diferenciales, el antibloqueo de frenos se desconecta automáticamente, conectándose tan pronto co-



mo dejamos de utilizar los bloqueos de los diferenciales.

En nuestra toma de contacto con el Mercedes 350 GD Turbo, lo que menos nos gustó del sistema de frenos fue el tacto del pedal, muy esponjoso y con una primera parte del recorrido en la que parece que

el pedal no actúa, siendo necesario pisar bien a fondo.

El diseño exterior prácticamente no ha cambiado con respecto a las versiones ya conocidas de esta serie. Sigue siendo muy cuadrado, con una línea que no favorece mucho la aerodinámica. A simple vista los

CHASIS LARGO
El 350 GD Turbo también se puede elegir con carrocería larga de cinco puertas.

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

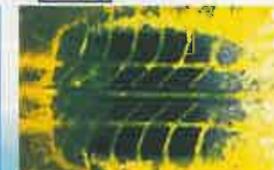
MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.

15%



FRENADA DE 90 A 80 km/h EN MOJADO: 15% MÁS EFICAZ *

9%



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

Y ahora, porque para Michelin no hay 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 vendido en Europa: el MXL Michelin.



SIN FRONTERAS
Con el Mercedes 350 GD Turbo, se puede pasar prácticamente por cualquier sitio. Buena prueba es esta foto, en la que se puede ver como sube por una escalera con un 80 por ciento de desnivel.



FIEL A LA MARCA
Las llantas tiene un diseño similar al de otras versiones de la marca. Con ello se acentúa mucho más los rasgos de familia.

cambios más significativos, además de los anagramas que lo indentifican, han variado la parrilla delantera pintada del mismo color que la carrocería. Los faros auxiliares de largo alcance, o también en su lugar los antiniebla, están encastrados en el parachoques. Además, en las aletas delanteras tiene unas aperturas con rejilla, una de ellas, en la delantera derecha, para refrigerar un radiador de aceite y en la otra aleta, está la entrada de aire de la admisión, dispuesta de esta forma para evitar que le pueda entrar agua. Esta toma de aire tiene, además, un filtro especial antipolvo. Al margen de esto, hay que decir que este modelo está disponible en tres tipos de carrocería: Corto con techo de lona, corto con techo duro de tres puertas y largo con techo duro de cinco puertas.

El interior, tal como nos tiene

acostumbrados la marca de la estrella, está cuidado al milímetro y equipado con todo lujo de detalles. Al igual que sucede en las berlinas de la marca, la parte central del salpicadero y la consola central es de madera noble. El cuadro de instrumentos también lo hereda de los turismos de gamas medias de la marca. Si la calidad de acabado es de primera, también lo es el equipamiento, en el que la única opción disponible es la tapicería de cuero.

Por supuesto, su sofisticación mecánica y su calidad de acabado lo convierten en un coche realmente caro. Para España, donde comenzará su comercialización en julio, todavía no está definido el precio. En Alemania costará, al cambio, algo más de seis millones de pesetas, lo que quiere decir que aquí llegará, prácticamente, en torno a los nueve millones. ○



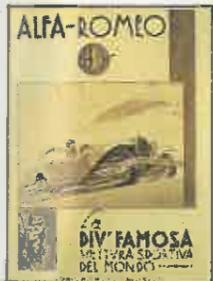
1



2



3



4



5

TE INVITAMOS A VIVIR, EN CINCO SEMANAS, LA HISTORIA DE UN MITO.

ALFA ROMEO a través de MOTOR 16, y para celebrar el lanzamiento del nuevo ALFA 155, te ofrece la posibilidad de reunir una colección de láminas que recogen la historia de un mito.

La historia de ALFA ROMEO a través de diez láminas muy exclusivas que forman la colección "IMAGENES DE UN MITO!"

Las cinco primeras láminas aparecen semanalmente en las páginas de MOTOR 16, junto con unos cupones. Las otras cinco láminas, y una carpeta para guardar toda la colección, las podrás recoger en cualquier Concesionario Oficial ALFA ROMEO entregando los cinco cupones que cada semana aparecen en MOTOR 16. Allí podrás admirar también el nuevo ALFA 155.



ALFA: LA PASION DE CONDUCIR.



6



7



8



9



10



GUARDA CADA SEMANA ESTE CUPON. TE SERVIRA PARA CONSEGUIR LAS CINCO LAMINAS FINALES Y LA CARPETA DE LA COLECCION "IMAGENES DE UN MITO". TAMBIEN PODRAS ADMIRAR EL NUEVO ALFA 155.

C U P O N



El año de las celebraciones y acontecimientos será también testigo del lanzamiento de la tercera generación de uno de los modelos que ha tenido más estilo y éxito en el mercado del automóvil: El Volkswagen Golf.

GAMA VW GOLF

**BIENVENIDO
HERR GOLF**

DESPUÉS de rondar los veinte años de existencia, y una remodelación cada década (la segunda tuvo lugar en 1983), al fin tenemos el gusto de probar la esperada nueva generación de la gama Golf. Estos Golf, que serán testigo del cambio de siglo, tienen como rasgo principal una carrocería de lo más compacto. Lo primero que llama la atención son los faros de forma ovalada, a ras de la superficie de la carrocería y muy al estilo nipón, ya no deben quedar coches con faros redondos. Una observación más minuciosa hace que descubramos una rejilla diferente del radiador. En los laterales se han incluido unos pequeños intermitentes, muy prácticos por ciudad y que son ya obligatorios en algunos

tendencia de los nuevos diseños en forma de gota de agua, por eso es ahora más alto en la parte delantera que en la trasera. En cuanto a medidas externas, se mantiene la distancia entre ejes, pero se incrementa el ancho de la vía delantera y trasera, así como la altura y la longitud total. Las suspensiones son en general mullidas, muy cómodas, pero no por esto poco efectivas. Además a la suspensión trasera se le han incorporado unos *silenblocks* de deformación variable, para permitir un cierto juego direccional de las ruedas traseras y para facilitar los apoyos en curvas. Todo esto mejora el comportamiento y la seguridad del nuevo Golf, que apoya mejor y es todavía más estable. Sus reacciones son menos bruscas, lo que sorprende a los menos expertos por lo fácil y dócil que resulta de manejar.

bajos, que respondan nada más pisar el acelerador. Podemos elegir entre siete motorizaciones distintas, cinco de gasolina, todas ellas de inyección y dos diésel. Estas dos últimas tienen el mismo motor de 1,9 litros de cilindrada, pero con distinta potencia, uno desarrolla 64 caballos, mientras que el otro es turboalimentado y llega hasta los 75. Las mecánicas de gasolina parten de un motor de 1,4 litros y 60 caballos, pasando por dos motores de 1,8 litros con dos potencias, 75 y 90 caballos. El GTi tiene ahora dos litros de cilindrada y 115 caballos de potencia, y la estrella de la gama, el VR6, 174 caballos y 2,8 li-

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Acabados y habitabilidad
- Consumos reducidos (diésel y 1,4)
- Equipamiento y precio (GTI)
- Frenos eficaces
- Comportamiento seguro

- Rueda repuesto emergencia
- Visibilidad lateral trasera
- Sonoridad y vibraciones (diésel)
- Falta testigo reserva gasolina
- Motores tranquilos
- Aire acondicionado caro

DEFECTOS

países de Europa. En la parte lateral trasera destaca el grueso montante, que si bien quita visibilidad, adiciona rigidez y por tanto seguridad al chasis del nuevo Golf. El tema de la seguridad ha sido factor importante en la restructuración de este modelo, que se ha dotado de gruesos largueros y protecciones laterales en las puertas. También se ha tenido en cuenta la preocupación por el medio ambiente, por lo que no se han usado hidrocarburos fluorados en la fabricación de sus componentes, los «verdes» están ganando la batalla. Además, el vehículo es reciclable en casi su totalidad. En Alemania, la misma Volkswagen se compromete a recogerlo, cuando haya terminado su vida.

El nuevo Golf es más aerodinámico y aunque no lo parezca, sigue la

INTERIORES ATRACTIVOS

En el interior, las diferencias son apreciables y gratas. El salpicadero ha perdido sus rígidas formas rectangulares, para dar paso a una bóveda redondeada que alberga los distintos relojes e indicadores. El acabado es, visualmente, de mejor calidad que en los antiguos Golf. Destaca la guantera de las puertas delanteras, que es de mayor volumen, y expresamente diseñada para albergar la gruesa guía del «Automóvil Club alemán de carreteras». La regulación en altura de los cinturones delanteros es de serie en toda la gama. Otro detalle que resulta muy cómodo es la plataforma para apoyar el pie izquierdo. El acceso a las plazas traseras, en las versiones de tres puertas, ha mejorado aunque sólo se pueda abatir el respaldo y no desplazar la banqueta. También cargar el maletero del nuevo Golf cuesta ahora menos, al estar la arista de carga más baja y al nivel del parachoques. Otra peculiaridad del nuevo diseño es una pequeña junta de goma, en el montante de las puertas, cuya función es la de evitar, cuando llueve, que los asientos se mojen al abrir las puertas.

Todos los propulsores que mueven los nuevos Golf han experimentado un aumento de cilindrada y no precisamente para rendir más potencia, sino para conseguir unos motores más elásticos y con más

tros de cilindrada. Así mismo todos los motores se ofrecen catalizados (menos el diésel de 64 caballos), con un sobrepeso de alrededor 100.000 pesetas, pero, lo que resulta interesante, con la misma potencia que las versiones sin catalizador.

En cuanto a acabado y equipamiento están agrupados en dos niveles: CL, que es el básico y GL con más equipamiento, a parte del modelo GTi y GTD que forman otra versión. Por supuesto, todas las versiones están disponibles con tres y cinco puertas. El acabado GL incluye en su equipo de serie elementos como: Dirección asistida,



LENTOS PERO SEGUROS
El compacto chasis y las mejoradas suspensiones, proporcionan a los nuevos Golf una estabilidad excepcional. Lástima que los motores sean muy tranquilos.



RENOVADOS
El frontal destaca por los faros ovalados y la nueva rejilla. La carrocería más aerodinámica, tiene forma de gota de agua, o sea, más alta en su parte anterior que posterior.



GOLF 1.4
La versión básica equipa un sencillo volante de dos radios.



GOLF GTI
Monta un deportivo y grueso volante de tres radios.



GOLF GTD
Este volante es común a las versiones de más equipamiento.

GOLF VR6

Máxima expresión

La gama Golf se completa con el VR6, la máxima expresión de este modelo, que ya fue, en su día, sometido a un exhaustivo examen (ver Motor nº 423). El VR6, dadas sus características técnicas y económicas, está dirigido a un público más exigente y pudiente, su precio es de 3.600.000 pesetas. Es la primera vez que se monta un propulsor de 2,8 litros de cilindrada en un coche de la categoría del Golf. Y es que los ingenieros de Volkswagen son de la opinión de que los caballos buenos, los puros, son los que se consiguen a base de cilindrada, sin sobrealimentación. El resultado es de quitarse el sombrero, sus 174 caballos de potencia se conducen con sor-



prendente facilidad. Es dócil en todo momento y enérgico o suave, según le exijamos. Una pregunta que más de uno se habrá hecho respecto al VR6, es si el chasis del Golf está preparado para aguantar tanta potencia.

También en este apartado sale triunfante, el comportamiento es de sobresaliente.

Las suspensiones modificadas, endurecidas y con mecanismos antipatinamiento, hacen que el comportamiento sea de primera en cualquier tipo de carreteras. Lo único malo del Golf VR6 es que, a pesar de que ya se comercializa, la demora de entrega es de unos seis meses, aproximadamente, y el cupo previsto para España es de tan sólo 212 unidades.

asientos delanteros regulables en altura, asientos traseros abatibles por partes, apagado retardado de luces interiores cuando se cierran las puertas, elevallas eléctricas delanteros, cierre centralizado y retrovisores de regulación eléctrica y desempañado propio. Una peculiaridad del cierre centralizado es la de cerrar o abrir las ventanas automáticamente, con sólo mantener la llave girada en la cerradura, hacia un lado u otro. Con este cierre ocurre también que, a los doce segundos de accionar la llave por fuera, quedan bloqueadas automáticamente puertas y ventanas de tal manera que, si queda algún pasajero dentro del coche, no podrá salir si no le abrimos con la llave desde el exterior. La finalidad de este original sistema, es la de dificultar la entrada a los ladrones.

¿Qué Golf elegir? Primero hay que tener claro si queremos mecánica diésel o gasolina, un coche de andar tranquilo o, como en el caso del GTi, algo parecido a un deportivo. En general, los nuevos Golf son coches muy dóciles, cómodos, con

una estabilidad extraordinaria y con mecánicas más bien tranquilas, económicas y aprovechables desde muy pocas revoluciones. La desigualdad de precio de la misma versión, pero con distinto acabado (CL o GL), es de alrededor de 200.000 pesetas, la diferencia de equipamiento ya la hemos visto. Usted decidirá si le interesa tener más motor o más complementos o ambas cosas, todo depende del bolsillo con que se mire. Otra consideración a tener en cuenta es, que merece la pena gastarse 160.000 pesetas más en un GTi, que aporta más equipo y mejoras técnicas, además de caballos, que optar por un 90 caballos GL. De todos los Golf que se comercializan en España, el GTi es el más vendido. El nuevo modelo, a parte de las modificaciones comunes de gama, se ha rebajado 18 milímetros de altura y el equipamiento ya no está tan «pelado». Salvo el aire acondicionado, de serie trae de todo, desde ABS, EDS (antipatinamiento), asientos deportivos, ordenador de a bordo, llantas de aleación de 15 pulgadas de diámetro y



TODOS CÓMODOS
Los asientos delanteros, regulables en altura, son duros y no fatigan. El acceso a las plazas traseras ha mejorado.



EL MÁS PEQUEÑO
Es el motor del Golf 1.4 con 60 caballos de potencia. Es muy suave de manejo, un tanto lento andando, pero gasta poco.



EL DEPORTIVO
El motor del GTI tiene ahora dos litros de cilindrada y 115 caballos. Es muy elástico pero ha perdido en prestaciones.



ECONÓMICO
Es el motor turboalimentado de las mecánicas diésel. Su mejor virtud es la economía, mientras que la sonoridad y las vibraciones, sus defectos.

SEGURIDAD ANTE TODO
Los Golf altos de gama disponen de cinturones traseros para tres personas.



PEQUEÑA AYUDA
La rueda de repuesto es de emergencia para no restar capacidad al maletero.



MÁS EQUIPO
Los Golf con acabado GL montan retrovisores de regulación eléctrica y desempañado propio.

FICHA TECNICA



	60 CV CL	75 CV GL	90 CV GL	115 CV GTI
MOTOR				
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.391	1.781	1.781	1.984
Árbol de levas	Uno en cabeza	Uno en cabeza	Uno en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,2 a 1	10,0 a 1	10,0 a 1	10,4 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	60 CV (44 kW)/5.200	75 CV (55 kW)/5.000	90 CV (66 kW)/5.500	115 CV (85 kW)/5.400
Par máximo / r.p.m.	10,5 mkg(107 Nm)/2.800	14,3 mkg(140 Nm)/2.500	14,8 mkg(145 Nm)/2.500	16,9 mkg(166 Nm)/3.200
TRANSMISION				
Tracción	Delantero	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	7,6/13,4/20,9	8,4/14,9/22,4	9,5/16,9/23,9	8,4/14,9/22,5
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	29,4/35,4	31,7/38,5	31,8/39,8	29,9/35,8
Embrague	Mando mecánico	Mando mecánico	Mando mecánico	Mando mecánico
DIRECCION				
Sistema	Cremallera	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,25	3,25	3,25	3,5
Diámetro de giro (m)	10,7	10,7	10,7	11,0
FRENOS				
Delante	Discos	Discos	Discos	Discos ventilados
Detrás	Tambores	Tambores	Tambores	Discos
Antibloqueo	Opcional	Opcional	Opcional	Si
SUSPENSIONES				
Delantero	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasero	Semi-independiente	Semi-independiente	Semi-independiente	Semi-independiente
RUEDAS				
Llantas (pulgadas)	Chapa 5,5 x 13	Chapa 5,5 x 13	Chapa 5,5 x 13	Aleación 6x15
Neumáticos	175/70x13	175/70x13	175/70x13	195/50x15
PISOS Y CAPACIDADES				
En orden de marcha (kg.)	960	1.005	1.045	1.060
Capacidad depósito combus	55	55	55	55

CONSUMOS



Datos en /100 km	60 CV CL	75 CV GL	90 CV GL	115 CV GTI
CIUDAD				
A 30,2 km/h de promedio	8,8	10,1	10,2	10,9
CARRERA				
A 90 km/h de cruceo	5,9	6,8	6,0	6,8
En conducción rápida	8,9	10,6	10,4	11,3
AUTOPISTA				
A 120 km/h de cruceo	7,9	7,8	8,0	7,9
A 140 km/h de cruceo	9,0	8,5	8,6	8,9
CONSUMO MED. PONDERADO				
litros/100 km	7,8	8,9	8,7	9,4
AUTONOMIA MEDIA				
Kilómetros recorridos	655	585	582	535

SONORIDAD



	60 CV	75 CV	90 CV	GTI
Al ralentí	46,6	51,0	51,2	51,8
A 60 km/h	65,7	62,1	61,8	66,3
A 90 km/h	69,3	68,2	65,2	67,8
A 120 km/h	71,8	69,3	67,9	70,9
A 140 km/h	74,7	71,8	71,3	72,4
A tope	76,8	77,2	76,9	77,8

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

PRESTACIONES



	60 CV CL	75 CV GL	90 CV GL	GTI
VELOCIDAD MAXIMA				
Km/h	154	165	174	191
ACELERACION				
400 m. salida parada (seg.)	20,2	19,4	18,9	17,9
1.000 m. salida parada (seg.)	38,3	35,9	34,9	32,8
0-100 km/h (seg.)	17,1	15,0	13,4	11,4
Metros recorridos	311	-	230	199
RECUPERACION				
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	21,2	20,3	19,6	18,7
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	23,1	22,4	21,2	20,3
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	40,3	38,2	36,7	34,8
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	44,5	42,0	40,5	37,9
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	19,3	15,6	13,8	11,7
Metros recorridos	544	-	389	329
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	26,4	22,8	19,4	8,1
Metros recorridos	742	-	544	421

FRENOS



	60 CV	75 CV	90 CV	GTI
DISTANCIAS DE FRENADO				
En metros)				
A 60 km/h	15,4	15,1	15,0	14,0
A 100 km/h	41,6	42,3	44,5	39,6
A 120 km/h	60,4	59,0	59,1	57,3

FICHA TECNICA



	64 CV CLD	75 CV GTD
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.896	1.896
Árbol de levas	Uno en cabeza	Uno en cabeza
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	22,5 a 1	22,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	64 CV (47 kW)/4.400	75 CV (65 kW)/4.200
Par máximo / r.p.m.	17,7 mkg(124 Nm)/2.000	15,3 mkg(150 Nm)/2.400
TRANSMISION		
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,3/14,8/22,2	8,3/14,8/22,2
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	31,5/38,2	31,5/38,2
Embrague	Mando mecánico	Mando hidráulico
DIRECCION		
Sistema	Cremallera	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,25	3,25
Diámetro de giro (m)	10,7	10,7
FRENOS		
Delante	Discos	Discos
Detrás	Tambores	Tambores
Antibloqueo	Opcional	Opcional
SUSPENSIONES		
Delantero	Independiente	Independiente
Trasero	Semi-independiente	Semi-independiente
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	Chapa 5,5 x 13	Aleación 6,5 x 14
Neumáticos	175/70 x 13	180/60 x 14
PISOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg.)	1.020	1.055
Capacidad depósito combus	55	55

CONSUMOS



Datos en /100 km	64 CLD	75 GTD
CIUDAD		
A 30,2 km/h de promedio	7,5	7,4
CARRERA		
A 90 km/h de cruceo	5,3	5,3
En conducción rápida	7,8	7,6
AUTOPISTA		
A 120 km/h de cruceo	7,0	6,9
A 140 km/h de cruceo	7,9	7,6
CONSUMO MED. PONDERADO		
litros/100 km	6,8	6,7
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	760	770

SONORIDAD



	64CLD	75GTD
Al ralentí	61,2	60,3
A 60 km/h	66,1	65,7
A 90 km/h	67,8	67,6
A 120 km/h	71,3	70,3
A 140 km/h	75,8	72,1
A tope	77,6	78,2

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

PRESTACIONES



	64CLD	75GTD
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	152	167
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	20,8	19,1
1.000 m. salida parada (seg.)	38,1	36,2
0-100 km/h (seg.)	16,9	14,5
Metros recorridos	-	262
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	21,6	20,7
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	24,3	23,1
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	40,2	38,4
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	44,8	43,5
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	18,8	14,2
Metros recorridos	-	399
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	25,9	20,7
Metros recorridos	-	580

FRENOS



	64CLD	75GTD
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros)		
A 60 km/h	16,2	15,3
A 100 km/h	41,0	39,0
A 120 km/h	62,3	61,7

un largo etcétera. El motor, de casi dos litros de cilindrada, manifiesta 115 caballos que se aprovechan desde muy bajo régimen, pero que no asustan a nadie, más bien decepcionan. Las suspensiones son más bien blandas y de recorrido largo, para ofrecer sobre todo comodidad a los pasajeros. En general, el nuevo GTI está adaptado más para viajar placenteramente, que para una conducción deportiva; para esto, habrá que esperar a la versión de dieciséis válvulas que aparecerá en invierno o gastarse algo más y ponerse en la lista de espera del deseado VR6.

La versión pequeña del Golf, la 1,4 litros y 60 caballos, junto con la de 64 caballos diésel, sólo se pueden adquirir con acabado básico (CL). Ninguna de las dos lleva direc-

AL COMPLETO
Todos los Golf de gasolina se pueden comprar con o sin catalizador y de tres o cinco puertas.



ción asistida, mientras que en todas las demás versiones es de serie, lo que es un punto a favor a la hora de maniobrar el coche en parada. Los asientos sin ser de diseño deportivo, no fatigan el cuerpo, son duros, aunque un poco cortos de banqueta. Ambos llanean bien, pero se agotan enseguida en las cuestas y se quedan atrás. Su compensación reside en unos consumos reducidos. Las dos versiones de 1,8 litros con 75 y 90 caballos, están disponibles con los dos tipos de acabado, CL y GL. Son muy suaves de manejo y sus prestaciones similares y sólo discretas, sobre todo

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

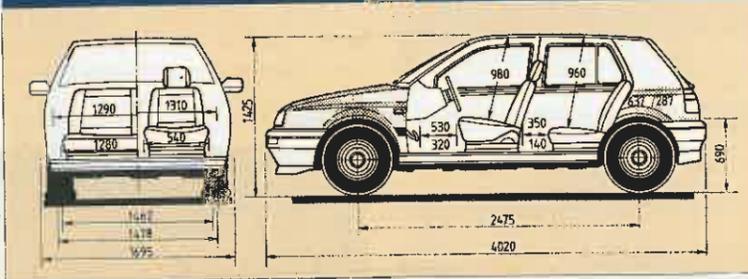
A FAVOR

- ▲ **ABS, EDS** y equipamiento general de serie en el GTI.
- ▲ **Amplias guanteras**, huecos portaobjetos y reposapié izquierdo muy cómodo.
- ▲ **Acabados y materiales agradables** a partir del nivel GL.
- ▲ **Asientos divisibles** por mitas asimétricas a partir del GL.
- ▲ **Altura regulable** de los cinturones de seguridad de serie.

EN CONTRA

- ▼ **Aire acondicionado** de precio elevado, aunque es de diseño exclusivo que no resta espacio a la guantera y su funcionamiento es constante.
- ▼ **Rueda de repuesto de emergencia**. Se puede disponer de una de tamaño normal en opción.
- ▼ **Carecen de testigo luminoso** de reserva de gasolina. Los despiñados tendrán que fijarse más.

VOLKSWAGEN GOLF



OPCIONES

VERSIONES CL. Asientos deportivos: 91.393 ptas. Cierre centralizado en dos puertas (llave contacto con luz): 58.173 ptas. Elevavinas eléctricos delanteros en dos puertas: 148.649 ptas. Faros antiniebla: 49.600 ptas. ABS: 183.819 ptas. Espejos retrovisores eléctricos: 48.069 ptas. Techo solar manual: 101.038 ptas. Pintura metalizada: 43.018 ptas. Gancho de remolque desmontable/generador 90 A: 103.334 ptas.

VERSIONES GL. Asientos delanteros deportivos: 53.121 ptas. ABS: 183.819 ptas. Rueda repuesto tamaño normal: 11.022 ptas. Columna dirección regulable en altura: 19.901 ptas. Techo solar eléctrico: 134.717 ptas. Faros antiniebla: 49.600 ptas. Aire acondicionado: 317.511 ptas. Pintura metalizada: 43.018 ptas. Lantas de aleación 6Jx14 y neumáticos 185/80: 125.532 ptas. Gancho de remolque desmontable/generador 90 A: 103.334 ptas. Elevavinas eléctricos 4 puertas: 23.117 ptas.

VERSION GTI. Asientos Recaro delanteros: 124.000 ptas. Columna dirección regulable en altura: 19.901 ptas. Espejos retrovisores eléctricos: 48.069 ptas. Techo solar eléctrico: 134.717 ptas. Apoyacabezas traseros: 34.291 ptas. Regulación altura de faros: 22.963 ptas. Faros antiniebla: 49.600 ptas. Aire acondicionado: 312.000 ptas. Pintura metalizada: 43.018 ptas. Gancho de remolque desmontable/generador 90 A: 103.334 ptas.

VERSION GTD. ABS: 183.819 ptas. Columna dirección regulable en altura: 19.901 ptas. Espejos retrovisores eléctricos: 48.069 ptas. Techo solar eléctrico: 134.717 ptas. Apoyacabezas traseros: 34.291 ptas. Elevavinas eléctricos delanteros: 148.649 ptas. Regulación altura de faros: 22.963 ptas. Faros antiniebla: 49.600 ptas. Pintura metalizada: 43.018 ptas. Gancho de remolque desmontable/generador 90 A: 103.334 ptas.

VERSION VR6. Columna dirección regulable en altura: 19.901 ptas. Techo solar eléctrico: 134.717 ptas. Apoyacabezas traseros: 34.291 ptas. Regulación altura de faros: 22.963 ptas. Faros antiniebla blancos: 49.600 ptas.

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Seat S.A. Pau Claris 162-164. 08037 Barcelona. Tlf.: (93) 215 88 35. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. Seis años anticorrosión. Tres años en pintura. **Red de postventa:** 951 puntos de asistencia en toda España. **Precio de los modelos probados:** Golf 1.4 CL 3P: **1.498.000** Ptas. Golf 1.8 GL 75 3P: **1.878.000** Ptas. Golf 1.8 GL 90 5P: **2.092.000** Ptas. Golf 2.0 GTI 5P: **2.219.000** Ptas. Golf 1.9 D CL 3P: **1.849.000** Ptas. Golf 1.9 D GTD 3P: **2.209.000** Ptas.

para la de 90 caballos. Ambas tienen una quinta velocidad de desarrollo muy largo, enfocado hacia la economía. La dirección es precisa y no pierde demasiada sensibilidad por la asistencia. En cuanto al turbodiésel, también desilusiona andando, tiene poco empuje y hay que mantenerlo alto de vueltas para que se mueva. Es bastante ruidoso, vibra al ralentí, pero tiene como virtud consumir muy poco. Una curiosidad de este motor es que al abrir con llave la puerta, se pone en marcha el precalentamiento automáticamente, así que cuando giremos la llave de contacto arrancará como uno de gasolina. El cambio podrá parecer raro, quizás algo incómodo las primeras veces que lo usemos, puesto que no es un cambio suave, necesita engranarse con decisión, pero es preciso, sin holguras.

En definitiva, los nuevos Golf se caracterizan por el aumento de cilindrada de sus motores. Se consiguen así propulsores de carrera larga, que proyectan curvas de par

muy planas. El resultado es un aprovechamiento del motor desde pocas revoluciones. Son fáciles, dóciles de conducir, aunque desencantan en cuanto a las prestaciones. En las suspensiones prima la comodidad, son blandas pero no por eso poco seguras, pues los coches tienen una estabilidad fuera de lo común. La dirección es precisa. Los frenos logran detener el coche en pocos metros. La habitabilidad es excelente. El progreso en equipamiento y acabado es tangible. La estética se ha renovado y modernizado aunque ya no tiene la personalidad de antes. Siguen sin tener una luz indicadora de reserva de gasolina y todos llevan rueda de repuesto de emergencia. La nueva era de Golf ha nacido, larga vida al Golf.

Simonetta Garlh
Fotos: **José A. Díaz** y **José Robledo**

S NUEVOS

O

R

E

E

R

R

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. **Eleva:** Elevavinas eléctricos en ventanillas delanteras. **Cierre:** Cierre centralizado. **Direc:** Dirección asistida. **ABS:** Sistema de frenos antibloqueo. **Llantas:** Llantas de aleación ligera.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ALEKO														
Aleko 2141	530.650	1.569	74	165	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	1.665.000	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	144.361		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 La Mans	1.899.653	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		Serie
75 1.8 Ie	2.130.630	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		80.896
75 1.8 Ie La Mans	2.178.750	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	Serie	60.800	Serie	Serie	Serie		Serie
75 2.0 Twin Spark	2.510.780	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	252.672	80.896
75 Twin Spark Podium	2.525.216	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	Serie	60.800	Serie	Serie	Serie		Serie
75 3.0 V6 Q	3.680.975	2.959	192	230	7,5	11,9	442,0	Serie	60.800	Serie	Serie	Serie	252.672	Serie
75 2.0 TD	2.409.728	1.995	95	175	12,4	8,5	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		80.896
75 2.4 TD	2.679.204	2.393	112	194	11,7	7,4	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		80.896
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
164 2.0 V6 Turbo	4.780.960	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
164 3.0 V6	4.853.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		105.865
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
Spider 2.0 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	360,0							
Aro 10 Techo Duro	1.229.400	1.397	64	125	29,0	9,5	360,0							
243 D	1.644.489	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.889.220	3.120	65	110	28,6	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	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E Aut.	3.379.352	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.3 E Quattro	3.913.487	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	Serie	43.176	117.806	Serie	Serie	183.820	123.906
80 2.8 E V6	3.995.292	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	43.176	Serie	Serie	Serie	123.906	
80 2.8 E V6 Quattro	4.524.616	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	43.176	Serie	Serie	Serie	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	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E	3.494.840	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E Quattro	4.264.766	2.309	133	202	10,4	10,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	158.231	
100 2.3 E Aut.	3.754.691	2.309	133	202	11,9	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6	4.351.382	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 2.8 E V6 Aut.	4.620.856	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 2.8 E V6 Quattro	4.938.450	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 S4	6.545.668	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 2.5 TDI	4.086.720	2.461	115	195	11,1	8,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E	3.951.983	2.309	133	194	10,5	10,9	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Aut.	4.216.645	2.309	133	189	12,2	11,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Quattro	4.721.909	2.309	133	194	10,7	11,2	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	158.231	
100 Avant 2.8 E V6	4.794.089	2.771	174	212	8,3	10,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 Avant 2.8 E V6 Aut.	5.058.751	2.771	174	207	9,5	11,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 Avant 2.8 E V6 Quattro	5.385.969	2.771	174	212	8,3	11,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	
100 Avant 2.5 TDI	4.524.616	2.461	115	188	11,6	6,7	479,0	Serie	96.158	Serie	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	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Coupe 2.3 E Aut.	3.899.052	2.309	133	202	10,6	10,5	436,6	315.207	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Coupe 2.3 E Quattro	4.442.811	2.309	133	206	9,2	10,4	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Coupe 2.8 E V6	4.447.623	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Coupe 2.8 E V6 Quattro	4.981.758	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
C														



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 elevallunas 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.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/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	198	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 Coupé	3.663.000	1.991	150	214	11,0	10,8	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i Coupé Aut.	3.928.000	1.991	150	214	11,0	10,8	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i 4p (gama 91)	3.413.000	1.991	150	214	9,3	10,6	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	143.176
320i 4p Aut. (gama 91)	3.678.000	1.991	150	214	10,8	11,0	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	143.176
320i Cabrio	4.289.000	1.991	129	195	11,5	11,0	432,5	168.421	68.096	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	148.526
325i Coupé	4.206.000	2.494	192	233	8,0	10,8	443,3	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Coupé Aut.	4.470.000	2.494	192	231	9,0	10,9	443,3	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	Serie	Serie
325 TD (gama 91)	3.586.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
325 TD Aut. (gama 91)	3.851.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
324 TD Touring	4.280.000	2.443	115	187	12,3	7,0	432,5	168.421	68.096	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	68.096	104.774	Serie	Serie	168.421	Serie
520i	3.905.000	1.991	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	202.116
520i Aut.	4.170.000	1.991	150	207	12,0	11,2	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	202.116
525i	4.765.000	2.494	192	225	8,6	9,0	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525i Aut.	5.054.000	2.494	192	225	9,9	11,1	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	158.004
525i X	5.477.000	2.494	192	220	9,5	11,5	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	158.004
525i X Aut.	5.790.000	2.494	192	217	10,8	11,8	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
535i	5.795.000	3.430	211	235	7,7	14,5	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
535i Aut.	6.108.000	3.430	211	231	8,8	14,0	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M-5	9.452.000	3.535	315	250	6,3	16,8	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
520i Touring	4.255.000	1.991	150	205	11,3	11,0	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
520i Touring Aut.	4.520.000	1.991	150	202	12,6	11,3	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
525i Touring	5.131.000	2.494	192	221	9,2	11,2	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	151.409
525i Touring Aut.	5.395.000	2.494	192	218	10,0	11,7	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	151.409
525 TDS	4.397.000	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525 TDS Aut.	4.698.000	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525 TDS Touring	4.808.000	2.498	143	202	11,6	7,8	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
525 TDS Touring Aut.	5.121.000	2.498	143	200	12,2	8,4	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
730i	5.737.000	2.986	188	225	9,3	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	204.120
730i Aut.	6.074.000	2.986	188	222	10,6	13,7	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	204.120
735i	7.152.000	3.430	211	236	8,3	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i Aut.	7.489.000	3.430	211	230	9,1	14,2	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i L	7.585.000	3.430	211	230	8,3	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i L Aut.	7.922.000	3.430	211	230	9,1	14,2	502,5	Serie	Serie	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	Serie
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.	3.597.688	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 11 TRE	1.133.946	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	156.125	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 3p 14 TGS	1.213.187	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	156.125	18.514	Serie	Serie	-	-	46.282
AX 3p 14 TZX	1.272.618	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	156.125	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 3p GT	1.328.767	1.360	85	177	9,3	7,3	351,7	156.125	18.514	Serie	Serie	158.483	-	Serie
AX 3p GTI	1.605.564	1.360	100	190	8,7	7,5	351,7	156.125	18.514	-	-	-	-	-
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	13,2	6,3	352,5	156.125	18.514	-	-	-	-	46.282
AX 3p 11 TRE	1.198.330	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	156.125	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 3p 14 TGS	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	-	-	-	-	-
AX 3p 14 4x4	1.460.616	1.360	75	167	11,1	7,3	352,5	156.125	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 3p GT	1.393.248	1.360	85	177	9,3	7,3	351,7	156.125	18.514	-	-	-	-	-
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	-	-	-	-	-
AX 3p 14 TD	1.304.314	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	18.514	-	-	-	-	-
AX 3p 14 TRD	1.369.688	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	18.514	15.028	15.028	-	-	46.282
ZX 5p 1.4 Reflex	1.514.798	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1	145.471	30.490	19.927	19.927	-	-	64.764
ZX 5p 1.4 Avantage	1.606.778	1.360	75	172	13,7	6,8	407,1</							



FIAT

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 150.000 pesetas.

Tempra:

Estas berlinas de tipo medio de Fiat gozan de un descuento final que llega a situarse hasta en 125.000 pesetas.



Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists models like Tempra 1400 SX, Tempra 1600, etc.

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

FORD

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists models like Fiesta Cheers 1.1 3p, Fiesta CLX 1.1 3p, etc.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists models like Scorprio 2.0i GL 5p, Scorprio 2.0i Ghia 5p, etc.

HONDA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists models like Civic 1.5i 16V LSi, CRX, Concerto GL 1.4 16V, etc.

HYUNDAI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists models like Coupé 1.6i LS, Lantra 1.6 GLS 16V, Sonata 2.0i GLS 16V, etc.

IATO

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists models like Iato Turbodiesel Interceptor 3.350.000.

INNOCENTI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists models like 990 SE, 990 Matie, Turbos Tomate.

ISUZU

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists models like Trooper LS 2.8 TD 3p, Trooper LS 2.8 TD 5p.

JAGUAR

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists models like XJ6 3.2, XJ6 4.0, Sovereign 3.2, etc.

LADA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists models like Samara 1.3 3p, Samara 1.3 5p, Samara 1.5 3p, etc.

LANCIA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists models like Y10 Fire, Y10 Mia, Y10 Avenue Cat, etc.



FORD

OFERTAS

Fiesta:

67.000 pesetas de descuento.

Escort 1.6 CLX:

Descuento de hasta 90.000 pesetas.

Orion 1.6 CLX:

Hasta 90.000 pesetas de descuento.

Escort y Orion 1.6

Ghia:

Aire acondicionado gratis.

Sierra:

Sistema de frenos antibloqueo ABS gratis.



LADA

OFERTAS

Samara:

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



NISSAN

Los precios de los turismos de esta marca japonesa han experimentado una ligera subida que ha entrado en vigor desde los primeros días del mes de abril y que oscila entre las 30.000 pesetas y las 120.000 pesetas de incremento. En nuestra lista de precios reflejamos ya esta semana todos los cambios.

También las Nissan Vanette se han acogido a estas subidas y ahora tiene un precio de 1.555.400 pesetas la versión más básica y 2.241.700 pesetas la más completa, la Vanette Optima con motor de gasolina de 70 caballos. Los todo terreno, por su parte, mantienen los mismos precios.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Dedra 1.600 Le	2.235.000	1.756	110	132	10,0	10,1	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	180.000	85.000
Dedra 2.000 Le	2.598.000	1.995	120	196	9,6	10,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Dedra 2.0 Le Turbo	3.452.000	1.995	165	215	8,3	10,2	434,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Dedra Integrate	4.067.000	1.995	180	215	7,8	11,1	434,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	95.000
Dedra Turbodiesel	2.577.000	1.929	92	180	12,3	6,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	95.000
Thema 2.0 Le	3.213.000	1.995	120	195	10,5	8,5	459,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	251.000	95.000
Thema 2.0 Le 16V	3.568.000	1.995	150	205	9,5	8,9	459,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema Le Turbo 16V	4.495.000	1.995	185	225	7,0	9,4	459,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema Turbodiesel	3.842.000	2.445	118	186	11,0	7,4	459,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	95.000

LAND ROVER

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	-	-
Defender 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 EFI V8 5p	4.572.000	3.532	155	166	16,1	17,8	425,1	Serie	71.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover EFI V8 3p	3.666.285	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover Vogue EFI V8 5p	6.391.000	3.947	182	179	11,1	16,2	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover Vogue EFI V8 Aut.	6.756.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	Serie	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	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	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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Esprit Turbo	11.310.080	2.174	228	249	5,2	12,7	433,0	Serie	192.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Esprit Turbo SE	12.452.080	2.174	264	272	4,7	13,8	433,0	Serie	192.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Elan SE	5.742.080	1.588	165	220	7,2	9,4	380,3	255.000	165.000	Serie	Serie	Serie	-	-

MAHINDRA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Mahindra CJ 340	1.529.000	2.112	75	115	-	11,8	339,0	-	-	-	-	-	-	35.000
Mahindra CJ 540	1.629.000	2.112	75	115	-	11,8	375,0	-	-	-	-	-	-	25.000

MASERATI

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
222	5.475.394	1.996	220	214	6,2	11,7	415,3	Serie	84.561	Serie	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	-	Serie
222 SR	7.991.495	2.790	225	220	6,2	12,8	419,0	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie	-	Serie
228	9.232.928	2.790	250	240	5,8	14,6	446,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie	-	Serie
422	6.494.637	1.996	220	214	6,2	11,7	440,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie	-	Serie
430	7.995.889	2.790	250	240	5,7	14,6	440,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie	234.800	Serie
Spider E	7.999.500	2.790	250	240	5,7	14,6	404,3	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Shamal	13.204.320	3.217	325	260	5,3	11,5	410,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie

MAZDA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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-5 LSD	3.489.920	1.597	115	183	8,7	8,5	395,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
626 2.5i V6 24V Hatchback	3.980.800	2.497	165	220	8,5	13,0	469,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
626 2.5i 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 2.5i V6 24V	4.275.200	2.497	165	225	8,0	13,0	461,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-6 2.5i 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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	Serie	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 2.6	4.991.160	2.597	160	208	9,2	11,5	444,8	Serie	100.600	Serie	Serie	Serie	Serie	96.500
190 E 2.6 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	114.500
200 E	4.374.200	1.996	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
280 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	220	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	Serie
500 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	1.996	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	476,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
300 TE	6.281.400	2.960	188	228	9,0	11,2	476,0	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</			



PEUGEOT

Una nueva versión especial se suma a la gama de la marca del león. Se trata del Peugeot 405 Style, un modelo que se comercializa con el motor de gasolina de 1.580 centímetros cúbicos y con la mecánica diésel de 1,9 litros y 70 caballos de potencia.

En esta versión especial se incluye un equipamiento exclusivo que incorpora de serie elevallas eléctricas delanteras, cierre centralizado, dos retrovisores exteriores regulables desde el interior, radio cassette estéreo con dos altavoces, asientos y tapicería GTX, termómetro de agua, embellecedores en las ruedas tipo turbina y dirección asistida en la versión diésel. También se puede incluir opcionalmente el aire acondicionado en el 405 Style Diesel. Los precios están ya incluidos en nuestra lista de precios.

OFERTAS 205:

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

También en todas las versiones del popular 309 se ofrece un descuento de **115.000 pesetas.**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
OPEL														
Corsa 3p. City 1.0 S	1.012.000	993	45	142	19,5	7,6	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 3p. Swing 1.2	1.167.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 3p. Swing 1.4	1.217.500	1.389	75	168	12,0	7,9	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	32.430
Corsa 3p. Joy 1.2	1.228.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	20.013	20.013	20.013	-	-	32.430
Corsa 3p. Joy 1.4	1.280.000	1.389	75	168	12,0	7,9	365,2	-	20.013	20.013	20.013	-	-	Serie
Corsa 3p. Joy Sport 1.4	1.410.000	1.389	75	168	12,0	7,9	365,2	-	20.013	20.013	20.013	-	-	Serie
Corsa 3p. GSi	1.652.000	1.598	100	188	9,5	8,0	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 3p. Swing 1.5 D	1.298.000	1.487	60	151	17,5	5,1	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 3p. Swing 1.5 TD	1.504.000	1.487	66	168	13,0	5,2	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 4p. Swing 1.2	1.251.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 4p. Swing 1.4	1.302.000	1.389	75	168	12,0	7,9	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 4p. GL 1.2	1.356.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 4p. GL 1.4	1.407.500	1.389	75	168	12,0	7,9	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 4p. Swing 1.5 D	1.382.000	1.487	60	151	17,5	5,1	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 5p. Swing 1.0 S	1.119.000	993	45	142	19,5	7,6	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 5p. Swing 1.2	1.211.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 5p. Swing 1.4	1.262.000	1.389	75	168	12,0	7,9	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 5p. GL 1.2	1.323.500	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 5p. GL 1.4	1.376.000	1.389	75	168	12,0	7,9	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Corsa 5p. Swing 1.5 D	1.343.000	1.487	60	151	17,5	5,1	365,2	-	17.778	Serie	Serie	-	-	34.740
Kadett Cabrio 1.6	2.302.500	1.598	82	175	13,0	8,2	399,8	-	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Kadett Cabrio GSi	2.554.500	1.998	130	198	10,0	9,1	399,8	-	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Astra 3p. GL 1.4i Cat.	1.547.000	1.389	82	174	13,5	8,2	405,1	-	25.985	Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 3p. GT 1.4i Cat.	1.696.000	1.389	82	174	13,5	8,2	405,1	-	25.985	Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 3p. GL 1.6i Cat.	1.629.000	1.598	100	170	14,0	7,4	405,1	-	25.985	Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 3p. GT 1.6i Cat.	1.778.000	1.598	100	170	14,0	7,4	405,1	-	25.985	Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 3p. GT 2.0i Cat.	1.938.000	1.998	115	200	9,5	8,9	405,1	-	25.985	43.308	Serie	Serie	Serie	47.158
Astra 3p. GSi 2.0i Cat.	2.091.000	1.998	115	200	9,5	8,9	405,1	-	25.985	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Astra 3p. GSi 2.0i 16V Cat.	2.533.500	1.998	150	217	8,0	8,3	405,1	-	25.985	(1)	(1)	(1)	-	-
Astra 5p. GL 1.4i Cat.	1.595.000	1.389	82	174	13,5	8,2	405,1	-	25.985	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 5p. GLS 1.4i Cat.	1.763.500	1.389	82	174	13,5	8,2	405,1	-	25.985	(1)	(1)	(1)	-	-
Astra 5p. GL 1.6i Cat.	1.677.000	1.598	100	170	14,0	7,4	405,1	-	25.985	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 5p. GLS 1.6i Cat.	1.845.000	1.598	100	170	14,0	7,4	405,1	-	25.985	Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 5p. GT 1.6i Cat.	1.826.000	1.598	100	170	14,0	7,4	405,1	-	25.985	Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 5p. GLS 1.8i	1.860.000	1.796	90	180	12,5	8,3	405,1	-	25.985	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 5p. GLS 1.8i Aut.	1.973.000	1.796	90	175	14,5	8,9	405,1	-	25.985	Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 5p. GT 2.0i Cat.	1.987.000	1.998	115	200	9,5	8,9	405,1	-	25.985	Serie	Serie	Serie	173.233	-
Astra 5p. GLS 1.4i Caravan	1.821.000	1.389	82	170	14,0	8,5	427,8	-	25.985	Serie	Serie	Serie	173.233	-
Astra 5p. GLS 1.6i Caravan	1.903.000	1.598	100	165	14,0	7,6	427,8	-	25.985	43.308	Serie	Serie	33.684	-
Astra 5p. GL 1.7 D	1.693.000	1.700	57	153	18,0	5,9	405,1	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Vectra 4p. GL 1.6	1.920.500	1.598	82	178	13,5	7,8	443,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Vectra 4p. GL 1.8i Cat.	2.149.500	1.796	90	183	12,5	8,5	443,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Vectra 4p. GL 2.0i	2.185.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Vectra 4p. 2.0i Expression	2.272.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Vectra 4p. CD 2.0i	2.674.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Vectra 4p. CD 2.0i Aut.	2.840.500	1.998	115	193	12,0	9,0	443,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Vectra 4p. GT 2.0i	2.569.000	1.998	129	206	9,5	8,5	443,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Vectra 4p. 2.000i 16V	3.325.500	1.998	150	220	8,5	10,0	443,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Vectra 4p. 2.000i 16V 4x4	3.770.000	1.998	150	220	8,5	10,0	443,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Vectra 4p. GL 1.7 D	2.112.000	1.700	57	153	20,0	6,0	443,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Vectra 4p. GL 1.7 TD	2.199.500	1.700	82	175	14,0	5,9	443,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Vectra 5p. GL 1.6	2.002.500	1.598	82	178	13,5	7,8	443,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Vectra 5p. GL 1.8i Cat.	2.233.000	1.796	90	183	12,5	8,5	443,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Vectra 5p. GL 2.0i	2.269.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Vectra 5p. 2.0i Expression	2.355.500	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Vectra 5p. CD 2.0i	2.757.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Vectra 5p. CD 2.0i Aut.	2.926.000	1.998	115	193	12,0	9,0	443,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Vectra 5p. GT 2.0i	2.655.000	1.998	129	206	9,5	8,5	443,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Vectra 5p. GL 1.7 D	2.196.000	1.700	57	153	20,0	6,0	443,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Vectra 5p. GL 1.7 TD	2.283.500	1.700	82	175	14,0	5,9	443,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Calibra 2.0i	2.966.000	1.998	115	203	10,0	8,2	449,2	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Calibra 2.0i 16V	3.519.000	1.998	150	220	8,5	8,9	449,2	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Calibra 2.0i 16V 4x4	3.979.500	1.998	150	220	9,5	9,2	449,2	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Omega 2.0i	2.918.500	1.998	122	203	10,0	9,2	468,7	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Omega 2.0i Cat.	3.008.500	1.998	115	195	11,8	9,4	468,7	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Omega 2.4i Cat.	3.104.500	2.410	125	200	10,8	10,5	468,7	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Omega GLS 2.0i	3.128.500	1.998	122	203	10,0	9,2	468,7	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Omega GLS 2.0i Cat.	3.218.500	1.998	115	195	11,8	9,4	468,7	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Omega GLS 2.6i	3.455.500	2.594	150	215	9,8	11,1	468,7	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Omega CD 2.6i	3.642.500	2.594	150	215	9,8	11,1	468,7	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Omega CD 2.6i Aut.	3.895.500	2.594	150	210	10,8	11,9	468,7	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Omega 3.0i 24V	4.916.500	2.969	204	240	7,9	11,7	468,7	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Omega GLS 2.3 TD	3.232.500	2.260	100	173	14,0	9,6	468,7	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Omega GLS 2.3 TD	3.287.500	2.260	100	173	14,0	9,6	468,7	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Omega Caravan GL 2.6i	3.530.500	2.594	150	208	10,5	11,8	473,0	172.731	42.939	(2)	(2)	Serie	-	-
Omega														



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:
Hasta **240.000 pesetas** de descuento.

R-21 2L Quadra:
240.000 pesetas de descuento.

R-21 2L Baccara:
Descuento de **240.000 pesetas.**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
RENAULT														
R-4 GTL	943.200	1.108	34	120	---	6,7	386,8	---	20.200	---	---	---	---	---
R-5 Five 3p	943.200	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1	---	20.200	---	---	---	---	---
R-5 Five 5p	1.001.000	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1	---	20.200	---	---	---	---	---
Clio RL 1.1 3p	1.034.600	1.108	49	145	17,0	6,1	370,9	---	25.500	---	---	---	---	---
Clio RL 1.2 3p	1.121.200	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	---	25.500	---	---	---	---	---
Clio RN 1.2 3p	1.198.200	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	---	25.500	22.375	22.375	---	---	---
Clio RT 1.2 3p	1.299.200	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	---	25.500	Serie	Serie	---	---	---
Clio Grafitti 1.2 3p	1.225.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	---	25.500	---	---	---	---	---
Clio RT 1.4 3p	1.438.800	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	---	---
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	Serie	Serie	---
Clio 1.7 S 3p	1.323.300	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	---	---	---	---	Serie
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	Serie	Serie	Serie
Clio 18V 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 Grafitti 1.2 5p	1.282.800	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	---	25.500	---	---	---	---	---
Clio RT 1.4 5p	1.496.800	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	6,6	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	---	---	---	---	---
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	175	12,2	6,9	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	---	---	---	---	---
R-19 TSE 3p	1.674.800	1.390	80	176	12,2	6,9	415,0	144.400	27.900	---	---	70.300	---	---
R-19 TXI 3p	1.804.500	1.210	107	190	10,7	8,8	415,0	144.400	27.900	34.650	34.650	Serie	190.100	Serie
R-19 16V 3p	2.271.300	1.764	140	215	7,9	8,6	415,0	---	27.900	Serie	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 GTS 5p y Wind 5p	1.602.400	1.390	80	176	12,2	6,9	415,0	144.400	27.900	---	---	70.300	---	---
R-19 TSE 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 TXE Injec. 5p y Wind 5p	1.900.800	1.721	107	190	10,7	8,8	415,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	---
R-19 TXE Cat. 5p	1.997.000	1.721	95	178	10,7	8,3	415,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	---
R-19 TXI 5p y Wind 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 16V 5p	2.357.900	1.764	140	215	7,9	8,6	415,0	---	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-19 Cabrio	2.483.000	1.721	95	178	11,9	8,6	415,0	144.400	27.900	Serie	Serie	Serie	70.300	70.000
R-19 16V 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	---	---	70.300	---	---
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	Serie	Serie	Serie	190.100	---
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	12,2	6,9	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	6,9	426,0	144.400	27.900	---	---	---	---	---
R-19 Chamade TSE y Wind	1.732.400	1.390	80	176	12,2	6,9	426,0	144.400	27.900	Serie	26.950	70.300	---	---
R-19 Cham. TXE Injec. 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.	1.997.000	1.721	95	178	10,7	8,3	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	Serie
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	Serie	Serie	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	30.800	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	---	Serie
R-21 TXI 4p y 5p	2.877.600	1.995	140	210	9,2	9,6	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	---	Serie
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
R-21 Baccara	3.224.100	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	Serie	30.800	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
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
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 TDX 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	---	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	---	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	---	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
R-25 TXI	3.873.700	1.995	140	207	9,5	9,8	471,3	Serie	47.200	Serie	Serie	Serie	---	Serie
R-25 V6I	4.547.400	2.849	153	2										



SEAT

OFERTAS Marbella:

El modelo más pequeño de la gama Seat se beneficia de un descuento de 65.000 pesetas.

Ibiza (serie Olímpica): Todos los modelos de la Serie Olímpica tienen el mismo precio. Así los modelos con mecánica de gasolina o diésel, 63 y 90 caballos de potencia y carrocería de tres o cinco puertas tienen el mismo costo.

Ibiza Special: En este modelo se aplica una financiación especial con la cual hay que pagar tan sólo 7.500 pesetas durante el primer año.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Ibiza GLX 1.7 D Sp, Toledo 1.6 CL, etc.

SKODA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 136 LS Favorit, 136 L Favorit, 136 Rapid.

SUBARU

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Legacy 1.8 GL 16V, Legacy 1.8 GL 15V SW, etc.

SUZUKI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Swift 1.3 GL, Swift GTi 3p, Swift Sedan 1.6 GLX, etc.

TOYOTA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Corolla 1.6 Liftback, Celica 2.0i 16V, Celica Turbo 4WD Limited, etc.

UMM

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 100 DA Corto, 100 DTI Corto, 100 DAS Corto, etc.

VOLKSWAGEN

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Polo Fox 1.05 4V, Polo Fox 1.05, Polo Fox D 1.4, etc.

Large table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Polo Coupé GT Injection, Polo Coupé G-40, Polo Classic C 1.3, etc.

VOLVO

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 440 GL, 440 GLS, 440 GLI, 440 GLT, 440 Turbo, etc.

YUGO

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 45 A, 45 A Star, 55 A, etc.

TELEFONOS DE EMERGENCIA

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

CAMPSA Tel.(900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA Tel.(91) 742 12 13

ADA Tel.(900) 10 08 99

AHSA Tel.(91) 259 46 05

DYA Tel.(91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE Tel.(91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE Tel.(91) 441 33 44

RACE Tel.(91) 593 33 33

RACC Tel.(93) 200 07 55

ALFA ROMEO Tel.(91) 654 40 11

AUDI Tel.(900) 11 22 22

BMW Tel.(900) 10 04 82

CITROEN Tel.(91) 519 13 14

FIAT Tel.(91) 519 16 16

FORD Tel.(900) 14 51 45

HONDA Tel.(900) 30 80 80

LANCIA Tel.(91) 450 13 50

MAZDA Tel.(91) 597 21 25

MERCEDES-BENZ Tel.(91) 441 41 77

MITSUBISHI Tel.(91) 441 33 44

OPEL Tel.(91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT Tel.(91) 597 21 25

RENAULT Tel.(91) 556 39 99

SEAT Tel.(900) 11 22 22

VOLKSWAGEN Tel.(900) 13 65 24

Motor 16 / 39

PRECIOS MARCHES NUEVOS

PRECIOS MARCHES NUEVOS

VOLKSWAGEN

OFERTAS Polo:

Descuento de 65.000 pesetas dejando el coche usado.

Jetta:

En estos modelos se ofrece ahora un suculento descuento de 200.000 pesetas.

BUSCAMOS AL LEONARDO ESPAÑOL

¿Eres tú?

Si tu edad es menor de veinticinco años, has cursado COU, sabes inglés y quieres convertirte en un profesional del diseño de automóviles, esta es la ocasión que buscabas. Art Center College y la revista Motor 16 te ofrecen la oportunidad de participar en un extraordinario concurso destinado a los jóvenes diseñadores.

Es un certamen europeo, cuyos premios son tres cursos de diseño en Art Center (Europe). Además, la marca italiana Alfa Romeo premiará a tres de los participantes españoles con un viaje al Centro de Estilo y al Museo de la marca en Milán, Italia. Puedes participar diseñando uno de estos tres vehículos: Un vehículo familiar de turismo de cuatro a cinco plazas, un vehículo urbano para dos o tres plazas o un vehículo urbano de transporte público. El cupón de inscripción deberá ser enviado a Motor 16 antes del 15 de junio y el proyecto completo deberá ser recepcionado en Art Center (Europe) antes del 15 de agosto del presente año.



PARTICIPA ENVIANDO ESTE CUPON

Nombre: Domicilio:
 Teléfono: Fecha de nacimiento:
 Estudios:

Remitir a: MOTOR 16

Concurso ART CENTER, C. Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid



Transportation
 Scholarship
 Design
 Competition

MOTOR 16

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.

E M I N E N Z I M A G E M A G E M



PRIORIDAD EN LAS GLORIETAS

El próximo día 15 de junio, entra en vigor el nuevo Reglamento de Circulación, que viene a sustituir al veterano Código de la Circulación. Algunos artículos del nuevo Reglamento modifican las condiciones de la circulación, por lo que en Motor 16 iniciamos una pequeña reseña de los aspectos que debemos tener presentes con la nueva normativa.

CAPITULO III
Normas de prioridad en las intersecciones.
Artículo 58
Intersecciones sin señalizar:

«En defecto de señal que regule la preferencia de paso, el conductor está obligado a cederlo a los



ANTES:
 El coche rojo tiene que ceder el paso al azul

AHORA:
 El coche azul cede el paso al rojo (ya en la glorieta)

vehículos que se aproximen por su derecha, salvo en los siguientes casos: (...)

c) En las glorietas, los que se hallen dentro de la vía circular tendrán preferencia de paso sobre los que pretenden acceder a ellas».

Hasta ahora, en las glorietas, la prioridad la tenía quien entraba en ella frente a quien ya estaba circulando por ella. Una clara aberración típica del error de prioridad de paso en la derecha. Era necesario colocar una señal de «Ceda el Paso» para poner las cosas en su situación natural. A partir de ahora, esta señal ya no es necesaria, aunque suponemos que el sentido común de los responsables les lleve a po-

ner esta señal, al menos en un tiempo prudencial, hasta que los conductores españoles se habitúen.

Como hemos mencionado antes, el ceder el paso a la derecha es una aberración. Es lógico sí, como en algunos países como Gran Bretaña o Japón, se circula por la izquierda, pero absurda en el caso contrario. Da la impresión de que nadie se paró a pensar en la conveniencia de una u otra mano a la hora de dictar la norma, con la mala suerte de que se equivocó. Porque, con la prioridad a la derecha habría, por ejemplo, que ceder el paso a quien accede a una autopista o una glorieta o, como es el caso que nos ocupa, y por lo tanto hay que hacer excep-

ciones a la norma general.

Por cierto, y ya que hablamos de prioridad en glorietas, conviene tener presente que en algunos países, como por ejemplo Francia, la prioridad siguen manteniéndola en la derecha en sus típicas glorietas. Quien está ya en la plaza, tiene que ceder el paso a quien entra, salvo que se indique lo contrario con señales. Esto nos demuestra que no todo lo que se hace fuera está bien hecho.

En Gran Bretaña, aunque circulan por la izquierda, la prioridad la tiene quien llega por la izquierda, como nosotros; y es que los británicos, como siempre han demostrado tener un gran sentido común.



AUDI, CUMPLEAÑOS FELIZ

En 1968 salía de la fábrica de la localidad alemana de Ingolstadt el primero de los Audi 100, una berlina de utilización familiar, que equipaba motores con potencias de 80, 90 y 100 caballos y que muy pronto comenzó a ser popular en Alemania y en otros países centroeuropeos. Hace pocos días, salía a la calle la unidad número tres millones del Audi 100. Evidentemente, en estos 24 años de vida, el Audi 100, la berlina media de la marca de los aros, ha sufrido muchas transformaciones; concretamente cuatro desde aquel C-1 hasta el actual C-4. Juntos aparecen en esta foto «familiar», con las cuatro generaciones del 100.

MERCADO

PRIMER TRIMESTRE OPTIMISTA

DURANTE el pasado mes de marzo, se vendieron en España 96.802 coches, lo que supone un incremento del 28,4 por ciento respecto al mismo mes del año anterior. Con esta cifra, las ventas en el primer trimestre alcanzan las 267.693 unidades y un incremento sobre 1991 del 28,21 por ciento, cerca de 60.000 coches más.

En marzo, el líder de ventas ha vuelto a ser Renault, con 19.382 unidades, con Ford (14.373) en segunda posición y un sorprendente Citroën, que con 11.998 unidades vendidas se ha alzado, por primera vez en su historia, al tercer puesto de ventas, con un incremento de más del 100 por cien respecto a marzo del año anterior. Este gran éxito de Citroën, sumado al incre-

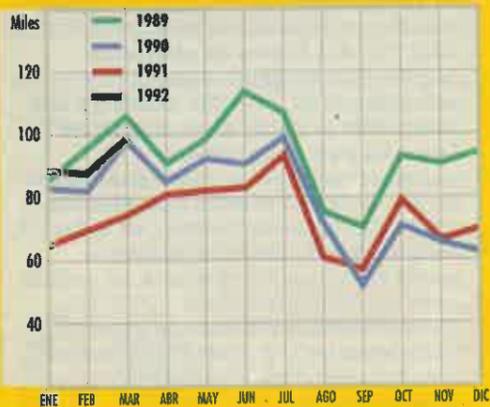
mento de Peugeot, (un 77,6 por ciento) colocan al grupo PSA en situación de líder del mercado español, superando a Renault, Ford y al grupo Seat-Volkswagen.

Entre las marcas que arrojan balance negativo en el mes figuran Volkswagen (-28,2 por ciento), que aún no refleja la llegada del nuevo Golf, Suzuki (-36,4 por ciento), Lancia (-12,7 por ciento) y Alfa Romeo (-45,8 por ciento). El balance negativo de Lancia y Alfa coloca al grupo Fiat en números rojos en este mes y en un crecimiento de sólo un 1,9 por ciento en el primer trimestre.

Entre los modelos más vendidos, de nuevo la pareja R-19 y Clio se sitúa en las dos primeras posiciones, con 7.289 y 6.324 unidades respectivamente. Superando a ambos, la suma de los Ford Escort y Orion, que alcanza 7.421 unidades. Pero si nos da por sumar, el Clio y su hermano mayor, el Renault 5 (del que aún se venden más de 2.000 unidades), se consagra como líder indiscutible, con 8.446 unidades.

Tras los dos Renault, está el Citroën ZX (6.206 unidades vendidas), Ford Fiesta (5.907), Citroën AX (4.382) y Seat Toledo (4.102), completando hasta los 10 los modelos Opel Corsa, Peugeot 205, Ford Escort y Ford Orion.

VENTAS DE TURISMOS



LO QUE HAY QUE SABER

AMORTIGUAR SOBRE SEGURO

DE todos es conocida la importancia de los amortiguadores para lograr un mejor paso por curva y una frenada más homogénea. Pero hay un factor que es menos conocido y que tiene también una importancia capital en relación directa con los amortiguadores: el aquaplaning.

¿Qué es el aquaplaning?

Es un fenómeno que se manifiesta cuando rodamos en carretera mojada y el agua se interpone entre la rueda y el asfalto, ocasionando que el conductor pierda completamente el control del vehículo.

¿A qué velocidad se manifiesta?

Cuando el neumático está prácticamente nuevo, con una huella de más de cinco milímetros, en un neumático de muy buena calidad se da este fenómeno a menos de cien kilómetros por hora si la profundidad del agua es superior a cinco milímetros.

En condiciones menos favorables, puede llegar a perderse el control, a menos de cincuenta kilómetros por hora con neumáticos en medio uso y a velocidades inferiores con neumáticos desgastados.

¿Por qué influyen los

amortiguadores en estos casos?

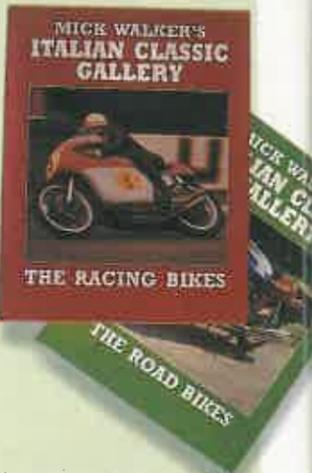
Los amortiguadores en mal estado son incapaces de garantizar un buen contacto entre el asfalto y el neumático. Este mal contacto se agudiza de forma considerable cuando el suelo está mojado. Según un estudio de la inspección técnica de vehículos alemana en colaboración con Monroe, se manifiesta el aquaplaning a 105 kilómetros por hora en un coche con los amortiguadores al 50 por ciento de su capacidad, frente a los 115 kilómetros por hora cuando los amortiguadores están perfectos.

LIBROS

PROTAGONISTA: LA MOTO

En esta ocasión presentamos cuatro títulos sobre las dos ruedas, que dividimos en dos series. Las dos primeras obras recogen a través de sus doscientas páginas una información detallada sobre la industria motociclista en países tan opuestos como Japón y Alemania. Al margen de la información actualizada sobre las marcas y modelos, así como sus especificaciones técnicas, Mick Walker, el autor de la obra, se ha sentido principalmente volcado hacia las máquinas de competición, por lo que también ha considerado oportuno incluir material gráfico de importantes carreras.

El primero de ellos, «Classic Japanese Racing Motorcycles», cuesta 3.800 pesetas, y Classic German Racing Motorcycles 4.100 pesetas. Mick Walker también es el autor de la siguiente serie de la editorial Haynes, compuesta por otras dos obras



agrupadas bajo el título de «Mick Walker's Italian Classic Gallery». «The Racing Bikes» se centra exclusivamente en las motos de competición y «The Road Bikes» se refiere a las de calle. Al igual que las anteriores, también dispone de doscientas páginas plagadas de una completa y exhaustiva información, en un marco gráfico de color y blanco y negro. Cada uno de ellos cuesta 5.000 pesetas. Los cuatro libros están disponibles en la Librería Collector, en el número 168 de la calle Pau Claris, en Barcelona.

Por su imagen, su comodidad y su rendimiento el nuevo Hyundai S-Coupé es atractivo de arriba a abajo.



DEPORTIVO Y COMODO AL TIEMPO

El Hyundai S-Coupé combina deportividad y comodidad, con un equipamiento muy completo: dirección asistida, retrovisores eléctricos, elevalunas eléctricos, radio cassette con 4 altavoces...

INECCION DE ESTILO

Cuenta con un motor 1.5 litros inyección, elástico y con un consumo de 5,4 litros a 90 Km/h.

UN MODELO DE BUEN COMPORTAMIENTO

El Hyundai S-Coupé ofrece estabilidad y seguridad sobre cualquier tipo de firme.

TRES AÑOS DE GARANTÍA

Además de tres años de garantía con Hyundai Euroservice tendrá asistencia 24 horas al día.



ATRACTIVO

HYUNDAI S-COUPÉ. EL MEJOR CAMINO A LA DEPORTIVIDAD.

Su imagen deportiva y su cómodo interior hacen del Hyundai S-Coupé un coche extraordinario, incluyendo el precio. Disfrútelo.



HYUNDAI

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



A ABAJO

GARANTÍA
3
AÑOS

SOBRE RUEDAS

CENTRO MAPFRE DE ANALISIS DE ACCIDENTES

La pasada semana informamos sobre el centro de investigación de accidentes y reparaciones, que un grupo de 38 compañías de seguros ha instalado en Zaragoza. En esta ocasión, es el centro similar que la Mutua

Mapfre tiene en Ávila el que merece nuestra atención.

El Cevimap (Centro de Experimentación y Seguridad Vial de Mapfre) se creó en 1983 para investigar, formar y divulgar todos los aspectos relacionados con la reparación de automóviles siniestrados, manteniendo una fluida comunicación con los reparadores privados, fabricantes de automóviles, peritos e instituciones. Este centro se complementa con un «Taller Piloto de Reparación de Automóviles», ubicado en los alrededores de Madrid (concretamente en Majadahonda).

En el Cevimap de Ávila se analizan todos los modelos de automóviles, especialmente los de reciente aparición, para conocer la forma más adecuada de repararlos y los elementos susceptibles de modificar para que los accidentes produzcan menos daños

mecánicos (los daños corporales en los pasajeros no son objeto de estudio, al menos de una manera directa). Por ejemplo, la posición de la batería de los Seat Ibiza fue modificada tras un informe del centro, y que se verificó que se dañaba incluso en los pequeños impactos.

En Ávila se efectúan pruebas de *crash-test* a 15 kilómetros por hora, que equivalen a un accidente real a 40/50 kilómetros por hora. Con los resultados, se elaboran tablas de reparación que luego son utilizadas, no sólo por los talleres de la propia Mapfre, sino por muchos talleres independientes, dada la seriedad de estos trabajos. En todo el mundo, funcionan 15 centros de esta naturaleza, con una interesante intercomunicación de resultados entre todos ellos a través de una organización internacional llamada RCAR de cuyo comité directivo es miembro Cevimap.

CAMINO DE ROSAS

La existencia de guarda-raíles en las calzadas pueden producir en algunos casos daños importantes en las carrocerías y chasis de los vehículos tras una colisión.

Por este motivo se ha desarrollado un nuevo producto que, aunque parez-



Barrera tradicional.



Barrera «Protección».

ca una redundancia, protege las protecciones existentes en la vía. *Protección* (protector de bordes) es un dispositivo de espuma de poliuretano ajustable a cualquier tipo de barrera, tanto en calzadas públicas como en circuitos de velocidad.

Los responsables del proyecto, que cuenta con la subvención del gobierno vasco, ya han entrado en contacto con el Ministerio de Obras Públicas y Transporte, cuyos ingenieros se han mostrado absolutamente satisfechos con el sistema y sus rendimientos, por lo que es muy probable que antes de finales de año, buena parte de nuestras carreteras empiecen a incorporar estas molduras de seguridad, aunque, como casi siempre, la agilidad de su instalación atenderá a

aspectos presupuestarios.

Las ventajas de *Protección* son:

- * Aumenta la eficacia de los guarda-raíles, ya que evita las aristas y absorbe los impactos, con un efecto de deslizamiento y no de rozamiento.

- * El proceso de instalación es rápido y fácil; a razón de un kilómetro por día y operario.

- * Soporta cambios climáticos (de -30 grados a 80 grados centígrados) sin perder ninguna de sus características. Se puede pintar y moldear.

- * Bajo coste. Un kilómetro instalado cuesta 2,7 millones de pesetas; el 0,3 por ciento del coste total de construcción de cada kilómetro de autopista en España, que está muy próximo a los 800 millones de pesetas.



APARCAR EN MADRID: COMO SI TE TOCARA EL GORDO

Si usted dispone de una plaza de aparcamiento en Madrid, o no suele encontrar problemas para su estacionamiento en las calles de Madrid, puede considerarse uno de los hombres más afortunados de la capital; y si no nos cree, atentos a las cifras. En Madrid hay poco más de 800.000 plazas de aparcamiento autorizado, frente a los más de 1.3000.000 vehículos que conforman el parque automovilístico de la capital, lo que significa, si no fallan las cuentas, que aproximadamente medio millón de automovilistas no tienen, literalmente, donde dejar el coche.

Madrid dispone en la actualidad de unos 2.000 kilómetros de acera para el aparcamiento autorizado de unos 600.000 coches. Además están las 13.000 plazas de aparcamientos públicos, de residentes para 53.000 y plazas particulares para 200.000 automóviles.

Por si esto no fuera suficiente, hay que contar con los más de 400.000 vehículos que se adentran diariamente en la ciudad procedentes de las áreas dormitorio, y la cosa no para ahí, pues las previsiones de crecimiento del parque automovilístico se acercará, en los próximos años, a los 600 vehículos por cada 1.000 habitantes, frente a los 432 de la actualidad.

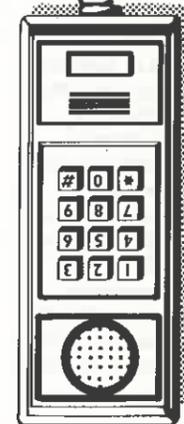


EN FENIX AUTOS GESTIONAMOS TU SEGURO POR TELEFONO.

Algunos te marean más de la cuenta para hacerte un seguro de automóvil. Nosotros somos muy directos gestionando tu seguro. Sin burocracia, sin colas ni lista de espera. Con un servicio ágil y moderno. Eficaz al primer contacto.

INFORMATE EN EL
900.111.222

Fénix  Autos
TE COSTARA MENOS. SEGURO.



AGENDA

PORSCHE, UN CLÁSICO ENTRE LOS CLÁSICOS

NO es nada nuevo decir que Porsche ha estado siempre estrechamente vinculada al deporte automovilístico, y que su historia está marcada por grandes éxitos en las

competiciones de mayor importancia. La notable participación de vehículos Porsche en el Campeonato de España de Clásicos es una clara muestra de ello.

Por este motivo el Club Porsche España ha institucionalizado la I Challenge Porsche Clásicos, en la que podrán tomar parte todos aquellos pilotos que se inscriban y participen en las pruebas puntuables del Campeonato de España de Clásicos 1992, en cualquiera de sus dos categorías: Clásicos 1965 y clásicos 1971.

Siguiendo con el calendario de actividades del Club, recordamos que la delegación levantina tiene prevista realizar su segunda convocatoria para los días 8 y 9 de mayo, con el II Trofeo Porsche Levante.

Clásicos



PREMIO RACE DE PERIODISMO

El Real Automóvil Club de España ha anunciado la séptima convocatoria del «Premio RACE de Periodismo», instituido en memoria de Graciliano Hernández Marcos. Aunque el tema a tratar será la Seguridad Vial en sus diversos aspectos, sólo se tendrán en consideración aquellos trabajos que supongan una clara recomendación en pro de una conducción segura.

Los artículos y reportajes presentados deberán haber sido publicados, o emitidos en el caso de gúones de emisiones radifónicas y de televisión, en el periodo

entre el 1 de mayo de 1991 y el 1 de julio de 1992. La cuantía del único premio asciende a dos millones de pesetas, que han sido aportados a partes iguales por la Dirección General de Tráfico y el RACE.

Los trabajos se enviarán antes del 1 de julio al RACE, calle José Abascal, 10, 28003 Madrid, indicando en el sobre «Premio Race de Periodismo».



46 / Motor 16



SITEV ESTRENA ORGANIZACION

DESPUÉS una interrupción de un año, SITEV, el encuentro internacional del Automóvil, ha sido recuperado por el grupo Blenheim, que se convierte en su propietario y organizador.

Esta empresa, líder mundial en su especialidad, con una red de más de 250 salones y conferencias, asumirá la responsabilidad de reunir a los proveedores de automóviles y fabricantes de equipos más representativos de Europa, Estados Unidos, países del Este, cuenca mediterránea y del sureste asiático.

Tampoco faltarán las actividades paralelas, como un ciclo de conferencias y almuerzos-debate, donde se tratarán temas particularmente atractivos, así como la presencia de diferentes sindicatos profesionales, europeos e internacionales, que se encargarán del Business

Forum. Todo esto, y mucho más, se podrá encontrar en el recinto ferial de Ginebra (Palexpo), del 19 al 22 de mayo. Los interesados en recibir información adicional pueden contactar con los organizadores en el teléfono 07 41 33 83 37 60 70.

MATRICULA DE HONOR



DEPARTAMENTO DE SEGURIDAD VIAL DE ADA

EL que fuera director general de Tráfico, José María Fernández Cuevas, será el máximo responsable del nuevo departa-

tamento de Seguridad Vial de Ada.

Entre sus objetivos más inmediatos está la creación de una «Cátedra Ada de Seguridad Vial» como marco de un ciclo de conferencias en la que tomarán parte diversos expertos en la materia; así como la creación de una biblioteca especializada y la convocatoria de un premio anual para jóvenes investigadores.

CONDUCTORES MAS SEGUROS

VOLVO organiza desde hace años un prestigioso concurso en el que se quiere premiar al conductor más seguro de Europa. Cada filial nacional selecciona a cuatro conductores que realizan una prueba final, y que este año se celebra en Austria.

Tras un proceso de selección, se llevó a cabo en el Circuito del Jarama la final española a la que accedieron treinta y seis conductores que debieron mostrar sus habilidades, conduciendo un Volvo 850 GLT sobre suelo mojado. Una mañana de trabajo dio con los nombres de los cuatro finalistas: Fidel Ruíz, Salvador Sibajas, Víctor Claramunt y Jorge Arrasti, todos ellos con edades entre los 24 y 27 años, lo que pone de manifiesto su juventud y las ganas con que acudirán a Saalfelden en los días 16 y 17 de mayo.



Los aspirantes al premio del conductor más seguro de Europa, organizado por Volvo, tuvieron que superar un slalom bajo suelo mojado en el Circuito del Jarama.



Este mes desde 1.376.000 ptas.*

Modelo presentado: ZX Volv

El coche del año al precio del año.

El Citroën ZX ha sido elegido Coche del Año en España 1992 y para celebrar este acontecimiento, sólo durante este mes, ofertas excepcionales en toda la gama Citroën ZX. Ofertas realmente únicas, como la nueva gama Citroën ZX desde 1.376.000 ptas.*

Citroën ZX, Coche del Año en España 1992 le ofrece un amplio abanico de posibilidades: hasta 1.905 cc y 130 CV de potencia, lo que

permite una seguridad máxima gracias a una fulgurante aceleración de 8,3 segundos de 0 a 100 Km/h y una estabilidad única gracias al tren trasero autodireccional.

Citroën ZX, un equipamiento que según versiones puede incluir:

- Llantas de aleación ligera.
- Dirección asistida.
- Volante regulable en altura.

- Eje delantero eléctricos.
- Pre-equipado de radio.
- Cierre centralizado con mando a distancia de las puertas y del portón trasero.

Detalles que definen al Citroën ZX como un vehículo capaz de satisfacer cualquier expectativa de prestaciones, seguridad y confort.

Durante este mes, disfrute del Coche del Año al precio del año.



CITROËN

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

CITROËN ZX GASOLINA Y DIESEL. COCHE DEL AÑO EN ESPAÑA 1992.



AUDI CABRIO 2.3 E

DESTAPE PARCIAL

Los que esperaban tener un Audi Cabrio, desde luego se lo han tenido que tomar con bastante calma. Aunque algunos preparadores han trabajado sobre determinadas carrocerías como la del antiguo Audi Quattro, lo cierto es que estos incondicionales de la marca han tenido que esperar medio siglo para que la marca de los cuatro aros se tomase en serio la producción en serie de un verdadero Cabrio.

VIRTUDES

- Exclusividad asegurada
- Equipamiento completo
- Cuatro auténticas plazas

AUDI CABRIO 2.3 E
PRECIO: 4.929.826 ptas.

- Precio alto
- Luneta trasera de plástico
- Rigidez medlocre

DEFECTOS

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

Y no lo ha hecho con ningún modelo grande, ha trabajado precisamente sobre la versión que sobre el papel más se adaptaba a las características tan especiales de un descapotable. Ha trabajado sobre la base del Audi Coupé.

En un principio, y suponemos que

también definitivamente a no ser, se va a utilizar solamente la motorización intermedia de cinco cilindros y 133 caballos. El trabajado realizado sobre el chasis, reforzándolo y adecuándolo a esta nueva presentación, ha sido cuantioso; sin embargo, se ha quedado algo justo para aguantar, sin grandes torsiones, una mecánica más potente. Más caballos pondrían en aprietos a una rigidez sólo aceptable.

El Audi Cabrio cumple perfectamente con su cometido, sin desha-



EJERCICIO DE ESTILO

Los diseñadores de la marca alemana han realizado un verdadero ejercicio de estilo con el Audi Cabrio.



cer el encanto que supone el ir a cielo abierto. Puede que para algunos, para los que la filosofía del descapotable va más allá del delicioso paseo de primavera o noche veraniega a una velocidad media, este coche no cumpla con los requisitos. El Audi Cabrio no acelera de forma vertiginosa ni alcanza velocidades impactantes; sin embargo, ese motor ya conocido, de sonido cautivador y elasticidad probada, permite al conductor de este modelo pasearse a una velocidad moderada, adelantar con fuerza de reserva bajo el acelerador y, en algún momento de arranque, aproximarse a los 200 kilómetros por hora, eso sí, con el consejo de ir con la capota puesta y con la seguridad de te-

ner que soportar en el interior un ruido considerable.

Puestos a disfrutar, nosotros recomendaríamos la utilización del cambio automático para dirigir toda la atención al placer de conducir, un elemento ideal para un vehículo de capricho como éste. En cualquier caso, el disfrute y la emoción están asegurados con todos los medios disponibles.

TECNOLOGÍA DE VANGUARDIA

Estos medios facilitan la utilización del Audi y eliminan esos problemas crónicos relacionados siempre con este tipo de vehículos. Por ejemplo, hay que destacar que las cuatro ventanillas pueden bajarse a

la vez apretando un solo botón que centraliza la maniobra. Individualmente también se pueden manejar, pero los que ya han utilizado alguna vez un cabrio sabrán valorar esta novedad más que nadie. Algo tan fácil como cambiar la luna trasera de material plástico por otra, cuando ya está muy deteriorada, no lo ofrece casi ninguna marca. En el Audi Cabrio, esta luna está pegada mediante un sistema especial de unión que permite su sustitución cuando la visibilidad disminuye.

No hay luneta térmica que valga. Sin embargo, el tema del empañado se soluciona mediante un ventilador adicional y tres salidas de aire que impiden, a medias, que este material transparente se anule en inver-

Hay motores que no envejecen nunca.



Hay motores por los que no pasa el tiempo. Motores que se mantienen, prácticamente, como el primer día. Jóvenes y saludables. Esa es la diferencia de lo que puede hacer por su motor el nuevo Mobil 1, el lubricante 100 % sintético. No hay más que probarlo.

En un motor hemos puesto el nuevo Mobil 1 y después ha rodado 320.000 Kms., parando sólo para los cambios de aceite y el mantenimiento de rutina. Al finalizar la prueba hemos desmontado el motor y ¿qué hemos encontrado...? ¡Un motor prácticamente sin desgaste!

Información sobre Puntos de Venta: Telf. 900 - 30 00 63.

Nuevo **Mobil 1** Un seguro de vida para su motor.

ATRACTIVO MANTENIDO
Con o sin capota, el Audi Cabrio mantiene su atractivo. El sistema de cierre asegura un perfecto aislamiento térmico y acústico.



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cinco cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza y taqués hidráulicos. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.309 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,5 mm. Carrera: 86,4 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima: 133 CV (98 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 12,9 mkg (186 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección multipunto. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Hidráulico monodisco en seco. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,6 km/h.

DIRECCION: Sistema: Cremallera y piñón asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Geometría autoestabilizadora y conjunto Mc Pherson con barra estabilizadora. Trasera: Eje torsional posicionada por dos brazos tirados unidos por una barra torsional con barra estabilizadora integral y barra Panhard.

RUEDAS: Neumáticos: 195/65 VR 15. Llantas de aleación de 7J x 15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.350 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 70 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	12,9
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	7,9
En conducción rápida	12,0
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	9,2
A 140 km/h de cruce	10,1
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	11,0
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	585

MOTOR SUFICIENTE
Los 133 caballos del cinco cilindros de Audi, son suficientes para mover con cierta soltura la versión Cabrio. Aunque los 100 kilogramos de refuerzo pesan lo suyo.



no. Por último, la capota está formada por tres capas de tejido aislante y un forro de refuerzo que consigue aislar el interior tanto desde el punto de vista de la insonorización, como desde el térmico. Eso quiere decir que en invierno, y con la capota puesta, el habitáculo del Audi Cabrio no tiene por qué estar más frío ni más caliente que el de un modelo cerrado. Y que la lluvia u otros elementos atmosféricos, por muy abundantes que sean, tampoco tendrían por qué afectar a los pasajeros. El sistema de cierre de la capota garantiza la estanqueidad total y también la simplicidad de manejo. En sólo 30 segundos, según el fa-

bricante, y en algunos más si la operación se realiza sin prisas, se quita o se pone con una sola mano la capota de lona del Cabrio alemán. El vehículo tiene que estar parado, el contacto puesto y el freno de mano echado como únicas premisas para realizar la operación. Una vez retirada, se aloja en un espacio reservado, a salvo de los elementos externos y de la manipulación ajena, y permite que el Audi descapotado cuente con una línea atractiva y aerodinámica libre de obstáculos. El perjudicado con este diseño es el maletero, que además de alojar la rueda de repuesto (al contrario de los nuevos Audi 80 que

FALTA RIGIDEZ
A pesar de todo, le falta algo de rigidez para redondear un conjunto supremo y poder admitir mayor potencia en un futuro.



Giuseppe Farina

J. M. Fangio

Graham Hill

Niki Lauda

Alain Prost

Ayrton Senna

LOS MAS GRANDES CAMPEONES DE FORMULA 1 HAN TENIDO ALGO EN COMUN: Shell

Desde los comienzos de la Fórmula 1 muchas de las escuderías y pilotos más famosos han utilizado lubricantes Shell. La unión de su pericia con la avanzada tecnología Shell ha dado como resultado 152 victorias en grandes premios y el triunfo en 18 Campeonatos del Mundo. Más del doble que los conseguidos por cualquier otra compañía petrolífera.

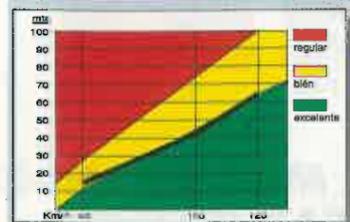
En 1991 la historia ha vuelto a repetirse, y un año más Shell con Ayrton Senna y la escudería Honda / Marlboro / McLaren ha vuelto a ganar el Campeonato Mundial de Fórmula 1.

Pero estos triunfos significan mucho más que un logro deportivo. Significan la posibilidad de ensayar nuestros productos en las condiciones de rendimiento más exigentes: allí donde sólo lo mejor vale. Significan poder desarrollar productos cada vez más avanzados tecnológicamente, más seguros y más eficaces, para todos los automovilistas.

CAMPEONES MUNDIALES DE FORMULA 1 1991

Lubricantes Shell
Para que también su coche gane

FRENOS



A 60 Km/h:	15,6.
A 100 Km/h:	43,8.
A 120 Km/h:	66,6.

SONORIDAD



Al ralentí	50,9.
A 60 Km/h	65,2.
A 90 Km/h	72,4.
A 120 Km/h	75,3.
A 140 Km/h	76,9.
A Tope	...

PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	195
ACELERACIÓN (seg.)	
400 m salida parada	17,9
1 000 m salida parada	33,2
De 0 a 100 km/h	11,4
Recorriendo (metros)	196
RECUPERACIÓN	
400 m desde 40 km/h en 4ª	18,6
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,3
1 000 m desde 40 km/h en 4ª	34,6
1 000 m desde 40 km/h en 5ª	38,1
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,2
recorriendo (metros)	313
De 80 a 120 km/h en 5ª	15,7
recorriendo (metros)	439

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante: Seat S.A. Pau Claris 162-164. 08037 Barcelona. Teléfono: (93) 215 88 35. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 946 puntos de asistencia en toda España.

30 SEGUNDOS
Son los necesarios, según la marca, para descapotar el Cabrio alemán. En realidad se precisa de algo más de tiempo para realizar la maniobra sin prisas.



la llevan escondida bajo el maletero) ve reducido su volumen con el hueco de la capota. En el lado positivo, las cuatro plazas reales con las que cuenta este modelo y el lujo y equipamiento que las rodea. Un equipamiento relacionado directamente con el precio final del coche, bastante alto y exclusivo, en concreto más de un millón por encima de la versión cerrada. Pero lo entregado a cambio deja impresionado al propietario de cualquier automóvil alemán normalmente «pelado». Faros antiniebla, dirección asistida, asientos deportivos, aire acondicionado, Procon-ten, ABS, llantas de aleación y un buen número de relojes y de información referente al estado de la mecánica.

El comportamiento del Audi Ca-

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

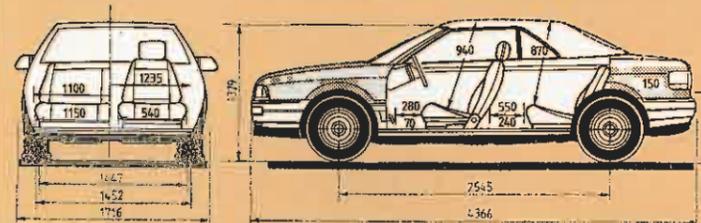
▲ Cosa rara en un alemán, el equipamiento es muy completo aunque el precio no es precisamente bajo. ▲ Los elevallas están centralizados y la luneta trasera tiene aireación con ventilador propio.

EN CONTRA

▼ El hueco para equipajes no es muy grande, la rueda de respuesto ocupa una parte y el alojamiento de la capota otro tanto. ▼ De momento no se ofrece, ni en opción, la capota eléctrica



AUDI CABRIO 2.3 E



FRENTE A SUS RIVALES

Todos los rivales del Audi Cabrio, salvo la versión antigua y de momento única del BMW 325i, están muy por debajo en precio, pero también en equipamiento y posicionamiento en el mercado. El BMW Cabrio es el único que le hace frente con mucha más potencia y un precio idéntico aunque sin aire acondicionado. El Audi es el más moderno.

brio, como ya adelantábamos al comienzo de esta prueba, es bueno mientras los apoyos no sean muy fuertes o la carretera muy desigual. La carrocería, sin su parte superior, termina retorciéndose ligeramente en las curvas más pronunciadas tomadas a ritmo fuerte, afectando a la estabilidad, siempre que las condiciones sean las anteriormente expuestas.

Salvo por el precio, justificado de alguna manera por el equipamiento y la exclusividad, el producto se muestra atractivo para los compradores que, pudiéndoselo permitir, no le exigen a su cabrio un nervio especial y sí un placer de conducción elevado.

Andrés Más

Fotos: Ramón Rodríguez

CUATRO PLAZAS
Se ha conseguido un habitáculo de cuatro cómodas plazas y medidas generosas. El volante y los asientos son deportivos.



SUBARU LEGACY 2.0 TURBO 4WD

NO ES LO QUE PARECE

Con un motor de respuestas muy vigorosas, el Subaru Legacy Turbo, con tracción a las cuatro ruedas, sorprende e impresiona. Nadie diría que, bajo esa discreta y elegante carrocería sedán se esconde una explosiva personalidad de un potente motor turbo a la vieja usanza y que, la eficacia del conjunto, se acerca más a un vehículo de carreras que a un coche familiar.

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

HUBO un tiempo en que la palabra turbo significaba algo casi salvaje, indómito y muy deportivo. Con el paso de los años, el avance de la técnica y la reduc-

ción paulatina de los consumos, este sistema de sobrealimentación se ha ido civilizando. En la mayoría de los casos, ya es casi imposible detectar la existencia de esta turbina en la admisión, a no ser que los anagramas del coche lo proclamen. Cada vez más pequeños y de funcionamiento más suave (y perfectamente comandados y regulados por la moderna gestión electrónica de los motores), también es cierto que

VIRTUDES

- Motor potente
- Comportamiento a toda prueba
- Precio razonable

SUBARU LEGACY 2.0 TURBO
PRECIO: 3.732.583 ptas.

- Dirección muy asistida
- Desarrollos del cambio largos
- Consumo de combustible sensible al uso

DEFECTOS



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros horizontales opuestos. Bloque y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza de cada culata accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de tres apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.994 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 92 mm. Carrera: 75 mm. Compresión: 8,0 a 1. Potencia máxima: 200 CV (147 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 26,5 mkg (260 Nm) a 3.600 rpm. Alimentación: Inyección electrónica, turbocompresor e intercambiador de aire/aire. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las cuatro ruedas permanente. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 15,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 30,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,4 km/h.

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

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente de brazos elásticos, triángulos transversales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de brazos elásticos, estructura longitudinal y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 205 VR/HR 15. Llantas de aleación de 6J x 15.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.375 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 l.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	9,3
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,8
En conducción rápida	15,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	12,5
A 140 km/h de cruceo	13,6
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	11,7
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	512



AL DETALLE
El equipamiento comprende todos los elementos exigibles en un coche de casi cuatro millones.

han perdido, por norma general, ese bronco carácter tan apreciado por los amantes de la conducción deportiva.

Por todo ello, este tres volúmenes japonés de apariencia un tanto discreta se sale de lo corriente. Al tantear sus posibilidades con el pie derecho, el aplicado padre de familia se convierte de pronto en un «samurai». Conociendo de antes las versiones con motor 2.2 de este mismo modelo y sus excelentes respuestas, este 2.0 no deja de asombrar al más avisado. Excelente base la del cuatro cilindros en disposición boxer (enfrentados dos a dos), se beneficia en este caso de una dosis de vitaminas que le hacen su-

perar ampliamente a sus hermanos de superior cilindrada. El turbo, como si de una superdosis de ginseng oriental se tratase, vigoriza al dos litros de manera contundente. Dispone de 200 caballos (61 más que el 2.2) y de unas prestaciones de gran deportivo. Con una relación

peso/potencia de 6,8 el resultado no puede ser más claro. Tómese por ejemplo que un poderoso Porsche 928 GTS dispone de una relación peso/potencia de 6,5 kilos por cada caballo, un valor muy próximo al del modesto Subaru Legacy Turbo.

MECÁNICA DE CARRERAS

Todo ello dice mucho en favor de esta mecánica que, por otra parte, ha cosechado éxitos tan dispares como el Rallye Safari en clase N o el récord mundial de velocidad sobre 100.000 kilómetros. Y es que el bagaje tecnológico del Legacy es apabullante cuando se repasa con

LOBOS CON PIEL DE CORDERO
El Legacy Turbo hace honor a la fábula. Bajo una apariencia tranquila se esconde un verdadero pura sangre.

NO TENGA PRISA, TIENE TODA LA VIDA POR DELANTE



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

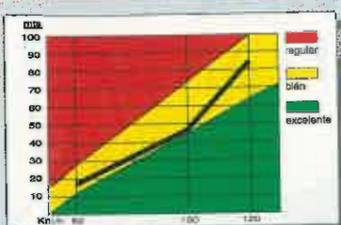
Y recuerde nuestros consejos, si va a hacer un largo desplazamiento:

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

LA VIDA ES EL VIAJE MAS HERMOSO



FRENOS



A 60 Km/h:	16,3.
A 100 Km/h:	48,6.
A 120 Km/h:	85.

SONORIDAD



Al ralentí	45,7.
A 60 Km/h	62,9.
A 90 Km/h	65,8.
A 120 Km/h	69,3.
A 140K m/h	70,9.
A Tope	80,5.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	224,6
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	15,0
1.000 m salida parada	27,6
De 0 a 100 km/h	6,8
Recorriendo (metros)	109
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,4
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,2
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	39,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,8
recomiendo (metros)	216,5
De 80 a 120 km/h en 5ª	13,4
recomiendo (metros)	365

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Nipmotor, S.A. Ctra Barcelona, Km. 16,500. 28830 Madrid. Teléfono: (91) 672 56 11. Garantía: Un año o 20.000 kilómetros. Red de postventa: 30 puntos de asistencia técnica en España.

MECÁNICA PECILIAR
El motor de cuatro cilindros opuestos del Subaru tiene un rendimiento muy peculiar.



MOTOR BÓXER
La disposición de cilindros opuestos, dos a dos, permite obtener un centro de gravedad muy bajo, por lo que se mejora la neutralidad del coche.



AMBIENTE FAMILIAR
Dentro, nada hace sospechar el potencial que se esconde debajo de la carrocería.

detalle. Lo tiene todo: Turbocompresor, intercambiador de calor, doble árbol de levas, cuatro válvulas por cilindro, tracción a las cuatro ruedas, autoblocante trasero... El precio de 3.732.583 pesetas es, a todas luces, elevado para una berlina media, pero pocas disponen de una personalidad y una sofisticación mecánica como el Subaru.

Pero no todo es alarde de potencia en este particular modelo; un comportamiento ya probado y alaba-

do en versiones anteriores, tanto en esta carrocería sedán como en la break, se mantiene al mismo nivel de eficacia en este furioso deportivo vestido con piel de familiar. La seguridad, en todo tipo de firmes, que confiere la tracción (permanente) a las cuatro ruedas, es evidente en cuanto se empieza a probar por carreteras secundarias. La tracción total es, sin lugar a dudas, un factor determinante para poder aprovechar este generoso caudal de potencia.



CUATRO BUENAS PLAZAS
La amplitud del Legacy no tiene nada que envidiar al resto de las berlinas de su categoría.

Las brusquedades del turbo siempre traen consigo una instantánea pérdida de adherencia en pisos irregulares, deslizantes o, simplemente, sucios. La motricidad que deriva de disponer de una tracción total multiplica por dos la efectividad en este sentido.

ACABADO JAPONÉS

Pronto, uno se da cuenta del potencial de este coche y él mismo pide darlo todo. En situaciones extremas, de rallye, donde el piloto gusta de dominar las derivas del coche, es donde el Legacy 2.0 Turbo se sincera de verdad. Si este coche tu-



viera una agresiva carrocería coupé, algún alerón más y fuera pintado de colores llamativos, podría codearse con muchas leyendas rodantes de iguales o, incluso, menores posibilidades.

Por supuesto, no todo es tan perfecto en este atípico familiar de doble cara. La elevada potencia aparece a partir de un cierto régimen de forma un tanto brusca y, por debajo de éste, nada hace predecir la explosión de carácter que se avecina. Unas relaciones finales, tirando a largas, obligan, así mismo, a llevarlo alto de vueltas para disponer del nervio necesario en aceleraciones y recuperaciones. En consecuencia,



SIGNOS EXTERNOS
Exteriormente, el Legacy Turbo sólo se distingue del resto de la gama por unos pocos detalles, tales como su alerón posterior.



la conducción requiere mayor atención con el cambio y los consumos resultan superiores. Ya en el ámbito de la conducción deportiva, la excelente motricidad que posibilita la tracción a las cuatro ruedas se empaña un poco por culpa de una dirección demasiado asistida, que se muestra imprecisa a la hora de afinar la trazada o corregir la trayectoria. Por lo demás, todo está a buen nivel para disfrutar de esta singular mecánica, los mandos son suaves, el volante de tres brazos tiene correctas dimensiones y la caja de cambios se maneja con precisión. Los asientos delanteros envolventes muestran su cometido, no tan sólo de manera estética.

La carrocería es una estructura muy rígida y reforzada, algo que se pone de relieve cuando la carretera comienza a zigzaguear. Su habitácu-

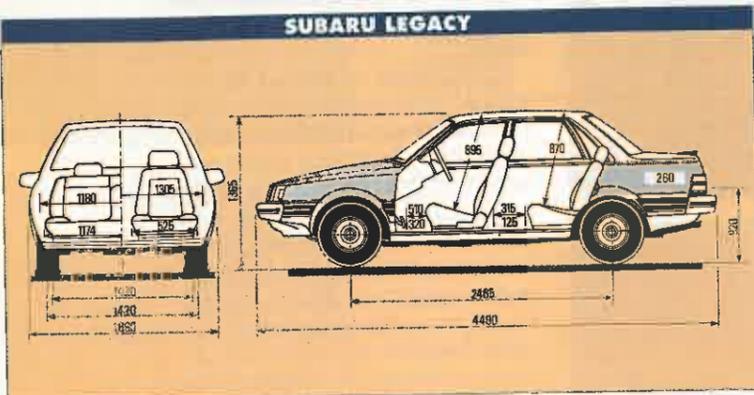
lo es amplio y confortable, con acabados impecables, como acostumbran a ofrecer los nipones en sus productos de prestigio. El equipo es bastante completo aunque, por el precio del coche y su categoría, era de esperar que el aire acondicionado entrara dentro del paquete ofertado. A esta opción se le suma otra igualmente onerosa, el ABS (unas 190.000 pesetas para cada sistema), lo que eleva el precio ya más allá de los cuatro millones.

Ante todo, lo anteriormente expuesto, y comprobadas las cualidades potenciales del coche, puede afirmarse que si el Legacy 2.0 Turbo 4WD luciese una llamativa forma coupé en lugar de esta sobria carrocería sedán, entraría con pleno derecho en el segmento de los deportivos.

Juan Luis Soto
Fotos: Ramón Rodríguez

FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales del Legacy Turbo no son muchos, pero son de mucho nivel. El más próximo en todos sus aspectos es el Ford Sierra Cosworth (4.390.000 ptas.), cuya vocación es mucho más deportiva que la del Subaru. También el Renault 21 Turbo Quadra (4.345.300) se aproxima al concepto de este peculiar Legacy. Tiene veinticinco caballos menos que el japonés y cuesta más caro. Otras berlinas que pueden considerarse comparables son el Audi 80 2.8 Quattro (4.525.616 pts.), quedan en clara desventaja dado su elevado precio. El Lancia Dedra Integrale (4.067.000 pts) es más pequeño que el Subaru, pero encaja muy bien en la filosofía del concepto. Por su precio, el Subaru se pone por delante de todos sus rivales.



62 / Motor 16

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ Equipo muy completo de serie con un acabado bastante cuidado. No se detectaron ruidos.
- ▲ Sistema de asientos posteriores con hueco para objetos largos.

EN CONTRA

- ▼ El aire acondicionado es opcional, con un precio de 196.444 pesetas.
- ▼ La presentación interior es un tanto decepcionante por la cantidad de plásticos a la vista.

RCP SAATCHI & SAATCHI



Ni te engañes, ni te dejes engañar. Si te metes cocaína en el cuerpo te estás metiendo algo que va directamente al cerebro y, desde el primer momento, desde la primera línea, lo va devorando. Día a día, gran cantidad de transmisores cerebrales y neuronas

se dañan gravemente. Las consecuencias: gran dependencia psíquica y física, profunda ansiedad, fuertes alteraciones psiquiátricas, depresión, paranoia. Y lo que es peor, sin que te des casi ni cuenta y sin que lo quieras reconocer.

TEN CEREBRO.

PASA DE LA COCA.



FUNDACIÓN DE AYUDA CONTRA LA DROGADICCIÓN

BUGATTI POR DENTRO

FABRICA DE SUEÑOS

Tras los muros azules de ese edificio, ingenieros altamente cualificados y manos artesanas, hacen revivir a diario el mito aletargado de Bugatti. Es ahí, en las afueras de Campogaliano, en la Emilia extrema, sumergida en la niebla, donde los Bugatti EB 110 toman forma y vida bajo el signo de la más alta tecnología combinada con el buen gusto italiano. Bugatti es el crisol de ideas que pertenecen al futuro, adornan el presente y rinden tributo al pasado.

LO decía Romano Artioli mientras entraba en su santuario: «A diario me doy cuenta de que el patrimonio de la Bugatti no son sus coches, sino la difícil combinación de calidad humana y gran sentido del deber que caracteriza a cada uno de sus empleados».

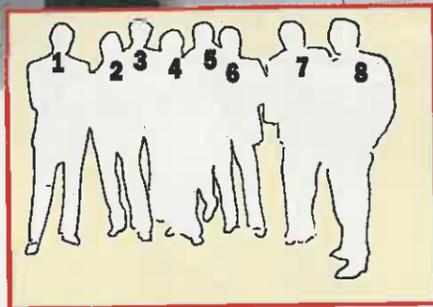


COMO ANTES
El acabado de las culatas es totalmente artesanal y la mano del hombre da los dos últimos toques magistrales.



OTRO MUNDO
La naturaleza incorporada a la estructura del edificio se conjuga con la calidad futurista que allí se fragua.





LAS CABEZAS PENSANTES

1). Antonio Cesaroni. Responsable del departamento de cálculos. 2). Oliviero Pedrazzi. Responsable de los dibujos técnicos. 3). Stefano Tuon. Director de producción. 4). Federico Trombi. Encargado de la homologación. 5). Achille Beuini. Responsable de la carrocería. 6). Nicola Materazzi. Director técnico. 7). Pavel Rajmís. Responsable de investigación. 8). Tiziano Benedetti. Responsable de los desarrollos técnicos para terceros.



DE RELOJERÍA
Cualquier pieza de un Bugatti EB 110, pasa por un proceso de la más elevada manipulación artesanal. En el momento de máxima producción el acabado sigue conservando el esmero que caracteriza a esta pequeña fábrica.

La dedicación al trabajo artesanal, es algo tan evidente en Bugatti que se ha convertido en la forma de vida de sus dependientes. Jamás se ve a una persona sin nada que hacer; desde los jardineros, pasando por las secretarías y hasta los di-

rectivos, ejercen su actividad laboral combinándola con el deseo de hacer las cosas bien, y cada vez mejor. Nadie recuerda que se haya planteado un problema sindical, o una rivalidad destructiva entre departamentos. Todos se respetan

mutuamente, y todos respetan en gran medida a Romano Artioli, su presidente. Incluso en ese nido de tecnología se descubren detalles curiosos, como el hecho de que todos, incluido Artioli, almuerzan en un mismo comedor y con un menú

fin: Diseñar y calcular las diez mil piezas que componen un Bugatti, construirlas, ensamblarlas, y hacer que funcionen según los cálculos.

Al contrario de lo que podría suponer, en la fábrica de Bugatti se ha logrado aplicar la mano de obra

común. En Bugatti, las diferencias se marcan en el plano creativo, y su primer conato de competitividad se vio en el diseño y la construcción del edificio, que pasó de los planos del arquitecto a la realidad tangible en sólo un año.

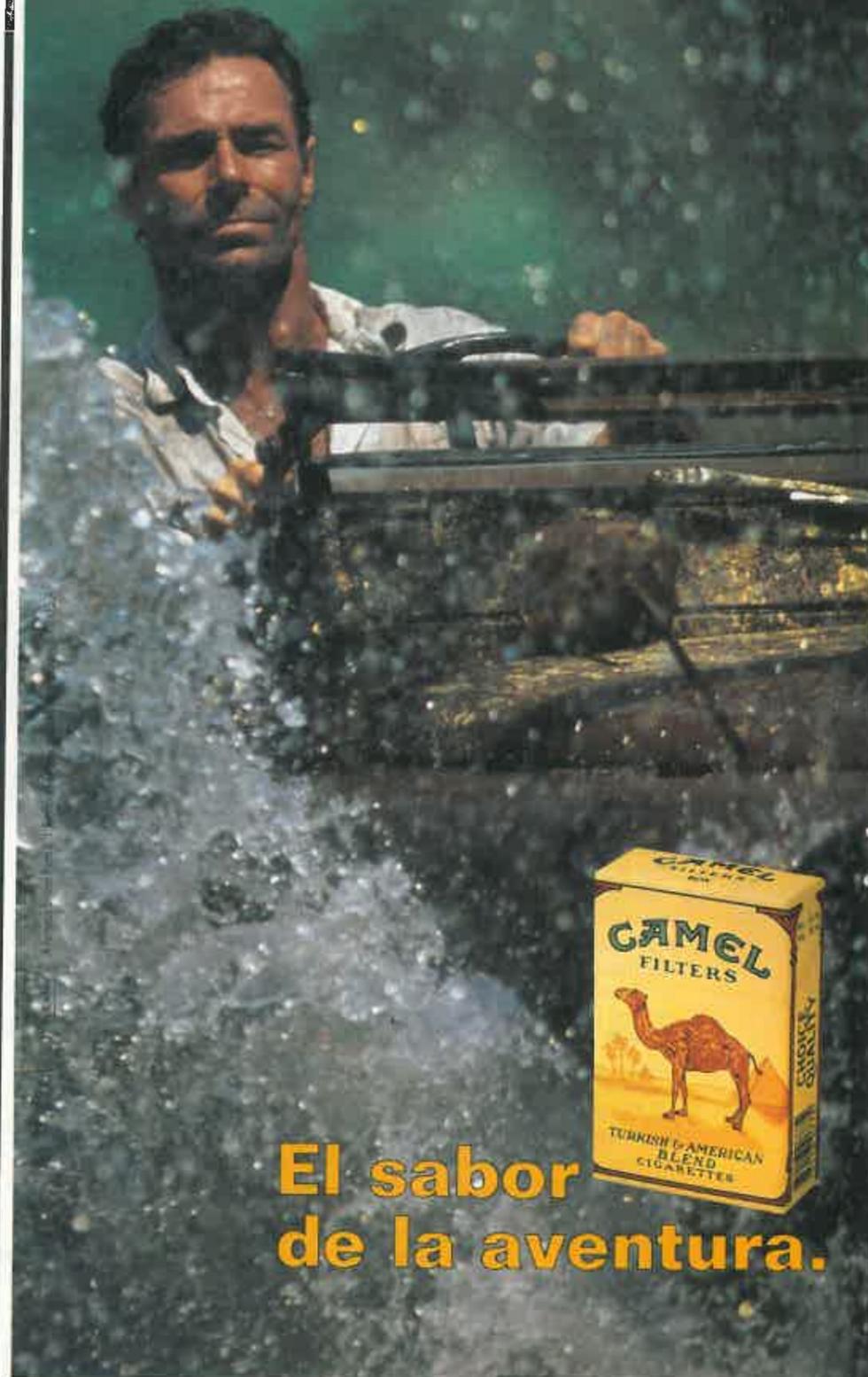
Al cruzar el umbral de la Bugatti, se percibe la sensación de estar en el santuario de la estética, o en la cuna de la tradición automovilística. Las paredes decoradas con diseños originales de Ettore Bugatti, la incorporación de la naturaleza a la estructura de la fábrica, y el centro de estudios ubicado en el edificio cilíndrico, forman un conjunto de elementos que delatan la ambición de sus fundadores.

Pulcritud, precisión, y belleza, forman la trilogía que se venera tras los cristales ahumados de la Bugatti. La sala de montaje de los motores está tan ordenada como la oficina técnica, el despacho de Artioli es tan sobrio como el centro de estudios estéticos, y la cadena de montaje de los EB 110 es tan impecable como un quirófano.

La inversión inicial que precisó la fábrica fue de diez mil millones, que se duplicaron posteriormente para hacer posible la producción de doscientos coches al año, cantidad que se producirá a partir de septiembre del presente año.

La gestación del EB 110 ha precisado la labor de ciento diez ingenieros, ochenta técnicos y cuarenta empleados. Todo ellos, con un solo

CAMEL



El sabor de la aventura.

Las Autoridades Sanitarias advierten que FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD



A MANO
La mano del hombre remata desde las piezas más pequeñas hasta los más pequeños detalles de las carrocerías de los EB 110. Su calidad se forja como en tiempos pasados.

PIEZA A PIEZA
El montaje de cada coche se sigue con meticulosidad y una precisión que no habitualmente es propia de los automóviles. Sólo técnicos del más alto nivel pueden aportar a Bugatti lo que este mítico sello merece.



más artesanal a la tecnología de última hora.

Veintidós personas son los responsables de ensamblar los motores, y concretamente dos elaboran manualmente el interior de los conductos de cada culata. Más tarde, los propulsores se entregan a los tres bancos de pruebas para que se sometan al más severo control de rendimiento y calidad. Al mismo tiempo, otros técnicos controlan con dedicación «certosina» la validez de las piezas antes de su montaje. Sólo con este sistema, se evitan sorpresas desagradables causadas por defectos de fabricación.

Pero frente a la fría manipulación de los componentes de los propulsores, está la alta artesanía de los

carroceros, que como en los tiempos gloriosos, son capaces de moldear la chapa de aluminio hasta hacer realidad el conjunto de formas singulares de una carrocería. Cada milímetro cuadrado de la superficie de un EB 110, ha sido tocada por la noble mano del hombre.

Curiosamente, en la Bugatti no hay jefes de departamento, sino responsables de una determinada fase de construcción. De ese modo, se incentiva la consciencia individual y se evita que la responsabilidad del trabajo realizado caiga sobre un solo responsable.

Un aspecto de vital importancia que diferencia a la Bugatti de cualquier otro constructor, es que en el diseño del edificio se ha procurado mantener la misma pauta de con-

fort ambiental en todos los departamentos, bien sean de estudio como de fabricación.

«Ninguna persona puede dar lo mejor de sí mismo si su entorno es inhóspito -dice Artioli-. Además, el lugar de trabajo ha de ser la prolongación del hogar de cada individuo».

Estas entrañables palabras adquieren un doble valor al ser pronunciadas por el presidente de la fábrica de automóviles de calle más pequeña del mundo. Y siempre fiel a la misma filosofía, se ha decidido que las riendas tecnológicas de la Bugatti estén en las manos de ocho ingenieros. En sus linajes profesionales, y en los de otros técnicos, figuran nombres míticos tan relevantes como el de Ferrari, Lamborghini, Maserati y otros.

Un claro ejemplo de ello, es la figura de Nicola Materazzi, máximo director técnico y antaño responsable del proyecto del Ferrari GTO. Él seleccionó con meticulosidad a sus colaboradores, y sitúa el actual equipo entre los mejores del mundo; incluso, define a su trabajo en Bugatti con el calificativo de culminación profesional de toda una vida.

PROYECTOS FUTUROS

Cara al futuro, se tiene el claro propósito de mantener las actuales dimensiones empresariales, sin permitir que la Bugatti sobrepase los doscientos dependientes en total, fabricar no más de doscientos coches al año, y respecto al proyecto y diseño de objetos pertenecientes al mítico sello, como por ejemplo llantas, volantes, relojes, plumas etc, se delegará en el centro de diseño Bugatti situado en la ciudad de Bolzano. La Bugatti Automobili está destinada a ser el santuario de la marca, en el que tomarán forma los EB 110 por el momento, y en un futuro no muy lejano, está previsto construir en clave moderna modelos inolvidables como el peculiar 57B o el majestuoso 41 Royale.

Sin lugar a dudas, la Bugatti es la única fábrica de coches de calle o de «ensueño», que se ha edificado con los mismos principios de una escudería de Fórmula 1, y con el firme propósito de superarse técnicamente a diario, sin variar su estructura artesanal.

Gigi Corbetta

Team Trident-Lada

ARRASANDO



LADA SAMARA Y TRIDENT VENCEDORES DEL III RAID ALTIPLANO

¡Qué buen sabor deja la victoria! El sabor que identifica al equipo **Trident-Lada**. A nuestros campeones **Salvador Serviá** y **Jaime Puig**, que han arrasado en todos los terrenos al volante de su **Lada Samara T3**. Con ellos saboreamos al máximo el liderato en el Campeonato de España de Raids. Y esto sólo es el principio.



BATERIAS DELCO REMY



Recientemente comentábamos la implantación en nuestro mercado del grupo ACG (Automotive Components Group Europe), ahora presenta ya en nuestro país uno de sus novedosos productos, la batería sin mantenimiento Delco Remy. Entre las ventajas de esta batería podemos destacar las parrillas de plomo-calcio, fabricadas con un proceso de tratamiento en frío, ofreciendo así mayor resistencia a la corrosión interna y sobrecargas eléctricas, conservando la carga más tiempo. Tiene también indicador de carga y un diseño especialmente estudiado para ofrecer la mayor resistencia a golpes y vibraciones.

Aire ecológico

DAVIA, marca líder en el sector de aire acondicionado para automóviles, presentará en Expomóvil una máquina de reciclaje para el gas de los equipos de aire acondicionado. Es destacable el esfuerzo de los fabricantes para cambiar el antiguo gas refrigerante R12, que afectaba a la capa de ozono, por el nuevo R134.

Por otro lado, la nueva máquina de reciclaje Refmatic Plus, facilita la recuperación del gas R134, mediante un sistema que separa la humedad, los ácidos, aceite y gases no condensables, almacenando el producto para su reutilización.



Carpas a medida

MODOS hemos tenido, en alguna ocasión, la necesidad de contar con algún sistema que nos permitiera estar al aire libre a la vez que un tanto resguardados del posible viento y sol. Pues para este tipo de urgencias contamos con una empre-

sa llamada Carparent que proporciona carpas de la forma y tamaño deseado, incluso con sistema de iluminación para fiestas y actos al aire libre. Usted sólo tiene que llamar al teléfono (91) 816 08 89 en horas de oficina.



70 / Motor 16



Madrina real para Volvo

RECIENTEMENTE tuvo lugar en Madrid la presentación al público del Volvo 850 GLT. S.A.R.

La princesa Cristina de Suecia, acompañada por el embajador de Suecia en España, Excm. Sr. Ulf Hjer-tosson (derecha) y por el Presidente de Volvo España, D. Thomas Malm (centro) descubrió el nuevo modelo en el transcurso de una fiesta celebrada en la Torre Picasso.

El nuevo 850 GLT es el máximo exponente de la tecnología Volvo y presenta cuatro novedades mundiales en las áreas de mecánica y seguridad activa y pasiva.

De cara al sol

COMO cada año por estas fechas, Nivea Solar completa su gama para satisfacer las necesidades de los consumidores y las distintas tendencias del mercado. Para el segmento de las cremas solares faciales, cuya demanda aumenta notablemente por la necesidad de unos cuidados específicos de la cara, se han previsto dos nuevos productos. *Crema Autobronceadora Facial*, el bronceado sin sol en tres horas aportando un aspecto atractivo y saludable, y *Crema Solar Facial After Sun*, para cuidar e hidratar el cutis irritado después de tomar el sol. Además, se presenta un nuevo *Gel Solar* no graso indicado para pieles sensibles con tendencia a la irritación. No contiene conservantes ni sustancias grasas. Se completa la línea con la *leche Solar Hidratante*.



S USADOS

O LIV

E N

LA CALLE

DE

COMPRAR

UN

COCHE

USADO

ES

UNA

OPORTUNIDAD

DE

COMPRAR

UN

COCHE

USADO

ES

Copyright Motor 16, 1992. Prohibida su reproducción.



ALFA ROMEO

MODELO	91	90	89	88	87
Alfa 33 1.3 S.	—	810	730	670	570
Alfa 33 1.5 4x4	—	—	870	790	710
Alfa 33 1.5 TI	—	860	780	630	570
Alfa 33 1.7 QV	—	980	890	800	720
Alfa 33 1.7 IE	—	960	860	770	—
Alfa 33 1.7 SW	—	—	950	850	—
Alfa 33 i 3 Nuevo	1110	1060	—	—	—
Alfa 33 1.5 IE Nuevo	1190	1070	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	1190	—	—	—
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1630	1470	—	—	—
Alfa 75 1.6 C	1140	960	850	—	—
Alfa 75 1.6 IE	1300	1170	—	—	—
Alfa 75 1.8 C	1220	1030	920	830	—
Alfa 75 1.8 IE	1360	1220	1150	—	—
Alfa 75 1.8 TB	—	—	—	—	1010
Alfa 75 1.8 T América	—	1400	1300	1170	—
Alfa 75 2.0 C	—	—	1090	930	800
Alfa 75 2.0 TS	1600	1360	1230	1110	1000
Alfa 75 2.0 TD	1570	1330	1200	970	840
Alfa 75 2.4 TD	1750	1490	1330	—	—
Alfa 75 2.5 QV	—	1420	1220	1040	840
Alfa 75 3.0 América	2030	1730	1570	1410	1270
Alfa 90 2.0	—	—	—	—	730
Alfa 90 2.5	—	—	—	—	920
Alfa 90 2.4 TD	—	—	—	—	830
Sprint 1.5	—	—	—	—	660 530
Sprint 1.7 QV	—	—	—	—	840 760
GTV 2.0	—	—	—	—	700
GTV 2.5	—	—	—	—	890
Spider 2.0 FL	—	—	—	—	1150 1030
164 Twin Spark Base	2030	1830	1650	—	—
164 Twin Spark Clima	2160	1940	1750	—	—
164 Twin Spark Luxe	2340	2110	1900	—	—
164 3.0 V6	2960	2680	2410	—	—
164 3.0 Quadrifoglio	3640	—	—	—	—
164 2.5 TD	2640	2380	2140	—	—

AUDI

MODELO	91	90	89	88	87
80 Special	1650	1490	1340	1210	—
80 1.8 E	1750	1580	1420	1280	—
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	1360
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	1680
90 2.0 Front	2670	2400	2160	—	—
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	1830
100 CC	—	—	—	—	790
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160
100 CD Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1670	1560	1410	1090	840
100 CD Turbo Diesel	1970	1770	1590	1240	950
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	—	—
200 CD	—	—	—	1640	1230
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860
200 V8	5850	5270	4740	—	—
Coupé GT	2110	1790	1520	1220	930
Coupé Quattro	2760	2480	2120	1700	1290

BMW

MODELO	91	90	89	88	87
316/316 i	—	1350	1220	1060	990
316 i 4p	1530	1440	1350	1160	1030
316 i 4p (nuevo)	1900	—	—	—	—
318 i	1620	1530	1400	1200	1060
318 i 4p	1710	1620	1490	1260	1160
318 i 4p (nuevo)	2400	—	—	—	—
318 i S	1900	1710	—	—	—
318 i Cabrio	2540	2290	—	—	—
320 i	1890	1760	1620	1450	1280
320 i 4p	1990	1850	1710	1540	1370
320 i 4p (nuevo)	2700	—	—	—	—
320 i Touring	2730	2480	—	—	—
320 i Cabrio	2970	2630	—	—	—
324 D	1760	1620	1540	1420	1280
324 TD	2100	1890	1710	1540	—

DE TOMASO

MODELO	91	90	89	88	87
325 i	3400	2230	2060	1890	1760
325 i 4p	2480	2310	2140	1970	1840
325 i 4p (nuevo)	3260	—	—	—	—
325i X	2790	2570	2440	2310	2080
325i Touring	3250	2320	—	—	—
325i Cabrio	3500	3150	—	—	—
M3	4690	4330	3970	3250	2930
520 i	—	—	—	—	980
520 i (nuevo)	2890	2360	2170	2000	—
525 i	—	—	—	—	1270
525 i (nuevo)	3600	3000	2750	2500	—
528 i	—	—	—	—	1440
M535i	—	—	—	—	2120
535 i (nuevo)	4340	3840	3610	3250	—
524 TD	—	—	—	—	1400
524 TD (nuevo)	3180	2850	2570	2310	—
730 i	4150	3700	3330	2970	2670
735 i (nuevo)	5140	4790	4330	3970	3570
750 i A	6990	6520	5860	5270	—
635 CS i	—	3790	3420	3100	2650
M635i	—	5020	4640	4070	3510
850 i	9000	—	—	—	—

CITROËN

MODELO	91	90	89	88	87
2 CV 6 CT	—	—	—	—	200
Mehari 4 p.	—	—	—	—	230
AX 11 RE	710	610	520	470	—
AX 11 RE 5 p	750	640	580	—	—
AX TRE	760	650	580	490	440
AX TRE 5 p	800	680	580	520	—
AX 14 TRS	820	700	630	540	490
AX 14 TRS 5 p	860	740	630	570	—
AX 14 T2S	880	750	680	580	520
AX 14 T2S 5 p	920	790	670	600	—
AX GT	960	820	740	630	570
AX GT 5 p	980	830	750	—	—
AX 14 RD	830	750	680	—	—
AX 14 RD 5 p	870	780	700	—	—
AX TRD	870	780	700	—	—
AX TRD 5 p	910	820	740	—	—
Visa i Clutch y ES	—	—	—	—	260
Visa i Super E y X	—	—	—	—	280
Visa GT	—	—	—	—	330
Visa 11 E	—	—	—	—	270
Visa 11 RE	—	—	—	—	270
Visa Challenger	—	—	—	—	310
Visa 14 TRS y Style	—	—	—	—	380
Visa GTI	—	—	—	—	730 580
Visa 17 D, RD, Sty y Challen	—	—	—	—	480 350
BX	—	—	—	—	610 430
BX 14 E, RE, Leader T	980	810	740	630	490
BX 14 TRE y TGE	1030	870	790	670	570
BX 16 TS	1090	900	810	—	—
BX 16 TGS	1140	970	870	—	—
BX 16 TRS y Athena	1270	1070	980	830	590
BX 19 TGS	1210	1030	930	—	—
BX 19 TRS y GT	1330	1120	1020	870	740
BX 19 Athena	1330	1120	1020	870	740
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	850
BX 19 GTI 16 V	1920	1620	1380	1240	—
BX 19 TRS Break	1490	1280	1140	970	820
BX D	1220	1040	930	720	530
BX 19 D	1300	1110	1000	770	560
BX 19 RD	1300	1110	1000	770	560
BX 19 TRD	1370	1170	1060	800	580
BX 19 TRD Turbo	1590	1350	1140	1030	—
BX 19 RD Break	1460	1240	1120	860	730
CX 22 TRS	—	1100	920	700	510
CX 25 GTI	—	—	—	—	910 670
CX 25 GTI Turbo 2	—	2040	1840	1450	920
CX Prestige Turbo	—	2340	2100	1710	1370
CX 25 D y RD	—	1380	1170	870	630
CX TRD Turbo	—	1750	1580	1190	800
CX 25 RD Familiar	—	1810	1620	1280	760
XM 2.0 i Luxe	—	2250	2030	—	—
XM 2.0 i Grand Luxe	—	2760	2480	—	—
XM V6 i	—	3420	3070	—	—
XM Diesel Luxe	—	2350	2110	—	—
XM Turbo D Grand Luxe	—	2980	2680	—	—

FERRARI

MODELO	91	90	89	88	87
308 GTS	—	—	—	—	3100
400 GT	—	—	—	—	5900 4800
Mondial 8	—	—	—	—	5500 4800
Mondial Cabrio	9850	8400	7500	6750	6080
Mondial T	9100	7700	7000	5900	5000
412	13800	11500	10350	9320	—
Testarossa	16800	14000	12800	10700	9300

FIAT

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 1000 S Fire	630	570	—	—	—
Panda Sisley 4x4	850	770	—	—	—
Uno 45 Sting 3p	—	—	—	—	500 420
Uno Brio 45 3p	—	—	—	—	490 440
Uno 45 Fire 3p	700	600	570	520	440
Uno 45 Fire S 3p	780	670	600	510	430
Uno 45 Fire S 5p	820	7			

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 CL 1.8 D 3p	880	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	720	—	—
Escort Laser CL y GL 1.3	—	—	—	600	440
Escort Xtra 1.4	—	—	—	640	510
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
CLD, GLD y Xtra 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GT, Mark y Xtra 1.6	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	850	—	—
Escort XR3i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
Escort CL 1.4 y 1.6 D	—	—	—	510	370
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 D/1.8 D	1000	900	810	730	660
Escort GTD 1.6	930	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	980	790
Escort Cabrio XR 3i	1750	1500	1350	1150	850
Orion CL 1.4 y 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 CLD y GLD 1.6	—	—	—	680	550
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 i Cat. 5p	1450	—	—	—	—
Escort Sport 1.6 i 3p	1460	—	—	—	—
Escort CLX 1.8 D 5p	1200	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomad 1.6	1430	—	—	—	—
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 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 GL 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 GL 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 CLD 5p	1550	1320	1120	870	780
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	950	—
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	800
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	1910	1620	1480
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	—	—

JAGUAR					
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	3960	3580
Daimler 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	4010

LANCIA					
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	860	740	630
Delta HF Turbo IE	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 GV	—	—	—	1500	1210
Thema Turbo IE SW	—	2530	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1980	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	—
Dedra 1.600 ie	1460	1310	—	—	—
Dedra 1.800 ie	1640	1480	—	—	—
Dedra 2.0 ie	1880	1690	—	—	—
Dedra Turbo Diesel	1650	1480	—	—	—

MERCEDES BENZ					
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	2690	2740	2510	2200	1930
190 E 2.3	3090	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	2690	2340
230 CE	4480	4260	3880	3400	2980
230 TE	3960	3760	3430	3010	2640
260 E	4090	3880	3550	3110	2730
300 E	4420	4200	3830	3360	2950
300 E 4 Matic	5590	5100	4840	4250	3720
300 TE	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	5630	4730	3940	3550	3160
500 SE	5570	4780	3980	3580	3190
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SEL	8590	7370	6140	5530	4910
300 SL	6500	6200	5800	5080	4520
420 SL	—	—	—	5600	4680
420 SEC	6200	5320	4430	4000	3550
500 SL	—	—	—	6080	4690
500 SEC	6580	5630	4700	4230	3760
560 SE	8230	7050	6350	—	—
560 SEC	8570	7340	6610	—	—

OPEL					
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 3p	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	980	—	—	—
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., FHS	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	1000	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	—	—
Kadett 1.5 TD 5p	1200	1010	910	740	670
Kadett 1.6					

MODELO 91 90 89 88 87

R21 GTS	1380	1170	970	870	740
R21 TDE	1710	1450	1210	1080	920
R21 GTX	1470	1240	1040	940	—
R21 TXi	1820	1640	—	—	—
R21 2 L Turbo	2340	1980	1680	1480	—
R21 GTD	1480	1250	1040	930	800
R21 Turbo D	1660	1400	1170	1050	—
R21 Turbo DX	1760	1490	1250	1120	—
R21 Nevada GTS	1530	1290	1080	960	820
R21 Nevada TDE	1750	1480	1240	1100	940
R21 Nevada TDE Fam	1820	1540	1290	1150	980
R21 Nevada GTD	1670	1410	1180	1050	900
R21 Nevada Turbo D	1820	1540	1290	1150	1030
R21 Nevada Turbo DX	1910	1620	1350	1210	1090
R25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R25 TXi	2320	1970	1770	—	—
R25 V6 i	2730	2320	2090	1860	1590
R25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2130
R25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TSE	—	—	—	1380	1010
Espace TDE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TDE Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2230	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Aprica V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	3140

ROVER

MODELO	91	90	89	88	87
111 L	900	—	—	—	—
111 S 5p	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL 5p	950	—	—	—	—
114 GTi	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sprint	—	850	750	650	—
216 SE	—	950	850	750	670
216 EF	—	950	850	750	670
216 Vitesse	—	1050	950	850	750
214 S i	1240	1120	—	—	—
214 GS i	1400	1260	—	—	—
216 GS i	1570	1400	—	—	—
116 GTi	1720	—	—	—	—
414 GSi	1450	—	—	—	—
416 GSi	1500	—	—	—	—
416 GTi	1700	—	—	—	—
820 Si	2300	2030	1700	1500	1300
827 Sterling	2900	2500	2200	1900	1600
827 Vitesse	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 EF 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
Sport	—	—	—	—	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	680	740	680	580	460
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 SXI 1.5 3p	1030	860	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 L 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 GLX 1.5 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
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 XLD 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 XLD 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 Br	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 GLD	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 E2D 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	880	580	530	400	300
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 C y Fox 1.5	800	690	620	480	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic C 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	580	—	—
Polo Fox Diesel	840	740	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 CL 90 cv 4 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 2 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900

MODELO 91 90 89 88 87

Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattr	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 1.8 C L	—	—	—	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	690	620
Passat 1.6 CLD	—	—	—	—	420
Passat 1.5 CLD Turbo	—	—	—	570	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	—
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Passat GL 112 cv	1680	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	—	—	—	—	680
Santana GX GTD	—	—	—	—	480
Scirocco GT	1250	1070	960	810	660
Scirocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Scirocco 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
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	980	790
Polar	2100	1900	—	—	—
340 DL	—	—	—	500	450
340 GL	—	900	810	730	650
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	—	—
460 ES	2180	1950	1870	1510	1360
480 ES Turbo	2470	2100	1970	1770	—
740 GL	—	1530	1300	1170	860
740 Master y 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GLE	—	1880	1640	1350	1080
740 GLI	—	—	—	1320	1190
740 GLD	—	—	—	1440	1230
740 200 cv	3500	3150	—	—	—
740 Turbo Diesel	—	2060	1640	1410	1120
740 Turbo Intercooler	—	2100	1620	1360	1090
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	1090
760 GLF	—	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	—	—	—	—
940 2.3 iSTW	2500	—	—	—	—
940 1.6V STW	2850	—	—	—	—
940 TD STW	310				

JAGUAR XJ-12 5.3, azul metal, M-EY, bien cuidado, sólo 1.650.000 ptas. Azcona, 62.

SUZUKI Vitara, nuevos todos modelos, entrega inmediata, oferta regalos varios. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

SUZUKI 410, techo rígido, 590.000 ptas. Azcona, 62.

C.A.N.S.A. asesoramiento y venta todas marcas, ofertas especiales todas marcas. Azcona, 62. Tels. 725 86 21 y 725 17 17.

C.A.N.S.A. accesorios, instalaciones especialidad Suzuki, motos agua Kawasaki, Yamaha, buenas ofertas, financiación. Azcona, 62.

CORSA Don Algodón, impecable. Azcona, 62. Tel. 725 86 22.

PORSCHE Carrera 1987, todos extras, como nuevo. Tels. 725 86 21/725 86 22.

AUTOMOBILH Ast/MB, Steindamm, 51, 2000, Hamburgo 1. Tel. 49-40-24 13 46. Fax 280 31 30. Comercializadores: 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, importada 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.

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

VOLKSWAGEN Santana motor Audi, 5 cilindros, bien cuidado, aire, etc. Azcona, 62.

VOLVO 244 Diesel, full equipo, año 80, 1.000.000 ptas., perfecto estado. Carlos. Tel. (91) 403 31 05 (noches).

AUDI 80 Diesel, vendocambio, todo terreno (máx. 2 años), 1.750.000, matrícula 1990. Tel. (918) 25 18 54, 13 h-14:30 h.

CUATRO Llantas «BBS» 6 1/2J15H2, con neumáticos Michelin MXV2, medidas 195/50 R15-82V, como nuevo. Tel. (968) 13 53 88.

ROVER 216 Vitesse, impecable, 3 años, verde oscuro, full equip, techo, A.A., teléfono CD Pioneer, alarma, 1.200.000 negociables. Tel. (91) 308 08 46.

MAZDA RX7 Cabrio, rojo, capota negra, nuevo, año 1991, oportunidad. Tel. (91) 34 03 01.

KADETT 2.0 GSI, blanco, techo Pioneer, M-HN, 79.000 km., 1.125.000. Tel. 561 60 61, noches.

PORSCHE 944, rojo, automatic, año 1989, full equip, opciones Porsche y accesorios, seguro todo riesgo, 4.000.000 ptas. Tel. (91) 562 29 35.

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

PORSCHE 944, rojo, impecable, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

F. TOME S.A. Opel Kadett GSI «precioso», año 85, garantía 6 meses, por 770.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 323 33 15.

F. TOME S.A. Seat Marbella, año 89, garantía 24 meses, por 490.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Golf automático, año 88, garantía de 18 meses, por 1.100.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Alfa 33, año 87, garantía 6 meses, por 580.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Mercedes 190 2.6, comprado «nue-

no. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. «Atención» Ford Sierra 2.0 IGL, «automático», del año 89, 24 meses de garantía, por sólo 1.290.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Mercedes 190 2.6, comprado «nue-

vo» en España, año 87, con ARS, aire acondicionado, etc., garantía 6 meses, por 2.500.000 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, por 790.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Renault 11 TSE, año 87, garantía 18 meses, por 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Volkswagen Passat CL, año 88, con 18 meses de garantía, por sólo 1.375.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Peugeot 205 GTX, año 87, 18 meses de garantía, por 790.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

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 mañana

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



VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO

GARANTIA TOTAL ESCRITA

Ctra. Barcelona, km. 12,500

Tel: 747 82 00

F. TOME, S. A. Opel Kadett 1.6 GLS, año 87, garantía 18 meses, por 825.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME S.A. Citroën AX 14 T2S, año 88, garantía 18 meses, por 650.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Volkswagen Passat CL, año 88, con 18 meses de garantía, por sólo 1.375.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Peugeot 205 GTX, año 87, 18 meses de garantía, por 790.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 564 55 56.

no. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Ford Orion 1.6 Ghia, año 87, garantía 18 meses, por 790.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Renault 11 TSE, año 87, garantía 18 meses, por 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Volkswagen Passat CL, año 88, con 18 meses de garantía, por sólo 1.375.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Peugeot 205 GTX, año 87, 18 meses de garantía, por 790.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

F. TOME S.A. Volkswagen Golf GTI, año 89, garantía 24 meses, por 1.390.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME, S. A. Seat Málaga 1.5 GL, por 550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

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 Automático, año 89, con garantía 18 meses, por 1.150.000. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/15.

WRANGLER 4.0, año 92, techo duro, gris metalizado, aire, llantas, 2.400.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

BMW 530i, full equipo, 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.

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

FERRARI Testarosa, estreno, 23.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

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

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



STYLEFLY

AUTO DESIGN S.A.

PERSONALIZACION DEL AUTOMOVIL

- KITS AERODINAMICOS
- AUTO-HI-FI IN CAR VIDEO
- TELEFONIA MOVIL
- ALARMAS: GT-GEMINI
- ALARMAS MOTO
- AIRE ACONDICIONADO
- INTERIORES EN MADERA
- LLANTAS DE ALEACION
- VOLANTES: MOMO
- ALERONES

NOVEDAD

NUEVA PERSONALIZACION PARA EL GOLF 3ª GENERACION

- OPTICA DOBLE FARO
- PARRILLA DELANTERA
- KIT AERODINAMICO
- KIT SUSPENSION
- LLANTAS 6X14 - 7X15 - 7X16

ARDEMANS Nº 81

28028 - MADRID

TEL: 3 61 - 41 - 04

3 61 - 42 - 81

FAX: 3 61 - 44 - 73

JEOP Cherokee Limited, gris, M-KV, 2.980.000 ptas., impecable. Tel. (91) 564 55 56.

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

MERCEDES 300 CE, año 88, ABS, cuero, llantas, 4.800.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

MERCEDES 300 D, automático, año 83, 1.275.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

ALFA 75 Twing Spark, año 88, full equipo, 1.250.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

MERCEDES Benz 190 E 2.3., Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

VW Corrado G60, año 89, cuero, ABS, equipo Hi-Fi, llantas, ordenador viaje, techo eléctrico, 2.900.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

R-5 Turbo, año 87, negro, 890.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

R-21 TXE Nevada, 7 plazas, full equipo, año 87, 1.450.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

R-21 TI, año 88, full equipo, 1.275.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

MERCEDES Benz 300 E, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

MERCEDES Benz CE 24, full equip (varios), Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

KADETT GSI 2.0, año 87, blanco, cuadro digital, 1.150.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

MERCEDES Benz SL, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

JAGUAR S. 3.4., año 62, perfecto estado, 2.700.000 ptas. Tel. (91) 633 24 11.

MERCEDES Benz 300 E 2.4., full equip (varios), Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

MERCEDES Benz SL, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

JAGUAR S. 3.4., año 62, perfecto estado, 2.700.000 ptas. Tel. (91) 633 24 11.

Empresa procedente de dirección vende o cambia Jaguar XJ 12, serie 1, todos los extras, color blanco. 2.500.000 ptas. Tel. 556 00 40. Srta. Begoña. Horas oficina.

¡ANUNCIENSE HOY!

Enviar a

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos Garofa Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 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



CASTELLANA MOTOR
LAS OCASIONES
MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las marcas, modelos y precios.

- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses

Contactos Sres. MORA Echevarría Carpas Martínez Pañacoba

UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.

Pº de la Castellana, 278. Telfs.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S. A.

RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

DESCUBRA EL CIELO CON EL TECHO CORREDIZO Y BASCULANTE **Webasto**

PERFECTA CLIMATIZACION
MONTAJE INMEDIATO
ACABADO IMPECABLE

Antonio López, 117
Tel: (91) 4 75 47 93
Fax: (91) 4 76 90 77
28026 MADRID



DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE

EXPOSICION Y VENTA:
C/ Velozquez, 146
Tels: 564 55 56
564 56 21

TALLERES:
C/ Huertas de Abajo, s/n
Paracuellos (Madrid)
Tel: (91) 459 11 07 - Fax: (91) 459 12 40

SE VENDE COCHE BMW 325 IX TOURING

Full equip
Año 90

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

VENDO Mercedes Benz 300 D. ABS y aire, 80.000 km W. 124, está nuevo, urge. Tel. (983) 37 05 25 y 34 42 73.

PORSCHE 911 Carrera Targa 3.2. 231 cv., full, año 85, perfecto estado, rojo 3.300.000 ptas. Tel. (926) 21 11 02.

OPEL Frontera, disponible autohof, Segovia, Tel. (911) 43 78 13.

BMW 325 Touring, negro metalizado precioso. Tel. (911) 43 78 13.

BERTONE Freeclimber 8 meses. Tel. (911) 43 78 13.

CORVETE 1987, 45.000 Km. matrícula MA-BD, 3.200.000 ptas. Tel. (95) 282 61 22, (908) 65 16 12, (95) 78 58 99.

KARTS Competición, varios desde 80.000 ptas. Tel. (93) 692 18 24.

FL 90, 124 2.000 160 cv., tope extras sin carreras, 450.000 ptas. Tel. (93) 351 05 28.

MITSUBISHI 3000 GT VR4, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

VOLKSWAGEN Golf Cabrio, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

PORSCHE 944 Turbo, full equip, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

PORCHE Carrera 2, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

PORCHE Carrera 4, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

RANGE Rover 1983, aire, 4 puertas, buen estado. Tel. (953) 26 46 44.

RONDA 2000 160 cv., tope extras sin carreras, 700.000 ptas. Tel. (93) 351 05 28.

SEAT 850 descapotable ITV, 500.000 ptas. Tel. (976) 39 97 71.

SIERRA XR4i 160 cv., impecable, 975.000 ptas. Tel. (942) 75 18 50.

MERCEDES antiguo, año 1954, modelo 180 gasolina, 375.000 ptas. Tel. (93) 843 91 55, noches.

PARTICULAR vende Toyota Supra Cabriole, full equip, seminuevo. Tel. (67) 577 58 63, Pablo Rodríguez.

BUSCO Ferrari 328 GTB, pago mejor precio en efectivo. Tel. (952) 78 82 63.

VENDO Alpine Renault A-110, impecable, original para coleccionistas, 2.000.000 ptas. Tel. (96) 148 00 57.

VENDO Volkswagen Polo Coupé CL B-JN, perfecto estado, neumáticos nuevos, amortiguadores Monroe, gas nuevos, 50.000 km., radiocasete Blaupunkt, cadenas y portaesquis. Interesados contactar: Tels. (93) 226 18 67 ó 453 35 81.

BMW 745i, año 1986, todos extras «todos», 78.000 km. Impecable, 2.400.000 ptas. Tel. (91) 696 67 24.

TODOS LOS VEHICULOS QUE PUEDA IMAGINAR LOS TENEMOS EN STOCK



JEEP CHEROKEE LIMITED



JEEP WRANGLER RENEGADE



PONTIAC TRANSPORT GT
Nuevo modelo 165 CV ABS



CADILLAC SEVILLE
Full Equip.



DODGE STEALTH R/T TURBO 200 CV 4 x 4 Full Equip.



TOYOTA LAND CRUISER STATION WAGON
Gasolina y Turbo Diesel 167 CV



FORD EXPLORER EDDIE BAUER



CHEVROLET BLAZER 9-10 LT



CADILLAC ELDERADO
Full Equip.



MITSUBISHI 3000 GT VR4 300 CV 4 x 4 Full Equip.

Teo Martín
AUTOMOVILES

POLIGONO INDUSTRIAL AYMAIR, PARCELA C-3-A. SAN MARTIN DE LA VEGA 28330 - MADRID
TELEFONOS: 691 18 44-691 30 47-691 34 47-692 34 50-692 36 02 - FAX: 691 56 86



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

EXCELENTES vehículos procedentes de gerencia. Renault 25 V6 Turbo Bacara, año 91, metalizado. Renault 25 V6 Inyección, cuero, año 89, metalizado. Interesados llamar: Tel. (973) 20 48 00. **BERTONE** Freeclimber, 8 meses. Tel. (911) 43 78 13.

ALEMANIA: 190 E 2.3 16 V, año 85, negro/cuero, full equip, 1.600.000 pesetas, 190 E 2.3 AMG, ancho, año 1986, full equipo, 2.100.000 ptas. Tels. (07) 497 135-12840. **BMW 325** Touring negro metalizado, precioso. Tel. (911) 43 78 13.

OPEL Frontera, disponible Autohof Segovia. Tel. (911) 43 78 13. **BMW 635** GSI, ABS, ordenador. Techo, Recaro, etc. 2.200.000 ptas. Tel. (91) 255 80 21. **JAGUAR** S. 3.4, año 62. En perfecto estado, 2.700.000. Tel. (91) 633 24 11.

OPEL Kadett 2.0 16 V, año 89, 157 CV. Particular, 1.470.000. Tel. (952) 46 87 72. **BMW Z-1**, 4.500 km. Procedente de directivo BMW, oportunidad. Tel. (91) 431 31 60. Oscar. **MINI** Cooper, descapotable, nuevo. Teléfono 373 99 08.

VENDO Mercedes Benz 300 D, ABS y aire, 80.000 km, W 124, está nuevo, urge. Tels. (983) 37 05 25 y (983) 34 42 73. **PORSCHE** 911, Carrera Targa 3.2., 321 CV, full, año 85, perfecto estado, rojo, 3.300.000 ptas. Tel. (926) 21 11 02.

VAROSA motors

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

**MITSUBISHI
TOYOTA
HONDA
MAZDA**

**MITSUBISHI 3000
ECLIPSE
LANCER 4 PUERTAS
HONDA CIVIC
TOYOTA CELICA
DODGE STEALH**

ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES



MITSUBISHI 3000 GT VR4

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	89	Rojo	28.000	495.000	BMW 318i 4p. A.A.	87	Bianco	63.000	1.625.000
Opel Corsa	89	Bianco	30.000	610.000	VW Golf Cabriolet	88	Bianco	42.000	1.525.000
Citroën AX 14	89	Gris	30.000	690.000	Fiat Tipo 18 V.	91	Azul	16.000	1.675.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	90	Gris	21.000	845.000	BMW 318i 4p	90	Rojo	24.000	1.675.000
VW Polo Coupe GT	89	Rojo	37.000	875.000	VW Golf GTI 5p. A.A.	91	Bianco	16.000	1.775.000
Mini Alter Eight	91	Verde	16.000	875.000	Peugeot 405 SRI F.E.	89	Burdeos	37.000	1.775.000
Renault Super 5 Turbo	88	Negro	48.000	890.000	Renault 21 Nov. 7p. F/E	90	Rojo	32.000	1.875.000
Renault 5 GTL Sp.	91	Bianco	14.000	895.000	VW Passat 2.0i A.A. D.A.	91	Gris	21.000	2.075.000
Lancia Y 10 GTI	90	Gris	27.000	960.000	Renault 25 V6 F.E.	89	Azul	35.000	2.250.000
Seat Ibiza SXI	90	Bianco	23.000	1.050.000	Audi 90 2.2 F.E.	89	Azul	31.000	2.250.000
Peugeot 205 Diesel	90	Bianco	17.000	1.075.000	F. Sierra XR4i 4 A.A.	91	Bianco	12.000	2.275.000
Opel Kadett 1.6S Top AA	88	Negro	38.000	1.075.000	Opel Vectra 2.0i GT F.E.	91	Gris	11.000	2.275.000
F. Escort 1.8 D.	90	Bianco	28.000	1.120.000	Alfa Romeo 164 3.0 V6	89	Negro	39.000	2.350.000
VW Golf Sprinter	89	Rojo	32.000	1.125.000	Renault 19 Diesel A.A.	90	Gris	25.000	1.275.000
Opel Corsa GSI	91	Rojo	16.000	1.125.000	Renault 21 TXI F.E.	91	Rojo	10.000	1.875.000
Renault 21 GTS A.A.	89	Bianco	35.000	1.150.000	Rover 820 Si 18 V F.E.	90	Verde	31.000	2.250.000
Suzuki Santana Samurai	91	Rojo	19.000	1.175.000	Renault 21 TI F.E.	89	Bianco	35.000	1.525.000
F. Fiesta 1.8 D 5p A/A	91	Bianco	16.000	1.225.000	Opel Vectra 2.0i GT F.E.	91	Bianco	12.000	2.325.000
F. Sierra 2.0i S A.A.	87	Bianco	51.000	1.250.000	Opel Omega 2000 F.E.	89	Gris	60.000	1.875.000
F. Escort XR3i	89	Rojo	39.000	1.250.000	Peugeot 405 GRD Turbo A.A.	91	Gris	19.000	1.875.000
Peugeot 309 D. A.A.	89	Rojo	30.000	1.250.000	Peugeot 309 GT A.A.	87	Rojo	39.000	1.050.000
Alfa Romeo 1.7	90	Bianco	23.000	1.275.000	Citroën AX GT	88	Bianco	41.000	825.000
Citroën BX Diesel	90	Bianco	22.000	1.275.000	Peugeot 206 GT	88	Bianco	32.000	745.000
Renault 19 TSE A.A.	89	Bianco	31.000	1.325.000	Ford Fiesta 1.1 Pacha	91	Rojo	13.000	850.000
Renault 21 TXE A.A.	88	Gris	34.000	1.325.000	Ford Orion 1.6 GHA (moderno)	91	Bianco	10.000	1.275.000
Citroën BX 16 A.A.	91	Gris	14.000	1.390.000	Ford Sierra 2.0i XR4i FE	90	Bianco	23.000	1.825.000
VW Golf TD	90	Bianco	28.000	1.475.000	Alfa Romeo 164 Turbo Diesel F.E.	89	Rojo	42.000	2.475.000

TALLERES EMILIO ARENAS S.A.

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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO

PIONEER

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

LAHORE LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES LAOR

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

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

CAJA PORTA-SKI DEFLECTORES DE VENTANA KIT FAROS

«LA LINEA A SEGUIR» En los mejores Establecimientos del Ramo

AUTO RADIO — UNION — ALARMAS

- GRUNDIG
- PIONEER
- PHILIPS
- BLAUPUNK
- ALPINE
- SONY
- AIWA

15% Descuento

VISA, ETC.

«TELEFONIA MOVIL»
30 AÑOS DE EXPERIENCIA
AUTENTICOS ESPECIALISTAS
C/ SEGOVIA (Zona Viaducto), 10
Tels. (91) 248 42 46/247 71 28
28005 MADRID

ALARMAS GT Y GEMINI PROFESIONAL
 • TELEMANDO ULTRASO. Y CIERRES 56.000 PTAS.
 • TELEMANDO Y ULTRASONIDOS 38.000 PTAS.
 • TELEMANDO 28.000 PTAS.
 • SIRENA Y ULTRASONIDOS 27.000 PTAS.
 • SIRENA 18.000 PTAS.
OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS

VOLKSWAGEN Santana GX5, 5 cilindros, B-K, buen estado. Garantía. 950.000 ptas.
MERCEDES 250 S, clásico, 1968, buen estado, sólo 400.000 ptas. C/ Azcona, 62.
MOTOS agua Kawasaki-Yamaha, buenas ofertas. C/ Azcona, 62. CAN, S.A.

BMW 325i 4P, gris plata, llantas, precio sensacional, 1986. Facilidades. 1.790.000 ptas. Azcona, 62.
MERCEDES 190 2.5 16V, muchos extras, precio muy interesante, admitimos cambio, garantía 12 meses. Azcona, 62. Tel. 255 86 21.

MERCEDES 350 SL, blanco marfil, buen estado, revisado en Mercedes recientemente. C/ Azcona, 62.
AUDI Coupe 2.3, año 91, A.A. y ABS. Tel. 549 57 88.
BX 16 TRS, año 87, 550.000 ptas. Tels. 533 51 97 / 534 21 33.

MONTERO Range, Patrol, procedentes de cambio, un buen precio. Tel. (91) 519 14 94.
KADETT GSI 2.0, año 87, blanco, cuadro digital, 1.150.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.
BMW M-3, serie limitada, año 90. Tel. 549 57 88.

VW Corrado G60, año 89, cuero, ABS, equipo HI-FI, llantas, ordenador viaje, techo eléctrico, 2.900.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.
MERCEDES 190, 2.3 16 V. M. KT, equipo completo, 3.000.000 ptas. Tel. 304 66 05.

AUTO SONIDO RONDA

- KENWOOD
- OFERTA
- SONY
- SHERWOOD



- HIFI
- OCULTADORES
- ALARMAS
- spy BALL



TELEFONIA MOVIL
 MOTOROLA. FIJO89.000 + IVA.
 MOTOROLA EXPLO II84.000 + IVA.
 MOTOROLA PLUS. B.161.000 + IVA.
 NEC. FIJO93.000 + IVA.
 NEC. POCKET166.000 + IVA.
RONDA DE ATOCHA 16 TLF 468.74.30
28012 MADRID

MONTEROS, todos los modelos, nuevos, extras, entrega inmediata, un buen precio. Tel. (91) 519 14 94.
JEEP Cherokee Limited, gris, M-KV, impecable, 2.980.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.
FORD Orion 1.6i, A.A., año 88. Tel. 549 57 88.

ESCORT RS turbo, blanco, año 1987, techo, 1.070.000. Tel. (91) 519 14 94.
CAN, S. A. Nuevos, todas marcas, ofertas especiales y puntuales. C/ Azcona, 62.
UNO DS, impecable, 500.000. M-HY. Teléfono 304 66 05.

R-5 Turbo, año 87, negro, 890.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.
FORD Fiesta L, pintura metalizada, M-ES, 150.000 ptas. Tel. 304 66 05.
FERRARI Testarosa, estreno, 23.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

MERCEDES 300 CE, año 88, ABS, cuero, llantas, 4.800.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65/460 49 00.
PEUGEOT 405 SRI, M-ML, aire acondicionado, 10.000 kilómetros, 1.950.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

MALAGA DS, año 1988, perfecto estado, gris metalizado, 400.000 ptas. Tel. 304 66 05.
AUSTIN Montego, GTI, año 1990, aire acondicionado, 900.000 ptas. Tel. 304 66 05.
CHEVROLET Corvette ZR1, año 91. Tel. 549 57 88.

Teo Martín
 AUTOMOVILES

Polig. Ind. AIMAYR-C-3
MARTIN DE LA VEGA-28330 (Madrid)
 Tifs. 691 30 47/691 34 47/
 692 34 50/ 692 36 02.
 Fax: 691 56 86

!!!Enhora buena!!! Carlos Sainz. Victoria rallye Safari



TOYOTA REPLICA. entrega inmediata, varios colores

distrito 39
 AUTOMOVILES
 MARIA ZAYAS, 21
 SERRANO,
 BRAVO MURILLO, 247
 28039 MADRID
 TELS. 571 54 63 / 571 86 72
 FAX. 571 51 15

MERCEDES 300 CE, año 88, full equip, 4.400.000. Teléfono (91) 519 14 94.
MERCEDES 300 TD, año 88, full equip, 4.300.000. Tel. (91) 519 14 94.
AUDI 90 4x4, año 88, full equip, 2.390.000. Tel. (91) 519 14 94.

OPEL Ascona 1.8i, aire acondicionado, pintura metalizada, pocos kilómetros. 850.000 ptas. Tel. 304 66 05.
MERCEDES 280-SE, año 88, full equip. Tel. 549 64 71.
MERCEDES 190-E 2.3, año 89, ABS, A.A. Tel. 549 57 88.

CITROËN AX Stilo, año 89, blanco. Tel. 549 64 71.
BMW 745i Ejecutive, año 85, full equip, 2.300.000 ptas. Tel. 549 64 71.
IBIZA SXI, año 88, gráfico, 950.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

Lubricar
 TALLER DE DIAGNOSI DE MOTORS - CANVI D'OLI
 MUNTATGE D'AIRE ACONDICIONAT - AUTO-RADIOS
 TELEFONS DE COTXES - BOTIGA D'ACCESORIS
 REVISIONS PER A ITV - ALARMES
 ENFENCA, 78 08015 BARCELONA
 TFNO. 4 23 41 15 FAX: 4 23 03 50

PROME LA NUEVA LINEA DE ACCESORIOS
SEIM EL DISEÑO DEL LIDER CON LA GARANTIA **BBS**
 Productos y Métodos, S.A.

Cra. Dosrius, 220 08440 Cardedeu Barcelona. Tel. (93) 846 28 11/846 28 60 Fax (93) 846 17 44

MERCEDES 300D, automático, año 83, 1.275.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.
FORD Scorpio 2.9i Guía, año 90, todos extras. Tel. 549 64 71.
MERCEDES 300-CE 24V, full equip, año 90. Tel. 549 57 88.

MITSUBISHI 3000 VR4, año 92. Tel. 549 64 71.
SEAT Panda, 3 años, 30.000 km, color rojo, 325.000 ptas. Tels. 533 51 97 / 534 21 33.
ROVER 825 Sterling, cuero, etc., todos extras, B-HU, año 1987, increíble estado, garantía. Azcona, 62. Tel. 255 86 22.

ALFA 75 Twing Spark, año 88, full equip, 1.250.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.
BX GTI, año 91, con todos los extras, 1.650.000 ptas. Tels. 533 51 97 / 534 21 33.
BMW 535i, año 90, extras. Tel. 549 64 71.

ACCESORIOS para su Suzuki. CAN, S.A. Azcona, 62. Tel. 255 86 22.
PORSCHE 944 Turbo, todos extras, 44.000 km. Tel. 549 57 88.
JEEP Cherokee Limited, año 89, impecable, 50.000 km., 3.300.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

MERCEDES 300 CE, año 88, ABS, cuero, llantas, 4.800.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 / 460 49 00.
VENDO Porsche 944 Full Automatic, todos los extras, año 86, 64.000 km, 3.500.000 ptas. Urge venta. Tel. (91) 377 19 51.

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION
AUTO VILARDELL
 C/BALMES, 25. TELF.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007

SUZUKI Vitara, todos modelos, entregas inmediatas, regalo seguro. Azcona, 62. Tel. 265 17 17.
SUZUKI Samurai 413, Suzuki 410, buen estado. Azcona, 62. Tel. 255 86 22.
RENAULT R-21 TXE, A.A., 48.000 km, año 88. Tel. 549 64 71.

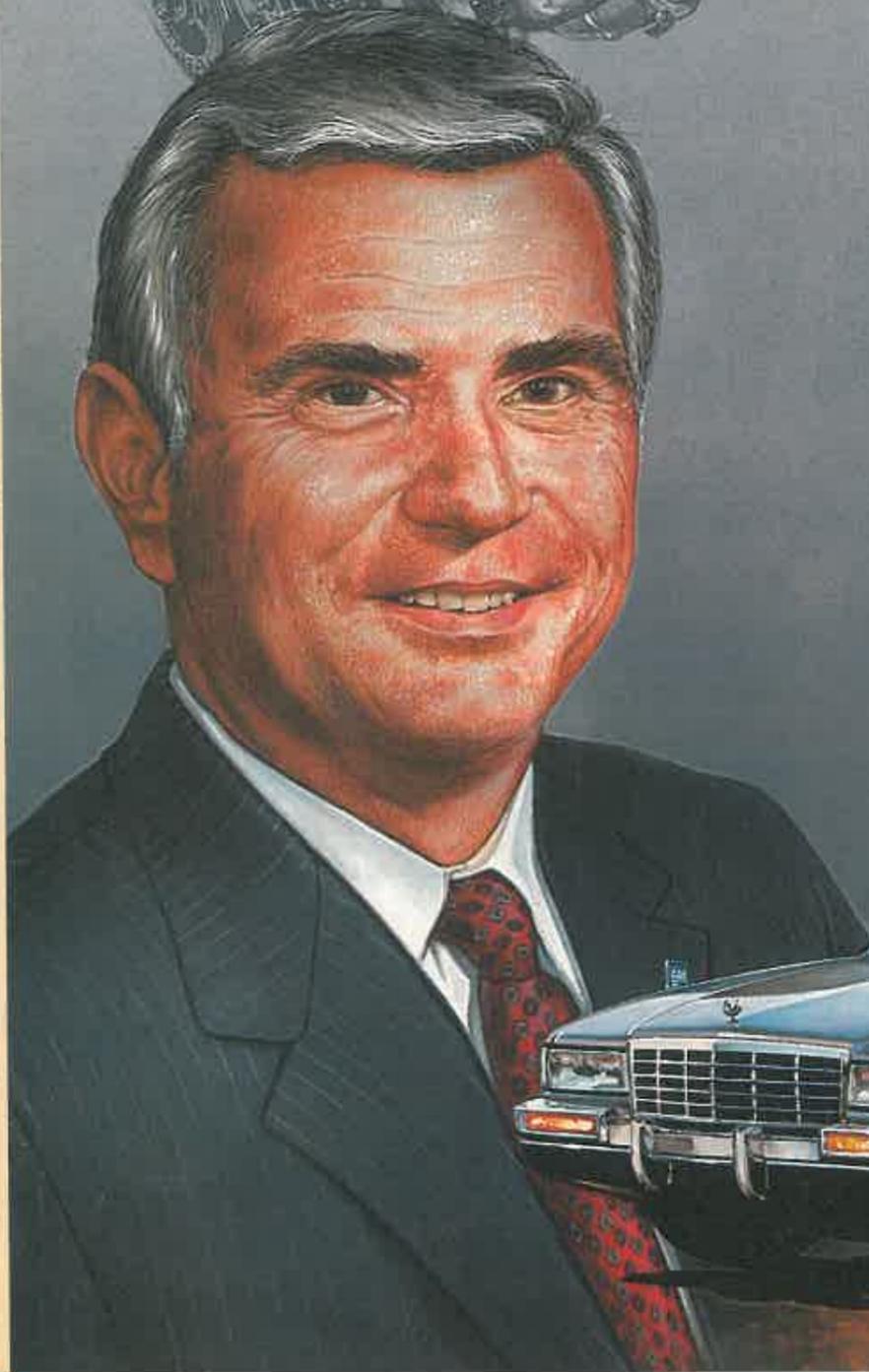
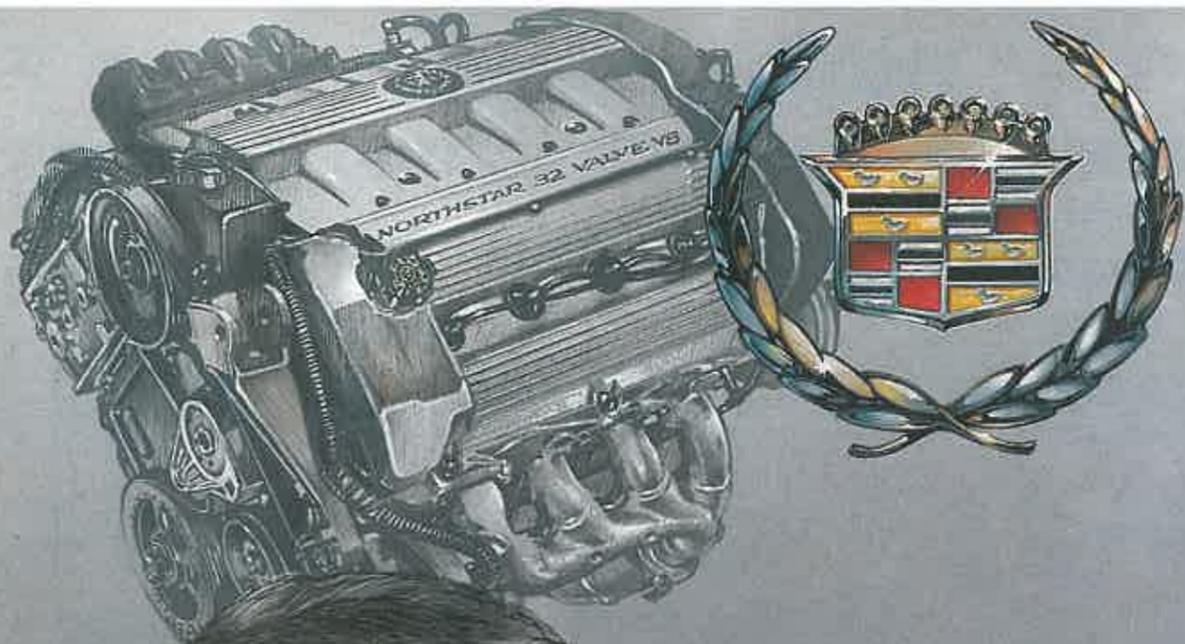
SUBARU Coupe 4WD, todos extras, garantía, 1.650.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 255 86 22.
BX TZD Turbo, 7 meses, todos los extras, 1.750.000 ptas. Tels. 533 51 97 / 534 21 33.
RENAULT R-21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. 549 57 88.

PEUGEOT 405 SRI, M-ML, aire acondicionado, 10.000 km, 1.950.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 / 460 49 00.
AX 14 TRS 5p, 7 meses, aire ac., elevallunas, cierre c., garantía, precio 875.000. Tels. 533 51 97 / 534 21 33.

R-21 TI, año 88, full equip, 1.275.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.
ESCARABAJOS varios. C.A.N.S.A. Azcona, 62. Tel. 255 86 22.
BX GTI, año 88, aire, ABS, llantas, elevallunas, 1.000.000 ptas. Tels. 533 51 97 / 534 21 33.

C.A.N.S.A. nuevos todas marcas, ofertas especiales y puntuales. Azcona, 62. Tel. 255 86 22.
MERCEDES 250 S clásico 1968, buen estado, sólo 400.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 255 86 22.
VOLKSWAGEN Polo Bel air, blanco. Tel. 549 64 71.

Gabriel AMORTIGUADOR REFORZADO
 TURISMO - 4X4 - FURGON
 MADE IN USA
 DISTRIBUIDOR
PROME
 Productos y Métodos, S.A.
 Cra Dos Rius, 220
 08440 Cardedeu (Barcelona)
 Tel: (93) 8 46 28 11 / 8 46 28 50
 Fax: (93) 8 46 17 44



Cadillac



LOS HOMBRES

JOHN GRETENBERGER, PRESIDENTE DE CADILLAC

«DAR EL SALTO A NIVEL MUNDIAL»

Antiguo directivo en la empresa alemana Opel, John Grettenberger está al frente de Cadillac desde hace varios años. Siempre le ha tentado la idea de llegar a vender la mayor cantidad posible de coches fuera de los Estados Unidos.

El asalto del mercado japonés ha perjudicado más a los importadores de coches europeos que a los fabricantes locales de coches de lujo; de entre éstos, Cadillac, por ejemplo, ha hecho

enormes avances con sus nuevos Seville y Eldorado, y ha mejorado esa «locomoción» italoamericana denominada Allanté.

¿Se ve afectada la empresa Cadillac por ese anuncio de cierre de

21 fábricas y de 74.000 bajas en el personal de G.M.?

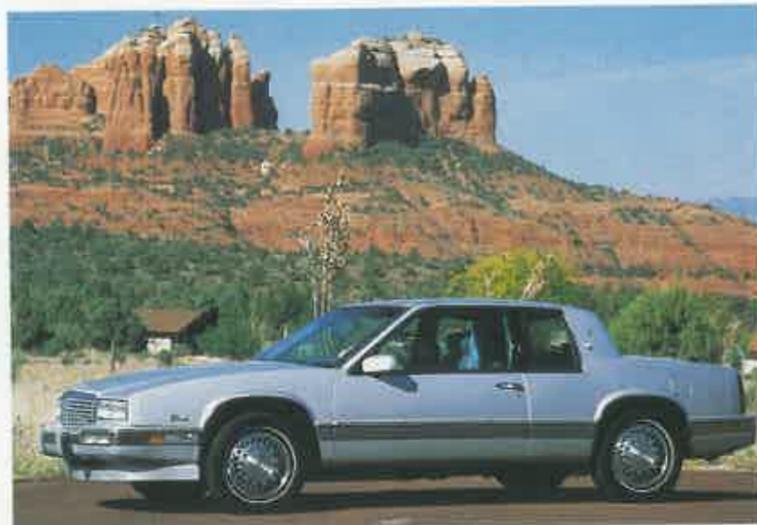
«Por supuesto», dice Grettenberger al comienzo de nuestra entrevista exclusiva, «ya sabíamos que habría que trabajar duro para mejorar



EL HOMBRE

John Grettenberger

John Grettenberger, 54 años.
-Presidente de Cadillac y vicepresidente de General Motors.
-Licenciado en empresariales, ha ocupado diversos cargos comerciales en Oldsmobile; ha sido consejero de Isuzu durante seis meses en 1978; director comercial de Opel entre 1980 y 1983 y luego, responsable de planificación en Oldsmobile. Es presidente de Cadillac desde enero de 1984. Ha sido elegido «líder industrial del año» en 1991.



nuestra eficacia y reducir costos. Nuestro personal también debe reducirse».

-¿En qué sector será más apreciable esa reducción?

«En los ejecutivos. Estamos tratando de afianzar nuestros servicios, eliminar todo trabajo inútil, y eso conlleva una disminución en el número de empleados. Sin embargo, al mismo tiempo intentamos reforzar el aspecto tecnológico».

-En definitiva, que más que reducir el personal, lo que harán será un

trasvase.

«Más bien será eso. Habrá alguna reducción entre los ejecutivos, pero no afectará a los obreros, teniendo en cuenta nuestro desarrollo».

-¿Cuánto personal hay en la empresa?

«Hay más de 2.000 empleados y 75.000 obreros».

-¿Cuántos quedarán?

«Más bien necesitaremos más. El solo hecho de añadir un segundo equipo en Detroit, significa que con-

tratemos unas 3.500 personas».

-Los cierres de las fábricas se anunciaron justo antes de las Navidades, causando la peor impresión posible. ¿Se hizo a propósito? ¿Es que G.M quería que sus fábricas se enfrentaran entre ellas?

«Desde luego que no. Siempre se tuvo la intención de hacerlo público en primavera. Todavía hay que resolver algunas cosas de tipo administrativo. Incluso hay que hacer un análisis junto con los responsables del sindicato UAW. Debería haberse dado a conocer el plan a finales de diciembre y publicar la lista de fábricas que se iban a cerrar hacia la primavera».

-Una de sus novedades es el Allanté, que tiene nuevo chasis,

nueva suspensión y un nuevo motor. ¿Cuántos calcula que venderán?

«Alrededor de 3.500».

-¿Cuántos coches llegaron a producir cuando estaban en sus mejores momentos?

«Entre 3.800 y 3.900 antes de bajar a nuestro nivel actual de 3.000».

-¿Se encuentra protegido Pininfarina ante la eventualidad de una caída en la producción?

«Tenemos un contrato por cinco años y no hay nada previsto para que nuestra relación se modifique. Pero sí es cierto que nuestro acuerdo prevé unas penalizaciones en caso de que desciendan nuestros pedidos».

ELABORADO DISEÑO

Todos los modelos de la marca Cadillac son estudiados a fondo para obtener así un diseño competitivo y las mejores prestaciones.



LA EMPRESA

Cadillac

Cadillac pertenece al grupo General Motors.

•Producción: 1991: 223.072 coches.

•Exportaciones: 1991: 4.366 coches.

•Personal (a finales de 1991): 10.000 personas.

-¿Ha sido por ustedes por los que Pininfarina ha montado su nueva fábrica?

«Sí, pero puede trabajar con otros modelos, mientras Cadillac no necesite la fábrica al ciento por ciento. Me alegro por ello».

-¿Cuál es la aportación del Allanté?

«Fundamentalmente imagen. Nunca se pretendió hacer un coche con el que se obtuvieran beneficios».

-¿No se ha visto tentado G.M de utilizar algo del sistema Japonés?

«Ponemos en práctica algunas lecciones aprendidas de nuestra cooperación, en la fábrica de Fremont, por ejemplo. Para poder sobrevivir, nos alejamos cada vez más de la producción masiva y vamos en dirección hacia la producción selectiva o ligera».

-Usted que ha trabajado en Opel, ¿ha encontrado alguna diferencia entre Europa y Detroit?

«Sí, quizás allí teníamos más disciplina a la hora de tomar decisiones, pero seguimos siendo menos eficaces que los japoneses. Opel se encuentra, sin duda, a medio camino entre Europa y Japón. Probablemente tenemos menos capacidad de competir allí que Opel, que está un poco más cerca».

-Siempre ha habido mucha disciplina en G.M.

«Cada vez es mayor la disciplina aquí. Las reglas no sirven si no se cumplen bien. Por tanto, nos hallamos en el punto en el cual cada uno está dispuesto a vivir de acuerdo con el plan establecido».

-¿Qué futuro tiene Detroit? ¿Será algún día más pequeño y más fuerte?

«Desde hace 50 años Detroit se viene reduciendo. Si tenemos que aceptar el libre cambio, la industria automovilística americana no tiene más remedio que reducir su tamaño».

-Libre cambio no es, necesariamente, sinónimo de cambio equitativo.

«Me inclino por ambas cosas. Ahora bien, un cambio equitativo es una utopía. Fijese, simplemente, en lo que consiste lo de los «transplan-

tes». No creo que eso vaya a durar mucho...».

-Volvamos a Cadillac. La imagen de ustedes es la de coches para gente mayor.

«Esa imagen está modificándose rápida y profundamente, al mismo tiempo que se modifican y mejora el nivel tecnológico, la calidad y el acabado de nuestros coches. La media de nuestros compradores rondaba los sesenta años de edad. Ya ha bajado a 58 años y sigue descendiendo con rapidez, paralelamente a la salida de productos mejores. Queremos llamar la atención de un público más jo-



CADILLAC ALLANTÉ
Con este vistoso modelo, la marca americana afronta el duro mercado de Estados Unidos, a la vez que desea hacerse un hueco en el mercado europeo.

todos los coches que se exporten? «A todos».

- Cadillac ha sido una de las primeras divisiones de G.M en exportar sus coches. ¿A qué se debe esta decisión?

«Cadillac ha sido tradicionalmente un exportador. Ahora que el dólar tiene una cotización razonable, la exportación se convierte en lo más importante para nuestro futuro. También vamos a producir coches con el volante a la derecha, para aumentar nuestras ven-

tas en Japón, Australia, Gran Bretaña, etc. Pero sin tener en cuenta esto, ya hemos vendido 1.200 coches en

Japón en 1991 y 400 en Europa, en donde esperamos vender por lo menos 1.200 ó 1.500 durante este año».

-¿Quiénes son sus rivales más directos?

«En volumen, pero no en imagen y tecnología, lo es Lincoln, a pesar de que el año pasado vendimos unos 40.000 coches más que ellos. Si no, serían Mercedes, Lexus, BMW y por otro lado, Infiniti».

-Los japoneses tienen mucha fuerza en California y sobre todo en su «cinturón del sol» («sun-belt»).

«El Cadillac De Ville arrasa en California con todos los japoneses y europeos».

-¿Tienen un mercado mejor en Estados Unidos que los de sus rivales?

«Sí, porque los Cadillac son bastante más baratos que los Lexus. Lexus parte de los 42.000 dólares mientras que nuestro STS está en torno a los 38.000».

-¿Se pondrá este nuevo motor a

Edouard Seidler

ALEX CRIVILLÉ

EL GRAN SALTO

El joven Alex Crivillé dio, con ocasión del Gran Premio del Japón, su salto a la máxima categoría de la mano de Sito Pons. El piloto de Seva no da este paso a ciegas, sino que lo hace arropado por el equipo Campsa-Honda que dirige el ex-Campeón del Mundo. El gran asalto a la cumbre ha comenzado.

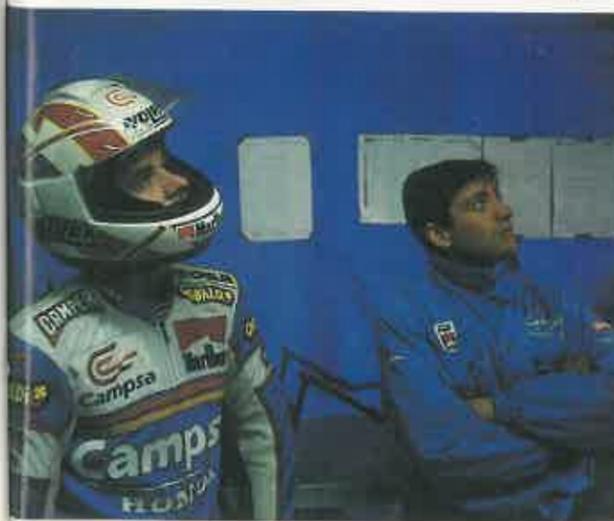
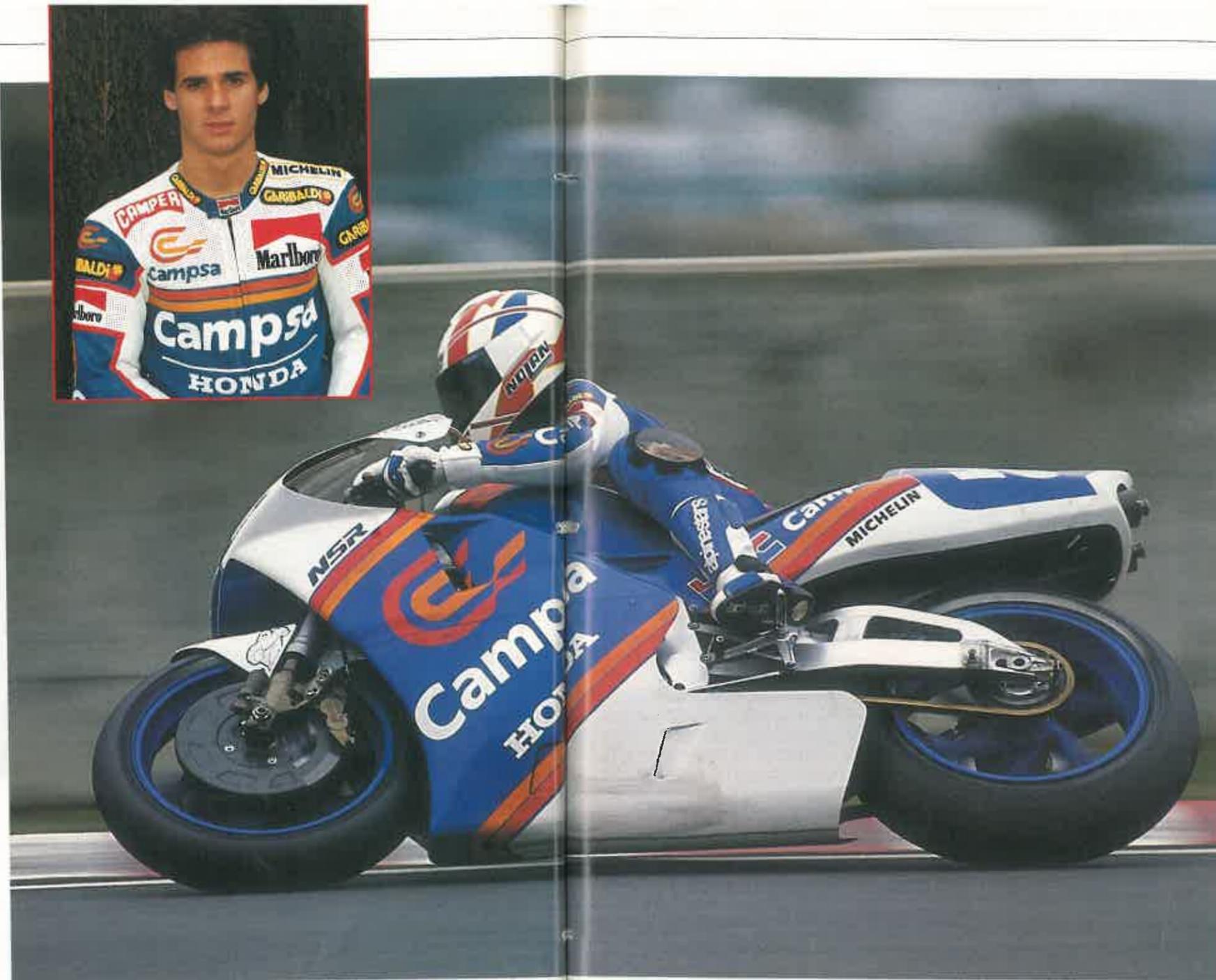
LLUEVE en Japón. El circuito de Suzuka se convierte en estas condiciones en una insidiosa y resbaladiza pista en la que los pilotos preferirían no estar. Falta poco para que comience la carrera del medio litro. Entre los que van a salir a la pista se encuentra Alex Crivillé. En los entrenamientos no lo ha hecho mal dadas las cambiantes condiciones meteorológicas, un décimo cuarto puesto, pero tampoco se ha lucido ni tampoco es lo que de entrada se esperaba de Alex. Él, sin embargo, está confiado, no tiene miedo al fracaso y la lluvia no va a ser lo que precisamente le fastidie la fiesta de su puesta de largo, como en los entrenamientos: «Ha sido una porquería, porque con este mal tiempo no ha habido quien pusiera la moto a punto. Casi no he podido probar nada, ya que los reglajes que hicimos en la única tanda en seco no los hemos podido comprobar luego. Prefiero que durante la carrera esté mojado todo el tiempo, lo malo es el «medio-medio», dice el piloto catalán poco antes del «warm-up». Ahí sí que se lució el pupilo de Sito, puesto que durante bastantes vueltas mantuvo el mejor tiempo, y si luego perdió esa privilegiada posición, se quedó con un octavo registro que, aunque no cuente para nada, sí indica que el de Seva se encuentra a gusto en mojado y sabe sacarle partido a su motor Honda.

En carrera tuvo un inicio fulgurante.

En cabeza se escaparon las dos Suzuki oficiales y las dos Honda de Doohan y Gardner. Tras ellos Kocinski, y sexto, yendo a por la quinta plaza del yanki, Alex Crivillé. El sueño no duró mucho, porque antes de concluir la primera vuelta se fue al suelo. La moto perdió súbitamente adherencia y el «Crivi» se vio bruscamente descabalgado. Ningún daño físico, pero sí el moral de tener que verse volviendo a los boxes lleno de barro. «No iba al límite ni mucho menos, podría haber pasado el viraje más inclinado y forzando más la adherencia». Para «el jefe»

la explicación era otra: «Los neumáticos estaban fríos y por eso se ha caído. Si no le llega a ocurrir eso, acaba entre los primeros, ¡seguro!» y esas son palabras de un hombre, Sito Pons, que no acostumbra a hacer muchos comentarios gratuitos.

Hasta llegar a este punto, el invierno ha sido largo. Crivillé ha trabajado el cuerpo haciendo deporte, también ha entrenado con la moto de Sito con la que ha cubierto más de tres mil kilómetros, tanto en Europa como en el resto del mundo, aunque con la nueva la historia ha sido muy distinta puesto que la re-



TRANSICIÓN
Alex Crivillé se está adaptando con rapidez a las características de pilotaje que requiere una moto como la Honda NSR 500, que proporciona 150 CV. Su ambición y habilidad le llevarán, sin duda, a estar entre los mejores.

cibieron muy tarde. Para Antonio Cobas, el responsable técnico del equipo, éste ha sido un inconveniente, porque la nueva moto es muy distinta: «Ahora la entrega de potencia es más dulce, los japoneses han trabajado para que la curva de potencia sea constante y eliminar aquel punto a medio régimen en que el motor daba un tirón, y que era el responsable de que la moto se descontrolara de golpe. Ahora no se levanta tanto como antes ni se mueve tampoco tanto, pero lo malo es que hemos probado poco y todavía falta aprender a sa-

IMPORTANTE RESPALDO
Detrás de Crivillé, y para lograr que las cosas vayan bien, hay un equipo integrado por gente con experiencia, como Sito Pons, Santi Mulero y Antonio Cobas.

G.P. DE AUSTRALIA

EL G.P. DE AUSTRALIA ha sido en todo distinto al del Japón y sin embargo los tres vencedores han sido los mismos. Eso indica a las claras que Waldmann, Cadalora y Doohan son los hombres fuertes del Campeonato. A ellos no les importa que llueva o luzca el sol, que haga frío o calor, que la pista sea veloz o tortuosa, que tengan que correr en solitario o batirse vuelta a vuelta. Ellos ganan en toda circunstancia. Tal vez sea precipitado sacar conclusiones drásticas, pero los tres han salido de estos dos Grandes Premios con una sustancial ventaja de puntos



EL HÉROE

A pesar de que no logró la victoria Carlos Cardús demostró con su pundonor y valentía que no está dispuesto a rendirse. A pesar de la fractura de clavícula luchó hasta el final con su gran rival Luca Cadalora.

mantuvo a su altura todo el tiempo, pero en la última pasada por meta le dió tal «hachazo» con unos cuantos caballos que «tenía guardados» que el de Tiana ni le vio. Éste, sin embargo corrió impecablemente, con una clavícula recién operada y que le dolía mucho y con un neumático trasero en peores condiciones que el de Luca. Bradl fue tercero y en el grupo se distinguieron Zelemborg y Biaggi. Pugnó termino, tampoco D'Antin, y Torrontegui, que tuvo que evitar una caída ajena, remontó del vigésimo segundo al duodécimo. Muy bien. Era evidente que a Doohan no habría quien le tocase en casa. Rainey lo intentó pero aún hizo bastante con ser segundo arrastrando una convalecencia. Peor lo tiene su compañero de equipo ya que «Little John» se quedó sin meñique en una caída en los entrenamientos y ello puede impedirle correr también en Malasia. Otro que no corre es Gardner, su pierna con siete fracturas puede llevarle a la retirada, pero su sustituto, Beattie voló con su Honda a una tercera posición por delante de los dos Suzuki, con un rendimiento inferior a las máquinas de sus rivales, aunque Chandler incordió a Schwantz hasta que este se

impuso a poco del final. Crivillé ganó, primero en la pista el séptimo lugar tras salir mal, pero estuvo a punto de perderlo por culpa de un Director de Carrera que debió confundirlo con Doohan y le bajó la bandera a cuadros una vuelta antes de la cuenta. Suerte que Sito rescató y le dieron la razón. Muy bien el de Sava. Por su parte Garriga se quejó de la moto y especialmente de los neumáticos que le impidieron rendir por encima de un octavo puesto.

CLASIFICACIONES

CLASIFICACIÓN FINAL

- GP3 (125c.c.)**
 1º Ralf Waldmann (Honda) a 43'50"562, 2º A. Gramigni (Aprilia) a 0"001, 3º B. Casanova (Aprilia) a 0"228, 4º N. Wakai (Honda) a 3"188, 6º Aspar (Honda) a 7"821,
- GP2 (250c.c.)**
 1º Luca Cadalora (Honda) a 44'36"707, 2º C. Cardús (Honda) a 0"215, 3º H. Bradl (Honda) a 8"337, 4º W. Zelemborg (Suzuki) a 28"308, 5º L. Reggiani (Aprilia) a 7"370,
- GP1 (500c.c.)**
 1º Michal Doohan (Honda) a 46'04"276, 2º W. Rainey (Yamaha) a 6"82, 3º D. Beatti (Honda) a 18"425, 4º K. Schwantz (Suzuki) a 31"062, 5º D. Chandler (Suzuki) a 36"019.

Como Japón pero con sol



IMPARABLE Mick Doohan se mostró otra vez inalcanzable en la categoría GP1. Su nueva Honda parece más potente y manejable que las motos rivales y con la victoria puso de pie a sus compatriotas.

sobre unos rivales que ni de lejos parecen tan fuertes. A partir de ahora los tres pueden ya comenzar a administrar su renta, algo que tenemos que «agradecer» a un sistema de puntuación que no permite descontar un resultado... En GP1, Waldmann, Gramigni y Casanova mantuvieron un duelo a tres que encandiló al público, pero en todo momento el germano pareció el más fuerte. La sorpresa la protagonizó Giró. Tercero en entrenamientos subió hasta casi contactar con el terceto de cabeza, momento en el que se le rompió una estribera y aún hizo bastante con acabar. «Aspar» salió bien, pero gripó en la segunda vuelta y tuvo suerte de que su motor aguantase hasta el final y conseguir ser sexto. Cadalora repitió con Cardús la jugada que el pasado año le hizo a Bradl en idénticas condiciones: Se



SIN COMPLEJOS El debú de Alex en 500, se saldó con una temprana caída. Pero hasta ese momento el piloto de Repsol se midió con los mejores y se permitió adelantar a Kocinski.

carle el jugo. Nos hace falta entrenar más». La opinión del ingeniero barcelonés es muy interesante, puesto que ha trabajado con Crivillé en todas las categorías: En 125, cuando fue Campeón del Mundo en 1989, en 250, el pasado año, y ahora en el medio litro. «Es muy difícil de comparar. Cuando llegé a JJ-Cobas para correr en 125 sabía muy poco, venía de ser segundo o tercer piloto en Derbi y es natural,

en esos casos a uno le ponen los reglajes del «bueno».

INTUITIVO Y RÁPIDO

«Ese año aprendió bastante. Cuando lo volví a tener el año pasado, venía esta vez de segundo piloto en el equipo de Agostini. Estaba más formado, pero todavía estaba verde en cuanto a la puesta a punto. El pasado año se desarrolló mu-

cho en este campo pero el paso a 500 ha sido traumático». Las palabras de Cobas parecen duras pero él las explica: «Su primera impresión al bajarse de la moto era decir que era una mala moto porque no había manera de dar gas, se quejaba de que se movía mucho y nos comentaba que no se creía que Doohan tuviese una igual. Estaba impresionado por el motor, pues nos decía que corría mucho pero que la

HONDA NSR

Evolución del modelo anterior

La nueva Honda NSR oficial tiene como máxima innovación, con respecto al modelo precedente, un nuevo motor que ha sido diseñado con la filosofía de darle una respuesta menos brusca a medio régimen. La arquitectura es similar al anterior, se mantiene un único cigüeñal, aunque el cárter es distinto. La mayor novedad es que ahora los cilindros van dos a dos como si se tratase de un bicilíndrico. Con ello se logra que la curva sea más suave, incluso puede salir desde 4.000 revoluciones sin tirones, como si se tratase de un motor de calle. Antes, la potencia venía más suave al principio y se disparaba

desde medio régimen, mientras que ahora acelera con más fuerza pero siempre de un modo constante, con lo cual se ganan dos cosas: Primero a bajo régimen la respuesta es mejor y a medio se evita el trallazo que tanto perjudicaba al pilotaje y a la estabilidad. En cuanto a chasis y suspensiones, hay una evolución del modelo anterior, especialmente en cuanto a los diagramas de progresividad de la suspensión trasera, pero lo más importante es que ahora la moto es un poco más corta por delante, es decir, que se ha retrasado la posición de anclaje de la horquilla delantera.



Crear nuevos campeones

Sito Pons es ahora otro hombre en el paddock. Se le ve tenso y concentrado, tal vez más que cuando él mismo pilotaba: «Es que desde fuera se sufre más, cuando eres piloto no estás nervioso porque estás concentrado y lo controlas todo. Ahora no». De todos modos, pocas cosas escapan a la mirada



penetrante de Sito, ocupado ahora en que, por un lado, Crivillé llegue a lo más alto con su equipo y, por otro, en que el IRTA, organización de la que es vice-presidente, vea cumplidos sus objetivos. Sin embargo, la meta más importante es llevar a Crivillé a la cima. «Lo más importante es que es joven y que da el salto a una edad todavía apropiada para cambiar el estilo de pilotaje, porque la 500 tiene una conducción muy distinta a la dos y medio. Lo que más cuesta en el salto de categoría es adaptarse a la aceleración en la salida de la curva. Para ello hay que retrasar la entrada y salir por

el interior para poder acelerar antes y salir derrapando». Para Sito «lo más importante es que tiene cualidades innatas y además tiene capacidad para aprender deprisa». También es consciente de aquello que el de Seva tiene que pulirse: «Ha de aprender a tener paciencia, es un joven con mucha ambición y, por lo tanto, ha de aprender a dominarse, puesto que de lo contrario lo puede perder todo de golpe. El quiere darlo todo, pero ha de aprender a dominar el corazón, ha de saber ser frío». Poco a poco, el binomio Sito-Alex se va formando, «pero no es sencillo, nos vamos conociendo a medida que vamos trabajando. Lo más importante es irnos compenetrando, ver como piensa cada uno y para esto es muy importante la convivencia, el cambiar impresiones. Ese es un traspaso que no se puede precipitar, sino que es el fruto de irse conociendo mutuamente». Es sabida de todos la fama que tiene Alex de poco hablador, lo cual es evidente que puede constituir una barrera en esa comunicación que preconiza Sito: «Es cierto, es poco hablador, Alex se encierra en sí mismo pero eso ocurre cuando no te conoce. Al principio le cuesta abrirse pero luego va cambiando su actitud. El tiene muchas ganas de aprender y ve sus defectos, y es por eso que trabajamos mucho juntos, que cambiamos impresiones constantemente, vamos viendo como evoluciona, hablamos mucho de la puesta a punto. Es una evolución que se va haciendo día a día» termina sentenciando Sito. Uno de los puntos fuertes de Pons, lo que le valió sus mejores éxitos, fue la concienzuda preparación y puesta a punto. Si esto lo unimos al talento innato de Crivillé podemos tener la fórmula mágica que catapulte al de Seva a la cima, al tiempo que Sito Pons seguirá cosechando triunfos desde el box.

moto nunca iba recta, o bien se levantaba o bien se iba de lado derrapando, es decir, que la moto corría pero no avanzaba, iba para arriba, para los lados, pero nunca de frente!». Aprender a aprovechar los más de 150 caballos de un motor de quinientos no es una tarea fácil y es en lo que ha tenido que trabajar durante el invierno este joven que, para Cobas, tiene el gran don «de ser intuitivo y rápido, en dos vueltas es capaz de ir deprisa, es muy hábil». Y Cobas destaca otro rasgo del carácter del de Seva: «No le tiene miedo ni respeto a nadie y eso es muy importante, como también lo es que ahora esté en actitud de ir a por todas sin ningún tipo de complejo, aunque es consciente de que tiene que aprender».

Se ha hablado y escrito mucho, antes y ahora, sobre el carácter de



A POR TODAS Crivillé ha dejado claro, desde el primer momento, que no se conforma con ser comparsa en la máxima categoría. Sus posibilidades son infinitas.

Alex; ya en tiempos de Derbi, cuando en el Europeo mostró su ímpetu en detrimento de Miralles, en su debú en el Mundial no dudó en achuchar y hacer correr a «Aspar» o a «Champi». Se ganó la fama de «enfant terrible» y de no respetar a nadie. Se le calificó de arrogante e indisciplinado. Como cuando dio plantón a Honda para irse a Yamaha, un error político grave, el más grave de su carrera deportiva. Sin embargo, el mundo es de los osados, quién no apuesta y no arriesga nunca ganará. Y Crivillé es de los que apuestan arriesgando. Eso le llevó al triunfo en el pasado y esa misma audacia es la que puede llevarle ahora a lo más alto. ○

José Luis Aznar

RAID DE TUNEZ

EL DESQUITE

Todavía no se habían templado los ánimos de la derrota sufrida en el Paris-El Cabo, cuando el Raid de Túnez ha devuelto la confianza al equipo Citroën. Tras un primer y serio aviso de Mitsubishi, la poderosa maquinaria amarilla no dio opción al rematar la carrera con un aplastante triplete sobre el podio.

ESPECIALISTA Con cuatro victorias en Túnez, Pierre Lartigue se ha elegido rey en este rallye.



Juan Luis Soto

Enviado especial

PARA perplejidad de los participantes, poco contraste encontraron al llegar desde la húmeda ciudad de Avignon, en Francia, donde se disputó la etapa prólogo, al acogedor país africano. Una persistente lluvia convertía el norte del país en un decorado



más próximo al RAC británico que a un raid. Zonas montañosas y cubiertas de verde fueron testigo de las primeras ofensivas entre los candidatos más poderosos: Citroën y Mitsubishi. La lluvia, que acompañó al rallye de forma intermitente, hasta el final, se convirtió, a casi 1.000 metros de altura, en un impresionante granizo que cubrió todo el camino de blanco.

En estas condiciones, casi alpinas, no era de extrañar que fuese el sueco Kenneth Eriksson quien diese el primer zarpazo de Mitsubishi, superando a todos los Citroën.

La escuadra francesa miraba con recelo a los tres Pajero y no estaban nada confiados; hasta el punto que el propio Jean Todt (responsable máximo de la actividad deportiva del grupo PSA) se desplazara a Túnez para estar junto al equipo de Guy Frequelin.

Lo que estaba muy claro desde los primeros compases es que los dos equipos, Citroën y Mitsubishi, iban a ser los protagonistas absolutos, copando las dos marcas los cinco primeros puestos.

NIVEL PRIVADO

Al día siguiente los Citroën dan la réplica, pasando Lartigue a ocupar la primera posición, por delante de su compañero de equipo Wambergue y superando en un cuarto de hora a un impetuoso Fontenay.

Tras este duelo de titanes, otra carrera se desarrollaba entre los privados para arañar minutos al fuerte ritmo impuesto por los de cabeza. El que fuera Campeón de Europa de Rallyes en los años setenta, Tony Carello, alternándose al volante con su primo, realizó una notable carrera hasta que un despiste restó a su Nissan cualquier posibilidad de victoria en la categoría Marathón (coches de serie). Carello había rodado séptimo absoluto, incluso por delante de Ambrosino, en la tercera etapa entre Donz y Kasr Ghilane. Schlessler y Rahier, asiduos a este tipo de pruebas, habían elegido un buggy y un espectacular prototipo para intentar acortar distancias sobre las dunas que desde el gran desierto argelino invaden el sur de Túnez. Las enormes ruedas de sus vehículos y el gran recorrido de las suspensiones, castigaron con frecuentes averías a las transmisiones, hasta llegar al abandono en el caso de Schlessler. El piloto francés Andre Rey sería, al final, quien se llevará la victoria en Marathón, con su Land Rover.

Mientras tanto, la cabeza de carrera era dominada por los Citroën y en la tercera etapa Lartigue volvió a afianzarse como firme candidato a la victoria en esta decimoprimer



edición del Raid, tras un espectacular duelo con su compañero Wambergue. Ya en pleno desierto, una sombra de debacle planeó sobre el raid. El último enlace hasta la meta del día siguiente, en un perdido puesto fronterizo, llamado El Borma, coincidía con el recorrido de las asistencias y suministros. Los caprichos de la arena arrastrada por el

viento habían hecho impracticable el camino para muchos camiones de 2 ruedas motrices y el ambiente de esa noche ofrecía un paisaje desolador, con muchos pilotos durmiendo al raso, sin comunicaciones por satélite y sin suministros de combustible.

Cuando ya parecía que Citroën iba a tomar los mandos de la carre-

HABLAN LOS EXPERTOS
Philippe Wambergue y Bruno Saby tendrían mucho que contar sobre sus dilatadas experiencias al volante.



ra, Eriksson, se adjudicaba la etapa siguiente y Fontenay se mantenía peligrosamente cerca del líder. Mats Jonsson, el sueco de Citroën, rompía su sexta marcha y al rodar en quinta a tope de vueltas, fundía el turbo, perdiendo ya toda opción a estar en cabeza.

Pero todo se jugaría a una carta entre El Borma y Remada. Fontenay,

EL TODO POR EL TODO
Los Mitsubishi atacaron desde el principio y brindaron un emocionante duelo en una carrera rapidísima y destructora.

EFICACIA NÓRDICA
Los suecos parecen adaptarse a la perfección a este tipo de carreras. El pluricampeón nacional Mats Jonsson no es una excepción.



en un desesperado intento de acortar esos escasos 20 minutos que le separaban de su rival Lartigue, volcaba y se perdía al tomar la pista en sentido contrario, por la parte

con más pendiente de las dunas, de frente.

Por si fuera poco, Eriksson sufre persistentes problemas en el motor de su coche y Saby rompe la sus-

pensión, quedando fuera de juego. En esta etapa se criticó el «road-book» de forma generalizada, especialmente por los copilotos de Mitsubishi. Los de Citroën no se

Anecdotalario tunecino

Un aspecto que diferencia al Raid de Túnez de los demás es un ambiente menos tenso y casi festivo. Por las noches, en el vivac, una orquesta amenizaba puntualmente la velada, entre auténticas «jaimas» levantadas por la organización.

Optic 2000, patrocinador de esta edición, se ha tomado muy en serio el mundo de los raids. Realizó un examen oftalmológico a todos los participantes para estudiar su poder de adaptación visual.

Ciryl Neveu, el «padre» de este rallye, se quejó de forma rotunda por la irresponsabilidad que algunos pilotos habían hecho gala al hacer uso de su radiobaliza sin necesidad. A uno de ellos, después de buscarle durante dos horas con un helicóptero, lo encontró confortablemente instalado en un hotel.

Una particularidad del Raid de Túnez es que es de por sí un auténtico periplo histórico. Unos ejemplos de las referencias señaladas en el «road-book»: Antigua mezquita, calzada romana, fortín abandonado, frontera electrificada (levantada por los franceses en los límites con Argelia), monumento a la Columna Leclerc, ruinas cartaginesas...

Al cruzar los pueblos y aldeas se ve a los niños agacharse rápidamente para coger una piedra especialmente arrojadiza. El truco para librarse del «bombardeo» consiste en saludar efusivamente, con lo que el gesto de lanzar se convierte en otro amistoso, e inofensivo, pero eso sí, sin soltar el proyectil.

Un piloto de motos se cayó en el desierto y quedó

conmocionado después de conectar la radiobaliza. Pero no fue capaz de llamar la atención del helicóptero, que lo sobrevoló cerca varias veces. «Lo oía en sueños, pero no me desperté hasta la noche. Encendí una hoguera y aguanté el frío hasta la mañana, cuando me encontraron».

Una huelga estuvo a punto de dar al traste con la carrera. El ferry que debía transportar los vehículos de los 700 participantes tuvo que ser reemplazado, a última hora, por un carguero.

El despliegue de Citroën volvió a ser espectacular, como viene siendo habitual. En los parques de trabajo los camiones eran auténticos camiones de competición y almacenes donde un pequeño ordenador suministra información sobre dónde está cada pieza o

Los españoles

Sólo eran cinco y todos ellos en moto. Carlos Sotelo y Toni Boluda eran los únicos con posibilidades de victoria. Sotelo estrenaba la Gilera 750 y pronto se hizo con su elevada potencia, haciendo un segundo puesto a los dos días de carrera. Sin embargo, poco iba a durar la ilusión del español. En la tercera etapa se rompía la transmisión primaria, y por si fuera poco, su compañero Mandelli sufría una rotura en la caja de cambios de su moto, quedando ambos fuera de carrera.

A Tony Boluda la suerte le abandonó incluso antes, al rendir el alma su Honda XR 600 entre Hachichina y Donz.

Meritoria fue la actuación de José A. Grande, que con su moto de serie y sin asistencia se mantuvo en carrera hasta la quinta etapa, abandonando por rotura de válvulas.

hicieron de rogar y rodaron hacia el triunfo imponiendo un ritmo infernal. «Estuvimos a punto de dar una vuelta de campana al hincar el morro en la arena y luego volamos a más de dos metros de altura, en un salto escalofriante, que por poco nos deja el coche destrozado». Declaraba impresionado Wambergue al final de la etapa. Al día siguiente ya nada pudo evitar que los Citroën entraran vencedores en la isla de Djerba, aunque Fontenay, en un alarde de pundonor, cruzase el primero la meta de la etapa.

En motos, la poderosa escuadra Gilera lo tenía todo para el triunfo, ya que sus rivales habituales no se han presentado a este raid. Pero de las cuatro motos oficiales sólo dos cruzaron la meta final; eso sí, ganando la carrera.

Un sorprendente Chiesa, sobre Yamaha, Olivier (Kawasaki), Saint (Honda) y el alemán Mayer (KTM) pusieron las cosas muy difíciles a los italianos Medardo y Picco, arrebatándoles incluso las victorias parciales en dos etapas y casi el liderato en el caso de Chiesa. ○

BREVES

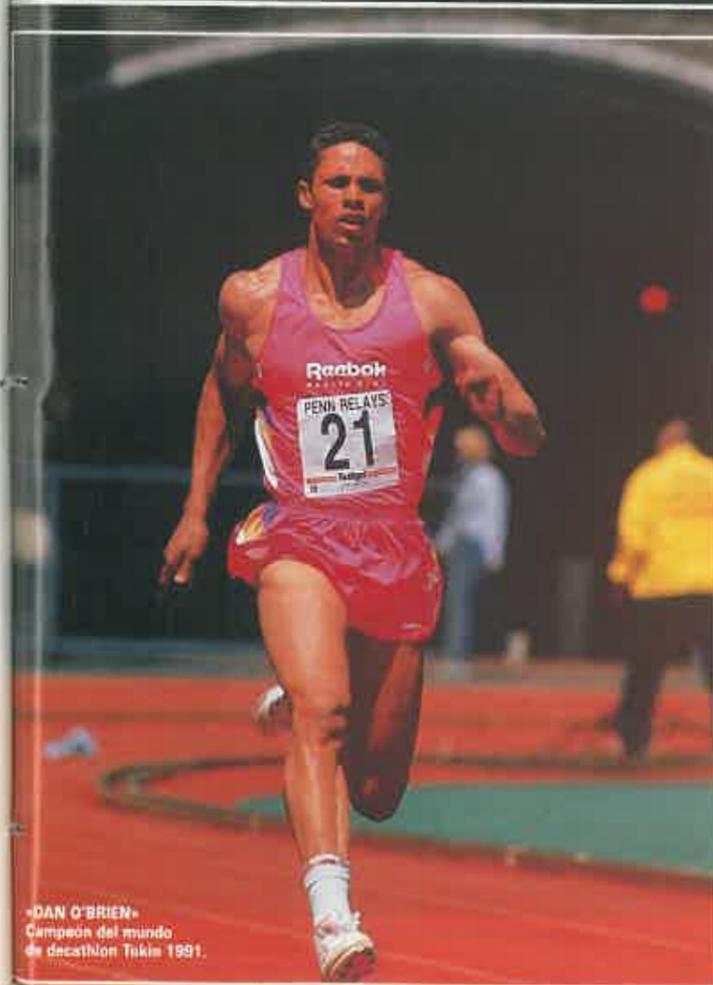
Ciryl Neveu tiene en proyecto realizar una carrera que se desarrollaría en Túnez, Argelia y Libia. según él sería «el más bonito de los raids realizados hasta ahora y eclipsaría por completo al París-El Cabo».

Los Citroën han recibido algunas importantes modificaciones. Los radiadores han pasado a ser de intercambio agua/aceite, eliminándose así las voluminosas tomas de aire y ganando aerodinámica. Lartigue utilizó en la primera etapa un coche con vías estrechas, para cambiar después a vías más anchas.

CLASIFICACIONES

Coches: 1, Lartigue-Périn (Citroën ZX), 9h 28'59". 2, Wambergue-Vantouroux (Citroën ZX), a 12'23". 3, Jonsson-Gallagher (Citroën ZX), a 41'29". 4, Fontenay-Delferrier (Mitsubishi), a 1h 22'11". 5, Ambrosino-Guéhennec (Citroën ZX), a 3h 11'24". 6, Rey-Siegenthaler (Range), 1 T 2, a 6h 42'38". 7, Traglio-Dominella (Mercedes), a 7h 40'30". 8, Betaille-Maury (Toyota), 1ª Marathón, a 8h 29'6".

Motos: 1, Medardo (Gilera), 23h 44'05". 2, Olivier (Kawasaki), a 17'29". 3, Picco (Gilera), a 1h 05'36". 4, Saint (Honda), a 1h 33'34". 5, Mayer (KTM), a 1h 41'02". 6, Quiroga (Yamaha), a 2h 40'34". 7, Sanzo (Yamaha), 1ª Siluetas, a 2h 56'08". 8, Castera (Yamaha), a 3h 0'06".



«DAN O'BRIEN»
Campeón del mundo de decatión Tokio 1991.

TU COMO YO «THE PUMP»



EN CUALQUIER TIPO DE ESFUERZO PREFIERO UNAS «THE PUMP». PARA CORRER, PARA SALTAR Y PARA LANZAR, SIENTO MI PIE MÁS PROTEGIDO Y SUJETO.



PRESSING

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS

72 HORAS AL LIMITE



EL RON DENNIS ESPAÑOL
Teo Martín (arriba), a través de sus interfonos, controla a todo su equipo. Los mecánicos trabajaron duro todo el fin de semana para averiguar la causa de los problemas electrónicos que les acosaron.



En la carrera de Turismos disputada en Jerez tuvimos ocasión de vivir muy de cerca la victoria de Villacieros. Durante todo el fin de semana estuvimos inmersos en la dinámica de su equipo y pudimos conocer todo el esfuerzo que realizan para lograr la victoria.

Manuel Madrid

Enviado especial

CONSEGUIR la victoria que logró Juan Ignacio «Kuru» Villacieros en Jerez, no es cosa de un hombre sólo. Es una labor de todo el equipo, que se esfuerza durante todo el fin de semana para alcanzar el triunfo. Es el trabajo de un equipo privado, uno de los más potentes del Campeonato de España de Turismos, capaz de vencer, como ya han demostrado, a las escuderías oficiales. Cuentan con tres BMW M-3 preparados por Schnizer, uno de los mejores especialistas.



Estos coches están pilotados por «Kuru» Villacieros, Santiago Martín Cantero y Fernando Medina. Los de los dos primeros son nuevos y cuentan con la máxima evolución permitida por el reglamento, mientras que el de Medina es un coche que utilizaron el año pasado y tiene un nivel más bajo de preparación.

Al frente de un equipo humano y con unos medios de primera está Teo Martín que, con unos cascos con interfonos permanentemente puestos y conectados a una emisora, controla a todo el equipo.

El equipo siempre está en acción, pero vamos a centrarnos en un frenético fin de semana de carreras. El trabajo comienza dos días antes de que se celebre la prueba, aunque el

LOS NEUMÁTICOS DECISIVOS
Todo lo que concluye a las ruedas lo cuidan al detalle: Unos neumáticos y presiones adecuadas son imprescindibles para lograr un buen resultado.

Jerez en breve



E **L NISSAN SKYLINE** presentó algunas mejoras con respecto a la carrera anterior. Su peso había sido reducido 60 kilos, las bridas del turbo eran casi dos milímetros más grandes y montaba llantas de 17 pulgadas con el consiguiente aumento del tamaño de los frenos.

E **N FORD** estarían dispuestos a vender el Sierra Cosworth 4x4 que condujo la pasada temporada José Ángel Sasiambarrena, a un precio muy bueno, al piloto que les presentase un proyecto interesante. Según ellos no lo pueden ceder, pero sí lo venderían por un precio simbólico. Hasta ahora, el piloto que podría tener más posibilidades de hacerse con esta montura es Luis López de la Cámara. El piloto segoviano vio como se le incendió un coche en los entrenamientos previos a la carrera del Jarama y en Jerez estuvo a punto de que le sucediese lo mismo, por lo que no pudo tomar parte en la carrera.

C **OMPUESTA** y sin coche, eso es lo que le sucedió a Balba González Camino. Se tuvo que conformar con ver las carreras desde la barrera porque

su coche todavía no está listo. De momento sólo el de Villota llegó al circuito procedente de Inglaterra a las seis de la mañana del sábado. Villota realizó los primeros kilómetros durante la tanda de entrenamientos y el



coche mostró algunos problemas, con lo que ocupó el último puesto de la parrilla de salida. En la carrera no pudo acabar porque en las primeras vueltas se le rompió un manguito de agua. Para la próxima carrera confían en tener a los dos coches a punto.

S **ASIAMBARRENA** por fin parece que va a tener medios para afrontar con garantía la temporada. En Jerez lució unos colores muy refrescantes, ya que ha repescado a la marca de

refrescos Surfing. Con ello ha conseguido que permanezca en el certamen unos de los patrocinadores más importantes.

M **OTOR 16** en primera línea. Javier Díaz, piloto que lucirá los colores de la revista en la Fórmula Renault, se mostró como uno de los favoritos al título final en esta primera carrera. El sábado logró situarse en la primera línea de la parrilla de salida. La «pole» fue para Iñaki Soto que se la arrebató a pocos minutos del

final de los entrenamientos. En la carrera, Díaz arrancó muy bien, situándose en primera posición, puesto que mantuvo durante unas vueltas trepidantes que pusieron a los aficionados de pie. Cuando estaba implicado en la lucha por la victoria, tuvo que abandonar a causa de un problema eléctrico que le impidió redondear su actuación con un puesto en el podio.



EL MÁS RÁPIDO
Villacieros, gracias a un sensacional tiempo en los entrenamientos, ocupó el primer puesto de la parrilla de salida. Puesto que después se confirmó en carrera.

máximo esfuerzo lo realizan desde el viernes, día en el se efectúan los entrenamientos libres, hasta el domingo, justo cuando acaba la carrera. Son 72 horas al límite.

Teo Martín nos comentó que, por

lo general, el jueves previo a la carrera alquilan el circuito donde van a correr y realizan diferentes comprobaciones. Lo primero que hacen es tomar la temperatura de los neumáticos, con estas referencias se

guían para realizar una buena convergencia y paralelismo de las ruedas. Después, prueban diferentes muelles hasta conseguir la estabilidad más apropiada. Esto por lo que se refiere a la primera tanda de entrenamientos. En la segunda, que suele ser a mediodía, hacen pruebas de neumáticos con un compuesto similar al que utilizarán en la carrera. Una vez que tienen ya decidido el tipo de neumático que van a utilizar, hacen un simulacro de carrera para ver si aguantan.

Este fin de semana fue especialmente intenso para todos. En el coche de Villacieros apareció un misterioso fallo electrónico que sólo salía de vez en cuando. Sin embargo se fue consagrando como el máximo favorito a la victoria, ya que en todas las tandas siempre consiguió el mejor tiempo. Algo similar ocurrió en el coche de Cantero, aunque en éste el problema electrónico era constante y sus tiempos fueron mucho peores. El único coche que decidió portarse bien fue el de Medina. Inmediatamente se pusieron al habla con un ingeniero de Schnizer en Alemania para solucionar los fallos que les acosaban.

Con este problema llegaron al sábado, día en el que se celebran los

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 y sin correr el riesgo de perderse alguno. Cada semana en Motor 16, la mejor información del mundo del motor. A domicilio.



14.560 PTAS. AL AÑO SIN ENTRADA.

Si 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

ENVIAR A MOTOR 16 CAMBIO Y RUSCONI, S. A. C/ HERMANOS GARCIA NOBLEJAS, 39 28037 MADRID



TIEMPO DE RELAX
A pesar de la intensidad con la que se viven los fines de semana de carreras, siempre hay un hueco para dedicarle a la familia. Al menos eso parece en el caso de Villacieros.

CANTERO NO SE SALVÓ
Después de solucionar los problemas electrónicos que sufrió todo el fin de semana, al final la correa del alternador implió a Cantero obtener un buen resultado.



102 / Motor 16

LA PELICULA DE LA CARRERA

NO SE PUDO ACERCAR A LA CABEZA
Palau no pudo aprovecharse del fallo del coche de Villacieros para arrebatarse el triunfo. Con su segundo puesto sigue líder del certamen.



En esta cita en Jerez debutaron los distintos trofeos de Renault, que se distinguieron por comenzar el año con una participación masiva. La segunda carrera de Turismos estuvo marcada en un principio por el dominio de los BMW M-3 de Villacieros y de Bassas. El tercero en discordia fue Carlos Palau, que con el Ford Sierra Cosworth se situó en los entrenamientos tras su estela. En esta prueba hubo algunas novedades, es el caso de Rafael Barrios, que estrenaba coche. Apareció con un Alfa Romeo 75 3.0 mucho más competitivo, al límite de lo que permite el reglamento y que había participado el año anterior en el Italiano de Turismos con Giorgio Francia a su volante. También reaparecía Emilio de Villota con un BMW M-3. En la carrera Villacieros arrancó muy bien, pero por detrás hubo un incidente que marcó el resultado de los puestos siguientes. Alexander Villanueva no se conformó con arrancar antes de que se pusiese en verde el semáforo, además llegó al final de

recta totalmente pasado llevándose por delante a unos cuantos pilotos. De ellos los más perjudicados fueron José Mora, que con el Renault Clio 16V muy tocado no pudo seguir en carrera, Juan Ridruejo con el BMW M-3 del equipo Camac, Antonio Castro con un Renault 21 Turbo, José María Ponce (BMW M-3) y Santiago Martín Cantero. Los pilotos de cabeza que escaparon de este incidente pusieron unos metros de diferencia. Villacieros en cabeza, con un fallo electrónico que le persiguió todo el fin de semana, no pudo aguantar el acoso de Bassas, que no tuvo problemas para rebasarlo. Pero poco iba a durar la alegría en el equipo oficial BMW, ya que poco después Bassas con la correa del alternador rota, tuvo que entrar en boxes perdiendo mucho tiempo y devolviéndole el primer puesto a Villacieros. Palau, con un problema también en su montura, no pudo inquietar al piloto del BMW conformándose con la segunda posición. Sin duda lo más interesante de la carrera fue la

DE PRINCIPIO A FIN
Hervás no tuvo problema para dominar la carrera de la Copa Renault Clio 16V.



participación masiva en las Copas Renault

lucha por la tercera posición entre Javier Mora (Renault Clio 16V) e Iñaki Goiburu con un BMW M-3. Al final el tercer puesto fue para Mora. En la Fórmula Renault se pudo contemplar una carrera apasionante en la que el vencedor fue Roger Morback, que in extremis y en una maniobra muy arriesgada



EL HÉROE DEL DÍA
Javier Mora, con uno de los pequeños Renault Clio 16V, ocupó la tercera plaza del podio. En la Fórmula Renault triunfo 'in extremis' de Morback.



se impuso a su compañero de equipo Carlos Pérez Sala, que finalmente ocupó la tercera posición, ya que también se vio superado en la última vuelta por Iñaki Soto, autor de la pole. En la Copa Renault Clio 16V, que debido a la gran cantidad de inscritos que tiene este año, obliga a la organización a realizar dos mangas

CAMPEONATO DE TURISMOS

1º J. I. Villacieros (BMW M-3), 32 10 29 2º C. Palau (Ford Sierra Cosworth), 32 17 69 3º J. Mora (Renault Clio 16V), 32 33 89 4º I. Goiburu (BMW M-3), 32 34 15 5º E. de Aysa (Renault Clio 16V), 32 38 62 6º L. Pérez Sala (Nissan Skyline), 32 49 56 7º J. M. Ponce (BMW M-3), 32 55 05 8º A. Albacete (Fiat Tipo 2.0 16V), 33 08 51 9º E. Balcázar (BMW M-3), 33 11 48 10º R. Barrios (Alfa Romeo 75 A), 33 12 47

FORMULA RENAULT

1º R. Morback, 30 00 40 2º I. Soto, 30 01 50 3º C. Pérez Sala, 30 11 11. 4º B. Calatayud, 30 15 37. 5º C. Gil, 30 26 36.

COPA RENAULT CLIO 16V

1º I. Hervás, 26 12 33 2º C. Arimón, 26 17 54 3º S. Moya, 26 20 57 4º B. Tramont, 26 23 09 5º P. Tesoro, 26 24 23

COPA RENAULT INICIACION

1º I. Rodríguez, 21 25 14 2º J. C. Ayuso, 21 27 67 3º R. Muñoz, 21 30 56 4º J. L. Altaba, 21 31 82 5º L. Saban, 21 45 69



crado en un incidente que provocó en la primera curva Alexander Villanueva. Justo antes de la salida, curiosamente el coche que había funcionado bien, el de Medina, se puso rebelde y se negó a arrancar, viéndose obligado a salir de boxes con dos vueltas perdidas y sin opción a lograr una buena clasificación. Todas las esperanzas de victoria estaban puestas en el coche de «Kuru», que marchaba en primera posición. Hasta que cundió la alarma, el misterioso problema se reprodujo y comunicó a Teo que no podía aguantar el acoso de Bassas y que le tenía que dejar pasar. Pronto volvió la alegría al seno del equipo, ya que Bassas, que marchaba en cabeza, tuvo que entrar en boxes con la correa del alternador rota.

La incertidumbre era averiguar si Palau haría peligro su victoria; eso no fue así porque detectaron que el Ford Sierra tampoco marchaba redondo y no se podía acercarse, con lo que finalmente Villacieros pudo cruzar la línea de meta en primera posición. Cantero, con un problema similar al de Bassas, no pudo realizar una buena actuación. Al final corre el champán en el equipo y se justifica el enorme esfuerzo de todo el fin de semana.

SÓLO LES INQUIETÓ BASSAS
Villacieros tan sólo tuvo un rival en Bassas, que le superó durante unas vueltas. La suerte no acompañó al piloto catalán que le tuvo que devolver el primer puesto a «Kuru». Cualquier momento es bueno para cambiar impresiones, sobre todo después de una manga de entrenamientos donde se tienen muy frescas las ideas.



BURGUEÑO ABANDONÓ
Debido a un toque, una de las ruedas perdió el aire y no pudo acabar la carrera.

Éxito español en Inglaterra

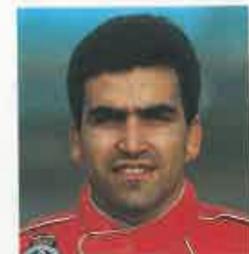
El pasado fin de semana se disputaron en el circuito de Donington las carreras del Campeonato Británico de Fórmula Ford y Fórmula Renault, donde nuestros pilotos jugaron un papel destacado. En la Fórmula Ford, Ángel Burgueño y Miguel Ángel de Castro se situaron, respectivamente, en tercer y sexto lugar de la parrilla. Ambos realizaron una buena salida sobre el asfalto mojado, colocándose segundo y cuarto, pero Burgueño se tocó con Andrew McAuley, primero durante toda la carrera, con la mala fortuna de que su rueda delantera derecha comenzó a perder aire hasta que se vio obligado a abandonar. En ese momento, de Castro se situó tercero, posición que mantuvo casi hasta el final, aunque a medida que se fue secan-

do la pista iba perdiendo terreno. A falta de una vuelta falló un cambio y se vio superado por dos pilotos, finalizando quinto.

Por la tarde se disputó la Fórmula Renault, con Iván Arias y Pedro Martínez de la Rosa en segunda y tercera posición de la parrilla a menos de una décima de Joakim Ward, que obtuvo la pole position. En la salida, ya con la pista completamente seca, los pilotos españoles se situaron segundo y cuarto. Al inicio de la segunda vuelta, Pedro de la Rosa pasó por la recta en primera posición aprovechándose con mucha sangre fría de las disputas entre los otros pilotos. Durante diez vueltas aguantó las múltiples tascadas de Tim Stafford y James Rhodes, algo más rápidos que él, pero al final un doblado le hizo levantar el pie durante la subida y le superaron ambos. Iván Arias, en su lucha por recuperar el primer puesto que ostentó durante unos segundos, realizó un trompo en la segunda vuelta, pero remontó ferozmente hasta acabar en novena posición. Posteriormente, le descalificaron por adelantar en bandera amarilla, aunque según sus palabras el piloto que le precedía falló un cambio. Tras este resultado, Pedro Martínez de la Rosa mantiene el primer puesto del Campeonato, seguido por James Rhodes.

Monteverdi vende su colección

PETER Monteverdi, el primer constructor suizo de vehículos de competición, se deshace de su valiosa colección, creada durante cuarenta años, que incluye modelos de competición y vehículos clásicos de alto valor. Este multimillonario suizo, que ha perdido gran parte de su fortuna durante los últimos años, estuvo involucrado en varios proyectos de Fórmula 1, el último de ellos con Foyteck y Lehto como pilotos, en la Escudería Onix, de la que llegó a ser propietario. En la subasta, realizada por Christie's el pasado sábado 11 de abril, el vehículo más caro fue el Ferrari con el que participó Niki Lauda el año 1974 en Fórmula 1. Su precio base era de 85 millones de pesetas.



zándose con las reacciones de su nuevo monoplaza, obtuvo al final de los entrenamientos el noveno tiempo, con un registro de 1.18"05. Como dato anecdótico, se encuentra la presencia de Nelson Piquet en La Torrecica, que acompañaba a su piloto protegido: Beretta Olivier. Piquet dio unas vueltas al circuito para colaborar en la puesta a punto del monoplaza.



JOYAS MILLONARIAS
Monteverdi (en el centro) vende su colección.

Pruebas F-3000 en Albacete

Los pasados días 8 y 9 de abril se celebraron en el circuito de Albacete entrenamientos del Campeonato Internacional de Fórmula 3.000. En los mismos estuvo presente Jordi Gené, en la que fue su primera toma de contacto con estos monoplazas, ya que en las anteriores sesiones de entrenamientos el mal tiempo les impidió rodar suficientemente. El mejor tiempo se lo adjudicó Luca Badoer, que realizó 1.16"67. Gené, que se dedicó a seguir familiari-

Listo el Mazda atmosférico

El próximo domingo, día 19, debutará en Suzuka, coincidiendo con la primera prueba del campeonato japonés de sport prototipos, el nuevo Mazda atmosférico que responde al nombre MX01 y que tomará parte, al mismo tiempo, en el Campeonato del Mundo de Sport de la FISA conducido por el piloto brasileño Mauricio Sandro Sala. El Mazda MX01 no sólo se caracteriza por equipar un motor V10 atmosférico de 3,5 litros de cilindrada, sino que su carrocería ha sido modificada completamente. El motor ha sido desarrollado por John Judd, y es el mismo, a pesar de llevar el nombre Mazda en sus culatas, que el Judd



V10 que empleará el Lola de la escudería Euro Racing holandesa (en la que correrá Jesús Pareja). En cuanto a la carrocería ha sido construida por la firma TWR (Tom Walkinshaw Racing) en la localidad inglesa de Kidlington. Resulta muy curioso, al respecto, constatar la semejanza casi total de líneas con respecto al Jaguar XJR-14 Campeón del Mundo del año 1991. No cabe duda que ambos coches proceden de idéntica fuente, el TWR, pero aparentemente

nada permite diferenciarlos, salvo los colores verde y naranja de los patrocinadores del equipo japonés. Sólo la configuración del alerón trasero y la colocación de los retrovisores exteriores marcan las diferencias. Habrá que esperar que el Mazda MX01 de las mismas satisfacciones que en pasado año dio el Jaguar XJR-14. Por el momento, los entrenamientos efectuados por el equipo en el circuito de Silverstone hacen pensar que así será.

CORTADOS POR EL MISMO PATRÓN.
Los dos coches realizados por TWR tienen unos rasgos muy similares, tan solo pequeños detalles los diferencian.

● Con todos los problemas que están ocasionando las poleas de alternador de los BMW M-3 del Campeonato de España de Turismos, la Federación es muy probable que acepte que las poleas puedan ser sustituidas por las que utilizan estos vehículos en los motores de Gr. A. Esto sería posible porque está demostrado que es una pieza con la que el motor no gana en rendimiento. Sirve para evitar que un problema tan tonto eche a perder una carrera, como le pasó a Bassas en Jerez, que perdió la prueba por este inconveniente.

● Oriol Serviá de nuevo volvió a ver como su motor cedía a las pocas vueltas de comenzar la carrera sin poder hacer nada. En la primera carrera por una avería similar no pudo ni realizar tan siquiera los entrenamientos oficiales. Todo parece indicar que no están dispuestos a seguir con un material de tan baja calidad y seguramente en la siguiente carrera podrá disponer de un vehículo que sea más fiable y no le de tantos disgustos.

BOXES

CONVIERTETE EN PILOTO DE FORMULA RENAULT

Si tienes menos de 27 años sigue los pasos de los actuales pilotos de Fórmula 1, y conviértete en piloto de Fórmula Renault con Privilege Fórmula y MOTOR16. Realizando los tres cursos de formación de piloto puedes ganar tu participación gratis en la última carrera de FORMULA RENAULT de esta temporada en el equipo CENTRAL HISPANO 20, con Javier Díaz. No dejes que esta oportunidad se te escape.

Privilege Formula

Llámanos al (91) 657 04 67 Fax: (91) 657 06 16
Solicitando precios y programas de cursos



DE LA ROSA EN EL PODIO
El piloto español de nuevo estuvo entre los mejores.



El testamento europeo de Bob Eaton

CUANDO Bob Eaton firma en Varsovia, a principios de marzo, una carta de intenciones con el gobierno polaco para la entrada de General Motors en el capital de FSM, todavía ignora que algunas personas en Detroit piensan en él como sucesor de Lee Iacocca. Se ha hablado mucho de él durante una reunión del Consejo de administración celebrada el 5 de marzo, al término de la cual se han rehusado las candidaturas de Gerry Greenwald (antiguo brazo derecho de Iacocca, dispuesto a regresar para intentar «salvar» United Airlines) y de Bob Lutz, director general de la filial Chrysler Motors, a quien Iacocca reprocharía el arrimar el ascua a su sardina, sobre todo en materia de nuevos productos. Eaton va a aprovechar dos viajes para encontrarse con el patriarca de Chrysler. Tendrá que esperar hasta mediados de marzo para recibir una oferta firme y precisa del tercer constructor americano, al término de una reunión especial del Consejo. La acepta de inmediato: «Una ocasión como ésta no se presenta dos veces en la vida», dice con una sonrisa más amplia de lo habitual. La filial europea que dirige Eaton desde hace cuatro años ha reportado casi 1.800 millones de dólares a General Motors en 1991, al término de considerables progresos en materia de productividad, del lanzamiento del Astra y de importantes inversiones en el Este. Pero Eaton sabe que no tiene nada que hacer en G. M. Su predecesor en Europa, Jack Smith, vicepresidente de la Corporación en ese momento y unas semanas después presidente ejecutivo, sólo tiene un año más que él. Eaton no tiene ninguna posibilidad de llegar a ser algún día el nº 1 de

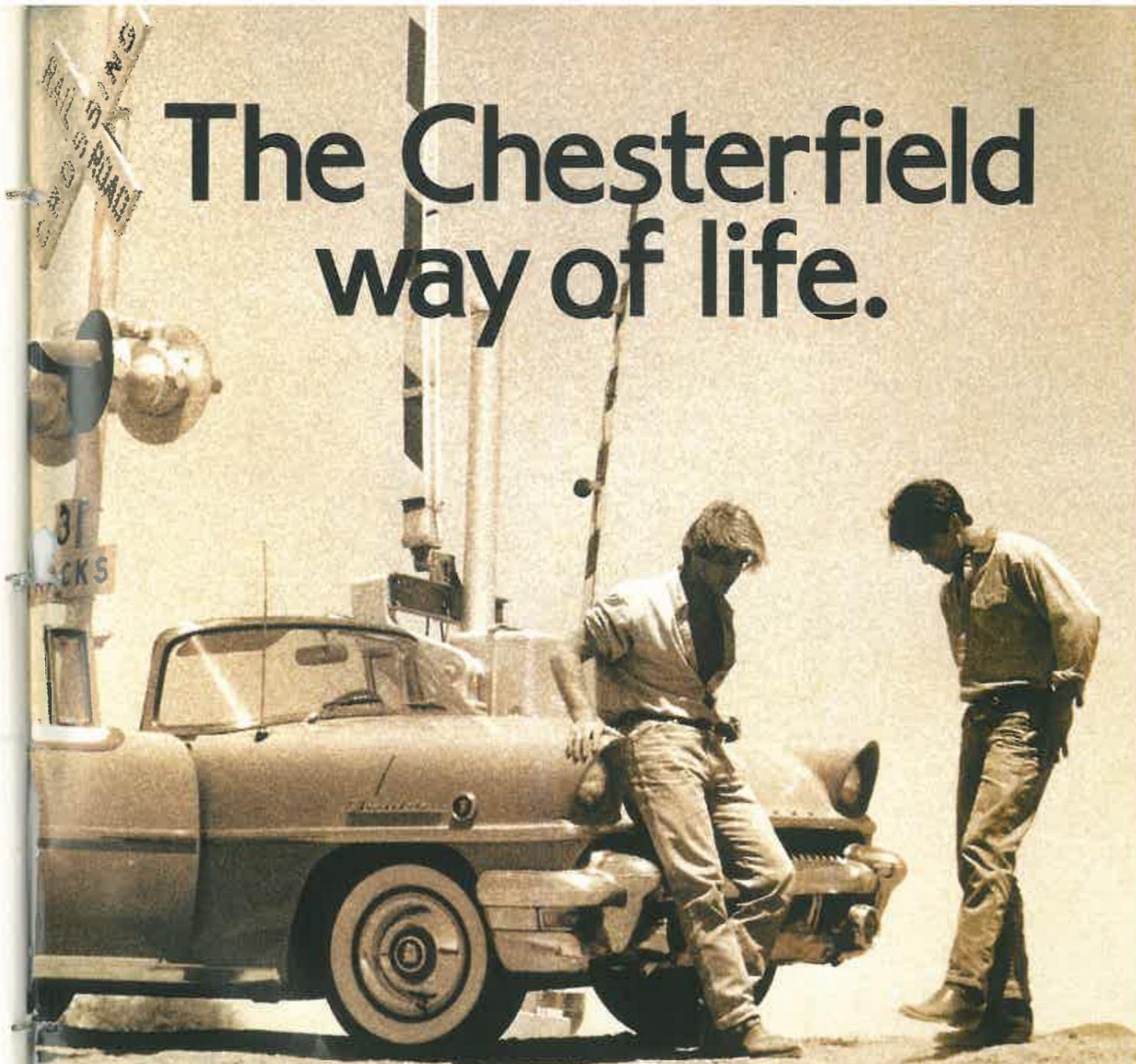
General Motors. En ese momento se lo proponen en Chrysler. ¿Puede rehusar una oferta así? Debutando como vicepresidente y miembro del Consejo, será nombrado presidente -director general el 1 de enero próximo. Bob Lutz, recibió a Eaton en Highland Park. Es la primera vez que el tráfuga de G. M. pone los pies en el cuartel general de Chrysler. Lutz se esfuerza por sonreír: «Estoy decepcionado -dice-, es evidente. Pero yo soy un hombre de equipo y un hombre de equipo no se marcha simplemente porque se ha nombrado capitán a otro y no a él...» Por otra parte, ¿dónde podría ir Lutz a sus 60 años. Él que ya ha trabajado para General Motors y para Ford? ¿A una marca europea, a una japonesa? Situación paradójica: ¡Eaton vive todavía en Zurich, ciudad natal de Lutz! Algunos días antes, Eaton, «el europeo», ha dado su parecer en cuanto al futuro del automóvil en nuestro continente. Ve a los japoneses con una cuota del 28 por ciento del mercado europeo, y está convencido de que los seis fabricantes «generalistas» europeos, responsables cada uno de al menos del 10 por ciento de las matriculaciones, se encontrarán entonces muy lejos de dicho porcentaje. Apunta que las capacidades de producción en Europa crecen más deprisa que la demanda, lo que no dejará de plantear problemas. Tampoco duda al sacar las consecuencias de esta situación apocalíptica: «Actualmente hay seis generalistas en Europa -dice-, y no quedarán más que de tres a cinco al comienzo del siglo próximo». ¿Cuáles serán los supervivientes? Eaton no ha dado ningún nombre.



BALLESTA



The Chesterfield way of life.



Las Autoridades Sanitarias advierten que: FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD.

El Reto del Sabor.



Guía BMW 1992

**EL PLACER DE CONDUCIR.
EL PLACER DE VIAJAR.**



GUÍA BMW 1992. GASTRONOMÍA Y TURISMO EN ESPAÑA.

Hay amantes de la conducción. Apasionados del camino. Y enamorados de las pequeñas sorpresas gastronómicas y culturales que guarda el trayecto. Pero sólo aquellos que saben compaginar estos tres disfrutes gozan del verdadero placer de viajar.

Un placer que puede descubrir en la **Guía BMW de Gastronomía y Turismo en España** en su nueva edición de 1992,

confeccionada y **revisada** por un equipo de expertos dedicados, año tras año, a seleccionar con todo rigor sólo lo mejor.

Si quiere disfrutar del placer de viajar por España, hágalo de la mano de quien garantiza el placer de conducir: BMW.



Guía BMW 1992: 10.924 direcciones de interés: 2.143 restaurantes, 1.274 hoteles y otras direcciones útiles, que incluyen museos, monumentos, centros de artesanía, compras, etc. Mapa de carreteras con localización de los restaurantes más destacados y 54 planos de las principales ciudades. P.V.P. 2.700 ptas. De venta en librerías y quioscos.

SEMANAL **Motor 16** GRUPO

21 de abril de 1992

Núm. 444 • 350 ptas.

**PROBAMOS TODOS LOS
VW GOLF**



GOLF GTI 115 CV 2.219.000 PTAS.	GOLF CLD 84 CV 1.849.000 PTAS.	GOLF GL 90 CV 2.092.000 PTAS.	GOLF GL 75 CV 1.878.000 PTAS.	GOLF CL 60 CV 1.498.000 PTAS.
				GOLF GTD 75 CV 2.209.000 PTAS.



● Prueba del nuevo Audi Cabrio 2.3E ● Así se fabrica un Bugatti