

Desde 2.194.000 Ptas.

EL NUEVO ALFA 155 YA ESTA A LA VENTA



- Ford Fiesta XR2 i con 16 válvulas
- Opel Astra 1.6 i, 4 puertas y 100 caballos

Conozca con qué sueñan los ingenieros alemanes cuando tienen pesadillas.



Prelude



Colchon de aire «Airbag-SRS».

Seguro que ha soñado alguna vez en cortar el aire con un automóvil de formas afiladas como el Honda Prelude.

Seguro que alguna vez le ha pasado por la imaginación pilotar un vehículo con un motor realmente poderoso, inspirado en los de Fórmula 1.

Seguro que alguna vez ha soñado con un coche que de verdad se deje conducir. Como el Honda Prelude, con sistema electrónico 4WS de dirección a las cuatro ruedas y programa-

ción automática de la velocidad. Un automóvil, además, que ofrece la seguridad del sistema ABS y del «Air Bag» de origen.

Seguro que en sueños ha conducido el nuevo Honda Prelude, un coche que está muy por delante de los demás, y que se ha convertido ya en el peor de los sueños de muchos ingenieros.

Honda le ofrece:

- 2 años de garantía total sin límite de kilometraje.
- 2 años de asistencia en carretera gratuita.
- 3 años de pintura.
- 6 años anticorrosión.

Y si quiere más información sobre el Prelude llame al 900 30 80 80.



F1 POWERED BY HONDA HONDA, GANADOR DEL CAMPEONATO MUNDIAL DE FORMULA 1 LOS SEIS ULTIMOS AÑOS.

Lubricante recomendado Esso

LA SEMANA SE MIRA ESTOS



OPEL ASTRA GT 1.6 4 Y 5 PUERTAS

PAG. 54



FORD FIESTA XR2i 16v



BIMOTA DEICI BIPOSTO

PAG. 100



PININFARINA ETHOS: LA REVOLUCIÓN DE LOS CIUDADANOS

PAG. 70



GRAN PREMIO DE ESPAÑA DE FÓRMULA 1

PAG. 104

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

- 6 PUNTO DE MIRA
- 10 SU CASO
- 11 AL VOLANTE
- LANCIA DEDRA AUTOMÁTICO
- 12 ALFA ROMEO 155 Q4
- 20 ROCKET
- 27 PRECIOS COCHES NUEVOS
- 41 MAGAZINE
- 46 A FONDO HONDA LEGEND V6 24V
- 54 OPEL ASTRA GT 1.6 4 Y 5 PUERTAS
- 62 FORD FIESTA XR2i 16v
- 70 FUERA DE SERIE PININFARINA ETHOS
- 76 REPORTAJE LOS VEHÍCULOS DE LA EXPO
- 82 OCIO REGATA COLÓN 92
- 87 PRECIOS VEHÍCULOS USADOS
- 100 MOTOS BIMOTA DEICI BIPOSTO
- 104 DEPORTE FÓRMULA 1 G.P. DE ESPAÑA
- 112 RALLYE DE CÓRCEGA
- 120 A TODO GAS

¿Hasta dónde eres capaz de llegar?

Escapa del asfalto. Abre nuevos caminos. Alcanza el horizonte. Si no conoces fronteras, conduce el nuevo Samurai 4x4. Un coche que te descubrirá la cara más salvaje de la naturaleza. Bosques, ríos, montañas,

desiertos... El Samurai continúa donde los demás se detienen. Imponiendo el poder de su tecnología cien por cien japonesa donde sólo sobreviven la fuerza y la resistencia. Demostrando que su único límite es tu voluntad.

 **SUZUKI** **Samurai 4x4**
El más duro sobre el terreno.



TRAMPA MORTAL

E

TRAMPA MORTAL

Entre las localidades granadinas de **Denoifes y Campotejar** discurre la Nacional 323 que, a lo largo de 25 kilómetros, es trampa casi mortal para conductores despistados y para aventureros irresponsables de la velocidad. Dicen que puede ser el trazado de mayor siniestralidad del país y, por si acaso alguien lo pone en duda, se habla de **200 víctimas mortales** en los últimos cuatro años. Ante un dato de tal contundencia -Tráfico reconoce 30 fallecidos tan solo en 1991- sobran elucubraciones y **faltan soluciones**. Lo lamentable es que no se hayan tomado, a la vista de las nefastas estadísticas y de la deficiente señalización que convierte el tramo en una trampa mortal. ¿Quién o quiénes son los culpables de tal despropósito? **Alguien tendrá que responder** a esta pregunta, porque no va a ser suficiente, en este caso, echarle la culpa, como es costumbre, al conductor de turno.

Hemos denunciado en los últimos años las deficiencias de **señalización en la red vial**. Lo sabemos bien los que hemos tenido la oportunidad de conducir vehículos de gran potencia y al intentar un adelantamiento en zona permitida, nos hemos encontrado, en pocos metros, con un espeluznante prohibido. ¿Quién ha sido el genio que ha calculado el espacio? ¿Qué podrá hacer un vehículo con una aceleración más normal? Debo de añadir que hemos clamado en el desierto, porque continuamos viendo **trampas mortales** cada vez que emprendemos un largo viaje.

Ahora resulta que la jueza de instrucción número siete de Granada, **Inmaculada Montalbán**, ha condenado al novio de una mujer de 29 años que quedó tetrapléjica, como consecuencia de un accidente ocurrido en el mencionado tramo de la muerte, a pagar una indemnización de 96 millones de pesetas y una ayuda **mensual de**

1.147.000 durante el resto de su vida. Sin entrar en consideraciones sobre la elevadísima cuantía, y aun a sabiendas de que el fallo ha sido recurrido, la pregunta es clara: ¿Es el conductor, Ramón Atarraga, el único culpable?

Félix Lázaro



Barcelona circular

El Ministro de Obras Públicas José Borrell, el Presidente de la Generalitat Jordi Pujol y el Alcalde de Barcelona Pascual Maragall inauguraron las tan esperadas Rondas de Barcelona. Son 35 kilómetros que rodean la Ciudad Condal sin un solo semáforo y con 29 salidas que conectan con otras tantas arterias barcelonesas o las autopistas de acceso. Dar la vuelta completa requiere una media hora si se respetan los límites máximos de velocidad fijados a 80 kilómetros por hora. Esta obra era la más esperada de las que con relación a la circulación debían hacerse en la ciudad, pero aún quedan pendientes otras, como la célebre Pata Sur que no se ha llevado a cabo por los eternos problemas de financiación entre las distintas administraciones local, autonómica y central.

Técnicos municipales piensan que estas Rondas no serán operativas hasta

dentro de unos seis meses, tiempo necesario para que los barceloneses se habitúen a ellas y las incluyan en sus hábitos circulatorios.

Gasolineras con teléfono

Agip España y Cabitel han alcanzado un acuerdo para dotar de Teléfonos Públicos las estaciones de servicio que componen la red Agip.

Como fruto de este acuerdo, firmado por Gianfranco Bonacci, consejero delegado de Agip en España y Antonio Humada, presidente de Cabitel, la filial de Telefónica deberá instalar paulatinamente equipos telefónicos a medida que se vaya ampliando la red de instalaciones Agip en el territorio nacional, que en la actualidad posee diecisiete centros de servicio; con la inauguración prevista de otros cuatro centros en Sagunto (Valencia), Utrera (Sevilla), Lérida y Puerto Autónomo de Barcelona.



SEMAFOROS

DOCTORE DÍAZ ALVAREZ

Juan Antonio Díaz Álvarez no para de hacerse nuevas tarjetas de visita. Tras sus nombramientos como miembro del Directorio de Volkswagen, acaba de ser nombrado Presidente de Seat Italia.

EL AVE QUE NO CESA

Más de 5.000 pesetas cuesta estacionar durante el fin de semana un vehículo en el parking de Renfe de la Estación de Atocha, de donde sale el AVE. La mitad de lo que cuesta el billete a Sevilla.

SEVILLA EN FERIAS

No es tarea fácil controlar el tráfico en una ciudad como Sevilla, donde han coincidido en una misma semana la Feria y la Expo. La imaginación de los responsables municipales ha podido con todo y el tráfico, sin ser fluido, por lo menos no ha colapsado la ciudad. ¡Olé!

POLI PELAS

Como un juguete roto cualquiera, Poli Díaz, el popular boxeador conocido por el «Petro de Vallecas» ha sido denunciado por dos cargos: conducir de forma temeraria y agredir a dos agentes municipales. Esta no es la primera vez que ocurren incidentes de este tipo, ni se podía esperar otra cosa de quien cobra unos cuantos millones al año por el hecho de repartir mamporros a sus rivales.



POSIBLE MATRIMONIO A LA VISTA Agnelli, a la cabeza del importante grupo italiano Fiat Auto, no descarta la posibilidad de vender alguna de sus marcas al fabricante japonés Toyota.

ENLACE FIAT-TOYOTA

Fiat no descarta la posibilidad de realizar la venta de una de sus marcas al fabricante japonés Toyota, según ha podido conocer nuestro corresponsal en Italia, Giancarlo Perini. Esta información, que viene a confirmar que los rumores existentes desde hace tiempo en el cuartel general de Fiat Auto SpA no eran en vano, asegura asimismo que la marca candidata a cambiar de manos no es otra que Lancia, y no Alfa Romeo como se pensó en un principio. Algunos analistas informados sobre este tema y consultados por esta revista aseguran, sin embargo, que el posible enlace con Toyota no contempla la venta de ninguna de sus marcas, y que persigue únicamente una relación de colaboración financiera. En cualquier caso no se llegarán a conocer con certeza los términos específicos de este posible enlace hasta que se celebre la próxima junta de accionistas del grupo italiano, la cual está prevista para finales de junio de este mismo año.

Y luego dicen que el aceite es caro

El Gobierno estudia la implantación de un canon sobre el aceite usado, como único medio de finalizar con la actual situación de las más de 140.000 toneladas de aceite usado, procedente de la automoción, que anualmente se genera y sus consabidas consecuencias en el deterioro del medio ambiente.

La Confederación Española de Talleres de Reparación de Automóviles y Afines (CETRAA), por su parte, ha hecho pública su conformidad con dicha iniciativa, como medio idóneo para acabar con los vertidos incontrolados de aceites usados. Este canon gravará el precio de los aceites nuevos y va a posibilitar la recogida gratuita en los talleres, de los aceites usados.

Congreso de Seguros

DURANTE los días 10 al 14 de este mes, se va a celebrar en Madrid el «Primer Encuentro Mundial de Seguros», organizado y



promocionado, entre otros, por UNESPA (Unión Española de Entidades Aseguradoras).

Entre las personalidades que conferenciarán sobre el seguro, cabe mencionar a Margaret Thatcher, ex-primer ministro británica, Mario Conde, Leon Brittan, vicepresidente de la CEE y Carlos Ferrer Salat, presidente de la Confederación Empresarial Europea.

Coincidiendo con el «Encuentro», también se celebrará en el Palacio de Congresos la muestra Iber-Se-



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

El Ayuntamiento de Tokio acaba de presentar una propuesta para que el 6 por ciento de los vehículos que circulen por su ciudad en el año 2000 sean de baja contaminación, llegando en el 2010 al 18 por ciento. Entre los planes del Ayuntamiento también está previsto sustituir todos los vehículos municipales por modelos anti-contaminantes antes del año 2000.

Tras una dura lucha mantenida por el Gobierno Japonés y la Comunidad Europea por lograr una reducción del sólo el 2 por ciento, se ha acordado, finalmente, una recesión de las exportaciones de coches nipones a la CE de un 6 por ciento.

Nissan ha dejado de utilizar clorofluorocarbonos -productos dañinos para la capa de ozono- en sus procesos de fabricación. A finales de 1994, Nissan habrá sustituido en todos sus modelos el refrigerante CFC-12, utilizado en el aire acondicionado

y que contienen hidrofluorocarbono, por otro refrigerante menos dañino. Tras hacerse público el comunicado de Nissan, Toyota, Honda y Mazda han anunciado que adoptarán posturas similares en pro del medioambiente.

Japón exportó en marzo 530.188 vehículos, lo que representa un aumento del 4,9 por ciento con respecto al año anterior. Se trata del tercer mes consecutivo en el que las exportaciones superan a las del ejercicio anterior.



Soluciones al tráfico

Las noticias nos llegan desde diferentes lugares de Europa, en referencia al tráfico en las grandes urbes.

Por un lado, en Holanda han tomado la decisión de implantar un canon especial a los automóviles que circulan en las horas punta. Este nuevo impuesto se aplicará a los ciudadanos de las ciudades más populosas del país: Amsterdam, La Haya, Rotterdam y Utrecht, donde 450.000 coches circulan diariamente en las horas que van desde las 6 a las 10 de la mañana. Un sofisticado sistema de cámaras de TV y radares controlará a los automóviles que no hayan pagado el canon, imponiendo multas muy eleva-

das. El nuevo impuesto, que entrará en vigor a partir de 1996, será de cinco florines diarios (algo menos de 300 pesetas).

Por otro lado, en un reciente informe del Parlamento Europeo, se recogen diversas iniciativas para mejorar el tráfico urbano. Así, en Estrasburgo, se ha prohibido la circulación en el casco urbano, pero previamente se han construido cuatro cinturones de circunvalación, concéntricos, a la vez que reforzados los servicios de transporte colectivo. En París, se han creado unos «ejes rojos», en los cuales está prohibido detenerse. Se pretende con esta y otras medidas, mejorar el tráfico que, en los últimos 10 años, ha empeorado en un 400 por ciento.

En Grenoble se ha resu-

citado el tranvía (un metro que circula por la superficie, más barato de construir, pero menos eficaz) mientras que el alcalde de La Rochelle, en Francia, ha comprado el stock de una vieja fábrica de bicicletas en quiebra y se ha dedicado a alquilarlas a precios módicos a todos los ciudadanos.

Invento español

DURANTE el reciente Salón de los Inventos de Ginebra, un ingenioso sistema español ha merecido la especial atención de todos los organizadores. Un motor monocilíndrico Kawasaki 650 dotado de una culata con válvulas concéntricas recibió el premio de la Federación de las Asociaciones de Inventores y ha



sido posteriormente alabado por la prensa europea especializada. Su creador, Ángel González, ve así recompensada una larga investigación de cuatro años, en la que tan sólo ha encontrado ayuda en las universidades gallega y madrileña.

Las ventajas de este sistema son múltiples y variadas y cabe destacar un aumento de hasta un 30 por ciento de potencia, consumos muy por debajo de los motores convencionales, una considerable reducción en la emisión de gases contaminantes al medio ambiente y una importante ganancia de par motor.

Motor 16 ya se adelantó a este merecido reconocimiento publicando como primicia un amplio reportaje en febrero del 91 sobre las investigaciones realizadas por Ángel González.

CONTANTE Y SONANTE

GENERAL MOTORS estudia la ampliación de capital, que podría rondar los 230.000 millones de pesetas, con una emisión que será la primera realizada por GM desde 1955, así como una de las mayores ofertas públicas de acciones de la historia norteamericana.

MERCEDES BENZ reducirá 20.000 puestos de trabajo en Alemania a lo largo de los dos próximos años. En la actualidad este fabricante tiene una plantilla compuesta por 180.000 trabajadores en Alemania y 237.000 en todo el mundo. Trance similar tendrá que afrontar Volkswagen, que según las previsiones de la empresa deberá reducir su plantilla en 12.500 personas.

FORD

GENERAL MOTORS (los dos mayores fabricantes de Estados Unidos, han anunciado beneficios después de las pérdidas registradas en 1991. Ford ha logrado un beneficio de 35.000 millones de pesetas en el primer trimestre de este año, mientras que General Motors ha presentado unas ganancias de unos 18.000 millones de pesetas en el mismo periodo.

FORD REORGANIZA

Con el fin de eliminar duplicidad de actividades en sus centros de Investigación y Desarrollo de Alemania y Gran Bretaña, Ford reorganizará próximamente diecisiete departamentos, unificándolos en uno solo. Este nuevo departamento se beneficiará de los avances tecnológicos que permiten desarrollar una «Ingeniería Simultánea» en centros distantes geográficamente.

de los coches eléctricos. Este motor Orbital se monta en el prototipo Ethos, diseñado por Pininfarina, que podría comenzar a venderse en Europa en 1995.

El Fiat Tipo sufrirá una gran remodelación en 1993 con la aparición del Tipo Duo. Dentro del concepto «coche nicho», Fiat comercializará un Uno descapotable, con carrocería de Bertone en 1994. El nuevo Lancia Coupé, sustituto del Delta, aún no tiene fecha para su comercialización.

Las ventas del nuevo Fiat Cinquecento han superado las previsiones más optimistas. Nunca una marca italiana había alcanzado 40.000 pedidos durante su primer mes de comercialización.

El motor de dos tiempos fabricado por la compañía australiana Orbital ha logrado superar las pruebas más severas sobre emisiones contaminantes en el Estado de California; las mismas que entrarán en vigor en 1997 y que obligarán a la popularización



Premio BMW de pintura

BMW Ibérica acaba de anunciar una nueva edición de su tradicional Premio de Pintura, que alcanza ya la séptima convocatoria.

Varios son los factores que convierten a este galardón en uno de los premios de mayor resonancia de cuantos se celebran



en nuestro país. Al margen de ser uno de los galardones mejor dotados económicamente, con una aportación de 4.500.000 de pesetas, el Premio BMW de Pintura ha alcanzado por sí mismo un gran poder de convocatoria entre las principales firmas de la pintura española al contar con un Jurado presidido por Ramón González Amezcua, director de la Real Academia de Bellas Artes de San Fernando, y asistido por destacadas personalidades del mundo de las artes y la cultura.

Las bases se encuentran disponibles en las principales galerías de arte, oficinas centrales de BMW Ibérica y concesionarios de la marca.

Porsche 968 descapotable

El carrocerero alemán TechArt, especializado en la transformación de grandes berlinas deportivas, acaba de presentar una versión descapotable del Porsche 968.

Las modificaciones hacen hincapié en los aspectos del confort, para lo cual se ha alargado la carrocería en cuatro centímetros con lo que se consigue mayor habitabilidad en las plazas traseras. En lo que se refiere al aspecto exterior, el spoiler frontal se ha rediseñado, lo que mejora la penetración aerodinámica.

En el interior se han instalado asientos Recaro y la firma ha desarrollado un sistema especial de alta fidelidad, con componentes Sony, que permite una perfecta audición incluso en la conducción al aire libre.

Adicionalmente se puede instalar un teléfono integrado en la consola, de diseño ergonómico.

La personalización del coche se completa con unas gigantescas llantas de aluminio de 17 pulgadas de diámetro y 10,5 de anchura en el eje trasero, equipadas con neumáticos Bridgestone.

Los concesionarios quieren garantías

Los concesionarios de automóviles consideran imprescindible

disponer de un marco legal que garantice la competitividad entre ellos y sirva de fondo para afrontar las nuevas directrices en el futuro de la distribución mundial de la automoción.

Así lo han hecho saber en el II Congreso Nacional de la Distribución de la Automoción, organizado por Faconauto (Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción), donde se han debatido múltiples aspectos como las perspectivas del sector de la distribución mundial de automóviles, la gestión y control financiero de los concesionarios, los nuevos instrumentos financieros así como las nuevas estrategias a afrontar en esta nueva etapa de cara al futuro, que empieza a ser ya inmediato.

Este pliego de intencio-

nes por parte de los concesionarios se hace público en un momento en el que la Comisión Europea, capitaneada por Leon Britán, el comisario europeo de la Competencia estudia modificar el actual sistema de distribución selectiva a través de los concesionarios.

Bajar la fiscalidad en Portugal

Recientemente nuestros vecinos portugueses han visto con gran agrado como ha bajado la fiscalidad que gravaba al automóvil en su país. Los coches en Portugal venían pagando un IVA del 17 por ciento y una «tasa automóvil» en función de la cilindrada del vehículo. Dicha ta-

sa era de 200.000 escudos hasta 1.000 centímetros cúbicos, 420.000 escudos hasta 1.250, 735.000 hasta 1.500, 890.000 hasta 1.750 y a partir de esta barrera se disparaban: 1.040.000 escudos hasta 2.000 y 1.700.000 escudos para más de 2.000 (1 escudo = 0,7 pesetas).

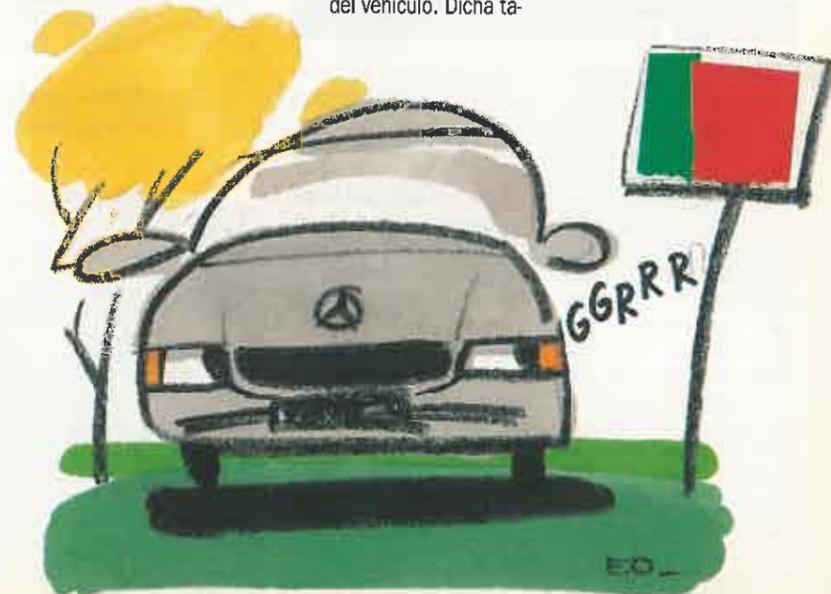
Ahora, la tasa se mantiene, pero beneficia a los coches de más cilindrada, con lo que se espera un incremento considerable en sus ventas. Por ejemplo, un Seat Toledo 1.8 cuesta 500.000 pesetas menos.

La noticia no habrá hecho demasiada gracia a Mercedes, que desarrolló específicamente para este mercado un motor de 1.750 centímetros cúbicos, destinado al 190.



DESDE **TURIN**
GIANCARLO PERINI

Durante la próxima década Fiat invertirá 4.000 millones de pesetas en el desarrollo de 18 nuevos modelos de las marcas Fiat, Lancia y Alfa Romeo. En 1996 los modelos más antiguos del grupo serán los recién presentados Alfa 155 y Fiat Cinquecento. Fiat Auto volverá a fabricar modelos exclusivos, de poca difusión, con carrocerías Spider y Coupé.



CUENTENOS
SU CASO

Buen aficionado

QUERIDOS amigos de Motor 16, ante todo, relicitaros por la gran labor que realizais cada semana, informándonos puntualmente sobre todo lo que acontece en el mundo de la automoción. Desde el año 85 os sigo permanentemente y he podido observar vuestra preocupación por ofrecer una revista con calidad informativa, clara e imparcial. Vuestras comparativas siempre me han servido muy bien a la hora de obtener datos sobre los modelos que me gustan o



simplemente, con los que todos soñamos. Bueno, me ha servido con todos excepto con el mío. Soy propietario de un Alfa Romeo 75 Turbo Evoluzione, pero en su versión de calle, un modelo muy especial que hace que tenga poco que ver con cualquier otro 75. A pesar de todo, no hay ni una línea publicada sobre el coche, aunque también es verdad que tan solo vinieron a España unas 200 unidades, de las 2.000 que, aproximadamente, tengo entendido que se fabricaron.

Creo que un buen deportivo italiano (rojo, por

supuesto) con 170 caballos, con turbo dotado de un sistema de *overboost* que hace que la presión se dispare durante segundos a más de 1,5 bares, y que además, los lleve hasta las ruedas traseras, sin que por ello se salga nada de su sitio, son una buena excusa para llenar un par de páginas que sirvieran, al menos de despedida, al último Alfa auténtico en su más pura esencia deportiva, y de paso completar ese hueco que desde hace varios años vengo reservando en la estantería donde guardo mi colección de Motor 16.

Un saludo a todos los alfistas de España y en general a todos los apasionados del «Motorrrrrrr».

Antonio Durán
Mataró

R.- Sentimos no haber cubierto las expectativas de uno de los lectores más fieles de nuestra publicación. Sin embargo, la inexistencia de unidades de pruebas a disposición de las revistas especializadas, nos ha llevado a publicar reportajes más bien superficiales (algo es algo) sobre este vehículo.

A nuestro país sólo llegaron 48 unidades del Evoluzione y no 200 como usted dice, y sólo se fabricaron 500 y no 2.000 unidades. En cualquier caso, siga reservando el hueco que todo se andará y todo llega en esta vida.

Falsa sensación

NO estoy de acuerdo con los límites de velocidad. Se, de buena tinta porque lo he vivido en mis carnes, que circulando despacio se baja la guardia notablemente y la atención deja de centrarse totalmente en la conducción. La falsa sensación de seguridad que da el saber que se circula dentro de los límites de velocidad se vuelve muchas veces contra el conductor y sobreviene el accidente. A 100 kilómetros por hora el golpe no tiene por qué ser menos grave que por ejemplo a 180. Tengo un amigo que por causas ajenas a él, tuvo un accidente a 180 km/h y no les pasó absolutamente nada (y se dieron contra una valla protectora) y yo a 100 km/h tuve un accidente muy grave.

Lo primero que hay que hacer, en vez de limitar la velocidad, es concienciar al público de que conducir un coche puede ser la cosa más agradable del mundo, pero nunca se puede perder la concentración, ya que puede costar la vida.

Miguel Llamas
Alicante



Cesvimap

UEO con curiosidad la información que dan sobre el centro de experimentación de Mapfre en Avila. Soy camionero de la zona y al margen de que no tenía ni idea de que tan cerca pudiese haber un centro tan importante, me gustaría saber si además de experimentar con coches lo hacen con otro tipo de vehículos, como por ejemplo camiones. También me gustaría saber si todo lo que descubren con sus pruebas lo dan a conocer fuera de la compañía para que todos los conductores se aprovechen y no sólo los asegurados por Mapfre.

Pedro Martínez
Avila

R.- CESVIMAP también se preocupa de los camioneros y de sus camiones accidentados. De hecho investigan para mejorar el sistema de recuperación de estos monstruos rodantes pues a un camión le produce, casi siempre, más daños la grúa inadecuada que lo recoge, cuando por ejemplo ha volcado, que los que se produce el vehículo en el propio accidente.

Los *Crash-Test* sólo se realizan con coches y, últimamente, incluso también con motocicletas.

El fruto de las investigaciones de CESVIMAP repercute directamente y de muchas maneras en la industria auxiliar automovilística.

Motor 16



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

Editor ejecutivo:
Félix Lázaro.
Director:
Alberto Mallo.

Director adjunto: Cigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Terralba. Redactor jefe de producto: Víctor Pichón (Producto). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) Redacción: Lourdes Bravo, Simonetta Garib, Manuel Madrid, Angel Robledo, Gonzalo Serrano y Juan Luis Soto. Diseño: Carmen Rodríguez. Fotografía: A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Coordinación: Miguel Ángel Turci. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Danúsi Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Documentación: Mary Franchini. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); Fernando Cañizal (Cierre); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Mayte de Oñarza (Cierre); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica).

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

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suarez. Jefe de publicidad: Elvira Aricha. Automecánico: M^o Jesús Sánchez. Coordinadora: Mercedes Noguero. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Automecánico: Lotes 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 Toribio
Treviño.
Director de Distribución: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 406 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, 6^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46, 7^o A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

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



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



MOTOR 16 es una publicación miembro de Bureau, 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).

NUEVO LANCIA DEDRA AUTOMATICO

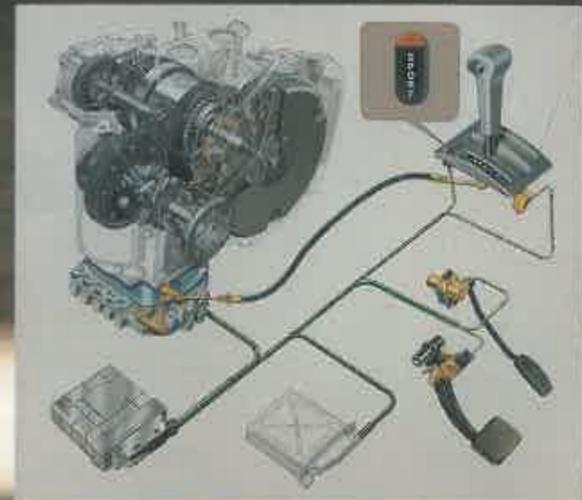
SUAVE IMPULSO

Desde principios de mayo, en Italia existe la posibilidad de adquirir un Dedra con cambio automático, aunque sólo está disponible con el motor de dos litros.

EL Lancia Dedra ha suscitado el resurgir de Lancia en el segmento de las berlinas medias. Desde su lanzamiento, su gama se ha ido completando paulatinamente en los años sucesivos, llegando en enero del presente año un turbodiesel ecológico, apenas diferente al anterior y, ahora, un cambio automático para el motor de dos litros que, sin embargo, no aparecerá en el mercado español hasta 1993. Esta caja automática, de origen Volkswagen-Renault, es muy similar a la que monta el Volkswagen Passat. Las relaciones de las marchas son idénticas en el Lancia a las del modelo alemán, pero el grupo reductor, tiene una desmultiplicación diferente que acorta el desarrollo final. Esta caja, gestionada electrónicamente, permite optimizar los cambios en función de varios parámetros y el deseo del conductor con el conmutador de dos posiciones: «normal» o «sport». En caso de fallo en la electrónica, existe un programa mecánico de «vuelta a casa», que posibilita engranar la primera velocidad, la tercera y la marcha atrás para llegar hasta un taller. ☺



COMODIDAD Y LUJO
En el lujoso interior del Dedra no sorprende una palanca de cambio automático. Un pasador impide pasar a punto muerto o a primera sin apretar el botón de desbloqueo.



ORIGEN VOLKSWAGEN
Esta caja, casi idéntica a la que monta el Passat, lleva control electrónico, la función de kick-down para aceleración máxima, en cualquier circunstancia, y autodiagnos.



Hubo un tiempo en que Alfa Romeo era la marca deportiva por excelencia. Con el paso de los años, los grandes fabricantes le comieron el terreno. Hoy, la llegada del 155 y en concreto de la versión Q4, abre un periodo que debe permitirle competir nuevamente por ese cetro.

Alberto Mallo/Ramón Rodríguez

Enviados especiales

Desquitar: Restaurar la pérdida sufrida. Vengar un disgusto recibido.

Son las acepciones de un verbo frecuente en el mundo de las competiciones, un mundo en el que se fraguó la tecnología Alfa Romeo. En 1992, sin embargo, tiene una lectura diferente para Alfa, la de ofrecer un producto moderno a todos los niveles, coronado por unos motores de raza, sin duda lo mejor en cualquier periodo de su historia.

Desquite en el Alfa 155 son prestaciones, placer de conducir y una línea atractiva. El nuevo modelo, que empieza a venderse esta misma semana en España, jugará sus bazas con estos argumentos.

Y para los más críticos, un dato: este coche sale de una nueva factoría, en la que los nuevos sistemas de producción permiten un incremento de un 25 por ciento de la rigidez estructural respecto a un Lancia Dedra, que tiene el mismo monocasco. Ruidos, vibraciones, ajustes varios... Esas pegas tan típicas de algún modelo anterior pretenden ser cortadas de raíz. El tiempo será su juez.

Por el momento el Q4, que se venderá en España en el mes de septiembre, ha superado favorablemente el primer contacto con la prensa especializada.

La fecha no ha podido ser mejor elegida: un día después del Gran Premio de España de Fórmula 1, en el que Jean Alesi ha hecho batir los corazones de los aficionados. El lu-



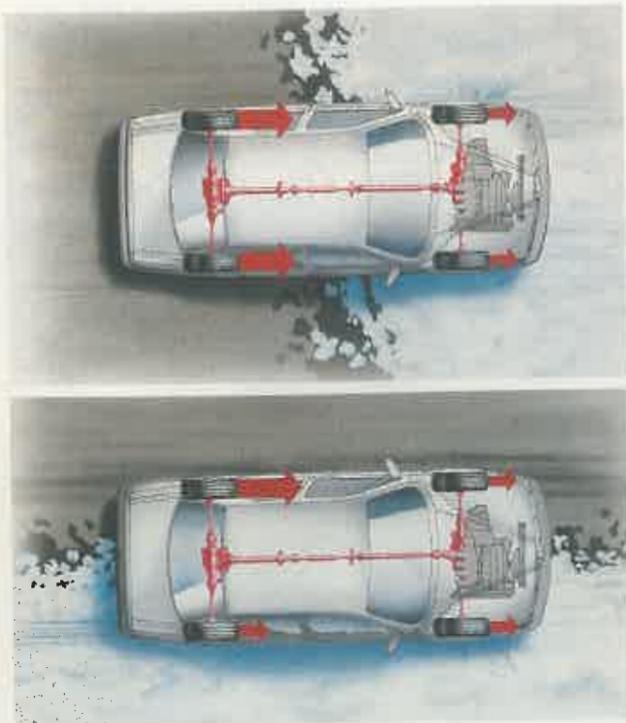
TRÉBOL DE CUATRO HOJAS
El famoso Quadrifoglio distingue a esta versión del 155. Desde el interior y mediante un interruptor se puede elegir un programa confort y otro sport de dureza de la amortiguación.



ALFA ROMEO 155 Q4

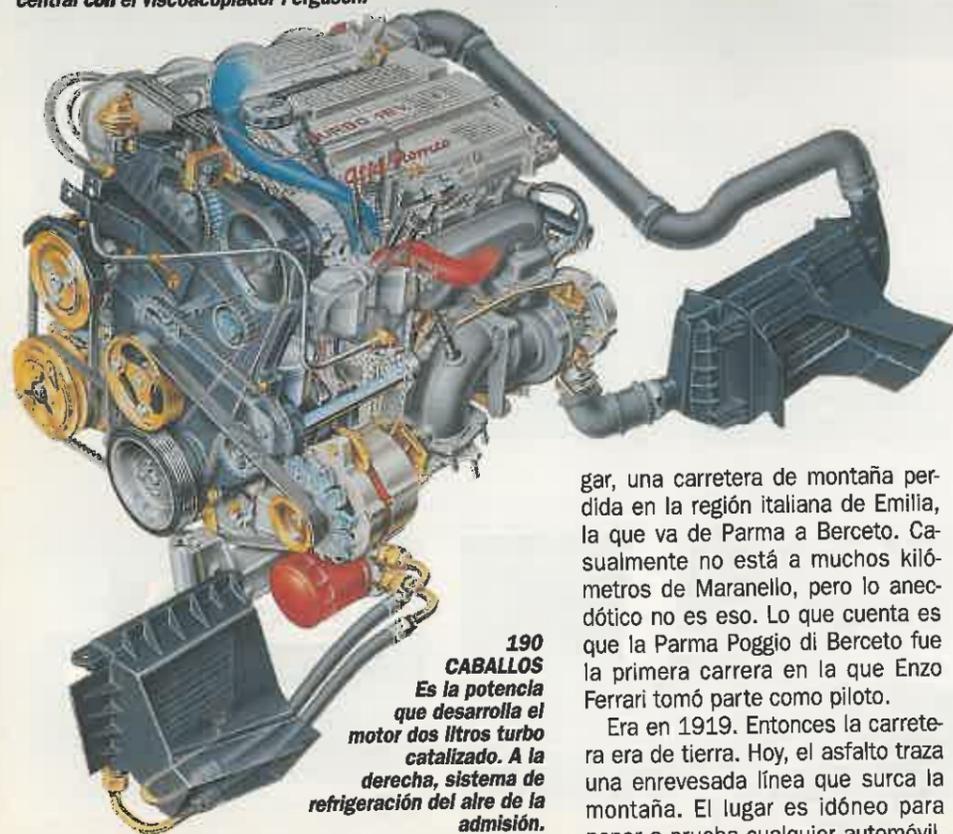
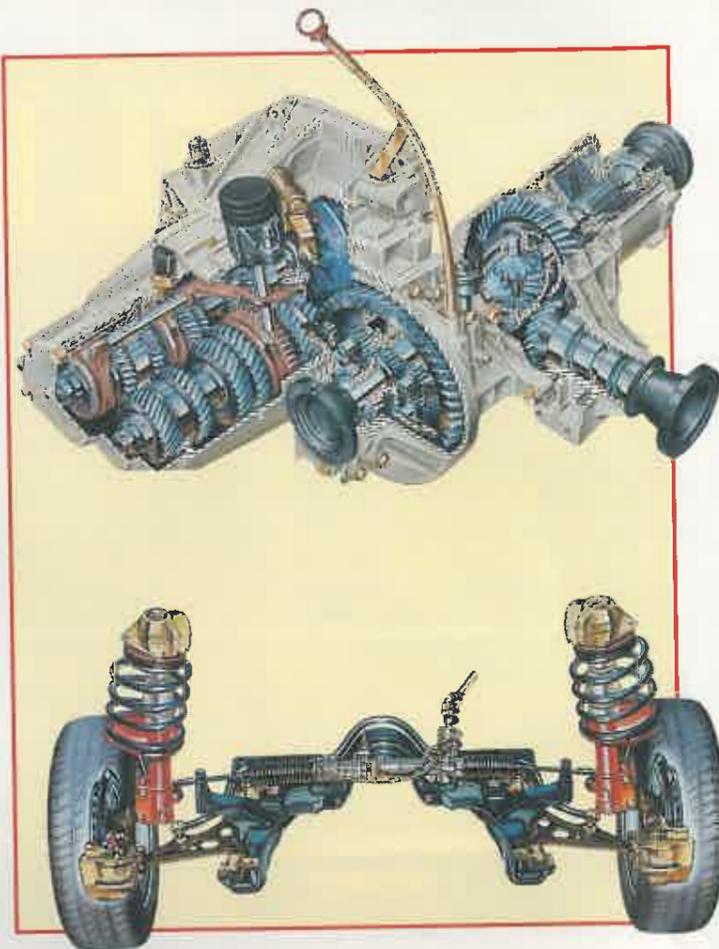
EL DESQUITE





ESFUERZOS BIEN REPARTIDOS

El sistema de tracción es el mismo del Lancia Delta Integrale. La ilustración superior expresa como el viscoacoplador central transmite más potencia a las ruedas posteriores (sobre asfalto). La ilustración inferior demuestra como trabaja el diferencial posterior Torsen. En este caso la potencia se transmite a la rueda de la izquierda. A la derecha, suspensión delantera y detalle del diferencial central con el viscoacoplador Ferguson.



190 CABALLOS
Es la potencia que desarrolla el motor dos litros turbo catalizado. A la derecha, sistema de refrigeración del aire de la admisión.

gar, una carretera de montaña perdida en la región italiana de Emilia, la que va de Parma a Berceto. Casualmente no está a muchos kilómetros de Maranello, pero lo anecdótico no es eso. Lo que cuenta es que la Parma Poggio di Berceto fue la primera carrera en la que Enzo Ferrari tomó parte como piloto.

Era en 1919. Entonces la carretera era de tierra. Hoy, el asfalto traza una enrevesada línea que surca la montaña. El lugar es idóneo para poner a prueba cualquier automóvil,

pero especialmente exigente para una máquina de 190 caballos de potencia.

MOTOR TURBO

El cuatro cilindros con válvulas laterales del CMN que pilotaba Ferrari, seguramente resoplaría entre estertores desacompanados. El del Alfa, el cuatro cilindros de origen Lancia Delta Integrale, es música; hace honor a la fama de la Ópera de Parma, la mejor del mundo según Toscanini. Suena con rabiosa energía por encima de las 5.000 revoluciones, barrera a partir de la cual pone de manifiesto todos sus recursos. Porque el Q4 es netamente deportivo. Para saltar de una curva a otra como una exhalación, requiere de la continua utilización del cambio (más preciso que en cualquier otro Alfa). No hacerlo así es practicar una conducción inadecuada, dado que la respuesta del turbo es exageradamente lenta por debajo de las 3.000 revoluciones. Su ausencia de recursos a bajo régimen es la nota discordante del motor.

La carretera sube, el desnivel se

acrecienta y el Alfa hace ver que es un coche muy serio. En una curva redonda del recorrido hay una placa conmemorativa que recuerda la primera carrera de Enzo Ferrari. La fotografía le muestra intentando gobernar el tren delantero de su coche... El Alfa traza las curvas con compás. Llevado a sus límites es preferible olvidarse de la posición automática del reglaje de la amortiguación. Presionando el interruptor «sport» las reacciones son más uniformes en todo momento; no hay variaciones de dureza que «despisten» al conductor. Su nivel de confort es, además, muy aceptable y los ocupantes sólo aprecian su dureza cuando el asfalto está rizado con una frecuencia continuada.

Además, se controla con relativa facilidad. Puede parecer tópico, pero es muy progresivo en sus reacciones. Cerca de Berceto, donde el asfalto es perfectamente uniforme, se comprueba como empieza a deslizarse sin brusquedad al llevarlo a sus límites; lo hace como previniendo al conductor. Es la única ventaja de una deriva algo exagerada.

DIFERENCIAL TORSEN

El comportamiento del Q4 tiene otra peculiaridad originada por su diferencial posterior Torsen (torque sensing o sensible al par motor). Sus reacciones requieren habituarse a ellas, pero una vez superado este requisito, es de una eficacia diabólica. Si el conductor es fino en el trazado y dosifica el gas con antelación, el Q4 sale airoso y a velocidad de vértigo. Es entonces cuando reluce la auténtica garra de un modelo que no ha usurpado en absoluto ese trébol de cuatro hojas que le distingue. Ya en los años 20 el Quadrifoglio ornaba el capó de los Alfa de Gran Premio. Este símbolo, signo de deportividad, ha distinguido desde entonces a los coches de competición de la marca.

La tracción a las cuatro ruedas, no necesita del terreno húmedo para demostrar su indiscutible eficacia. Las rampas desde las que se divide el Valle del Taro tienen zonas en las que el piso presenta irregularidades notables. La eficacia del sistema de transmisión es patente. No se escapa un caballo ni se alteran las trayectorias.

El conductor goza de la conduc-



SIN ALEGRÍAS
El diseño de los interiores es discreto y los asientos son demasiado calurosos. El cuadro de mandos es completo. En situaciones límite de adherencia, la deriva puede resultar excesiva, pero es algo que hace que sus reacciones sean más previsibles.



RUEDA DE EMERGENCIA
El neumático de recambio es de los de emergencia, pero aun así su presencia en medio del maletero es un inconveniente. En su bolsa van también las herramientas.



ción, disculpa detalles como la frialdad del diseño del salpicadero, pero se lamenta de los asientos, excesivamente calurosos, con una mediocre sujeción y de aspecto poco atractivo.

Las fotografías de rigor permiten apreciar detalles varios. La apertura del maletero se realiza también desde un interruptor en la guantera. El maletero tiene un buen acceso, pero la rueda de repuesto, del tipo de

las de emergencia, se encuentra colocada sobre la plataforma de carga, oblicuamente, restando capacidad.

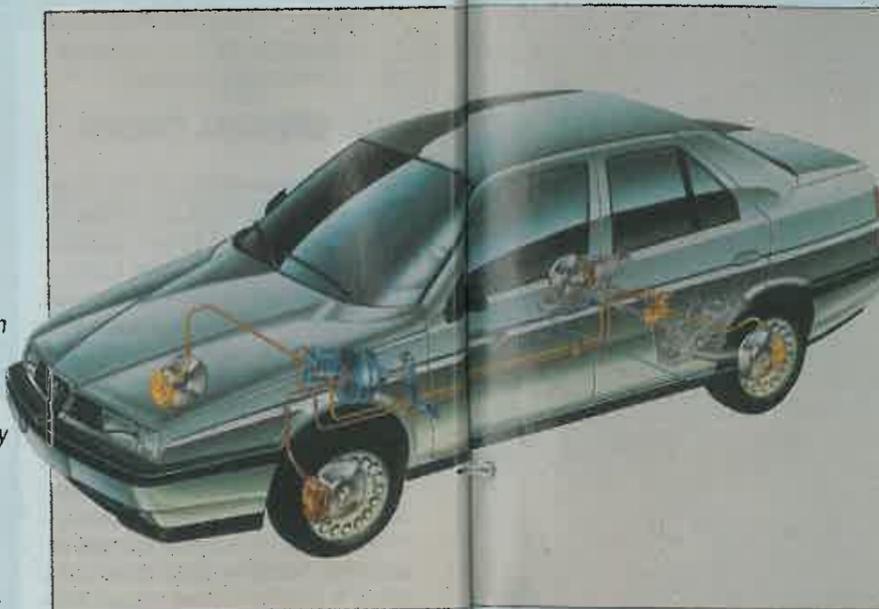
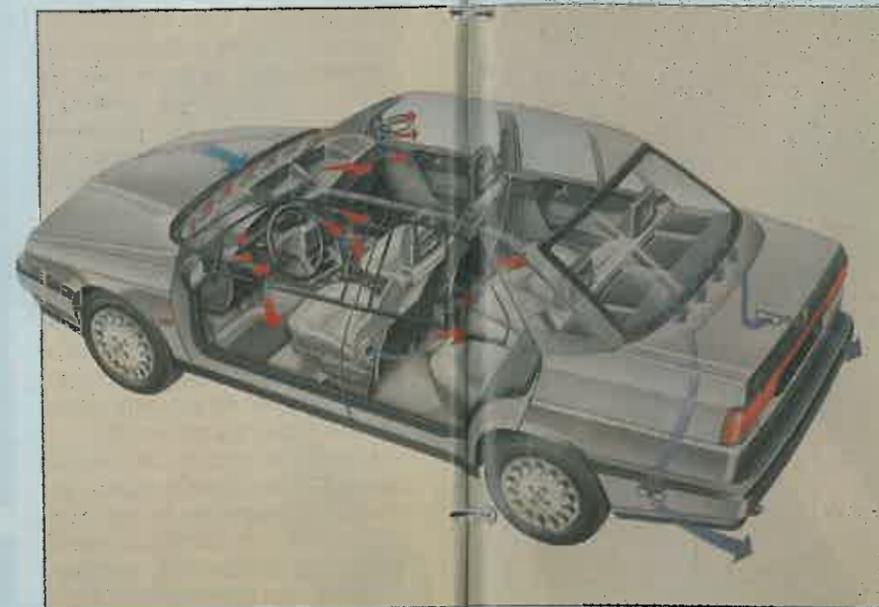
Finalizada la histórica subida, la

EN ESPAÑA

LA GAMA Alfa Romeo 155 que ahora empieza a comercializarse en España la componen los siguientes modelos: 1.8 Twin Spark, 1.8 Twin Spark Lujo, 2.0 Twin Spark y 2.5 V6. Mientras que estos coches están disponibles a partir del 9 de mayo, el Q4 no vendrá hasta septiembre. De un total de 60.000 unidades previstas para el mercado europeo en este año, 2.200 serán del Q4. Este será, pues, un modelo marginal, cuya misión será reforzar la imagen de la gama, un modelo al estilo del Renault 21 Turbo o del Peugeot 405 Mi 16 (que será potenciado próximamente).

El que sí contribuirá a elevar el nivel de ventas de la marca será sobre todo el 1.8, que tiene dos ventajas clave respecto a sus hermanos de gama: por un lado es el más homogéneo y por otro su precio es muy competitivo. El 155 1.8 es un modelo brillante para su cilindrada: 130 caballos gracias a su sistema de doble encendido y a la robustez de su estructura, que lo soporta casi todo. La tecnología de las dos bujías por cada cilindro (una experiencia llegada de los Alfa GTA de carreras) también se aplica en el motor dos litros, que desarrolla 143 caballos en versión no contaminante. A este respecto, todos los 155 llevan catalizador y deben usar gasolina sin plomo. De los Alfa 155 cabe decir que son modelos destinados a familias jóvenes, que valoren el placer de la conducción y la línea, en definitiva, los argumentos defendidos por los más «alfistas» dentro de la propia marca. Pero además son unos coches bien equipados con una buena relación precio/equipamiento. Una referencia la constituye la versión 1.8 base, con detalles de serie como: servodirección, cerraduras

prueba discurre hasta el Circuito de Varano Melegari -bautizado Ricardo Paletti, en memoria del desaparecido piloto italiano-. Es el terreno ideal para llevar al Q4 hasta sus lí-



y elevalunas eléctricos, volante regulable en altura o espejos retrovisores eléctricos.

El modelo intermedio de la gama, el 2.0 Twin Spark cuesta 2.650.000 pesetas, mientras que un Renault 21 TXi (algo más

mitos y comprobar cómo sus frenos aguantan vuelta tras vuelta a ritmo de carrera sin bajar un ápice en eficacia.

Decididamente el Alfa Romeo

grande, eso sí), sale por 2.877.000 pesetas. Finalmente, el V6 ofrece el refinamiento de un motor de superior categoría, poco frecuente en modelos de este tamaño, que colmará todas las necesidades de los más ex-

155 Q4 es una base excelente para competición, como lo han demostrado en el Campeonato de Italia las siete unidades de la versión GTA construidas hasta la fecha. Pero so-

CLIMATIZADOR
A excepción del 155 1.8 Twin Spark básico, todos los demás modelos incorporan el aire acondicionado con climatizador. En el modelo base su precio como opción es de 220.000 pesetas, lo que le sitúa en una posición ventajosa frente a otros rivales.

ANTIBLOQUEO DE FRENOS
El sistema antibloqueo del 155 es muy evolucionado. Dispone de seis sensores, dos de ellos para controlar la aceleración transversal y longitudinal. Este ABS es opcional en todos los modelos.

Hasta 4.200.000 pesetas.

	1.8 TS	1.8 TS Lujo	2.0 TS	2.5 V6	Q4
PVP (IVA incluido)	2.194.000	2.500.000	2.650.000	3.495.000	4.200.000
Catalizador	S	S	S	S	S
Servodirección	S	S	S	S	S
Cierre centralizado	S	S	S	S	S
Elevalunas eléctricas anteriores	S	S	S	S	S
Corrector altura de faros	S	S	S	S	S
Espejos retrovisores eléctricos	S	S	S	S	S
Volante regulable en altura	S	S	S	S	S
Cinturones de seguridad Ant./Post	S	S	S	S	S
Cristales térmicos	S	S	S	S	S
Check control	NO	S	S	S	S
Climatizador automático	220.000	S	S	S	S
Parachoques color de la carrocería	NO	S	S	S	S
Tapicería de terciopelo	NO	S	S	S	S
Desempañantes retrovisores ext.	NO	S	S	S	S
ABS	200.000	200.000	200.000	S	S
Llantas aleación ligera	75.000	75.000	75.000	75.000	NO
Llantas aleación tipo SZ	NO	NO	NO	NO	S
Asientos tipo deportivo	NO	NO	NO	NO	S
Faros antiniebla con lavafaros	41.000	41.000	41.000	41.000	S
Volante en piel	NO	NO	NO	NO	S
Pintura metalizada	40.000	40.000	40.000	40.000	40.000
Preinstalación de radio completa	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Techo practicable	110.000	110.000	110.000	110.000	110.000
Suspensión inteligente	160.000	160.000	160.000	160.000	160.000
Calefacción automática	50.000	NO	NO	NO	NO
Elevalunas eléctrico posterior	30.000	30.000	30.000	30.000	30.000
Asientos anteriores eléctricos y térmicos	100.000	100.000	100.000	100.000	100.000
Apoyabrazos central ant					
Asientos anteriores con regulación manual en altura y lumbar	25.000	S	S	S	S
Apoyabrazos central ant					
Apoyabrazos central post. Reposacabezas post y vano portaesquís	24.000	S	S	S	S

bre todo el 155 inaugura una nueva etapa en la que no sólo veremos variantes como el futuro V6 Q4, sino también las versiones coupé y cabriolet, el 164 24 válvulas 4x4 y

otras novedades encuadradas en un programa que debería servir para que Alfa Romeo recuperase ese papel vanguardista entre los fabricantes de modelos deportivos.

Fiesta XR2i 16V.

Llévalo al límite.

Prepárate a vivir intensamente. Sube al nuevo Ford Fiesta XR2i y sentirás el auténtico significado de la palabra acción. La fuerza deportiva que te ofrece su nuevo motor ecológico de 16 válvulas. La tecnología, potencia y fiabilidad en perfecta unión. 130 CV. Y unas prestaciones que te llevarán al límite: de 0 a 100 km/h en tan sólo 8,5 segundos y hasta 200 km/h de velocidad punta.

Saca el máximo partido a su gran equipamiento de serie: spoiler trasero

y delantero con faros de largo alcance y antiniebla, volante y palanca de cambio de marchas en cuero, cierre centralizado, elevalunas eléctricos, suspensión deportiva con barra estabilizadora delantera y trasera, tapicería exclusiva, asientos deportivos... Y opciones tan interesantes como llantas de aleación y techo solar.

Por sólo **1.627.000 Ptas.*** puedes vibrar de emoción. Ven al nuevo Fiesta XR2i. Sólo tú puedes marcar su límite.



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

Ford Fiesta 16V. desde 1.482.000 Ptas.
Precio recomendado en Península y Baleares.
I.V.A., transporte y promoción incluidos.



Bassat, Ogilvy & Mather



ROCKET

COHETE A LA VENTA

Estamos ante un coche extraordinario que reúne las características de los mejores superdeportivos -altas velocidades, comportamiento intachable e impracticidad total- por un precio asequible. El Rocket es un creación del genial Gordon Murray, un cohete que nos hará volar.



NO se trata de un prototipo exótico y difícil de construir. Chris Craft y Gordon Murray, los máximos responsables del proyecto, tienen el objetivo de alcanzar una producción de 50 unidades al año, algo muy serio. Craft y Murray son amigos de toda la vida, desde los días en que Gordon Murray diseñó el Cadenet que competiría en Le Mans. Su sueño siempre fue crear un superdeportivo asequible, y es por esto que, alternando con su trabajo en la Fórmula 1 -es el diseñador del McLaren MP 4/4-, empezó a crear los primeros bocetos del Rocket. Mientras, Chris Craft no perdía el tiempo: fundó la *Light Car Company* para hacer posible la producción del coche. Un año después de la presentación del Rocket, el comienzo de su fabricación es ya inminente. Una docena de clientes -entre los que encuentran George Harrison y Mark Knopfler, según ciertos rumores- ya han abonado un depósito de casi un millón de pesetas y están esperando la entrega.

Con un extraño parecido con el

Vanwall que competía en los Grandes Premios de los 50, este coche de 351 kilos de peso es sensiblemente más grande de lo que parece en las fotos, ya que mide 3,58 m. de longitud, 1,60 m. de anchura aunque menos de un metro de altura máxima. La carrocería de fibra de vidrio, que esconde un chasis tubular, se divide en varias partes; una central, que no es desmontable, una frontal y otra posterior además de la que cubre el motor y el reposacabezas central, que es desmontable, si se quiere llevar a una pasajero.

El motor del Rocket se ha heredado directamente de la Yamaha FZR 1000. Este motor, tecnológicamente muy avanzado, tiene cuatro cilindros y es de aleación en su totalidad, cuenta con cinco válvulas por cilindro y el cigüeñal es por rodamiento de rodillos. Incorpora un sistema de alimentación variable, que consta de una válvula Exup, gestionado por ordenador, además de cuatro carburadores Mikuni. La potencia ha sido elevada hasta los 143 caballos mediante la supresión del limitador que dejaba en 125 caballos la potencia de la FZR.

El motor y la transmisión están dispuestos de forma transversal detrás del puesto de conducción. Además de un diferencial de deslizamiento limitado Salisbury, esta transmisión ofrece marcha atrás y la posibilidad de seleccionar dos relaciones de cambio distintas -incluso



ESTABILIDAD ABSOLUTA

Con sus suspensiones de competición, el Rocket alcanza velocidades de paso por curva espeluznantes.



en marcha- mediante el accionamiento de una palanca.

Las suspensiones siguen el esquema típico de competición mediante dos brazos transversales oscilantes delante y atrás, con muelles helicoidales y amortiguadores Showa especialmente diseñados para la ocasión.

Para meterse dentro del coche -proceso menos trabajoso de lo que pueda parecer- hay que pisar el asiento mientras se colocan las manos sobre el chasis tubular de acero. Será entonces cuando deslicemos las piernas en el interior de la cabina. Una vez sentados, la cantidad de espacio es sorprendente. Además, el asiento, el volante y los pedales son regulables, por lo que cualquier conductor se encontrará a

sus anchas en el interior del deportivo. La *Light Car Company* prevé incluso modificaciones de la distancia del coche al suelo por encargo del cliente, además de equilibrar el parabrisas de la forma más apropiada para evitar las siempre molestas turbulencias.

Realmente, el Rocket es un biplaza; desmontando parte del carenado posterior podremos alojar a una persona, aunque la posición que deberá adoptar el pasajero respecto al conductor, y la extrema intimidad de la que gozarán los dos ocupantes, hacen aconsejable que piloto y copiloto sean mayores de edad sin demasiados escrúpulos.

En este coche va uno sentado literalmente en el suelo de aluminio, contando, como única separación,

con un asiento escasamente acolchado al estilo kart. Un cinturón de arnés de cuatro puntos se encarga de inmovilizar al conductor, dejándole mover los brazos y la cabeza exclusivamente. Esto no constituye ningún problema hasta el momento en que tengamos que dar marcha atrás; si pretendemos maniobrar sin «desatarnos» nuestro cuello pagará las consecuencias.

CLÁSICO

Con los carenados laterales de forma tubular y la palanca de cambios a la derecha -a pesar de ser un coche inglés-, la sensación desde el puesto de conducción es la de estar pilotando un coche de competición de los 50. Sólo los gurdabarras de fibra de carbono y los particulares faros estropean este efecto visual. En el interior, los únicos indicadores que hay son el velocímetro, el tacómetro y el termómetro del agua, heredados directamente de la Yamaha FZR 1000 y montados en un simple tablero de fibra de carbono. Desafortunadamente, el pequeño volante *Mota Lite* eclipsa virtualmente los indicadores. A la derecha del salpicadero hay unos cuantos mandos dispersos para los intermitentes, luces y claxon, que por cierto suena como el regüeldo de un bebé.

Cualquiera que tenga los pies anchos estará en condiciones de pisar los tres pedales a la vez -aunque el reposapiés es muy generoso-, por lo que será esencial calzar zapatos poco voluminosos. El cambio de marchas es de fácil accionamiento, y al tratarse de un coche con motor de motocicleta, este tiene un esquema particular por el cual la primera se insertará como la segunda de cualquier coche, y después las cuatro restantes.

Para cambiar de desarrollo del cambio -se puede hacer en marcha- o insertar la marcha atrás, deberemos accionar otra palanca, que es bastante dura y que rascarán a la mínima que cambiemos con prisa. Se está trabajando en este aspecto, para poder mejorarlo antes de entregar la primera unidad.

Cuando giremos la llave de contacto -el único dispositivo antirrobo que encontraremos en el coche- y accionemos el *starter*, el motor Yamaha cobrará vida violentamente, para después limitarse a emitir un

A LA INTEMPERIE
En invierno, un buen gorro y unas gafas se hacen indispensables para el piloto.

**RECAMBIOS ORIGINALES.****EN MANOS ORIGINALES.**

He aquí la fórmula para garantizar al 100% la calidad, tecnología y fiabilidad que le llevaron a elegir su BMW.

La calidad de un BMW es la de cada uno de sus componentes. Algo que se encuentra bajo la denominación "Original BMW Teile", o "Recambios Originales BMW", y que sólo el Servicio Oficial puede garantizarle.

Porque estas piezas de recambio son idénticas a las que su automóvil o motocicleta reci-

ben en el proceso de fabricación. E igualmente fiables. Y porque, además, el Servicio Oficial dispone de la tecnología y el utillaje precisos para instalarlas en su BMW.

Por eso, junto a un precio realmente razonable, cada recambio o accesorio puede ofrecerse con un año de garantía.

En suma, bajo el sello de "Recambios y Accesorios Originales BMW" y en las manos del Servicio Oficial encontrará BMW al 100%.

Es decir, garantía total en las piezas y en su instalación. Para que disfrute del placer de conducir su BMW con la misma confianza que cuando lo compró.

Recambios y Accesorios Originales



suave ronroneo. Si rozamos el acelerador con el pie, podremos oír a la «jauría» enfurecida que se esconde detrás de nosotros, y darnos cuenta de que nos vamos a divertir. Pero hay que tener cuidado con el acelerador, que es muy sensible, y con el embrague, cuyo recorrido es ínfimo, pues podremos vernos en situaciones embarazosas en cruces y semáforos.

Cuando metemos primera, el Rocket se mueve parsimoniosamente, con la aguja del cuentavueeltas marcando 2.000 revoluciones por minuto. Incluso el motor suena tranquilo. La combinación de bajas velocidades con los desarrollos de cambio largos no es ni mucho menos la idónea, puesto que el poder de respuesta del motor Yamaha se queda bastante corto.

A medida que la velocidad empieza a aumentar, y el motor a girar más rápido, el Rocket se asienta. Los cambios de marcha se realizan más suavemente, aunque siempre con un leve rasquido, el motor empieza a rendir sensiblemente mejor y las suspensiones actúan de forma fluida. A 8.000 vueltas, en quinta corta -170 km/h aproximadamente- el coche se comporta noblemente, pero no se nos antoja especialmente rápido. Su pequeño tamaño, y nuestra posición de conducción,

FICHA TECNICA

MOTOR: de cuatro tiempos, con refrigeración líquida y doble árbol de levas en cabeza. Con cuatro cilindros y veinte válvulas. Cilindrada: 1002 c.c. Relación de compresión: 12.0:1. Cuatro carburadores Mikuni BD ST 38. Potencia máxima: 143 CV a 1.500 rpm. **TRANSMISION:** tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco marchas ampliables a 10. Diferencial de deslizamiento limitado Salisbury. Hidráulico, multiplato. **DIRECCION:** sistema: de cremallera, 2.4 vueltas de tope a tope. **FRENOS:** discos ventilados y perforados Brembo delante y atrás. **SUSPENSION:** por brazos transversales oscilantes delante y detrás con muelles helicoidales y amortiguadores Showa. **PESOS Y CAPACIDADES:** peso en orden de marcha: 351 kg. **PRESTACIONES:** de 0 a 100 Km/h: 4,5 segundos. Vel. máx: 240 Km/h.

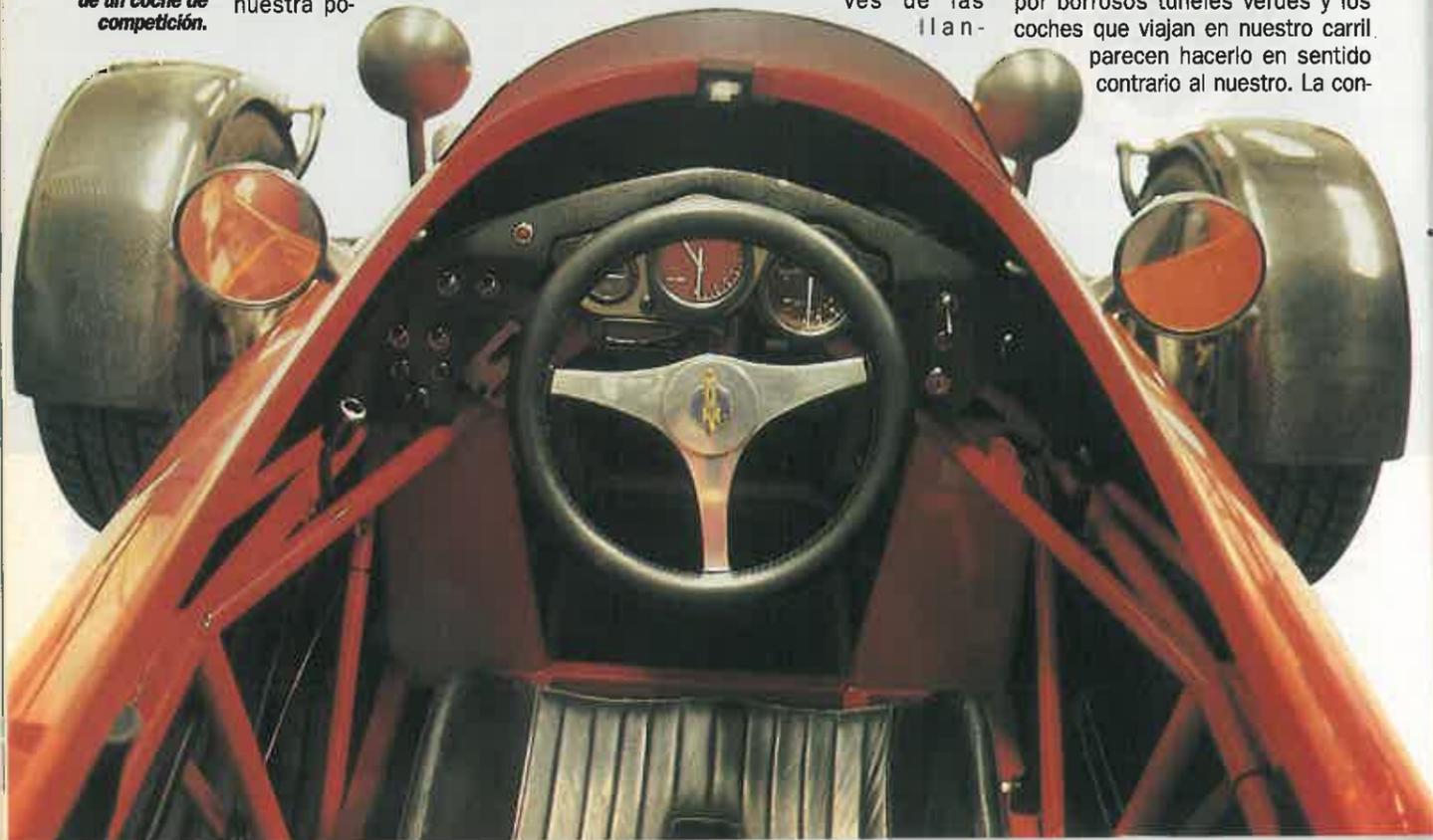
muy próxima al asfalto, alteran un poco nuestra capacidad de percepción, haciéndonos creer que rodamos más rápido. Las curvas desaparecen detrás de nosotros a un ritmo endiablado. La dirección es rapidísima, pero exige una mano especialmente delicada para controlarla completamente. Los masivos discos Brembo ventilados y perforados que se vislumbran a través de las llantas

de aleación OZ puede que necesiten un decidido pisotón para empezar a funcionar, pero dé por seguro que lo harán de forma incontestable.

El confort, en un puesto de conducción tan peculiar, es sorprendentemente alto, aunque será mejor que quienes vayan a sentarse dentro del Rocket lo hagan equipados con buenos gorros de lana y gafas protectoras. Los laterales del coche, que son muy altos, y el parabrisas, nos protegen de las turbulencias, y los tubos que conectan el radiador -montado frontalmente- y el motor, mantienen el habitáculo caliente.

Pero lo mejor del Rocket todavía no ha llegado. Para descubrir que es lo que realmente se esconde debajo del particular carenado hay que «pisotear» sin compasión el acelerador hasta rebasar las 12.000 vueltas por minuto de las que es capaz el motor Yamaha y cambiar de marchas a toda velocidad. Es entonces cuando este coche justifica su nombre -rocket significa cohete en inglés- y alcanza velocidades que se pueden calificar como demenciales. Las carreteras que nos conocemos de toda la vida empiezan a resultar menos familiares, las curvas están demasiado cerca, la vegetación ha sido inexplicablemente sustituida por borrosos túneles verdes y los coches que viajan en nuestro carril parecen hacerlo en sentido contrario al nuestro. La con-

SÓLO LO NECESARIO
La instrumentación heredada de la FZR es muy limitada, digna de un coche de competición.



LA TECNOLOGIA LIDER



Prepárese a vivir sensaciones musicales irrepetibles a bordo de su automóvil con **ALPINE: la Tecnología Líder en Digital Car Audio Systems**. Una avanzada generación de equipos que le harán disfrutar plenamente de un sonido incomparable.

Descubra todas sus excelencias con el máximo exponente de su elevada tecnología: el radiocassette ALPINE 7618 R. Su mecánica, cabeza reproductora HLTACII y sintonizador garantizan la máxima calidad en la escucha de su música preferida. Ahora, con ALPINE, ya tiene a su alcance la Tecnología Líder.



ALPINE
Digital Car Audio Systems

GORDON MURRAY

Historia de un genio

Su personalidad excéntrica siempre ha llamado la atención en el ambiente de máxima seriedad de la Fórmula 1. Es el quien se paseaba descalzo por los boxes de McLaren, con unas gafas «Quivado» coloradas y una insignia de una guitarra rockera con brillantitos colgando del cuello.

Desde hace más de 20 años ha diseñado coches de Fórmula 1; su incontenible imaginación se ha reflejado a menudo en monopistas cuyo concepto tecnológico fue tan peculiar como exitoso. La escudería Brabam tuvo el privilegio de poder apoderarse de su creatividad hasta que Murray se llevó el mayor disgusto de su carrera con el revolucionario BT55, que fue un fracaso debido a la falta de infraestructura de la escudería. Entonces se fue a McLaren al ser fichado por el avisado Ron Dennis que supo aprovechar su genialidad para poder así crear el MP4/4 -que tenía muchas similitudes con el BT55- que en 1988 ganó quince de los dieciséis Grandes Premios de la temporada. Posteriormente, Murray se saturaría de F1 y le pediría a Dennis que le permitiera concentrarse en el desarrollo de un Dream Car de McLaren, proyecto en el que todavía está involucrado y que promete ser un verdadero monstruo sagrado automovilístico. Gordon Murray encarna la imagen de genio excéntrico y según dicen malas lenguas poco trabajador.



ducción del Rocket a estas velocidades es una combinación de montaña rusa y de esas imágenes tomadas desde el Williams de Mansell en las rondas de calificación.

Para obtener lo mejor del Rocket habrá que operar con máxima precisión los controles del coche. Serán entonces cuando pasemos por las curvas como una exhalación, con una inclinación mínima de la carrocería. La compenetración entre el hombre y la máquina será entonces total. El comportamiento del Rocket es neutro; a la entrada de las curvas, si el ritmo es m u y

fuerte, el coche tendrá una clara tendencia al subviraje, y a la salida, si pisamos sin compasión el pedal derecho, la zaga se despejará violentamente del asfalto, pero la magnífica dirección nos ayudará a poner las cosas en su sitio.

Al mismo tiempo que todo esto sucede, podremos disfrutar con la visión de las ruedas absorbiendo

las irregularidades del terreno y con el rugido del motor Yamaha agrediendo nuestro sistema auditivo. Resulta difícil pensar en un vehículo de dos o cuatro ruedas capaz de aguantar el ritmo que le impusiera el Rocket. La Light Car Company afirma que el Rocket alcanza los 100 km/h en 4,5 segundos en primera para llegar a los 160km/h 7,1 segundos más tarde y llegar a una velocidad máxima de 240 km/h.

Pero este bólido tiene sus inconvenientes, especialmente en medio del tráfico urbano, donde el coche se hace minúsculo, haciéndonos pensar que los demás conductores simplemente no nos ven. El ruido del sistema de escape acaba haciéndose pesado, y es por esto que existe la opción de un silenciador menos beligerante. El tanque de combustible, construido a mano, limita la autonomía del coche hasta los 240 kilómetros, que pueden ser incluso menos dependiendo de nuestra conducción.

Habrán quien piense que siete millones -en el mercado británico- son demasiados por este coche, pero habría que pensar en lo que piden marcas como Ferrari, Bugatti o Jaguar por sus superbólidos. El Rocket es una de las creaciones automovilísticas más excitantes de nuestros tiempos, algo que sólo Gordon Murray podía idear.

Ian Adcock

TECNOLOGÍA JAPONESA
El depósito de combustible en aleación eclipsa casi totalmente la sofisticada mecánica Yamaha.



S NUEVOS

O

I

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 sumarles 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:** Elevalunas 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	930.650	1.569	74	155	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 le	1.683.042	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556		64.481
33 1.5 le 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 1.5 le GTC	1.760.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	Serie	34.647	Serie	Serie	Serie		
33 1.7 le	1.830.289	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
33 1.7 le GTC	1.860.000	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	Serie	34.647	Serie	Serie	Serie		
33 1.7 le 16V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	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	Serie	144.361	Serie
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 le Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
75 1.6 le	1.918.901	1.570	107	150	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		80.896
75 1.6 le Le Mans	1.899.653	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		80.896
75 1.8 le	2.130.630	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		80.896
75 1.8 le Le Mans	2.178.750	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	Serie	60.800	Serie	Serie	Serie		80.896
75 2.0 Twin Spark	2.510.780	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	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	3.580.975	2.959	132	230	7,5	11,9	442,0	Serie	60.800	Serie	Serie	Serie	252.672	Serie
75 2.0 TD	2.409.728	1.995	95	175	12,4	8,5	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		80.896
75 2.4 TD	2.679.204	2.393	112	184	11,7	7,4	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie		80.896
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
164 2.0 V6 Turbo	4.780.960	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		105.865
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie		Serie	Serie	Serie		Serie
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
Spider 2.0 le	3.558.380	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8		43.308	Serie		Serie		Serie
NOTA: El precio de los Alfa 33 1.5 y 1.7 GTC son «Precio llave en mano»														
ARO														
Aro 10 Techo Lona	1.089.320	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.220.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0							
243 D	1.644.486	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.688.220	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	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
80 2.3 E	3.196.495	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
80 2.3 E Aut.	3.379.352	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	Serie	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
80 2.3 E Quattro	3.913.487	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	Serie	55.265	150.791	Serie	Serie	Serie	158.600
80 2.8 E V6	3.995.292	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	Serie	158.600
80 2.8 E V6 Quattro	4.524.616	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	Serie	158.600
80 1.9 TDI	2.787.473	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
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	4.264.786	2.309	133	202	10,4	10,7	479,0	Serie	96.158	Serie	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	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	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	Serie
100 S4	6.545.668	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 2.5 TDI	4.086.720	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E	3.951.983	2.309	133	194	10,5	10,9	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Aut.	4.216.645	2.309	133	189	12,2	11,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Quattro	4.721.909	2.309	133	194	10,7	11,2	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
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	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	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	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	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	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	Serie
Coupe 2.8 E V6	4.447.823	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	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	Serie
Coupe S-2	6.006.720	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E	4.928.826	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cabrio 2.3 E Aut.	5.116.495	2.309	133	194	12,2	10,9	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6	9.096.044	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 3.6 Aut.	9.096.044	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2	9.981.457	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V-8 4.2 Aut.	9.981.457	4.1												



ALFA ROMEO

Alfa Romeo ofrece una promoción por 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 ie Milano:
1.665.000 pesetas con servodirección.

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

Alfa 33 1.7 ie:
1.960.000 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	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	178.872
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	10,0	10,7	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	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
320i Cabrio Aut.	4.524.000	1.991	129	194	13,3	9,3	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
325i 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	210	9,0	11,5	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio Aut.	5.270.000	2.494	170	210	10,5	11,1	432,5	168.421	68.095	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring	5.035.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring Aut.	5.708.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring	5.973.000	2.494	170	206	11,2	11,4	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring Aut.	6.719.000	2.302	215	234	6,7	10,6	434,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3	8.210.000	2.494	170	239	7,9	10,4	392,7	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325 TD (gama 91)	3.586.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
325 TD Aut. (gama 91)	3.851.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
324 TD Touring	4.280.000	2.443	115	187	12,3	7,0	432,5	168.421	89.806	104.774	Serie	Serie	168.421	Serie
324 TD Touring Aut.	4.563.000	2.443	115	182	13,3	7,6	432,5	168.421	89.806	104.774	Serie	Serie	168.421	Serie
520i	3.905.000	1.991	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	202.116
520i Aut.	4.170.000	1.991	150	207	12,0	11,2	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	202.116
525i	4.765.000	2.494	192	225	8,6	9,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525i Aut.	5.054.000	2.494	192	225	9,9	11,1	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525i X	5.477.000	2.494	192	220	9,5	11,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	158.004
525i X Aut.	5.790.000	2.494	192	217	10,8	11,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	158.004
535i	5.795.000	3.430	211	235	7,7	14,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
535i Aut.	6.108.000	3.430	211	231	8,8	14,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M-5	9.452.000	3.535	315	250	6,3	16,8	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
520i Touring	4.255.000	1.991	150	205	11,3	11,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
520i Touring Aut.	4.520.000	1.991	150	202	12,6	11,3	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
525i Touring	5.131.000	2.494	192	221	9,2	11,2	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	151.409
525i Touring Aut.	5.395.000	2.494	192	218	10,0	11,7	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	151.409
525 TDS	4.397.000	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525 TDS Aut.	4.698.000	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525 TDS Touring	4.808.000	2.498	143	202	11,6	7,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
525 TDS Touring Aut.	5.121.000	2.498	143	200	12,2	8,4	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
730i	5.737.000	2.986	188	225	9,3	15,0	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	204.120
730i Aut.	6.074.000	2.986	188	222	10,6	13,7	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	204.120
735i	7.152.000	3.430	211	236	8,3	15,0	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i Aut.	7.489.000	3.430	211	230	9,1	14,2	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i L	7.585.000	3.430	211	230	8,3	15,0	502,5	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
735i L Aut.	7.922.000	3.430	211	230	9,1	14,2	502,5	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i Aut.	10.087.000	4.988	300	250	7,4	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i L Aut.	11.771.000	4.988	300	254	7,4	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i	12.020.000	4.988	300	250	6,8	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i Aut.	12.320.000	4.988	300	250	7,4	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

CHRYSLER

Saratoga 2.5	2.310.665	2.501	99	163	13,8	11,3	460,2	192.000	41.344	57.600	Serie	Serie	192.000	Serie
Saratoga 3.0 V6 Aut.	2.660.823	2.972	141	180	11,1	11,5	460,2	192.000	41.344	57.600	Serie	Serie	192.000	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
Voyager SE	2.538.478	2.501	99	154	15,7	12,0	452,5	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	-	Serie
Voyager LE Aut.	3.313.432	3.301	150	171	12,8	12,2	452,5	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	192.000	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	192.000	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	192.000	-
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	192.000	89.600
Wrangler Techo Luna	2.203.490	2.464	121	150	13,3	14,1	388,0	-	36.499	-	Serie	Serie	-	82.490
Wrangler Techo Rígido	2.411.645	2.464	121	150	13,3	14,1	388,0	-	36.499	-	Serie	Serie	-	82.490
Cherokee 4.0 Aut.	3.422.060	3.960	185	180	10,2	15,5	424,0	169.500	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Cherokee Limited Aut.	4.272.618	3.960	185	180	10,2	15,5	424,0	192.000	41.344	Serie	Serie	Serie	192.000	Serie
Cherokee TD	3.422.060	2.068	88	140	19,2	9,2	424,0	169.500	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-

Nota: Todos los modelos Saratoga y Voyager incorporan obligatoriamente el Airbag, con un sobreprecio de 175.000 ptas.

CITROËN

AX 3p 11 TE 4V	1.029.795	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	18.514	-	(1)	(1)	-	-
AX 3p Signo	1.037.942	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	18.514	-	-	-	-	-
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	Serie	Serie	-	-	46.282
AX 3p GT	1.328.767	1.360	85	177	9,3	7,3	351,7	156.125	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 3p GTI	1.605.564	1.360	100	190	8,7	7,5	351,7	156.125	-	Serie	Serie	-	-	158.483
AX 3p 11 TE 4V	1.093.227	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	18.514	-	-	-	-	-
AX 3p Signo	1.101.942	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	18.514	-	(1)	(1)	-	-
AX 3p 11 TE 5V	1.122.504	1.124	55	158	13,2	6,3	352,5	156.125	18.514	-	-	-	-	-
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	Serie	Serie	-	-	46.282
AX 3p 14 4x4	1.460.616	1.360	75	167	11,1	7,3	352,5	156.125	18.514	-	-	-	-	-
AX 3p GT	1.393.248	1.360	85	177	9,3	7,3	351,7	156.125	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 3p 14 TD	1.239.931	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	18.514	-	-	-	-	-
AX 3p 14 TRD	1.305.306	1.360	53	155	16,5	4,7	352,5	-	18.514	14.462	14.462	-	-	46.282
AX 3p 14 TD	1.													



CITROËN

OFERTAS
AX 11 TE 4v y TRE:
170.000 pesetas de descuento.

AX Signo:
Financiación especial con un interés T.A.E. del 9,9 por ciento.

AX 14 TGS y TZX:
120.000 pesetas de descuento.

AX GT 3p:
160.000 pesetas de descuento.

AX GTI:
160.000 pesetas de descuento.

AX Diésel:
170.000 pesetas de descuento.

ZX Gasolina:
Descuento de 140.000 pesetas en todas las versiones.

Cuatro versiones ZX y un solo precio:
Promoción de cuatro coches con un solo precio: 1.540.000 pesetas.

Las versiones de esta oferta son el ZX 1.6i Avantage, el ZX 1.4 Reflex con aire acondicionado, el ZX 1.6i Reflex y el ZX 1.4 Aura con equipamiento de lujo.

ZX Diésel:
100.000 pesetas de descuento.

BX:
Todas las versiones tienen un descuento de 100.000 pesetas.

BX Diésel:
A precio de gasolina.

BX T2D Turbo:
Descuento de 300.000 pesetas.

XM:
200.000 pesetas de descuento.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like Tempra 1400 Stadio, Tempra 1400, Tempra 1400 SX, etc.

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

FORD

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like Fiesta Cheers 1.1 3p, Fiesta CLX 1.1 3p, Fiesta CLX 1.1 Cat. 3p, etc.



DAIHATSU

El todo terreno más pequeño y coqueto de la firma japonesa, el Daihatsu Feroza EL II, ha sustituido el anterior sistema de alimentación mediante carburación por un moderno sistema de inyección electrónica multipunto que permite al motor de 1,6 litros y culata de 16 válvulas desarrollar una potencia de 95 caballos, diez más que en el anterior modelo.

En nuevo Daihatsu Feroza EL II 1.6i 16V recurre a un catalizador que contribuye a preservar más el medio ambiente y además ha mejorado sensiblemente su nivel de prestaciones y, sobre todo, sus cifras de consumo de combustible.

El equipamiento sigue siendo muy completo, incorporando de serie los elevallunas eléctricos, el cierre centralizado, la dirección asistida, llantas de aleación, techo solar, pintura metalizada y suspensión regulable electrónicamente, entre otras muchas cosas.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like Scorpio Cosworth 24V, Scorpio 2.0i GL 5p, Scorpio 2.0i Ghia 5p, etc.

NOTA: Opción 1: Paquete eléctrico CLX: 98.000 ptas. Opción 2: Compuesta por deshielo eléctrico del parabrisas, alarma, retrovisores eléctricos y techo solar: 103.000 ptas.

HONDA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like Civic 1.6i 16V LSi, CRX, Concerto GL 1.4 16V, etc.

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

HYUNDAI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like Coupé 1.5i LS, Lantra 1.6 GLS 16V, Sonata 2.0i GLS 16V.

IATO

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes Iato Turbodiesel Intercooler.

INNOCENTI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes 990 SE, 990 Matic, Turbo de Tomaso.

ISUZU

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes Trooper LS 2.8 TD 3p, Trooper LS 2.8 TD 5p.

JAGUAR

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes XJ6 3.2, XJ6 4.0, Sovereign 3.2, etc.

LADA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes Samara 1.3 3p, Samara 1.3 5p, Samara 1.5 3p, etc.

LANCIA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes Y10 Fire, Y10 Mia, Y10 Avenue Cat, etc.



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.**



FORD

OFERTAS

Fiesta:
Hasta **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.**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Dedra Integrale	4.067.000	1.995	180	215	7,8	11,1	434,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Dedra Turbodiesel	2.577.000	1.929	92	180	12,3	6,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	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	-	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	251.000	95.000
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	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	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	-	-
R. Rover EFI V8 3p	3.666.285	3.947	182	166	16,1	17,8	447,5	301.000	90.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R. Rover Vogue EFI V8 5p	6.391.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R. Rover Vogue EFI V8 Aut.	6.756.000	3.947	182	179	11,1	16,2	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R. Rover Vogue SE V8 5p	7.213.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R. Rover SE V8 Aut.	7.579.000	3.947	182	179	11,1	15,3	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R. Rover TD 3p	3.666.285	2.500	120	152	15,8	10,4	447,5	301.000	90.000	-1	-1	Serie	-	Serie
R. Rover TD 5p	5.394.000	2.500	120	152	15,8	10,4	447,5	Serie	90.000	Serie	Serie	Serie	-	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	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	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	12.462.080	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	185	220	7,2	9,4	380,3	255.000	165.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MAHINDRA

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

MASERATI

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
222	5.475.394	1.995	220	214	6,2	11,7	415,3	Serie	84.551	Serie	Serie	258.000	-	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	250	5,3	11,5	410,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie

MAZDA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	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-6 LSD	3.489.920	1.597	115	183	8,7	8,5	395,0	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	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	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 2.5 16V	7.012.280	2.498	195	235	7,7	10,8	444,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
190 D	3.403.960	1.997	75	164	17,9	7,3	444,8	290.000	100.600	78.000	Serie	Serie	122.200	96.500
190 D 2.5	4.246.200	2.497	94	177	15,1	8,4	444,8	Serie	100.600	Serie	Serie	Serie	Serie	96.500
190 D 2.5 Turbo	4.703.160	2.495	126	192	11,5	8,0	444,8	Serie	100.600	Serie	Serie	Serie	Serie	96.500
200 E	4.374.200	1.996	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.	7.203.400	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	476,0	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
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	476,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
300 TE 24V	6.966.200	2.960	231	240	8,4	13,1	465,5	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 D	4.175.800	1.997	75	160	18,5	7,6	474,0	Serie	115.700	Serie	Serie	Serie	Serie	114.500
250 D	4.566.200	2.49												



PEUGEOT

OFERTAS

205:
Descuento de **94.600 pesetas.**

309:
Descuento de **115.000 pesetas.**



RENAULT

OFERTAS

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

Clio Baccara:
Descuento de **150.000 pesetas.**

Clio 16V:
150.000 pesetas de descuento.

R-19:
Descuento de **100.000 pesetas** o el aire acondicionado gratis según versiones.

R-19 16V:
Descuento de **200.000 pesetas.**

R-19 Chamade 16V:
200.000 pesetas de descuento.

R-21 y Nevada:
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	Dirac.	ABS	Llantas
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	Serie
Clio 1.7 S 3p	1.323.300	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	-	-	69.300	-	-
Clio RT 1.7 3p	1.525.400	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	180.500	55.300
Clio Baccara 1.7 3p	1.972.900	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Clio 16V 3p	1.708.300	1.764	140	212	7,8	8,6	371,2	-	25.500	(1)	(1)	(1)	180.500	(1)
Clio RL 1.1 5p	1.092.400	1.108	49	145	17,0	6,1	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RL 1.2 5p	1.179.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RN 1.2 5p	1.256.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	22.375	22.375	-	-	-
Clio RT 1.2 5p	1.357.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	Serie	Serie	-	-	-
Clio Grafitti 1.2 5p	1.282.800	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RT 1.4 5p	1.496.600	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	-	-
Clio RT 1.4 5p Cat.	1.641.000	1.390	80	175	11,2	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	-	-	69.300	-	-
Clio RT 1.7 5p	1.583.200	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	180.500	55.300
Clio RL 1.9 D 3p	1.328.100	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RN 1.9 D 3p	1.405.100	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	22.375	22.375	69.300	-	-
Clio RN 1.9 D 5p	1.462.900	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	22.375	22.375	69.300	-	-
Clio RT 1.9 D 5p	1.563.900	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	Serie	Serie	69.300	-	-
R-19 TS 3p	1.409.900	1.390	80	153	14,8	6,7	415,0	-	27.900	-	-	-	-	-
R-19 TS Driver 3p	1.438.800	1.390	80	176	12,2	6,9	415,0	144.400	27.900	-	-	-	-	-
R-19 TSE 3p	1.674.600	1.390	80	176	12,2	6,9	415,0	144.400	27.900	-	-	70.300	-	-
R-19 TX 1 Dynamic 3p	1.804.500	1.721	107	190	10,7	8,8	415,0	144.400	27.900	34.650	34.650	-	-	-
R-19 16V 3p	2.271.300	1.764	140	215	7,9	8,6	415,0	-	27.900	Serie	Serie	190.100	Serie	-
R-19 TS 5p	1.467.700	1.390	80	153	14,8	6,7	415,0	-	27.900	-	-	-	-	-
R-19 TS Driver 5p	1.496.600	1.390	80	176	12,2	6,9	415,0	144.400	27.900	-	-	-	-	-
R-19 GTS 5p y Wind 5p	1.602.400	1.390	80	176	12,2	6,9	415,0	144.400	27.900	-	-	-	-	-
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	70.300	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	70.300	-	70.000
R-19 16V Cabrio	2.882.400	1.764	137	208	9,4	9,2	415,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-19 TD 5p	1.563.900	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0	-	27.900	-	-	-	-	-
R-19 TD Driver 5p	1.592.800	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0	144.400	27.900	-	-	-	-	-
R-19 GTD 5p y Wind 5p	1.693.800	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0	144.400	27.900	-	-	70.300	-	-
R-19 TDE 5p y Wind 5p	1.818.900	1.870	65	160	15,7	7,2	415,0	144.400	27.900	-	-	70.300	-	-
R-19 Turbo DX 5p	2.054.700	1.870	93	183	11,3	5,5	415,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	-
R-19 Chamade TS	1.467.700	1.390	80	176	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	-	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	-
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	70.000
R-19 Chamade 16V	2.357.900	1.764	140	215	7,9	8,6	426,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-19 Chamade TDE 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	-	-	70.300	-	-
R-19 Chamade GTD y Wind	1.693.800	1.870	65	160	15,7	7,2	426,0	144.400	27.900	-	-	70.300	-	-
R-19 Chamade Turbo DX	2.054.700	1.870	93	183	11,3	5,5	426,0	-	27.900	Serie	Serie	Serie	190.100	-
R-21 TS 4p y 5p	1.823.800	1.721	92	175	10,7	8,6	446,0	-	30.800	-	-	-	-	-
R-21 GTS Manager 4p	1.964.400	1.721	92	175	10,7	8,6	446,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 GTS Manager 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	-
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	190.100	Serie
R-21 TXI 4p y 5p	2.877.600	1.995	140	210	9,2	9,6	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 TXI Quadra 4p	3.637.900	1.995	140	202	9,2	10,6	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 TXI 5p	3.637.900	1.995	140	202	9,2	10,6	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 Baccara	3.224.100	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2L Turbo	3.585.000	1.995	175	227	7,4	11,2	451,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 2L Turbo Quadra	4.345.300	1.995	175	227	7,9	11,2	451,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R-21 GTD Manager 4p	2.165.400	2.068	74	166	12,5	6,8	446,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R-21 GTD Manager 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	2.372.300	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R-21 TD 5p	2.372.300	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R-21 TD 4p	2.689.900	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 TD 5p	2.689.900	2.068	88	178	11,8	8,5	446,0	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie
R-21 Nevada GTS	2.228.000	1.721	92	169	11,2	8,3	464,4	146.300	30.800	Serie	Serie	Serie	-	-
R-21 Nevada TXE	2.540.800	1.995	120	189	10,5	9,5	464,4	Serie	30.800	Serie	Serie	Serie	190.100	Serie



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.**

RANKING DE EXPORTACIONES

1993

1º	Opel Corsa	279.438
2º	VW Polo	143.923
3º	Seat Ibiza	111.189
4º	Ford Fiesta	105.283
5º	Peugeot 205	67.295
6º	Renault 19	64.452
7º	Ford Escort	63.284
8º	Renault Clio	53.042
9º	Ford Orion	43.862
10º	Seat Toledo	23.552
11º	Citroen ZX	18.155
12º	Citroen AX	12.591

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Toledo 1.6 CL	1.625.000	1.595	75	170	13,2	7,6	432,1	-	-	-	-	-	-	-
Toledo 1.6 GL	1.737.000	1.595	75	170	13,2	7,6	432,1	-	Serie	-	-	73.000	-	-
Toledo 1.8i CL	1.750.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	170.000	-	-	-	-	-	-
Toledo 1.8i Sport	1.890.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	170.000	-	-	-	-	-	-
Toledo 1.8i GL	1.862.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	170.000	Serie	-	-	-	153.000	70.000
Toledo 1.8i GLX	2.086.000	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	Serie	153.000	70.000
Toledo 2.0i CL	1.998.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	170.000	-	Serie	-	-	Serie	-
Toledo 2.0i Sport	2.140.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	170.000	-	-	-	-	-	-
Toledo 2.0i GL	2.110.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	70.000
Toledo 2.0i GLX	2.310.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	70.000
Toledo 2.0i GT	2.340.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Toledo 1.8i GT 16V	2.590.000	1.781	136	208	8,8	9,5	432,1	-	Serie	-	-	-	-	-
Toledo 1.9 D CL	1.870.000	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	-	-	Serie	-	-	-	-
Toledo 1.9 D GL	1.982.000	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	-	Serie	-	-	-	-	-
Toledo 1.9 TD GL	2.024.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	170.000	Serie	Serie	-	-	153.000	70.000
Toledo 1.9 TD GLX	2.227.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	-	153.000	70.000
Toledo 1.9 TD GT	2.270.000	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	170.000	Serie	Serie	Serie	-	153.000	70.000

SKODA

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

SUBARU

Legacy 1.8 GL 16V	2.458.692	1.820	105	181	11,7	10,4	451,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	-	93.800
Legacy 1.8 GL 16V SW	2.541.614	1.820	105	174	12,4	10,4	460,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	-	93.800
Legacy 2.2 GX 4WD	2.989.887	2.212	136	200	9,0	10,0	461,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	192.475	78.600
Legacy 2.2 GX 4WD SW	3.356.821	2.212	136	195	9,5	10,5	460,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	192.475	78.600
Legacy 2.0 Turbo 4WD	3.732.883	1.994	200	230	7,2	14,0	451,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	192.475	Serie

SUZUKI

Swift 1.3 GL	1.379.369	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0	-	-	-	-	12.511	-	-
Swift GTI 3p	1.937.565	1.298	101	180	10,0	7,2	371,0	178.045	12.510	Serie	-	-	-	-
Swift Sedan 1.6 GLX	1.793.203	1.590	91	171	10,6	6,9	407,0	179.970	12.510	Serie	Serie	-	-	-
Swift Sedan 1.6 GLX 4x4	2.067.489	1.590	91	171	11,0	6,9	407,0	179.970	12.510	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Swift 1.3 i Cabrio	2.452.000	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0	-	-	-	-	12.511	-	-
Samurai III Cup-1	1.100.000	970	45	119	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai III Techo Lona	1.250.923	970	45	119	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai III Techo Duro	1.321.057	970	45	118	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai III Techo Met.	1.284.859	970	45	118	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
S J 413 Techo Lona	1.486.551	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	-	-	-	20.189	-	-
S J 413 Techo Duro	1.557.625	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	-	-	-	20.189	-	-
S J 413 Techo Met.	1.523.835	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	-	-	-	20.189	-	-
S J 413 T. Lona Long Body	1.422.694	1.325	63	123	19,5	9,3	401,0	-	-	-	-	20.189	-	-
S J 413 T. Duro Long Body	1.512.501	1.325	63	123	19,5	9,3	401,0	-	-	-	-	20.189	-	-
Vitara Techo Lona	1.755.962	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	-	-	-	-	-
Vitara Techo Lona Lujo	1.891.448	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie	-	-
Vitara Techo Duro	1.822.962	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	-	-	-	-	-
Vitara Techo Duro Lujo	1.958.448	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie	-	-
Vitara TD Lujo Power Pack	2.050.771	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	Serie	Serie	Serie	-	-
Vitara Techo Metálico	1.760.885	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	-	-	-	-	-
Vitara Techo Metálico Lujo	1.898.463	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie	-	-
Vitara 1.6i 16V Long Body	2.763.200	1.590	95	144	17,0	9,5	403,0	-	-	-	-	20.189	-	Serie

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

TOYOTA

Corolla 1.6 Liftback	2.024.313	1.587	95	171	10,9	8,0	421,0	-	33.280	Serie	Serie	Serie	-	-
Celica 2.0i 16V	4.021.248	1.988	160	210	8,4	9,8	436,0	-	43.220	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Caldea Turbo 4WD Limited	5.539.552	1.988	208	230	7,9	9,9	441,0	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo	6.239.416	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo Targa	6.544.087	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Land Cruiser 250 TDI	3.089.600	2.499	114	145	20,7	12,4	435,0	-	29.637	-	-	-	-	-
Land Cruiser Station Wagon	5.850.591	3.956	145	160	17,4	13,0	397,5	-	63.278	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Four Runner V6	4.234.587	2.958	143	165	15,3	14,3	447,0	-	48.120	Serie	Serie	Serie	-	-

UMM

100 DA Techo Lona	2.232.481	2.498	76	121	24,9	12,5	413,0	-	-	-	-	-	-	-
100 DA Techo Duro	2.275.131	2.498	76	121	24,9	12,5	413,0	-	-	-	-	-	-	-
100 DTi Techo Lona	2.471.875	2.498	110	140	21,5	13,6	413,0	-	-	-	-	-	-	-
100 DTi Techo Duro	2.497.099	2.498	110	140	21,5	13,6	413,0	-	-	-	-	-	-	-
100 DTi Marathon	2.892.599	2.498	110	140	21,5	13,6	413,0	-	-	-	-	-	-	-
121 DA Techo Lona	2.445.247	2.498	76	121	24,9	12,5	485,7	-	-	-	-	-	-	-
121 DTi Techo Lona	2.675.547	2.498	110	140	21,5	13,6	485,7	-	-	-	-	-	-	-

VOLKSWAGEN

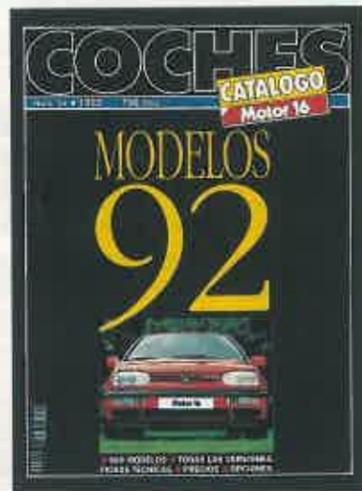
Polo Fox 1.05 4V	1.035.894	1.043	45	145	20,5	7,1	372,5	-	-	-	-	-	23.000	-
Polo Fox 1.05	1.108.074	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	-	-	-	-	23.000	-
Polo Fox D 1.4	1.377.548	1.395	50	142	19,5	5,8	372,5	-	-	-	-	-	23.000	-
Polo CL 1.05	1.146.570	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	-	-	-	-	23.000	-
Polo CL 1.3	1.257.247	1.272	55	155	15,5	6,4	372,5	-	-	-	-	-	23.000	-
Polo Coupé Fox 1.05 4V	1.035.894	1.043	45	145	20,5	7,1	372,5	-	-	-	-	-	23.000	-
Polo Coupé Fox 1.05	1.117.697	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	-	-	-	-	23.000	-
Polo Coupé Fox D 1.4	1.387.172	1.395	50	141	19,5	5,8	372,5	-	-	-	-	-	23.000	-
Polo Coupé CL 1.05	1.156.195	1.043	45	145	20,3	7,1	372,5	-	-	-	-	-	23.000	-
Polo Coupé CL 1.3	1.266.871	1.272	55	155	15,5	6,4	372,5	-	-	-	-	-	23.000	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Polo Coupé GT 55	1.271.683	1.272	55	155	15,5	7,4	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT Injection	1.396.796	1.272	80	175	12,1	7,7	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé G-40	1.647.021	1.272	115	196	8,6	7,7	372,5	-	-	-	-	-	-	Serie
Polo Classic C 1.3	1.204.315	1.272	55	155	15,5	7,4	397,5	-	-	-	-	-	-	-
Polo Classic CL 1.3	1.396.796	1.272	55	155	15,5	7,4	397,5	-	-	-	-	-	-	-
Polo Classic CD 1.4	1.353.487	1.395	50	141	19,5	5,8	397,5	-	-	-	-	-	-	-
Golf 1.4 CL 3p	1.498.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Golf 1.8 CL 75 3p	1.649.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Golf 1.8 CL 90 3p	1.787.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-

OCHOCIENTOS COCHES EN SUS DIFERENTES VERSIONES. Y 160 PAGINAS.

CATALOGO

MOTOR 16



Estas son las 160 páginas que recogerán durante los próximos 3 meses la información más actual sobre el mercado del automóvil en España. Una auténtica Biblia del automóvil, ochocientos coches en sus diferentes versiones, opciones, precios y fichas técnicas. Y además un reportaje sobre los 10 modelos más vendidos.



Conduzca con ventaja.

Es una publicación del 

MAGAZINE



CINTURONES DE SEGURIDAD

UNO de los aspectos que más van a cambiar cuando entre en vigor el Reglamento de Circulación, es el que hace referencia a los cinturones de seguridad y al casco de protección.

Los artículos 116, 117 y 118 (que por su extensión no reproducimos íntegramente) recogen las nuevas obligaciones, que quedan resumidas en los siguientes aspectos:

*Los cinturones de seguridad delanteros, siguen siendo de uso obligatorio en carretera y se amplía esta obligatoriedad a la circulación en ciudad.

*En cuanto a los cinturones traseros, sólo se obliga a utilizarlos en los coches que los tengan instalados (ya en todos los nuevos). Los coches que

no dispongan de cinturones traseros no tienen obligación de montarlos.

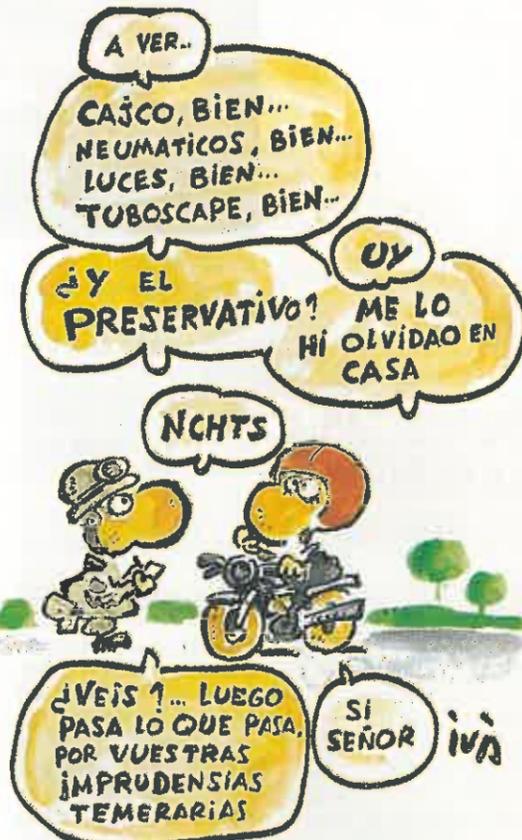
*El casco será obligatorio para todos los usuarios de motocicletas y ciclomotores, tanto en circulación urbana como interurbana, aunque la obligación a los usuarios de ciclomotores no entra en vigor hasta el 1 de septiembre. El Reglamento incluye la palabra «adecuadamente», por lo que podrán ser sancionados los conductores que no lleven el casco puesto en la cabeza.

*Las personas menores de 12 años no pueden viajar en los asientos delanteros salvo que se disponga de un sistema especialmente diseñado para su estatura.

*Los menores de 12 años o los adultos de estatura menor de 1,5 metros (que sólo pueden viajar en las plazas traseras o en las delanteras con dispositivo especial), no tienen obligación de utilizar los cinturones de seguridad traseros.

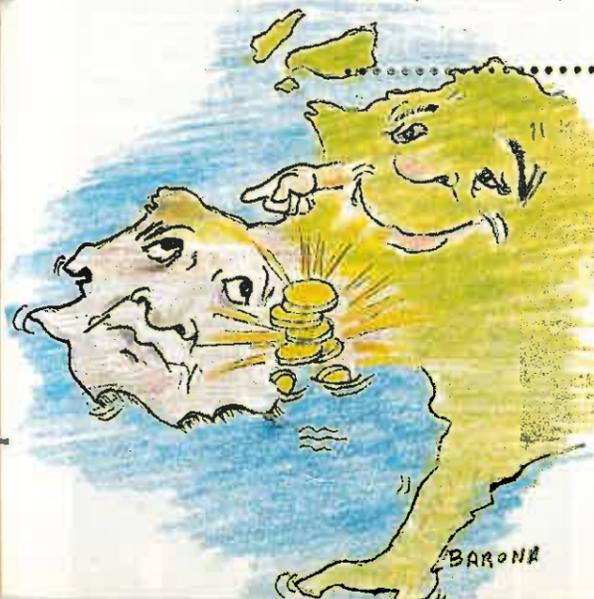
*Las mujeres embarazadas y quienes dispongan de un certificado médico que lo justifique, no tienen por qué utilizar los cinturones de seguridad.

*A partir de 1994, los pasajeros de autobuses deberán instalar cinturo-



nes de seguridad, que deben ser utilizados obligatoriamente por todos los usuarios.

*En el Reglamento no se hace mención expresa a los usuarios de los taxis. Parece claro que los pasajeros (el conductor, está exento cuando se circula por ciudad) deberán utilizarlo en los coches que los tengan instalados.



PRECIOS EN LA CE: ESPAÑA LOS PRIMOS

Los españoles estamos obligados a pagar un precio superior al resto de los ciudadanos comunitarios, también, cuando se trata de adquirir un coche. En 12 modelos, de los 21 analizados en una muestra comparativa llevada a cabo en enero de 1991 por la Comisión Europea, se han detectado diferencias sustanciales que pueden llegar hasta un 55 por ciento en el caso del Mazda 626 GLX 2.0 ó el 48 por ciento en el Ford Fiesta S 1.4.

Pero lo peor, es que esta situación, absolutamente discriminatoria, no parece que vaya a tener una solución inmediata, mientras que los implicados no dejan de defender posturas contradictorias. Leon Brittan, responsable de la Política de la Competencia, culpa de la situación al actual sistema de distribución selectiva de los concesionarios, que pretende hacer desaparecer a partir de 1995. Por otro el responsable del Política Industrial, Martín Bagemann, advierte del peligro de esta medida si no se tiene en cuenta el acuerdo alcanzado entre la CE y Japón hasta 1999, que limita el acceso de automóviles nipones al mercado comunitario.

MERCADO

96 PESETAS: LA GASOLINA SE DISPARA

NO han transcurrido ni quince días desde que la gasolina súper alcanzara el récord histórico de las 95 pesetas. Ahora Campsa ha vuelto a anunciar una nueva subida, y ya son cuatro en lo que va de año, que sitúa el litro de la gasolina de noventa y siete octanos en las 96 pesetas.

Exceptuando los máximos registrados en el año 92, que ya acumula un incremento de cuatro pesetas por litro, los bolsillos españoles no habían vuel-



NISSAN SUNNY
Modelo de mayor producción del fabricante japonés.

na por encima de los records registrados en el año 1983, llegando hasta las 93 pesetas, metidos de lleno en lo que se acordó denominar la segunda crisis petrolífera.

Al igual que la súper, el resto de las gasolinas también se incrementan en una peseta. La normal pasa de 91 pesetas a 92 pesetas; y el combustible sin plomo subirá desde las 93 hasta las 94 pesetas.

Los gasóleos A y B de automoción y para uso agrícola, que mantuvieron sus precios en la última revisión del pasado 13 de abril, no han logrado la inmutabilidad en esta ocasión, y aumentan 60 céntimos hasta 72,50 pesetas, frente a las 71,90 de antes de la subida.

Estos nuevos índices de precios responden a criterios, calificados por el gobierno como «coyunturales», que encuentran su origen en el sustancial incremento de los impuestos especiales para combustibles; y que festejaron el comienzo del año 92 con un alza de 55,5 pesetas por litro para la gasolina súper y normal (48,5 pesetas en 1991) y 50,5 pesetas por litro para la gasolina sin plomo, frente a las 43,5 pesetas con que fue gravada durante el ejercicio 91. A estos impuestos especiales, hay que añadir un 13 por ciento de IVA.

El resultado, si no fallan las cuentas, es que prácticamente el 80 por ciento del precio que pagamos por los combustibles va a parar a las arcas del Estado, de una forma u otra; y que según parece tiene previsto seguir con su tendencia alcista.

NISSAN: 40 MILLONES DE TURISMOS

NISSAN Japón festeja en estos días la producción acumulada de 40 millones de turismos en el mercado nacional, desde que comenzara sus actividades en diciembre de 1933.

Por modelos, es el Nissan Sunny el más destacado de toda su producción, con 10,11 millones de unidades, seguido del Bluebird, con 7,14 millones de unidades. Los totales acumulados de otros modelos son: 2,97 millones para el Pulsar, Cedric/Gloria (2,94 millones), Skyline (2,80 millones), Laurel (2,02 millones), March/Micra (1,63 millones) 300 ZX (1,45 millones) y Silvia con 1,26 millones.

EUROPA DEL ESTE CRECE

DURANTE el pasado año 91 en el conjunto de los seis países del Este europeo (Bulgaria, Checoslovaquia, Hungría, Polonia, Rumanía y Yugoslavia) se vendieron 642.000 coches, lo que supone 151.000 coches menos que el año anterior.

Pese a este retroceso en el mercado, un grupo de analistas europeos prevé un fuerte crecimiento de este mercado, hasta el punto que en el año 2000 estos cinco países absorberán algo más de un millón y medio de unidades y fabricarán 1,3 millones de turismos.

INSTAL AUTO

PREPARAR un coche y equiparlo con todo tipo de accesorios es un trabajo que exige una preparación elevada si se quiere que el cliente quede satisfecho. Un concepto que Carlos Palao, director de Instal Auto, respeta hasta las últimas consecuencias.

Instal Auto se ha especializado en los años que lleva en el mercado en la instalación de elementos tan dispares como aires acondicionados, alta fidelidad, alarmas, etc... Todos elementos de las primeras marcas.

La exposición dispone de una amplia zona dedicada a la instalación de estos equipos, que suelen exigir un máximo de 24 a 48 horas para quedar completamente montados. En la misma exposición, que ha sido decorada de forma funcional y muy visible, hay una zona dedicada a las motocicletas. Una curiosa mezcla que ha permitido a Instal Auto ampliar la gama de sus clientes ya que, además de ofrecer la posibilidad de adquirir cualquier motocicleta de todas las marcas

que se comercializan en nuestro país, pueden encontrar todo tipo de accesorios que necesiten.

Sonido: En este apartado trabajan con las principales marcas del mercado, realizando el montaje de manera inmediata con una elevada calidad.

Teléfonos: Otra de las especialidades de esta tienda, que además de realizar un trabajo rápido puede tramitar el alta de la línea en un sólo día.

Accesorios: Trabajan con marcas de llantas como BBS, Romer, etc, y con elementos de preparaciones como son los volantes Momo. En materia de alarmas se dedican preferentemente a equipos de Gemini y GT, y comercializan modelos para automóviles y motocicletas.

Motos: Venden cualquier modelo presente en nuestro país, sea cual sea su marca. Estos modelos se entregan prácticamente en el acto y las revisiones se pasan en los servicios oficiales de cada marca.

Accesorios de moto: En Instal Auto comercializan cascos de marcas como Shoei, Bleffe, etc, así como cazadoras y monos de la firma Quadrophenia, a precios muy interesantes.

Dirección: Instal Auto se encuentra situado en la madrileña calle de General Perón, número 8, con entrada por la calle Comandante Zorita. El teléfono del establecimiento es (91) 571 55 88.

 **Atención al cliente.**

 **Localización de la tienda.**



VIDEOS

EL ENDURO ES LA ESTRELLA

De la mano de New TV Productions llegan unas interesantes cintas de vídeo que cubren el Campeonato de España de Enduro. Se trata de una colección que dedica cada una de estas cintas a una prueba puntuable, con una duración de 25 minutos. En ellas se ofrecen bonitas y espectaculares imágenes, entrevistas, clasificaciones, resumen del campeonato, etc. Los raids y el trial son especialidades que en el futuro también serán abordados por esta productora. Cada una cuesta 995 pesetas y se pueden conseguir en: NEW TV PRODUCTIONS, c/. Estación, 8 (Centro Empresarial) 28230 LAS ROZAS (Madrid) Tel. (91) 636 00 86



¡POBRES RICOS!

El sueldo del presidente de General Motors, Robert Stempel, sufrirá este año un importante recorte, que puede llegar hasta el 31 por ciento, como consecuencia del negativo balance de su compañía. Stempel recibió a lo largo del año 91 cerca de un millón de dólares, frente a 1,44 millones en el año 90, y 1,77 millones en el 89. Los ejecutivos de la gigantesca corporación norteamericana no sólo reciben su sueldo en función de sus resultados, sino que están obligados a declararlos, según una disposición del Congreso, que obliga a hacer públicos todos los ingresos, en metálicos y en especies, de los máximos responsables de las principales compañías estadounidenses. Así, se sabe que Lee A. Iacocca, presidente de Chrysler, ganó en 1991 2,9 millones de dólares y Harold Poling, presidente de Ford, 1,4 millones de dólares.

AGENDA



SALÓN DE PORTUGAL

Está próxima la inauguración de la edición 92 del Salón del Automóvil de Portugal en el recinto ferial de Exponor en Oporto del 22 al 31 de mayo. Sus 23.000 metros cuadrados de exposición constituyen un enclave perfecto para que el visitante establezca un juicio comparativo de la



oferta, actual y futura, del mundo del motor, a través de más de ciento treinta expositores.

Esta edición estrena la presencia de marcas como Honda, Hyundai, Innocenti, Lamborghini, Morgan y Skoda. También estarán presente en la muestra la totalidad de los fabricantes representativos, no sólo del mercado portugués, sino del mundo entero. En conjunto, entre fabricantes y constructores, en Exponor se presentarán 300 nuevos modelos a los más de 280.000 visitantes esperados.

Sus puertas se abrirán para el público cada día desde las cuatro de la tarde hasta las doce de la noche; los sábados y domingos de once de la mañana a doce de la noche. La entrada cuesta 400 pesetas los días laborables y 500 los festivos. Más información en: Publisalo, Teléfono 07 351 1 - 347 35 61 y Fax: 07 351 1 347 35 64.



DOMINGO DEPORTE TAMBIÉN EN JEREZ

Todos aquellos que no hayan podido trasladarse hasta el Circuito de Jerez para ver las carreras del Mundial de Motociclismo, en vivo, tendrán la oportunidad de presenciarlas por la pequeña pantalla desde su propio domicilio, ya que un equipo de Televisión Española emitirá, por su segunda cadena y en directo, las pruebas del Gran Premio de España que se celebrará los días 8, 9 y 10 de mayo. El horario de emisión es: a las 12:00 GP3 (anteriormente 125 c.c.), GP1 (500 c.c.) a las 13:30 y a las 15:00 GP2 (250 c.c.). También tiene previsto ofrecer un resumen del Camel Trophy entre la primera y segunda carrera, al mismo tiempo que realizará conexiones para seguir el desarrollo de la Vuelta Ciclista.

Seguendo con la programación del mundo del motor, os recordamos que el domingo 17 de mayo se retransmitirá en directo, por la Dos, la carrera del Gran Premio de San Marino de Fórmula 1.

NATURALEZA PASITO A PASITO

Cross Aventura es una de las fórmulas más prácticas para entrar en contacto con la naturaleza. Consiste en recorrer a pie, campo a través, y con la única ayuda de un mapa y una brújula, sesenta kilómetros divididos en cuatro etapas, una de ellas nocturna. Por si eso fuera poco, los participantes deberán salvar una serie de obstáculos naturales utilizando técnicas de escalada, rappel, tirolesa o teleférico. Como estamos seguros que muchos de los lectores se sentirán atraídos, facilitamos el teléfono de los organizadores: (96) 674 37 27.

to a pagar un precio tan elevado desde octubre de 1990 cuando la súper alcanzó las 94 pesetas.

En aquella ocasión el desequilibrio de precios estaba justificado ante el desconocimiento de las consecuencias energéticas que la invasión de Kuwait por parte de Irak pudiera tener en los países industrializados. Un conflicto que en nuestro país situó el valor de la gasoli-

AUTOSONIDO

MÚSICA DE ELITE

RECIENTEMENTE ha sido presentada la nueva línea de etapas de potencia de la prestigiosa marca americana Harman/Kardon. Presenta una amplia oferta compuesta por seis modelos distintos: TC 600, TC 300, CA 140 Q, CA 70, CA 60 y CA 30.

Los amplificadores TC son únicos en su género. El nuevo diseño Harman/Kardon contribuye decisivamente



a materializar una gran calidad de sonido, donde la distorsión no tiene cabida. Los productos de esta



marca americana ofrecen uno de los sistemas de refrigeración más avanzados del mercado. Los amplificadores pueden ser instalados incluso debajo de los asientos, gracias a su especial diseño.

También se incluye un moderno sistema de alimentación totalmente regulado que puede admitir todo tipo de voltajes. Esto contribuye definitivamente a eliminar cualquier riesgo de rotura de los altavoces. El ecualizador, por su parte, puede variar su potencia en 50 Hz para, de esta manera, suplir cualquier tipo de limitación acústica que pudiera sufrir.

PRIMERA LINEA

CONTINUANDO con su habitual filosofía de una búsqueda de la mayor perfección posible, tanto en lo referente a la calidad de sonido como en el aspecto técnico, Nakamichi acaba de poner en nuestro mercado sus nuevos cargadores de Compact Disc. Dos son los modelos de esta gama, el 100 cdc y el 100 cdc/i. Ambos modelos incorporan la más avanzada tecnología para ofrecer un magnífico rendimiento y además un nuevo sistema de suspensión antivibraciones que proporciona las

mayores ventajas. Permite la introducción de 10 CD para su escucha.

QUERIDOS COCHES

ellos participantes en diversos rallyes, así como una extensa selección de miniaturas, juguetes y réplicas.

Entre los coches expuestos cabe destacar un Delahaye 135 con una espectacular carrocería Saoutchick que carenaba integralmente las ruedas. También eran muy llamativos sendos Voisin y Cadillac con carrocerías deportivas. No podían faltar los



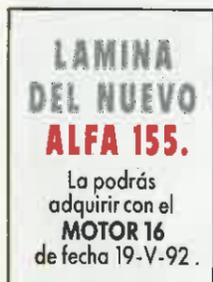
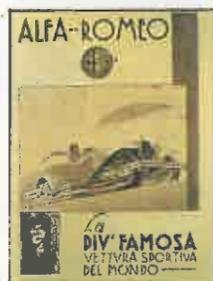
CENTRO DE TODAS LAS MIRADAS Un Delahaye 135 con carrocería de Saoutchick.

MOTOR EPOCA VALENCIA

DENTRO del marco de la Feria de Valencia se celebró en la ciudad del Turia un certamen dedicado al vehículo histórico: Motor Época. En una superficie de 21.000 metros cuadrados se exhibió, al menos, un centenar de automóviles, algunos de

Pegaso, y así un precioso Spider Z-102 carrozado por Serra contrastaba con la réplica que acaba de realizar la propia Enasa en la actualidad, y que también estaba presente.

En el apartado dedicado a la venta, la variedad de coches era amplia, pero los precios pecaban por su muy elevados. Por el contrario, las habitualmente concurridas mesas de todo tipo de recambios, piezas, libros, etc... escasearon en esta edición.



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

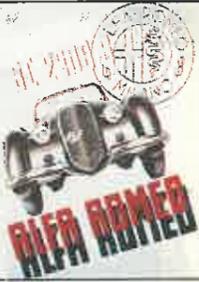
ALFA ROMEO a través de MOTOR 16, y para celebrar el lanzamiento del nuevo ALFA 155, te ofrece la posibilidad de reunir una colección de láminas que recogen la historia de un mito.

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.



REACCIÓN EN CADENA

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

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



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



KX 500 R



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

VIRTUDES

- Motor elástico
- Equipamiento completo
- Precio atractivo

HONDA LEGEND V6 24V
PRECIO: 5.960.000 PTAS.

- Propulsor ruidoso
- Plazas traseras poco cuidadas para su categoría
- Maletero justo



DEFECTOS



HONDA LEGEND V6 24V

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

LEYENDA RACIONAL

Leyenda es un relato de hechos verdaderos entreverado de fantasías y hazañas irreales. En el Legend, por el contrario, no queda lugar para el ensueño. Es un vehículo en el que cada elemento está calculado para conformar un conjunto homogéneo.

LOS fabricantes japoneses no se andan con remilgos. Pongamos el ejemplo de Honda. Si la razón les indica que conviene realizar un modelo fantástico, como podría ser el NSX, se lanzan a fabricarlo con todos los detalles para satisfacer plenamente a quien se

apasione por cosas tan viscerales como la velocidad y la potencia. En el otro extremo de su gama, tenemos un ejemplo similar. Honda decide, razonablemente, apostar por la estética y primar la belleza sobre elementos más relacionados con el buen juicio, como pueden ser la ha-

bitabilidad y la comodidad. Y por cierto, en este apartado son más atrevidos, o quizá más listos en vista de la importancia de la estética en la decisión final de compra, que los fabricantes europeos, poco dados a quimeras en sus modelos más pequeños.

FICHA TECNICA



MOTOR: Delantero longitudinal de seis cilindros en V. Culata y bloque de aleación. Distribución: dos árboles de levas en cabeza, uno por bancada, accionados por correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3 206 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 90,0 milímetros. Carrera: 84,0 milímetros. Relación de compresión: 9,6 a 1. Potencia máxima: 205 CV (151 Kw) a 5 500 rpm. Per máximo: 29,7 mkg (293 Nm) a 4 400 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto. Combustible: gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas de avance. Embrague accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1 000 rpm: 9,0 km/h. En 2ª a 1 000 rpm: 15,6 km/h. En 3ª a 1 000 rpm: 22,9 km/h. En 4ª a 1 000 rpm: 30,3 km/h. En 5ª a 1 000 rpm: 38,6 km/h.

DIRECCION: Sistema: cremallera, asistencia variable. Vueltas de volante entre topes: 3,5. Diámetro de giro: 10,6 metros.

FRENOS: Delante: discos autoventilados 282 mm de diámetro. Detrás: discos macizos 282 mm de diámetro. Doble circuito en X. Antibloqueo de frenos: sí.

SUSPENSION: Delantera: independiente con doble triángulo superpuesto, muelle helicoidal, amortiguador y barra estabilizadora. Trasera: doble triángulo superpuesto, muelle helicoidal, amortiguador y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 205/65 x 15". Llantas de chapa de 6,5" x 15".

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1 570 kg. Capacidad del depósito de combustible: 68 l.

CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	12,3
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	8,5
En conducción rápida	13,6
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	9,6
A 140 km/h de crucero	11,0
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	10,9
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	560

A LA MODA
La nueva línea del Honda Legend sigue las actuales tendencias de diseño, con formas redondeadas y sin aristas.

Abajo, el precioso aspecto del motor, cuyo modo de funcionar es uno de los puntos más destacables del Legend.



Pero cuando la razón indica que lo que el público de determinado segmento va a demandar es un vehículo razonable, entonces, no queda ni un solo resquicio para la fantasía. La distancia exterior es

grande, pero con mesura. La potencia, ni excesiva ni escasa. Y las suspensiones, con un tarado que prima ligeramente más la comodidad que la estabilidad. En suma, un vehículo que sobresale por su homogeneidad y buen juicio.

Pero entremos en detalle. El acceso al interior resulta muy cómodo, tanto en las plazas delanteras como en las traseras. La distancia entre el montante central y la banqueta posterior es suficiente como para introducir y sacar el pie sin realizar la más mínima torsión. Y el espacio disponible, aún con el conductor sentado muy retrasado, es amplio, circunstancia lógica en un vehículo de casi cinco metros de largo, que por otro lado no tiene un maletero muy grande. Sin embargo, las plazas traseras tienen algunos detalles menos de lo que suele ser habitual últimamente en modelos de esta envergadura. Por ejemplo, no existen aireadores a disposición de los ocupantes de los asientos posteriores. Por el contrario, los



ocupantes de las plazas delanteras disponen de todo lujo de detalles. El asiento del conductor se regula eléctricamente en todas las direcciones posibles y en la puerta cuenta con el control de memoria

para recordar dos posiciones diferentes, elemento muy cómodo si dos personas se alternan en la utilización del coche. Convendría, de todas formas, para ser plenamente eficaz, que la posición del volante,

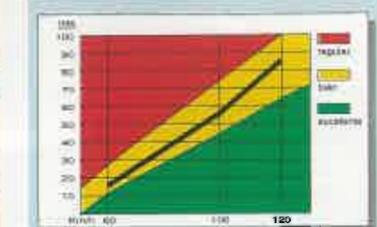


PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	225,7
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,3
1 000 m salida parada	29,4
De 0 a 100 km/h	8,6
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,1
400 m desde 40 km/h en 5ª	19,1
1 000 m desde 40 km/h en 4ª	31,0
1 000 m desde 40 km/h en 5ª	34,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	7,8
recorriendo (metros)	217
De 80 a 120 km/h en 5ª	11,1
recorriendo (metros)	308,5

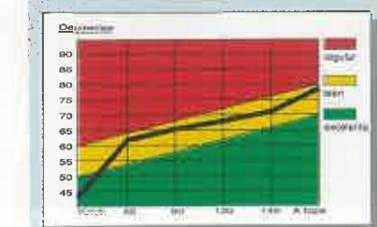
FRENOS



A 60 Km/h	19,3
A 100 Km/h	57,8
A 120 Km/h	85,1

COMODIDAD
Las suspensiones del Honda Legend apuestan por la comodidad. Esta circunstancia se aprecia especialmente en curvas enlazadas, terreno en el que este vehículo se muestra algo perezoso.

SONORIDAD



Al ralentí	42,5
A 60 Km/h	62,1
A 90 Km/h	65,2
A 120 Km/h	68,5
A 140 Km/h	71,2
A Tope	78,8

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Honda Automóviles España, SA Carretera C246, kilómetro 8,7 08830 Sant Boi de Llobregat (Barcelona). Teléfono: (93) 370 82 55. **Red de postventa:** 10 puntos de asistencia en toda España. **Garantía:** dos años sin límite de kilometraje.



DE TODO
El equipo de serie del Legend incluye todo lo imaginable. También tapicería de piel, aunque nuestra unidad de pruebas no llevara este elemento.

ajustable longitudinalmente, estuviera también incluida en la memoria, aunque resulta imposible porque el volante sólo se puede mover manualmente. También el asiento situado a la derecha posee regulación eléctrica, aunque no se desliza en altura y no lleva memoria. Otro elemento que pertenece al completo equipamiento de serie y redundante en el elevado confort es el climatizador automático, fácil de utilizar y que también permite manejarlo manualmente a plena satis-

facción. Asimismo, forman parte de este equipo el airbag para el conductor y sistema de antibloqueo de frenos de origen Honda. Pero eso no es todo, tapicería de cuero, equipo de música de alta fidelidad, llantas de aleación ligera, pintura metalizada y apertura de puertas a distancia también están incluidos en el equipo original, que por otro lado no puede incrementarse debido a la ausencia de opciones.

Desde su posición, el conductor tiene a mano todos los elementos

que pueda utilizar habitualmente o esporádicamente. Entre estos últimos se encuentran el control automático de velocidad, el interruptor del lavafaros o del techo solar y entre los primeros todos los mandos necesarios para conducir, además de los elevadores de las cuatro ventanillas o los retrovisores exteriores orientables, cuya posición tampoco queda registrada en la memoria del asiento del conductor.

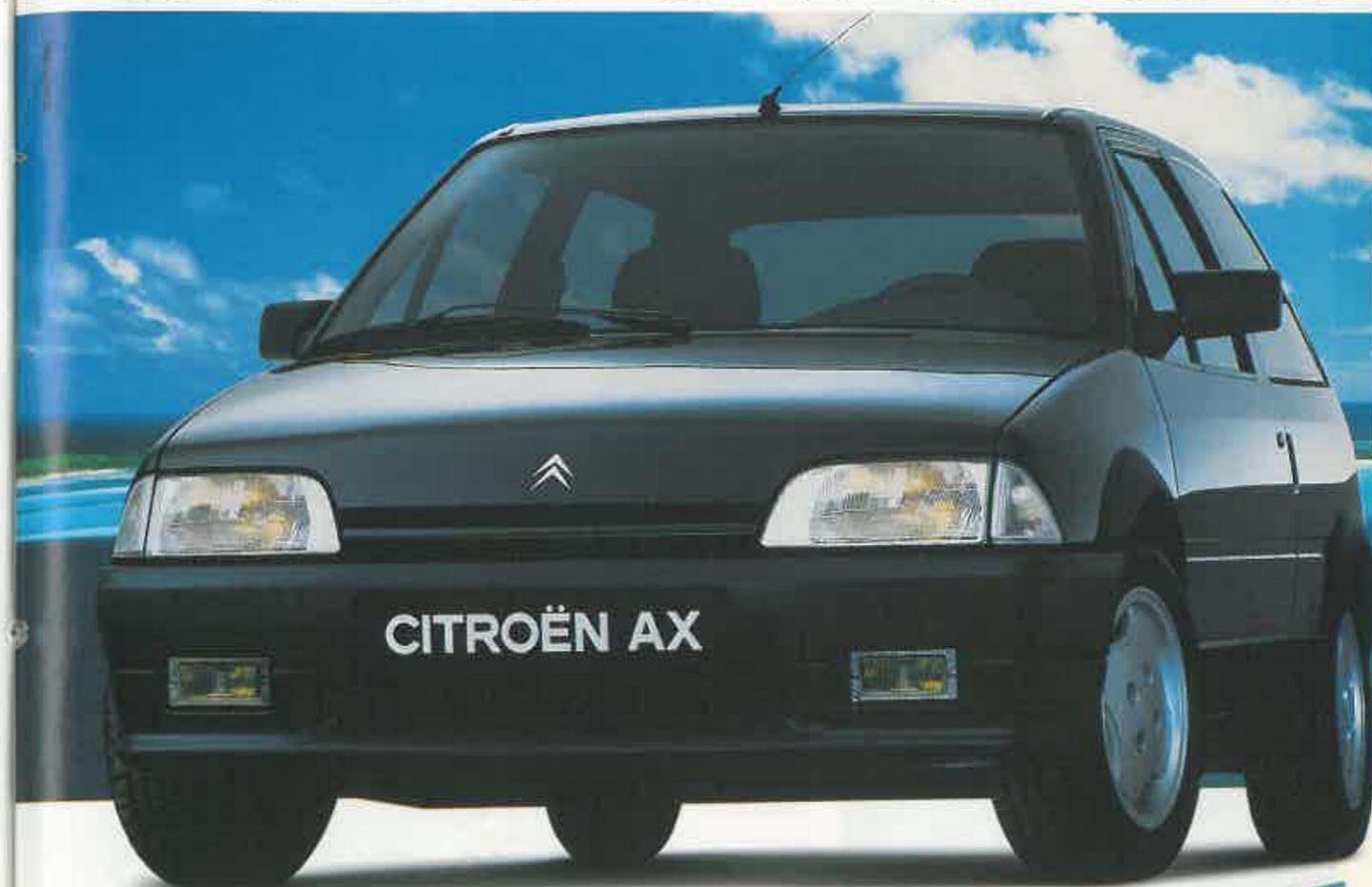
Por lo que respecta a la mecánica, destaca principalmente el elaborado propulsor, que funciona de



MEMORIA SELECTIVA

La posición de los asientos, regulables eléctricamente, se puede guardar en memoria, sin embargo, ésta no incluye ni al volante ni a los retrovisores.

forma sensacional. Desde poquísimas vueltas (2.000 rpm aproximadamente) responde con mucha fuerza hasta algo por encima de las 6.000 revoluciones por minuto. Con él no se consiguen prestaciones escalofriantes, en aceleración especialmente, a causa de su peso y de que la potencia del motor no es extraordinariamente alta. Sin embargo, las recuperaciones sí alcanzan cifras muy respetables gracias a la efectiva respuesta del motor a bajas revoluciones. Para alcanzar esta efectividad, el colector de admisión es de longitud y sección variable, para, a pesar de las cuatro válvulas



AIRE ACONDICIONADO GRATIS

O una oferta equivalente.

Este mes, el Citroën AX viene con Aire Acondicionado gratis y toda la gama Citroën AX tiene una oferta excepcional.

Llévate un coche con un aire genial. Genial en potencia, capaz de desarrollar hasta 100 CV, y una aceleración de 0 a 100 Km/h en sólo 8,7 segundos. Genial en consumo, líder entre los de su categoría, con 3,6 litros a 90 Km/h en Diesel y genial en equipamiento, porque según versiones incluye asientos deportivos, tapizado en terciopelo, llantas de aleación, elevadores eléctricos delanteros, cierre centralizado, faros halógenos, pre-equipamiento de radio, retrovisores regulables desde el interior. Este mes, Citroën AX Aire Acondicionado gratis o una oferta equivalente. Por ejemplo, si no quieres Aire Acondicionado, tienes un Citroën AX desde 892.491* ptas.



CITROËN

*Precio máximo recomendado, incluye IVA, transporte y oferta promocional. Oferta aire acondicionado válida para vehículos gasolina en stock, no acumulable a otras ofertas promocionales.



CITROËN AX ¡GENIAL!



PROTEGIDOS Los efectivos lavafaros están bien resguardados de los pequeños golpes de aparcamiento.

por cilindro, obtener un buen llenado de los cilindros a pocas revoluciones. A las estimables cifras de recuperación, contribuye también una caja de cambios con los desarrollos bien elegidos, que se acciona con suavidad y precisión.

El motor va montado longitudinalmente, situación que posibilita montar suspensiones delanteras y traseras de doble triángulo superpuesto. Con todo, la suavidad de los tarados perjudica ligeramente el comportamiento en curva y las frenadas. El coche no se tiene mal, pero en situaciones extremas las reacciones son ligeramente lentas. En compensación, la comodidad es elevada sobre firmes ondulados o bacheados. El único elemento que va en detrimento del confort es la sonoridad del motor. A velocidades medias, hasta 120 kilómetros por hora aproximadamente, situación en la que el ruido del motor supera al de rodadura y al aerodinámico, la sonoridad del Legend resulta elevada. A partir de esa velocidad, sin embargo, el nivel de sonoridad se va aproximando al de otros mode-

los de características muy parecidas.

Se trata en definitiva, el Honda Legend, de un vehículo cuya característica principal consiste en disponer de un equipamiento en el que no falta absolutamente nada dentro de un precio moderado. Pero también el impecable funcionamiento de su motor merece reseña aparte. Con la particularidad de que éste es el único propulsor disponible para esta carrocería y otros modelos de la competencia con vehículos de similar tamaño ofrecen versiones considerablemente más potentes.

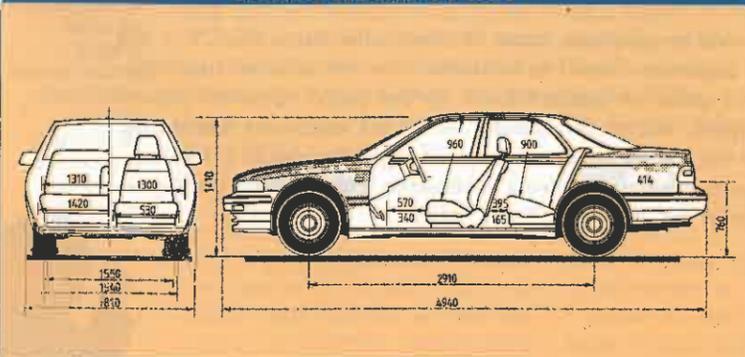
Sin embargo, para quien no necesite potencias elevadísimas, el Honda Legend ofrece buenos atractivos: un acabado de categoría y el elevado equipamiento para su precio son los principales. ○

Javier Moltó
Fotos: Ramón Rodríguez

FRENTE A SUS RIVALES

Muchos son los rivales del Honda Legend V6 24V, aunque casi todos ellos cuentan con un equipamiento inferior y son menos potentes. Así les sucede al BMW 730i, al Mercedes 300 E y al Volvo 960 Turbo 16 v, que con excepción de este último resultan ligeramente más baratos. Sin embargo, sólo con la tapicería de cuero, el airbag o el equipo de música, que en el Legend pertenecen al equipamiento de serie, se enjuga la diferencia. Más iguales en precio y en potencia están el Opel Senator 3.0i CD 24v y el Peugeot 605 SV 24v, especialmente el segundo, ya que el primero cuesta seiscientos mil pesetas menos, aunque en ambos casos están menos equipados. Sólo el Saab 9000 CDT 2.3 16V es claramente más barato, pero también menos equipado.

HONDA LEGEND V6 24V



EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ Equipo muy completo de serie con airbag, frenos antibloqueo, tapicería de cuero, equipo de música estereofónico, climatizador automático y todos los elementos habituales en este tipo de coches.

EN CONTRA

▼ La atención a los pasajeros de las plazas traseras es algo escasa, aunque cuentan con buenos asientos.
▼ Los retrovisores y el volante no están incluidos en la memoria del puesto de conducción.

VOULEZ-VOUS
COINTREAU AVEC MOI?



OPEL ASTRA GT 1.6 4 y 5 PUERTAS

MAYOR DE EDAD

El Opel Astra ya ha alcanzado la plenitud. Su gama se ha completado recientemente con la carrocería de tres volúmenes y una oferta más amplia de propulsores, entre ellos el de 1,6 litros de cilindrada y 100 caballos de potencia, que se monta en todas las carrocerías.

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

A PENAS seis meses después de la aparición del Astra, su gama está al copo. Salvo posibles futuras versiones descapotables u otras minoritarias no parece previsible que la oferta de este modelo vaya a variar excesivamente durante uno o dos años.

La carrocería de tres volúmenes de este coche es la novedad de ma-

yor envergadura ya que abre posibilidades en un segmento de mercado hasta ahora vedado para el Astra. El tercer volumen aporta un empaque superior, permitiéndole competir en el segmento de las berlinas medias y tranquilas. A diferencia de otras marcas, que incorporan a las carrocerías de tres volúmenes los mismos propulsores que en las de dos, por ejemplo Renault con el Chama de o Ford con el Orion, Opel no ofrece, por el momento al menos, los motores más potentes en el Astra tres volúmenes, situación que reafirma el espíritu familiar de estas versiones. A causa de ello, el Astra

berlina más potente es el GT, que con su motor de 1,6 litros de cilindrada alcanza 100 caballos de potencia. Sin embargo, este no es el propulsor de más cilindrada ya que existe una versión de 1,8 litros, pero que ofrece únicamente 90 caballos. Los motores de 115 y 150 caballos se reservan para la carrocerías de dos volúmenes.

Con todo, aún pensando que un motor algo más potente podría venirle bien al Astra de cuatro puertas, el propulsor de la versión GT mueve a este modelo con mucha agilidad. Ello se debe también a una caja de cambios de relaciones



VIRTUDES

- Propulsor brillante
- Desarrollos del cambio
- Buen acabado
- Capacidad maletero (5 P)

1.826.000 PTAS (GT 5P)

1.874.000 PTAS (GT 4P)

- Motor ruidoso
- Dirección de serie
- Sin aire acondicionado de fábrica

DEFECTOS





VOLANTE DEPORTIVO
Todas las versiones GT son iguales en su interior. El volante es como el del Astra GSI.

cerradas, que permite unas recuperaciones muy aceptables. Esta caja también se ofrece, sin sobreprecio, en las otras versiones de los Astra, que sin duda ganarán en vivacidad con estos desarrollos más cortos. En la versión GT, por el contrario, no está disponible la caja de desarrollos largos, ausencia lógica ya que no se trata de un motor particularmente elástico, que si bien resulta brillante cuando funciona a alto régimen, se queda justo a bajas revoluciones, circunstancia que se refleja en las recuperaciones en quinta velocidad. El único inconveniente de este conjunto motor-caja de cambios radica en una sonoridad ligeramente elevada, ya que el consumo se mueve dentro de unas cifras muy razonables.

Aparte del motor, la otra novedad radica en la carrocería de tres volúmenes. El espacio para los pasajeros en ambas carrocerías es idéntico. La versión GT lleva unos

ASIENTOS ENVOLVENTES
Los asientos, también derivados de los del GSI, recogen bien el cuerpo. Detrás queda suficiente espacio.



asientos de la misma forma que los del Astra GSI, con una banqueta más larga que los de las otras versiones. En nuestros cuadros, publicamos las medidas interiores del cuatro puertas con estos asientos, en tanto que las cotas del cinco puertas son las del modelo con asientos convencionales. Con ello se aprecia, que los asientos delanteros de la versión GT, tienen un recorrido longitudinal tres centímetros más corto (dieciséis centímetros en

lugar de diecinueve). Para los conductores bajos, teniendo en cuenta que la banqueta de la versión GT es cuatro centímetros y medio más larga, estos asientos suponen un problema para llegar con facilidad a los pedales, ya que el respaldo queda, en la posición más adelantada, tres centímetros más lejos de los pedales que los asientos convencionales. En contrapartida, para conductores más altos de 1,65 de altura aproximadamente, estos asientos

suponen una importante ventaja. Recogen mejor el cuerpo y ofrecen mejor apoyo para los muslos. Gozan, como los otros, de regulación en altura, por lo que la postura al volante que se consigue resulta muy cómoda. La altura desde el asiento hasta el techo únicamente varía un centímetro en las plazas traseras, a favor del dos volúmenes. Si bien, con los mismos asientos, el espacio para los pasajeros no varía entre las dos carrocerías,

BUENA ESTABILIDAD
Prácticamente no hay diferencia de comportamiento entre los dos modelos, que muestran buenas maneras.



FICHA TECNICA



MOTOR: Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Cuiata de aleación. Distribución: un árbol de levas en cabeza, accionado por correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.598 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 79,0 milímetros. Carrera: 81,5 milímetros. Relación de compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima 100 CV (74 Kw) a 5.600 rpm. Par máximo: 13,5 mkg (132 Nm) a 3.400 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto. Combustible: gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas de avance. Embrague accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,6 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,6 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 24,1 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 30,3 km/h.

DIRECCION: Sistema: cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,1 (asistida 3,4). Diámetro de giro: 10,5 metros.

FRENOS: Delante: discos 236 mm de diámetro. Detrás: tambores. Doble circuito en X. Antibloqueo de frenos: opcional.

SUSPENSION: Delantera: independiente tipo McPherson con triángulo inferior: muelle helicoidal, amortiguador y barra estabilizadora. Trasera: semidependiente con eje trasero torsional, muelle helicoidal, amortiguador y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 185/60 x 14". Llantas de chapa de 5,5" x 14".

PESOS Y CAPACIDADES Peso en orden de marcha: 980 kg tanto en dos como en tres volúmenes. Capacidad del depósito de combustible: 52 l.

CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	9,5
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,6
En conducción rápida	10,9
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	7,5
A 140 km/h de cruceo	9,6
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros/100km	8,4
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	570

NO HAY DOS SIN TRES
El tercer volumen del Astra supone perder la versatilidad de un portón posterior, pero se gana espacio en la cavidad del maletero. La facilidad de acceso de los pasajeros no varía de una carrocería a otra.



salvo mínimamente en la cota de altura de las plazas traseras, el volumen destinado a equipajes aumenta más de un treinta por ciento en la carrocería de tres cuerpos. Sin embargo, al abatir el respaldo de los asientos, la posibilidad de retirar la bandeja trasera beneficia a la carrocería de dos volúmenes, que obtiene una capacidad ligeramente superior.

Esta ganancia se consigue en base a los quince centímetros de aumento de la longitud total, ya que la distancia entre ejes y la anchura total permanece idéntica.

El salpicadero resulta exacto en ambos modelos, que sólo se diferencian de versiones menos potentes por el volante, de tres radios en el GT al igual que en el GSi. Los

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ Los asientos de serie, aparte de su calidad, se pueden regular en todos los sentidos posibles, aunque pueden resultar incómodos para personas bajas.
- ▲ Alarma antirrobo, cerradura centralizada y elevalunas eléctricos pertenecen también al equipo de serie.

EN CONTRA

- ▼ La dirección asistida debería estar integrada en el equipamiento de serie, a causa de la mejora que supone su utilización.
- ▼ Debido a problemas ecológicos, el aire acondicionado no se monta en fábrica, pero se puede adquirir y montar en los concesionarios. Un contrasentido poco rentable.

FRENTE A SUS RIVALES

No hay segmento más reñido en el mercado que el de los vehículos de dos volúmenes y cuatro metros con sus respectivas versiones de tres volúmenes. Fiat está presente con el Tipo y el Tempra, más caros pero con dirección asistida y mayor habitabilidad. Ford tiene el Escort y el Orion, con los nuevos motores Z de 105 caballos, que compiten en precio y equipamiento. Por último está Renault, con el Renault 19 y el Chamade TXi, ligeramente más caros, aunque con dirección asistida de serie. Hay algún otro rival, como el Citroën ZX, pero carece de carrocería de tres volúmenes o el Nissan Sunny, menos potente, más caro y mejor equipado.

A M O R T I G U A D O R E S

BOGE

6 DE CADA 10 AUTOMÓVILES EUROPEOS ESTÁN EQUIPADOS CON TECNOLOGÍA BOGE

BOGE. Pro-Gas Power.
El amortiguador inteligente deportivo confortable y seguro.

BOGE. Turbo Gas.
El amortiguador de gas en ejecución bitubo.

BOGE. Automatic GS.
El amortiguador de gas para una conducción deportiva.

BOGE. Nivomat.
Regulador automático de nivel y amortiguador, en uno.

BOGE. Automatic.
El amortiguador original de primer equipo.

¿Sabe usted por qué? Porque los principales fabricantes de automóviles se esfuerzan en dotar a sus productos con los mejores equipos de amortiguación, los más seguros, los más perfectos.

Alfa Romeo, Audi, BMW, Fiat, Ford, Jaguar, Lancia, Mercedes Benz, Opel, Porsche, Renault, Rolls Royce, Rover, Saab, Seat, Volkswagen, entre otros, optan por la calidad BOGE instalándola en sus vehículos como primer equipo.

Al volante, cada situación es dominada por BOGE, proporcionando los más altos niveles de seguridad, confort y placer en la conducción. BOGE AMORTIGUADORES ofrece, además, el máximo rendimiento y total garantía internacional por 2 años, sin límite de kilometraje.

Haga como los mejores: opte por BOGE.



TECNOLOGÍA ALEMANA QUE GARANTIZA SEGURIDAD

PRESTACIONES

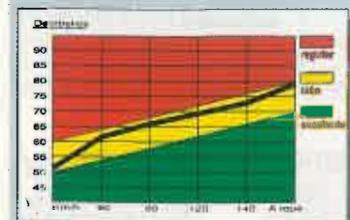
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	189
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,9
1.000 m salida parada	32,9
De 0 a 100 km/h	11,4
Recorrido (metros)	193
RECLIFERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,5
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,0
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	39,8
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,0
recorrido (metros)	317,2
De 80 a 120 km/h en 5ª	14,7
recorrido (metros)	411

FRENOS



A 60 Km/h.	15,8
A 100 Km/h.	41,5
A 120 Km/h.	61,3

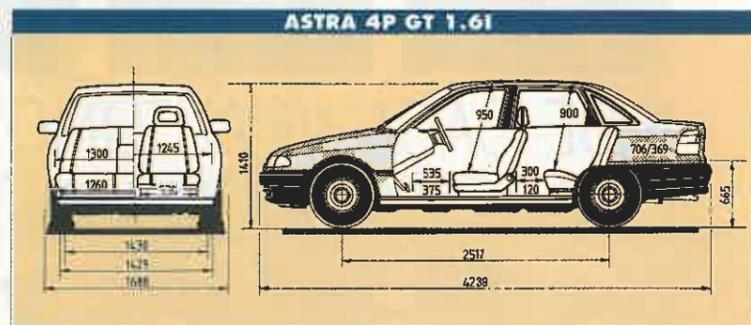
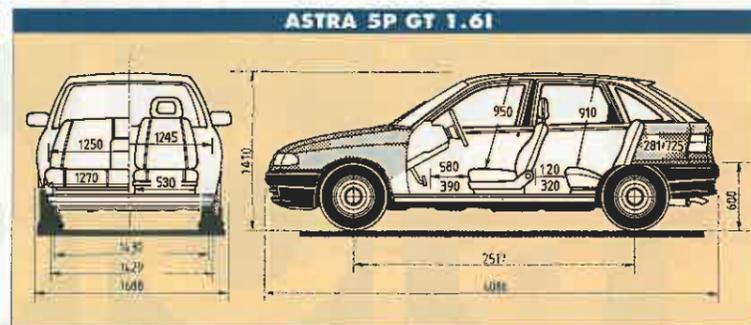
SONORIDAD



Al ralentí	51,5
A 60 Km/h.	62,8
A 90 Km/h.	66,5
A 120 Km/h.	69,8
A 140 Km/h.	73,5
A Tope	79,2

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/ Importador: General Motors España Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00 **Garantía:** un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 545 puntos de asistencia en toda España.



MEJOR AERODINÁMICA
La carrocería larga permite canalizar mejor el aire, a causa de lo cual, el coeficiente aerodinámico del Astra de cuatro puertas es mejor que el de cinco puertas.

mandos están bien situados y destaca el sistema para inutilizar el equipo de música en caso de robo. El display donde se indica la frecuencia va situado aparte.

En cuanto al comportamiento dinámico, para transmitir adecuadamente la potencia al suelo se han endurecido las suspensiones, idénticas a las del GSi, pero con diferentes barras estabilizadoras y amortiguadores, que en el GT no son de gas. Gracias a ello, aunque se ha perdido en comodidad, el comportamiento es bastante efectivo y la velocidad de paso por curva es elevada. Si se quieren apurar las

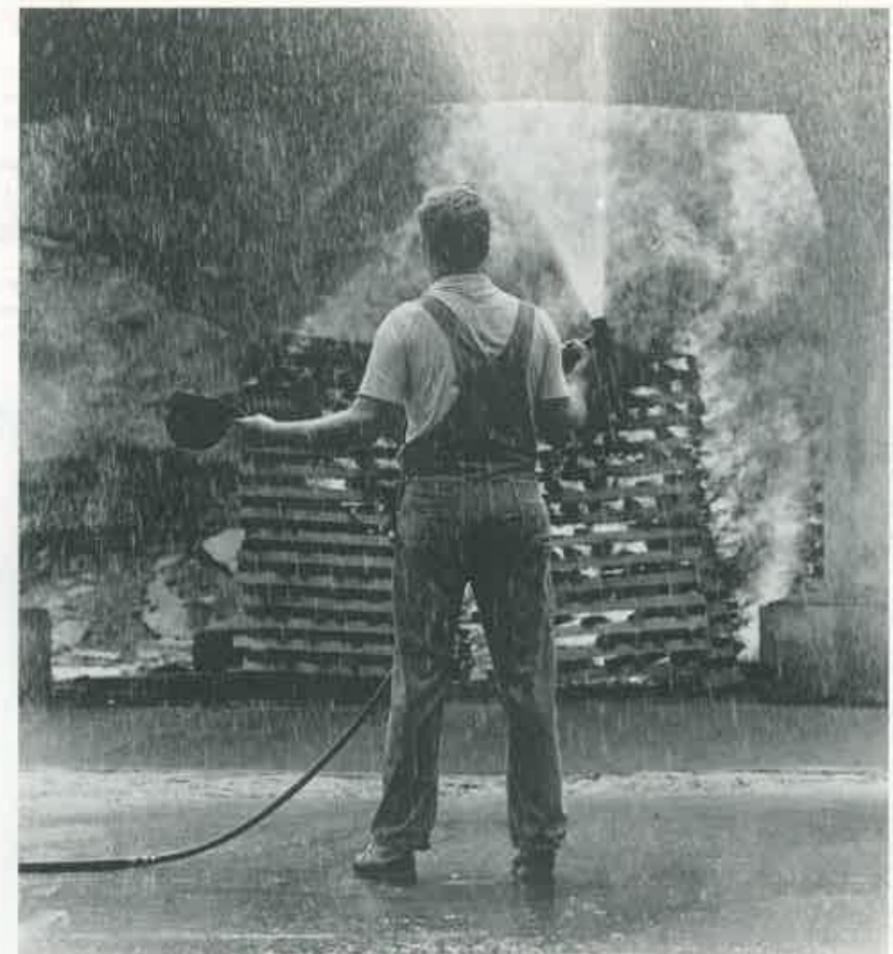
OPCIONES

Pintura brillante: 11.933 pesetas. Pintura metalizada bicapa: 25.985 pesetas. Pintura Mica bicapa: 25.985 pesetas. Radio cassette estéreo: 21.172 pesetas. Sistema de frenos anti bloqueo ABS: 173.233 pesetas. Dirección asistida: 64.215 pesetas. Techo solar deslizante: 62.700 pesetas. Neumáticos 195/60 R 15: 7.134 pesetas. Llantas aleación: 44.078 pesetas.

posibilidades del motor, en curva lenta se pierde tracción, pero no de forma exagerada.

De nuestras dos unidades de pruebas, una llevaba dirección asistida y la otra no. La diferencia entre ambas resulta notable. La dirección sin asistencia resulta pesada en maniobra y lenta, por lo que en tramos virados hay que manotear excesivamente sobre el volante. Es sin duda una opción recomendable, que mejora el buen rendimiento de estos modelos.

Javler Moltó
Fotos: José Robledo



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.

UN DIA CALUROSO y un montón de madera ardiendo pueden hacer que un trabajador de Jack Daniel's se comporte de un modo extraño. No puedes culparle si vuelve la manguera hacia él (quemar una pila de arce dulce es una tarea asfixiante). Pero el carbón vegetal resultante es algo a lo que nuestra destilería no puede renunciar. Introducimos el whiskey en barricas de madera tan altas como una habitación y lo filtramos a través del carbón; gota a gota. Este filtrado, por la suavidad que da a Jack Daniel's, hace que merezcan la pena todas las duchas frías que nuestros trabajadores necesitan.



JACK DANIEL'S TENNESSEE WHISKEY

FORD FIESTA XR2i 16V CORAZON DE ORO

Después del escaso éxito de su antecesor, el Fiesta Turbo, la versión más potente de la gama pequeña de Ford se presenta con un nuevo motor de 130 caballos, 16 válvulas y 1,8 litros de cilindrada, de funcionamiento espléndido.

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

ES el XR2 un auto que gusta a la gente joven. Aunque su aspecto no reviste elementos llamativos como ocurre con otros utilitarios de corte deportivo, sus 130 caballos de potencia, la moda de las 16 válvulas y, sobre todo, el nada exagerado precio de casi 1.700.000 pesetas, son reclamos lo suficientemente atractivos para pensar en su compra. El XR2 incorpora, sobre el patrón del Fiesta, un parachoques de más volumen con cuatro faros suplementarios inserta-



NUEVO EN ESTA PLAZA

El motor, de dieciséis válvulas, es completamente nuevo. Es potente y suave de funcionamiento.

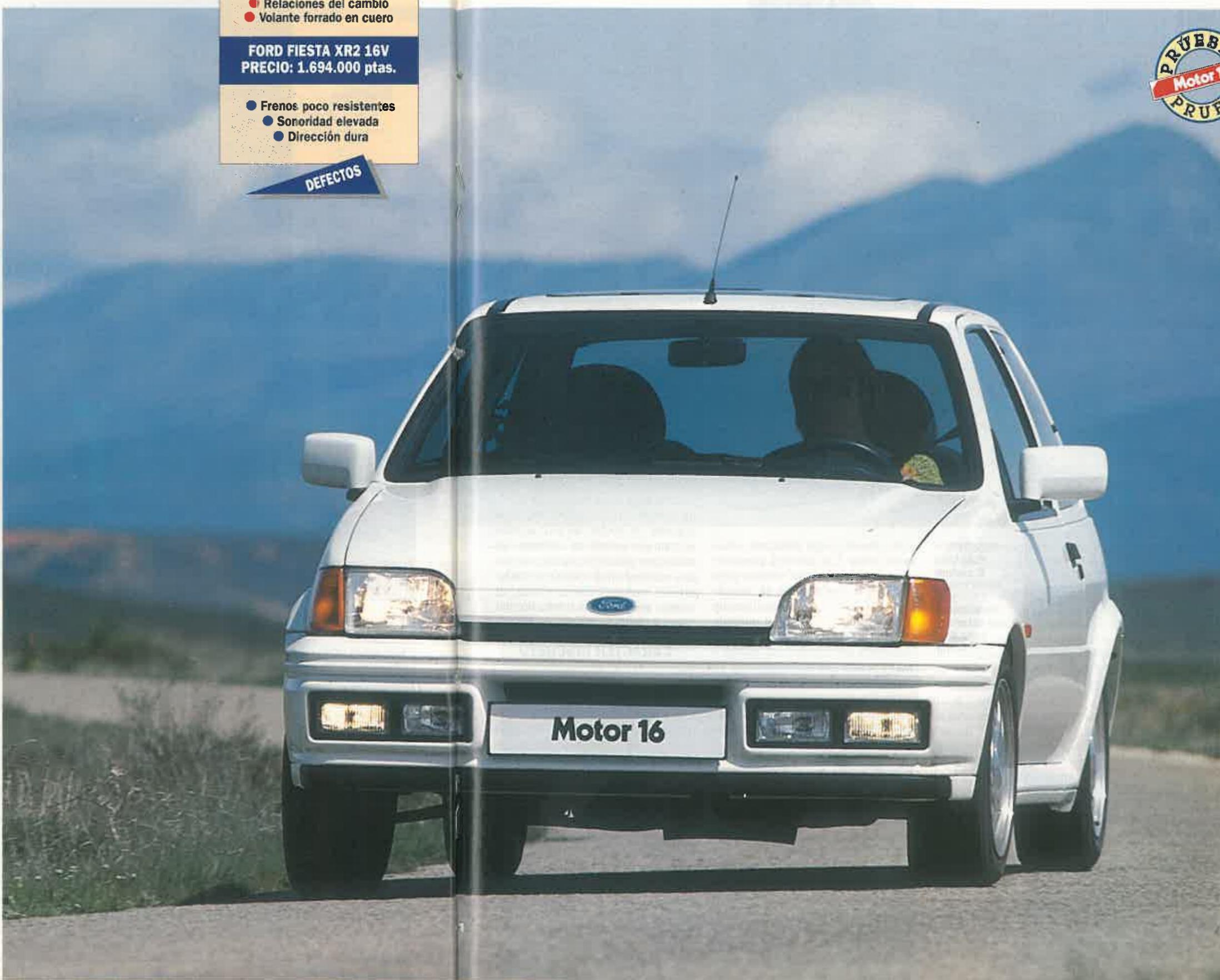
VIRTUDES

- Excelente motor
- Relaciones del cambio
- Volante forrado en cuero

FORD FIESTA XR2 16V
PRECIO: 1.694.000 ptas.

- Frenos poco resistentes
- Sonoridad elevada
- Dirección dura

DEFECTOS



FICHA TECNICA



MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: doble árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.796 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 80,6 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 130 CV (96 kW) a 6.250 rpm. Par máximo: 16,5 mkg (162 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: inyección electrónica. Catalizado. Combustible: gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,8 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,5 km/h.

DIRECCION: Sistema: de cremallera. Diámetro de giro: 10,3 metros. Número de vueltas del volante entre toques: 3,75.

FRENOS: Delanteros: discos ventilados. Traseros: tambores. Antibloqueo de frenos: opcional.

SUSPENSION: Delantera: independiente tipo McPherson con tirantes en forma de L y barra estabilizadora. Trasera: semi-independiente con brazos arrastrados conectados a través de una barra de torsión y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 185/55 HR 14. Llantas de acero de 5,5 JX14 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 920 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 42 litros.

CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	10,1
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	7,0
En conducción rápida	11,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	8,9
A 140 km/h de cruceo	10,5
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	9,1
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	412

**NUEVAS
NORMATIVAS**
Los
intermitentes
laterales serán
pronto de
incorporación
obligatoria.



**DISCRETO Y
ELEGANTE**
El menudo
alerón trasero
y los
parachoques
son del mismo
color de la
carrocería.

dos: dos de larga distancia y dos para niebla. Los laterales muestran unos estribos y unos aletines para proteger el mayor ancho de las ruedas. Las llantas son específicas de esta versión y el material utilizado es el acero. La parte trasera está rematada por un discreto alerón e identificada por el registro de su nombre a un lado y las siglas 16V al otro. Por supuesto, todos estos apéndices van tintados en el mismo color de la carrocería para no romper la línea del modelo.

Pero pasemos a lo realmente importante y nuevo del XR2, su motor. Como es de suponer es de los de reciente desarrollo, denominados Z, que se monta también en el Escort XR3. Este propulsor destaca por la larga carrera de sus pistones que se traduce en una buena respuesta a bajas revoluciones. También es de interés para el usuario los largos plazos de mantenimiento, 30.000 kilómetros para las revisiones y 90.000 para el cambio de la correa dentada, elemento este que antes podía dar un disgusto a partir de los

25.000 kilómetros. Es el mismo motor que equipa la versión inmediatamente inferior con 105 caballos del Fiesta S. La única pega que se puede achacar a este motor es su elevado nivel sonoro, que se vuelve un tanto molesto en cuanto lo mantenemos alto de revoluciones. A parte de este pequeño inconveniente su funcionamiento es francamente excelente. Empuja sin titubeos nada más pisar el acelerador y a medida que va subiendo de vueltas notamos su fuerza. Sus prestaciones son de auténtico deportivo pequeño, acelera con ímpetu hasta rozar la meta máxima de los 200 kilómetros por hora, ya en el final de las vueltas permitidas en quinta velocidad. Pero aún sorprende más la rapidez con la que se recupera cuando, de acuerdo con nuestros tests, aceleramos a fondo desde 40 kilómetros por hora en cuarta y quinta velocidad hasta recorrer un kilómetro. Cuando aceleramos en cuarta hay que cambiar rápidamente a quinta, en los últimos metros antes de completar el kilómetro, porque entra en la zona roja del cuentavuelvas (7.000 rpm). Esto es debido, a parte de su buena disposición para recuperarse, a un desarrollo corto de la cuarta velocidad. Al magnífico proceder del motor del XR2 le influye también la caja de cambios, de relaciones escalonadas de manera que aprovechan al máximo el carácter del motor. Y como remate, el cambio se maneja a través de una palanca rápida y precisa.

CARÁCTER DISCRETO

Como en un coche no sólo es importante el motor, pasemos a analizar su conducta por carretera. Nuestro XR2 aguanta bien el tipo a su paso por carreteras muy viradas, pero en cuanto lo pasamos un poco del límite de agarre de los neumáticos, subvira, o sea, se va de delante. Hay coches que aunque los neumáticos chirrien cuando los forzamos en curvas, el chasis sigue la trayectoria impuesta por nosotros, y empieza a derrapar sólo cuando los obligamos a ir muy rápido. El XR2, como ya hemos dicho, tiende enseguida al subviraje, pero no por esto es un coche inestable, su límite de seguridad es bastante alto y le permite ir deprisa sin grandes riesgos. Lo que no ayuda nada,

siempre por carreteras muy viradas, es la dirección. No obstante, y aunque la marca resalte entre las características técnicas que la dirección es de relación variable (que no

servo-asistida), resulta dura cuando tenemos que moverla con rapidez en curvas o cuando de un aparcamiento se trata, llegando incluso a ser cansada.

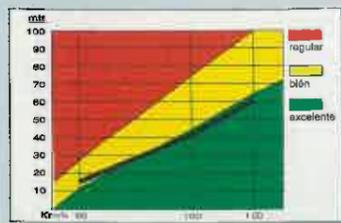
Otro apartado del que no sale muy airoso es el de los frenos. Nuestras pruebas de frenado consisten en frenar cuando el coche alcanza los 60, 100 y 120 kilómetros por hora, en seco, teniendo cuidado de no bloquear las ruedas, puesto que en este caso nuestro Fiesta no iba equipado con un sistema antibloqueo. Pues bien, cuando se efectuó la frenada a 120 km/h, o sea la tercera vez que se castigaba el pedal del freno, nuestro aparato de mediciones arrojó una distancia de frenado muy larga. Volvimos a repetir el test por si se había cometido algún error, pero a la cuarta vez que se pisó el freno no hubo duda, las ruedas empezaron a echar humo y el pedal se vino abajo. Las pastillas se calientan pronto y aguantan muy pocos esfuerzos.

En el interior la calidad y los remates parecen buenos. El volante es de tres radios, forrado en cuero y agradable de agarrar. Los cinturones delanteros se pueden regular en altura. Los asientos traseros incorporan cinturones para tres perso-

**SUSPENSION
MEJORADA**
Unos tarados
más duros de
amortiguación
y muelles,
sujetan mejor
el XR2 en
carretera y
evitan
pérdidas de
tracción
excesivas.



FRENOS



A 60 Km/h:	19,6.
A 100 Km/h:	46,5.
A 120 Km/h:	77,9.

SONORIDAD



Al ralentí:	50,8.
A 60 Km/h:	64,1.
A 90 Km/h:	68,1.
A 120 Km/h:	73,6.
A 140 Km/h:	75,5.
A Tope:	82,3.

PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	200
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,3
1 000 m salida parada	29,8
De 0 a 100 km/h	8,6
Recomiendo (metros)	138
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	18,9
1 000 m desde 40 km/h en 4ª	31,8
1 000 m desde 40 km/h en 5ª	35,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	8,3
recorriendo (metros)	231
De 80 a 120 km/h en 5ª	12,4
recorriendo (metros)	347

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135 28046 Madrid Teléfono (91) 571 13 86 **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros **Red de postventa:** 1 114 puntos de asistencia en toda España.

BUEN ACABADO
El volante, está forrado en cuero y es de tacto muy agradable. La postura al volante es correcta con sólo dos reglajes.



CUIDADO CON LOS CACOS
La rueda de repuesto es de tamaño normal, pero ubicada debajo del piso del maletero por fuera.



DEPORTIVOS
Los asientos delanteros sujetan bien el cuerpo, aunque los exagerados resaltes superiores estorban un poco.

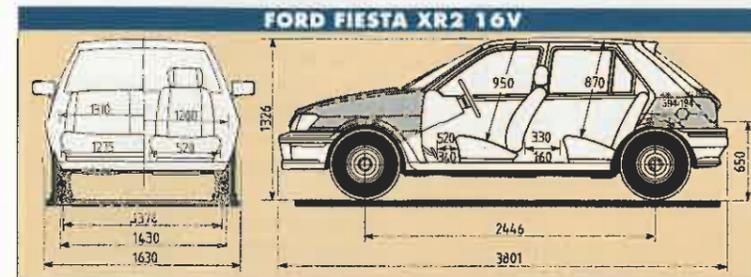
EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ Volante forrado en cuero de tacto agradable.
- ▲ Comodidad de los mandos de los elevalunas eléctricos, ubicados en la puerta del conductor.
- ▲ Apertura portón trasero desde dentro.
- ▲ Asientos traseros abatibles por partes.

EN CONTRA

- ▼ No dispone entre las opciones de A.A. ni de dirección asistida.
- ▼ El electroventilador se apaga al quitar el contacto.
- ▼ Regulación incómoda del retrovisor exterior izquierdo desde el puesto del conductor.
- ▼ No tiene luz de reserva de gasolina.



OPCIONES

Radiocassette 89 000 ptas. Techo solar 61 000 ptas. Pintura metalizada 26 000 ptas. Llantas de aleación 64 000 ptas. Servicio seguridad mecánica por 4 años 31 640 ptas, por 5 años 53 110 ptas

nas y se pueden abatir por partes para ampliar la escasa capacidad del maletero. El portón trasero se puede abrir desde el interior apretando una tecla. También dispone de varios huecos para depositar enseres en la parte delantera y una generosa guantera con tapa.

El XR2 como deportivo que se precie, sólo se vende en versión tres puertas. A las plazas traseras se accede sin dificultad y una vez sentados, si el conductor tiene las piernas largas el espacio que queda para las nuestras es más bien escaso, la altura al techo tampoco es generosa. En cuanto a una buena postura de conducción, se consigue fácilmente con los dos únicos reglajes de que dispone el asiento.

A grandes rasgos, el nuevo Fiesta XR2 16V de 130 caballos es un pequeño deportivo con un gran motor, que se vende a un precio atrayente. Sus aspectos menos favorecidos los representan unos frenos que se calientan enseguida y una dirección muy dura de manejar.

Simoneta Garth

Fotos: José Robledo

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

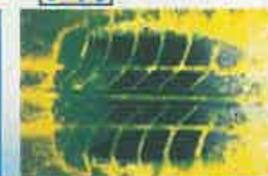
MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS TODO EL AÑO.

15%



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

9%



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

La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. 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) vendido en Europa, el MXL Michelin.



FIAT UNO TURBO i.e.

CON un motor más pequeño de cilindrada que los demás coches y menos caballos, consigue, gracias a su turboalimentación, las mejores prestaciones de todos. Pero este veloz motor también requiere una mayor destreza al volante por parte del conductor. Su comportamiento es el típico de estos modelos: a cambio de cierta brusquedad cuando el turbo empieza a soplar de verdad, se consiguen unos adelantamientos fulgurantes. El Uno es también el más ancho, el más largo y con mayor maletero que ningún otro coche de su categoría. La instrumentación es muy completa, dispone de reloj de temperatura y presión de aceite, pero los acabados son mediocres.

FICHA TECNICA
Cilindrada: 1.372 c.c. Potencia: 118 CV. Velocidad máxima: 202 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 7,9 s. Consumo medio: 9,1 l/100 km. Precio 1.752.684 ptas.

-  Prestaciones muy brillantes para su cilindrada
-  Consumo elevado

RENAULT CLIO 16V

ES el más potente de los pequeños deportivos. Su motor de dieciséis válvulas se sitúa entre los mejores de su categoría y, si bien no tiene la patada del motor turbo que equipaba a su predecesor, el Renault 5 GT Turbo, su elasticidad es muy superior y se puede apretar tranquilamente el acelerador sin temor a sobresaltos repentinos. Los asientos son de tipo deportivo, recogen bien el cuerpo, pero carecen de suficiente apoyo para la espalda en la zona lumbar. Otra particularidad de este modelo es la de ser el único de su categoría que ofrece dirección asistida entre sus opciones. Aunque su ausencia no se añora demasiado ni siquiera en maniobras de aparcamiento.



-  Potencia elevada para su categoría
-  Falta de apoyo lumbar

FICHA TECNICA
Cilindrada: 1.764 c.c. Potencia: 140 CV. Velocidad máxima: 205 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,4 s. Consumo medio: 8,8 l/100 km. Precio 1.708.300 ptas.



PEUGEOT 205 GTi

FRENTE a sus rivales es el modelo con más años a sus espaldas. Pero también es el único que desarrolla su potencia sin ningún tipo de ayuda (culata de 16 válvulas o compresores). Los 130 caballos del motor tienen un funcionamiento impecable, tanto por suavidad como por la gran progresividad con la que se dosifican. En carretera, las excelentes prestaciones se conjugan con un comportamiento eficaz, en donde las pérdidas de motricidad son mínimas. En su contra se pone el precio, el más caro de los cinco, así como unos frenos propensos al bloqueo. Tampoco resulta muy confortable de asientos y suspensiones, y en general la calidad de acabados deja algo que desear.

FICHA TECNICA
Cilindrada: 1.905 c.c. Potencia: 130 CV. Velocidad máxima: 201 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,2 s. Consumo medio: 9,0 l/100 km. Precio 1.922.888 ptas.

-  Suavidad de manejo general
-  Acabado mejorable

VW POLO G40

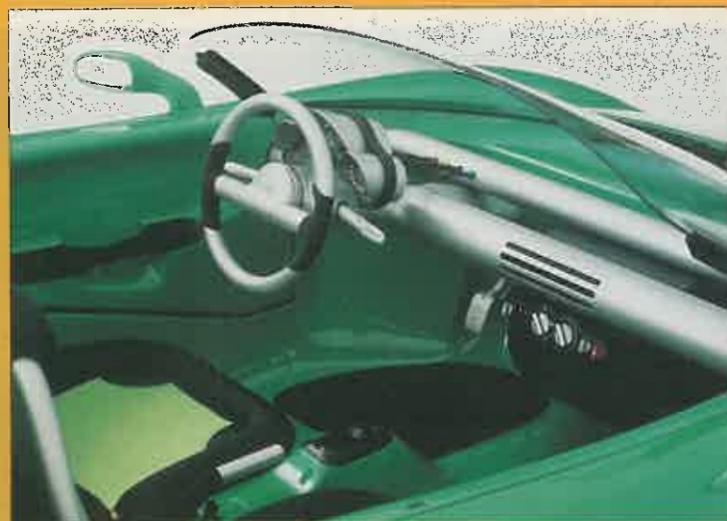
EL pequeño de Volkswagen es el menos potente y también el de menor cilindrada. El motor, de inyección, cuenta con la ayuda de un compresor volumétrico tipo G, patentado por la marca germana, e intercambiador de calor. La entrega de potencia en este modelo no es muy uniforme, no se trata de falta de progresividad, sino de poca potencia a menos de 3.500 revoluciones. Pero a partir de esta cifra la sobrepresión comienza a notarse de forma continuada, acelerando el coche velozmente y sin brusquedades. En cuanto a suspensiones, la dureza de los muelles reproduce fielmente las irregularidades del terreno, lo que resulta muy incómodo por carreteras que estén en mal estado.



-  Consumo medio ponderado aquilatado
-  Suspensiones duras

FICHA TECNICA
Cilindrada: 1.272 c.c. Potencia: 115 CV. Velocidad máxima: 192 km/h. Aceleración de 0 a 100 km/h: 8,2 s. Consumo medio: 8,1 l/100 km. Precio 1.647.021 ptas.

ANTE TODO ORIGINALIDAD
El Ethos, ante todo, es un coche exclusivo. No sólo es original el exterior; el interior, pensado para dos pasajeros, también lo es.



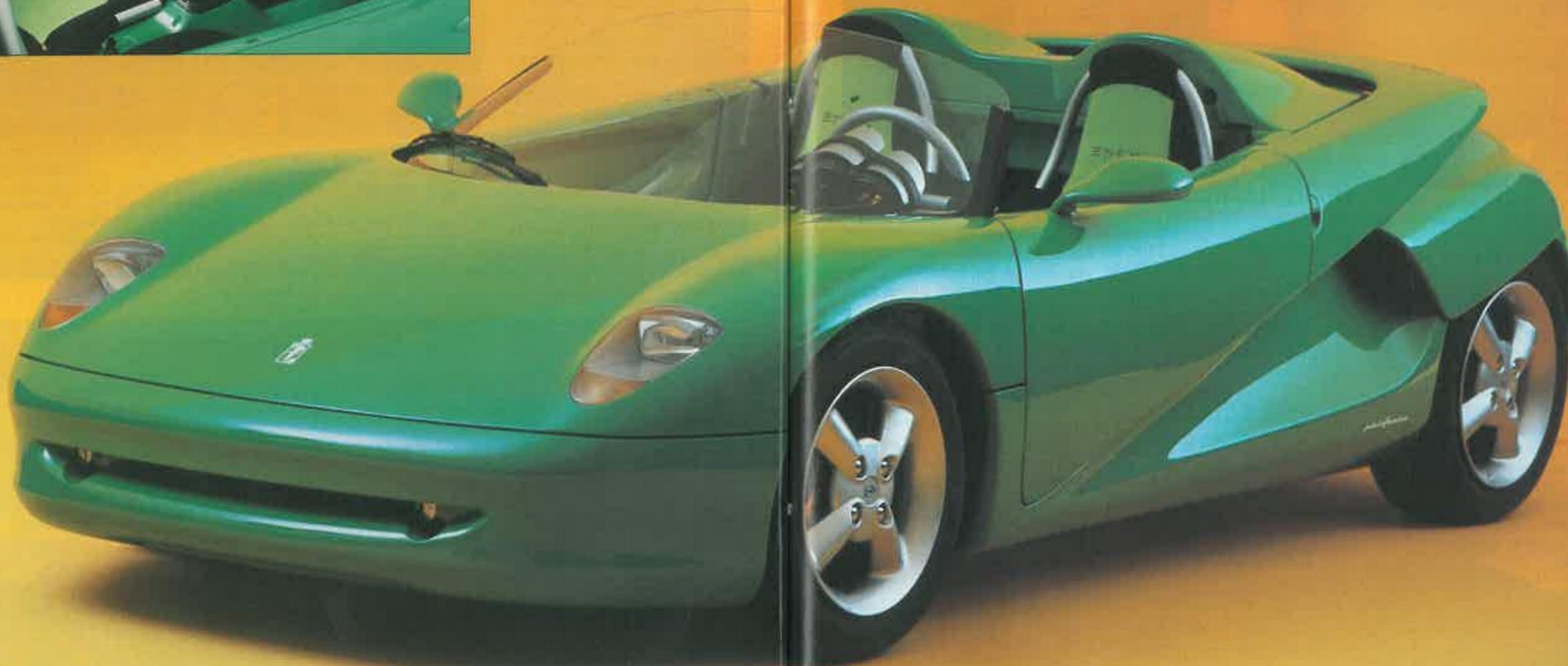
DE todos los diseñadores de coches más famosos y cotizados, Pininfarina es uno de los que más actividad tiene. Una gran parte de su trabajo lo absorbe el grupo Fiat, no en vano de su mesa de trabajo han salido la gran mayoría de los Ferrari, además de otros modelos de gran serie de las distintas marcas que componen este poderoso grupo automovilista. Pero no sólo se dedica a diseñar coches de gran producción, también tiene tiempo para que de sus factorías salgan creaciones únicas, coches

de ensueño. Su última criatura es el Ethos, un pequeño descapotable bi-plaza con un diseño muy original a la vez que espectacular, que causó una enorme sensación y expectación en el recién celebrado Salón del Automóvil de Turín.

Ethos en griego significa carácter, costumbre, una forma de vida. Un nombre apropiado para un coche que conjuga un enfoque diferente de ver el coche urbano, con una nueva estructura industrial para su construcción y con un enorme respeto por la naturaleza y el medio ambiente.



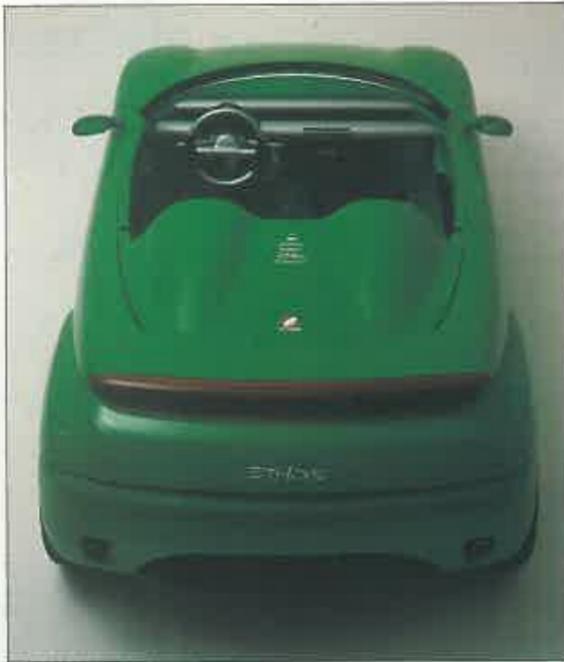
LO ÚLTIMO EN TECNOLOGÍA
El motor situado en la parte trasera, ha sido desarrollado por Orbital. Es un motor de dos tiempos de 1,2 litros de 95 caballos de potencia.



PININFARINA ETHOS
DEPORTIVO URBANO

Pininfarina, con el Ethos, ofrece una original idea de coche urbano. Se trata de un pequeño descapotable, realizado con una tecnología de vanguardia. Un modelo que resulta además muy económico y poco contaminante.

POR Y PARA LA CIUDAD
El Ethos es un descapotable de pequeñas dimensiones, con un diseño muy espectacular, pensado sobre todo para circular en el medio urbano.



Al Ethos tanto por sus dimensiones, poco más de tres metros, como por sus planteamientos mecánicos, se le puede considerar un deportivo de ciudad. Entrando de lleno en su desarrollo, hay que aclarar que junto al prestigioso carrocerio italiano han colaborado empresas de renombre. Cabe destacar el motor, puesto a punto por Orbital. Se trata de un propulsor de reducido tamaño, muy moderno, de tres cilindros y dos tiempos con 1,2 litros, que tiene una increíble potencia de 95 caballos. Este motor tiene muchas virtudes, a su reducido peso, prácticamente un 50 por ciento menos que un motor tradicional de su misma potencia, y sensacional rendimiento, hay que sumar un consumo mínimo y una drás-

FICHA TECNICA

MOTOR: Transversal posterior de dos tiempos, tres cilindros, 1 200 centímetros cúbicos y 95 caballos de potencia. **CHASIS:** de aluminio. **TRANSMISION:** tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco marchas. **DIRECCION:** de cremallera. **FRENOS:** discos ventilados en las cuatro ruedas. **SUSPENSION:** delantera: independiente con triángulos transversales con amortiguadores, muelles y barra estabilizadora. Trasera independiente. **RUEDAS:** neumáticos: 185/55 VR 15. **PESO:** en orden de marcha 700 kilos. **DIMENSIONES:** largo, 3 630 milímetros. Ancho, 1 660. Alto, 1 050.

tica reducción de emisiones contaminantes, muy por debajo de las exigidas en Estados Unidos, que sobre esto son las más severas. Otra de las ventajas de este motor será su mantenimiento y costo de producción, ya que cuenta con cerca de 200 piezas menos que un motor actual de 1,2 litros.

Otra de las particularidades del Ethos es su chasis, realizado en aluminio con las técnicas más modernas. Aquí ha colaborado directamente Hydro Aluminium, una de las empresas más fuertes en este tipo de material en Europa. Su gran ventaja es su reducido peso, que se sitúa entorno a un 40 por ciento menos que si hubiera sido realizado en acero. Y lo que es mejor, después de las pruebas efectuadas se ha podido comprobar que posee



TODO A MEDIDA
Pininfarina se ha rodeado de los mejores para hacer el Ethos. Las ruedas BBS son exclusivas para él.

ESTO ES TODO LO QUE NECESITA PARA HACER SU DECLARACION DE LA RENTA.

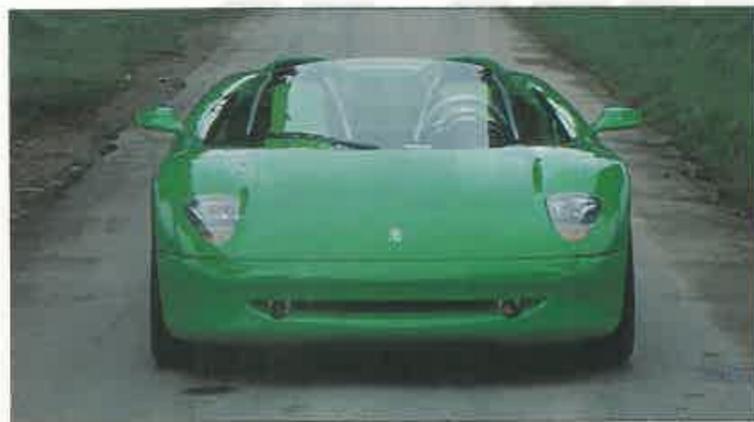


Esta semana INVERSIÓN 16 le regala el impreso del IRPF y además una guía práctica y útil para hacer correctamente su Declaración. Ahora al comprar un ejemplar de la revista

INVERSIÓN pida el impreso de la Declaración y la guía fiscal. Para evitar complicaciones con su Declaración de la Renta, todo lo que necesita es INVERSIÓN.

inversión
UN ASESOR EN CASA

FRONTAL AGRESIVO
Se le mire por donde se le mire el Ethos llama la atención. El frontal es muy espectacular.



TRASERA DE COCHE MAYOR
La trasera en las fotos es similar a la de coches de mayor tamaño y mucha mayor potencia.



POCO PESO
El peso del coche es muy reducido, en buena parte se debe a que el chasis es de aluminio.



CASI UN JUGUETE
Con su línea y reducido tamaño parece un juguete.



una resistencia muy similar. Con todo esto y la carrocería, que está hecha con paneles de plástico sujetos con pegamento, el peso total del coche es de 700 kilos.

La responsable de la carrocería ha sido *General Electric Plastics* y, siguiendo con la filosofía del coche, para ser respetuosos al máximo con el medio ambiente han hecho que estos paneles sean totalmente reciclables.

En este vehículo todo está hecho a medida. Las ruedas son de origen BBS, marca con un importante prestigio en competición, que ha diseñado unas llantas exclusivas para el Ethos de 15 pulgadas. Los neumáticos, para no ser menos, son especiales para él y elaborados por Goodyear. Han tenido en cuenta las características del motor Orbital y en consecuencia han desarrollado un neumático en medida 185/55 VR 15 con muy poca resistencia al rodamiento, de forma que no perjudique al reducidísimo consumo de su particular propulsor.

Todas las empresas que han colaborado en el desarrollo del Ethos han dado lo mejor de sí. El resultado, unido en las factorías de Pininfarina, no podía haber sido mejor. Han conseguido un atractivo y espectacular descapotable de dos plazas, que a buen seguro en un corto plazo de tiempo podremos ver circulando por las calles de nuestras ciudades. Es ante todo una alternativa muy original de coche urbano. Cumple a la perfección con las tendencias actuales, preocupadas en ofrecer vehículos con un consumo cada vez menor y ante todo respetuosos con el medio ambiente, muy ecológicos y muy poco contaminantes. ○

M.M.

ESTE LAGO PUEDE LLEVAR TU NOMBRE.



Imagínate que te invitamos a la EXPO y el Primer Ministro de Ontario te hace entrega de un viaje a Canadá, con todos los gastos pagados para dos personas.

Imagínate una semana en uno de los países más increíbles del mundo.

E imagínate que cuando estás allí, en un lugar paradisíaco de la provincia de Ontario y en una ceremonia oficial, bautizas un lago con tu nombre.

Imagínate tu nombre en los Atlas. Y en los mapas. Imagínatelo por un momento.

Si quieres conseguir que este lago lleve tu nombre, mándanos el cupón que encontrarás en la REVISTA GENTE Y VIAJES, los meses de Mayo, Junio y Julio.

¿Verdad que es un regalo muy personal?



GV
GENTE Y VIAJES



SEVILLA 92

LOS COCHES DE LA EXPO

76 / Motor 16

No están todos los que son, porque lógicamente no se trata de un Salón del automóvil; sin embargo, un acontecimiento de esta magnitud tenía, a la fuerza, que atraer la atención del sector automovilístico. La Expo andaluza cuenta, por diferentes vías, con un botón de muestra rodante.



TRANS VISION
VOLVO

Espectáculo de seguridad y ecología

PABELLÓN DE SUECIA
Este es el imponente aspecto que ofrece el pabellón en el que Volvo ha montado su stand.



La marca sueca Volvo ha aprovechado el pabellón de su país en la Expo para mostrar al mundo sus grandes avances en materia de seguridad y ecología. En una moderna y atractiva exposición denominada Trans Vision Volvo. En ésta se desvelaban los avances de la marca en estas cuestiones y se mostraban los secretos de las estructuras absorbentes de sus coches, o los sillones para niños. Entre las novedades destacaba el sistema SIPS de protección contra choques laterales y su aportación a los proyectos europeos Prometheus y Drive, para llegar a una circulación inteligente. En materia de ecología se muestran los avances actuales y los proyectos venideros. El sistema de Estrategias Prioritarias Ambientales define un índice de agresividad ambiental para los diversos materiales y métodos productivos empleados en la sociedad actual



desde su origen, hasta su desecho y fin de la vida útil. Las turbinas de gas sustituirán a los motores diésel. El alcohol y el gas natural irrumpirá en el mundo del automóvil y la energía solar tendrá un grado de aplicación muy elevado. En el acto de inauguración estuvo presente Thomas Malm, representante de la marca en España y Miguel María Muñoz, director General de Tráfico.

JAULA DE SEGURIDAD
Los Volvo más modernos incorporan un sistema de seguridad contra choques laterales llamado SIPS. Thomas Malm estuvo presente en el acto de inauguración.



El vehículo como medio de transporte o de investigación. El vehículo como atracción o como demostración de los avances del mundo. El vehículo, finalmente, como ayuda para dar la vuelta a esas 215 hectáreas de la Isla de la Cartuja en la Exposición Universal de Sevilla. Todo un mundo donde también el automóvil tiene su espacio reservado como protagonista indiscutible de este gran escaparate de nuestro tiempo.

Con el primer vehículo que se encuentra el visitante, nada más traspasar las puertas de la Expo, es con un pequeño triciclo cubierto y movido por energía eléctrica. Sólo puede transportar una persona y ha pasado a costar 5.000 pesetas diarias. Pero esto es sólo un aperitivo comparado con lo que espera al visitante más tarde. La oferta visual para los amantes del motor y de los vehículos a cuatro ruedas, continúa dentro de los pabellones, alguno de los cuales han querido presentar una pequeña muestra de los adelantos del sector. Desde luego no están todos los que son, pero no faltan vehículos dignos de verse.

El pabellón de la Energía, encierra un claro exponente de los logros conseguidos en cuanto a la transformación de las fuentes de riqueza en energía para mover automóviles y otras máquinas. Así Citroën cuenta con varios robots en una minicadena de montaje para un Citroën ZX. La fábrica de Citroën en Vigo se encuentra entre las más avanzadas del país con 155 robots. El Citela eléctrico representa en nombre de la marca francesa los avances en cuanto a la proyección que este tipo de energía tendrá en un futuro muy a corto plazo.

PARA TODOS LOS GUSTOS

La aportación de la marca italiana Fiat en la Expo consiste en una ambulancia UVI Móvil modelo Ducato, el transporte oficial para el pabellón de la Cruz Roja y una flota de autobuses Iveco para el transporte por el interior del recinto. En cualquier caso, el pabellón Italiano reúne diferentes modelos del Grupo.

Por otra parte, la marca automovilística oficial de la Exposición Universal, la Ford, aporta 190 coches oficiales y un robot de montaje para el pabellón de Valencia, como repre-



TOLEDO ADAPTADO
Arriba el Seat Toledo preparado para los minusválidos en el pabellón de la ONCE.

ENERGÍA PARA TODOS
El pabellón de la Energía muestra la manera de utilizar las diferentes energías.

LA ESTRELLA
Citroën acapara la atención en el pabellón de la Energía con la simulación de una cadena de montaje del ZX.



QUINTO CENTENARIO GRAN REGATA COLON 92

Más de doscientos veleros conmemoran el Descubrimiento de América participando en una regata que navegará por la ruta que abriera el Almirante Cristóbal Colón hace ahora quinientos años.



LISBOA
LLEGADA 23.04.92
SALIDA 25.04.92



GENOVA
LLEGADA 16.04.92
SALIDA 19.04.92



CÁDIZ
LLEGADA 29.04.92
SALIDA 3.05.92



LAS PALMAS/GOMERA
LLEGADA 10.05.92
SALIDA 13.06.92



S. JUAN
LLEGADA 10.06.92
SALIDA 14.06.92



N. YORK/BOSTON
LLEGADA 3.07.92
SALIDA 16.07.92



LIVERPOOL
LLEGADA 12.08.92

Hace quinientos años un navegante de aún obscuro origen emprendía, por cuenta de la corona de Castilla, la primera navegación de altura de la época moderna, al menos en occidente: Cristóbal Colón, Almirante de la Mar Océana cambiaría con su empeño el curso de la Historia. Hoy celebramos el quinto centenario de esta primera travesía oceánica y la mejor manera es hacerlo con una regata de veleros, que cubra la ruta del Almirante y que además toque en los principales puertos de los dos lados del Atlántico Norte.

Hasta el primer viaje de Colón, la navegación occidental, que salía de las brumas del medioevo, era netamente costera, incluso los descubrimientos de los grandes marineros portugueses se hicieron sin perder de vista la costa. Colón aprovechó los avances en la técnica de navegación y en el diseño y construcción de barcos para aventurarse por primera vez en lo desconocido, así se ensancharon de gran manera los horizontes del Planeta. El domingo día 3 de mayo el Rey Don Juan Carlos dio la salida en Cádiz a los más de

200 veleros que participan en esta Gran Regata Colón, que representan a una treintena larga de países. Los participantes más destacados son los grandes barcos escuela, mas de treinta, herederos directos de toda la tradición marinera. Su inconfundible silueta traerá viejos recuerdos a esta bahía que en muchas ocasiones ha visto sus aguas enmarañadas de mástiles, vergas y aparejos hoy desplazados por chimeneas, grúas y antenas de comunicaciones. Junto a estos navíos aparejados en fragata, bergantín o barca participan un enjambre de veleros más pequeños, de todos los pelajes, desde el crucero familiar mediano hasta los magníficos Maxis de circuito internacional de regatas. Todos ellos tienen ante sí semanas de navegación, que en parte ya han comenzado, pues la flota del mediterráneo arriba de Génova y la del atlántico se dio cita previamente en Lisboa. A finales de agosto rendirán viaje en Liverpool, después de cubrir casi 9.000 millas marinas, (más de 16.000 kilómetros).



ASPECTO DE UNA COFA
Obenques, drizas, escalas; todo el complicado aparejo de la cofa entre el mástil y el mastelero, a bordo del Almirante Vespuccio. En la otra página el Almirante Kruzenshtern navega al largo con todo el trapo desplegado.

LAS VELAS EN LA MAR
Una estampa que se repite en Cádiz. Varios barcos escuela navegando, entre ellos el portugués Sagres.



EL PUERTO LLENO DE MÁSTILES
La barca colombiana Gloria, amarrada. Al fondo se aprecia la mole del italiano Amerigo Vespuccio.



Esta no es una regata puramente competitiva, a pesar de que cada cual se juegue su honrilla en el empeño, dado que es prácticamente imposible establecer un sistema de compensación que equilibre las prestaciones de las casi 6.000 toneladas y los más de 5.000 metros cuadrados de vela del soviético Almirante Kruzenshter, con los más modestos desplazamientos de los modernos veleros de competición. Esta Gran Regata Colón es una de las más completas reuniones de buques escuela que se ha celebrado este siglo, con más de treinta grandes

DOS BARCAS NAVEGANDO
Las barcas se diferencian de las fragatas porque no montan velas cuadas en el mástil de mesana. Aquí la colombiana Gloria orza a la de norteamérica Eagle.



barcos en la línea de salida. Estos barcos son los últimos representantes de aquellos que permitieron el gran desarrollo de la Humanidad en estos últimos cinco siglos, cuando la Vela era el único sistema de propulsión en la mar. Algunos de ellos, incluso comenzaron sus vidas a principios de este siglo como buques mercantes, este es el caso del mayor y más antiguo de los presentes, el Almirante Kruzenshtern, que fuera botado en los años veinte en Hamburgo para el transporte de gúano desde Chile a Alemania. Este Clipper de cuatro palos aparejado en barca, con cruces en los mástiles delanteros y cuchillos en el de mesana, pasó a las listas de la armada soviética como botín de guerra en el año 45 y desde entonces navega con esta bandera, a la espera de lo que pase con la armada de dicha potencia extinta. Dentro de los fastos programados por la Comisión de Quinto Centenario, este quizás sea el más apropiado a

EL MEJICANO CUAUHEMOC
Como el Gloria de Colombia o el Guayas de Ecuador ha sido recientemente construido en España.



ELEGANTE ESTAMPA
La fragata argentina Libertad rinde honores, con la dotación saludando desde escalas y vergas.

lo que se conmemora, y ha tenido gran repercusión en muchos países, excepto, precisamente, en España donde al parecer nadie se ha molestado en divulgarlo. De hecho, la representación española es de las menos numerosas, con solamente nueve inscritos, aunque entre ellos se encuentre el Juan Sebastián Elcano, nuestro barco escuela, bergantín de cuatro mástiles, con cruces en el trinquete, construido en Cádiz en los primeros años treinta, uno de los más hermosos navíos de la actualidad. ○

José Luis de la Viña





Acuerdo Shell

El departamento de lubricantes Shell ha llegado recientemente a un interesante acuerdo con la Asociación de Concesionarios Volvo (Ancovo), por el cual esta asociación distribuidora de los vehículos de la marca sueca, recomendará a toda su red de concesionarios asociados el uso de los lubricantes Shell en sus actividades.

Por parte, de Shell España S.A. firmó el acuerdo Pedro Bellón, gerente de productos petrolíferos y por parte de Ancovo Juan Martínez, presidente de

MOZART EN SU MUÑECA

Raymon Weil lanza su colección Amadeus 200, que corresponde a una innovadora evolución en la filosofía del relojero suizo. Bautizada con el nombre de Amadeus 200 para conmemorar el bicentenario de Mozart, esta nueva línea de relojes deportivos marca un hito en la evolución de esta marca. La colección completa, de más de 80 modelos, se presenta en

dicha asociación. Este acuerdo tiene por objetivo ofrecer a los clientes de estos concesionarios productos de calidad contrastada, con la experiencia de Shell en el mundo del transporte como líder mundial en lubricantes para este sector profesional.

cuatro líneas bien



distintas: los modelos de cuarzo, los cronógrafos, los modelos submarinos y los automáticos. Cada una de estas líneas tiene sus propias características estéticas y sus peculiaridades técnicas, adaptadas a cada necesidad. Sin embargo todas destacan por su carácter técnico y elegante.

25 RENAULT

En un acto celebrado en las instalaciones de Barcelona de Automoción, concesionario de Renault Vehículos Industriales en Barcelona, el director de Renault V.I., Enrique Martín, hizo entrega



al director gerente de S.E.T.R.A.M., Antonio Lamúa, de veinticinco unidades del Renault G 330 T Manager, para su utilización como portacoches.

Con la incorporación de estos nuevos vehículos la flota de S.E.T.R.A.M. queda compuesta por 98 unidades, de las que 87 son de la marca francesa.

La cabeza tractora G 330 T Manager está impulsada por un motor de 6,2 litros con turbo e intercooler, que alcanza una potencia máxima de 326 caballos a 2.000 revoluciones por minuto, con un par máximo de 140 mkg. a 1.200 r.p.m. Su peso total remolcado es de cuarenta toneladas.

USADOS

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	—	950	860	770	—
Alfa 33 1.7 SW	—	—	950	850	—
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	1000	—	—	—
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	950	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	990	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	1480	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	—	—	—	680	530
Sprint 1.7 QV	—	—	—	840	760
GTV 2.0	—	—	—	—	700
GTV 2.5	—	—	—	—	890
Spider 2.0 FI	—	—	—	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	2980	2680	2410	—	—
164 3.0 Quattro	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	1960	1700	1530	1380
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1780	1580
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	—	—
Coupe GT	2110	1790	1520	1220	930
Coupe Quattro	2760	2480	2120	1700	1290

BMW

MODELO	91	90	89	88	87	
316/316 i	—	1360	1220	1060	990	
316 i 4p	—	1530	1440	1350	1160	1030
316 i 4p (nuevo)	1900	—	—	—	—	
318 i	—	1620	1530	1400	1200	1060
316 i 4p	—	1710	1620	1490	1280	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	2460	—	—	
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
Panther GT5	7500	6300	5350	4620	—
Long Champ	—	—	—	2900	2100

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	—	
Testarosa	16800	14000	12800	10700	9300	

CITROEN

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 Club y ES	—	—	—	260	—
Visa i Super E y X	—	—	—	280	—
Visa GT	—	—	—	330	—
Visa 1.1 E	—	—	—	270	—
Visa 1.1 RE	—	—	—	270	—
Visa Challenger	—	—	—	310	—
Visa 14 TRS y Stylo	—	—	—	380	—
Visa GTI	—	—	—	730	580
Visa 17 D, RD, Sty y Challen.	—	—	—	480	350
BX	—	—	—	610	430
BX 14 E, RE, Leader T	960	810	740	630	450
BX 14 TRE y TGE	1030	870	790	670	570
BX 16 TS	1060	900	810	—	—
BX 16 TGS	1140	970	870	—	—
BX 16 TRS y Athens	1270	1070	980	890	590
BX 19 TGS	1210	1030	930	—	—
BX 19 TRS y GT	1330	1120	1020	870	740
BX 19 Athens	1330	1120	1020	870	740
BX 19 GTI	1440	1220	1110	940	860
BX 19 GTI 16 V	1920	1620	1380	1240	—
BX 19 TRS Break	1490	1260	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	—	1390	1170	870	630
CX TRD Turbo	—	1750	1580	1190	800
CX 25 RDT Familiar	—	1810	1620	1280	760
XM 2 C i Luxe	2250	2030	—	—	—
XM 2.0 i Grand Luxe	2760	2480	—	—	—
XM V6 i	3420	3070	—	—	—
XM Diesel Luxe	2390	2110	—	—	—
XM Turbo i Grand Luxe	2980	2660	—	—	—

FORD

MODELO	91	90	89	88	87	
Fiesta C 4V	—	—	—	350	230	
Fiesta 1.1 5V	—	—	—	400	310	
Fiesta Spor y Gha 1.4	—	—	—	490	420	
Fiesta Super Hit 1.6 D	—	—	—	—	340	
Fiesta Trip D 1.6	—	—	—	440	400	
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	—	470	350	
Fiesta XR2	—	—	—	700	630	540
Fiesta C 3p	750	650	580	—	—	
Fiesta C 1.1 3p	800	690	620	—	—	
Fiesta C 5p	810	690	620	—	—	
Fiesta C 1.1 5p	850	730	660	—	—	
Fiesta CL X 1.1 5p	900	750	680	—	—	
Fiesta CLX 1.4 3p	840	720	650	—	—	
Fiesta CLX 1.4 5p	890	760	680	—	—	



14.560 PTAS. AL AÑO SIN ENTRADA.

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

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



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 Ruscom, S. A. Giro postal nº _____ a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.

Calle _____

Localidad _____ CP _____ Provincia _____ Tel _____

Fecha de nacimiento _____ DNI _____ 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

Copyright Minerva 15, 1992. Prohibida su reproducción.



MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta S 1.6 3p	980	830	750	--	--
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	720	--	--
Fiesta XR2i	1160	1000	900	--	--
Fiesta C 1.8 D 3p	880	780	680	--	--
Fiesta CL 1.8 D 3p	880	780	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
Escort Ghia 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	1080	950	800	570
Escort RS Turbo	1480	1250	1120	950	760
CLD, GLD y Xtra 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 Ghia 1.6	930	840	760	--	--
Escort Country 1.6 C	1000	900	810	730	--
Escort Country 1.8 D	1030	930	840	--	--
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR 3i	1750	1500	1350	1150	850
Onion CL 1.4 y 1.6	--	--	--	850	720
Onion Ghia GT y Milio. 1.6	1050	930	840	750	600
Onion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Onion Ghia 1.6 Cat	1200	1020	920	--	--
Onion CLD y GLD 1.6	--	--	--	680	550
Onion Ghia 1.6 D/1.8 D	1050	950	870	780	600
Onion GT y Milionare 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 3p	1450	--	--	--	--
Escort CLX 1.8 D 5p	1200	--	--	--	--
Escort Ghia y Nomade 1.6	1430	--	--	--	--
Escort Ghia y Nomad 1.8 D	1330	--	--	--	--
Escort Cabrio 1.6 i	1880	--	--	--	--
Onion CLX 1.6	1370	--	--	--	--
Onion CLX 1.6 i Cat.	1460	--	--	--	--
Onion Ghia 1.6 i	1460	--	--	--	--
Onion Ghia 1.6 i Cat.	1570	--	--	--	--
Onion CLX 1.8 D	1250	--	--	--	--
Onion 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 5p	1480	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 5p	1490	1280	1120	990	890
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	930
Sierra XRA y Ghia 4x4 2.8 i	--	--	--	1270	1140
Sierra XRA 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	1570	--
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	1640
Sierra GLD 4p	1390	1180	1030	800	720
Sierra GLD 4p	1350	1320	1120	870	780
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	950	--
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0	--	--	--	900	800
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	1460
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1880	1710	1450	1300
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	1410
Scorpio Ghia 2.8 i	--	--	--	1210	--
Scorpio Ghia 2.9 i	2610	2210	2000	1700	1530
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	1870
Scorpio CL Turbo D	1910	1630	1470	--	--
Scorpio GL Turbo D	2100	1780	1600	--	--
Scorpio Ghia Turbo D	2530	2140	1930	--	--
Scorpio Ghia 2.9 Cat	2690	2290	2060	--	--

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	3560	3200
XJS V12	5220	4750	4460	3970	3500
XJ6 3.6	4560	3800	2940	2500	2250
Sovereign 3.6 Aut.	5320	4840	4560	3980	3580
Daimler 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	4010

LANCIA

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

MODELO	91	90	89	88	87
Delta 1600 GT IE	1120	950	850	740	690
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4x4	--	--	--	1360	1180
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 BV	--	--	--	1500	1210
Thema Turbo IE SW	--	2530	2260	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	1500	--
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	1790	--
Thema B.32	--	4330	3700	3330	--
Thema TD	--	--	--	1340	1140
Thema TD Nuevo	2350	2090	1880	--	--
Thema Turbo DS SW	--	2450	2200	1980	--
Decra 1.600 ie	1480	1310	--	--	--
Decra 1.800 ie	1640	1480	--	--	--
Decra 2.0 ie	1680	1690	--	--	--
Decra 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	2890	2740	2510	2200	1930
190 E 2.3	3090	2930	2670	2350	2080
190 E 2.3 16V	--	--	--	4000	3500
190 E 2.6	3580	3400	3100	2720	2390
190 E 2.5 16V	5260	5000	4560	--	--
200	3000	2850	2600	2280	2000
230 E	3510	3330	3040	2660	2340
230 CE	4480	4260	3880	3400	2980
230 TE	3960	3760	3430	3010	2640
260 E	4090	3880	3550	3110	2730
300 E	4420	4200	3830	3360	2950
300 E 4 Metc	5590	5100	4840	4250	3720
300 CE	5290	5020	4580	4020	3520
300 TE	4870	4630	4220	3700	3240
260 SE	3960	3390	2830	2550	2260

MODELO	91	90	89	88	87
300 SE	4250	3640	3030	2730	2430
300 SEL	4570	3910	3270	2930	2610
420 SE	5160	4420	3680	3310	2950
420 SEL	5530	4730	3940	3560	3160
500 SE	5570	4780	3980	3580	3190
500 SEL	6100	5290	4360	3920	3490
560 SEL	8690	7370	6140	5530	4910
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	--	--	--	5500	4680
420 SEC	6200	5320	4430	4000	3550
500 SL	--	--	--	6080	4600
500 SEC	6680	5630	4700	4230	3760
560 SE	8290	7050	6350	--	--
560 SEC	8670	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
Kadett 1.4 3p	1100	990	--	--	--
Kadett 1.6 3p	1170	1010	910	--	--
Kadett 1.8 3p	1240	1060	950	--	--
Kadett GSi 2.0 i 3p	1480	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	880	770	600
Kadett 1.8 4p Fun	1120	960	880	770	600
Kadett 1.6 4p GL Bea., Prs	1190	1020	920	820	660
Kadett 1.8 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	880	770	600
Kadett 1.6 5p GL	1170	1000	900	800	650
Kadett Beauy	1170	1000	900	800	650
Kadett 1.8 1.5p	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 TD 4p	--	--	--	720	580
Kadett 1.7 D 4p	1090	920	830	--	--
Kadett 1.5 TD 5p	1200	1010	910	740	670
Kadett 1.6 D 5p	--	--	--		

MODELO	91	90	89	88	87
R21 GTS	1360	1170	970	870	740
R21 TXE	1710	1450	1210	1080	920
R21 GTX	1470	1240	1040	940	—
R21 TX i	1820	1640	—	—	—
R21 2.1 Turbo	2340	1980	1650	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 TXE	1750	1480	1240	1100	940
R21 Nevada TXE 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 TX i	2320	1970	1770	—	—
R25 V6 i	2730	2320	2090	1860	1690
R25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2190
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 TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	3140

MODELO	91	90	89	88	87
111 L	800	—	—	—	—
111 S 5p	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL 5p	950	—	—	—	—
114 GT	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sprint	—	850	750	650	—
216 SE	—	950	850	750	670
216 EF	—	950	850	750	670
216 Vitesse	—	1050	950	850	750
214 S i	1240	1120	—	—	—
214 GS i	1400	1260	—	—	—
216 GS i	1570	1400	—	—	—
116 GT	1720	—	—	—	—
414 GSI	1450	—	—	—	—
416 GSI	1500	—	—	—	—
416 GT	1700	—	—	—	—
820 SI	2300	2000	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	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 40	—	—	—	—	230
Marbella	—	—	—	—	230
Somit	—	—	—	—	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 Disco Str. y Spc. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	510	410
Ibiza Disco 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	1020	880	780	700	—
Ibiza Disco Spc Str 0.9 5p	680	580	520	440	350
Ibiza Disco Spc Str 1.2 5p	750	630	570	480	430
Ibiza 1.2 5p	—	—	—	530	480
Ibiza GL y GLX 1.2 5p	840	710	650	550	490
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
Ibiza GL y XL	800	680	620	530	480
Ibiza CLX 1.5 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	—	—
Ibiza Disco y Spc	770	650	580	440	320
Ibiza Jun. D 3p	770	650	580	440	320
Ibiza GLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza XL D 3p	850	740	660	500	370
Ibiza Disco y Spc	820	690	630	480	430
Ibiza Jun. D 5p	820	690	630	480	430
Ibiza GLD	910	780	700	540	490
Ibiza XL D 5p	910	780	700	540	490
Malaga L, GL 1.2	720	610	530	450	400
Malaga Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430
Malaga L, GL y Bti	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	690	470	370
Malaga GLD	900	770	690	470	370
Malaga GLXD	900	770	690	470	370
Malaga Touring D	900	770	690	470	370

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

MODELO	91	90	89	88	87
Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	300
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 C y Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic C 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	580	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé For 1.0	730	630	540	490	—
Polo Coupé CL	820	700	590	530	—
Polo Coupé GT 16 cv	870	750	640	580	—
Polo Coupé GT 16 cv	920	800	680	610	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	830	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	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 GLJ	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattro	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 1.6 CLD Turbo	—	—	—	570	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	—
Passat CL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Passat CL 112 cv	1660	1490	1340	1200	—
Passat GT 16 v	1950	1760	1580	1420	—
Passat CL TD	1540	1390	1250	1120	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	—
Passat Variant CL 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 GLX 5	—	—	—	—	660
Santana GLX GTD	—	—	—	—	480
Scoroco GT	1250	1070	960	810	660
Scoroco GTX	1450	1230	1110	940	750
Scoroco GT 16v	1430	1220	1040	940	—

MODELO	91	90	89	88	87
244 GL	1680	1450	1260	1070	850
244 GT	1950	1650	1500	1350	1100
244 GLD	—	1320	1180	990	710
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	660
340 Plus	1190	1070	960	—	—
340 GLD	—	—	—	880	770
380 GLE	—	1420	1230	850	770
360 GIT	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1380	1240	—	—	—
440 GIT/GLE	1890	1620	1460	—	—
440 Turbo	2100	1820	1640	—	—
440 GL	1800	1620	—	—	—
460 GLE	1950	1770	1590	—	—
460 Turbo	2150	1970	1770	—	—
480 ES	2180	1860	1670	1510	1360
480 ES Turbo	2470	2100	1970	1770	—
740 GL	—	1530	1300	1070	880
740 Master y 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GLE	—	1880	1640	1350	1080
740 GLI	—	—	1320	1190	—
740 CLD	—	1440	1230	1090	850
740 200 cv	3500	3150	—	—	—
740 Turbo Diesel	—	2080	1840	1410	1120
740 Turbo Intercooler	—	2100	1820	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 GLE	—	2500	2250	2030	1830
760 Turbo Diesel	—	2700	2310	1960	1570
760 Turbo Intercooler	—	2840	2390	2050	1620
780	4700	4350	4050	3440	2920
940 y Royal	2310	—	—	—	—
940 GL y 16v	3000	—	—	—	—
940 Turbo	3270	—	—	—	—
940 2.3 i STW	2500	—	—	—	—
940 1.6V STW	2650	—	—	—	—
940 TD STW	3100	—	—	—	—
940 Turbo STW	3370				

AUTOMOBILH. Ast/MB, Steindamm, 51, 2000, Hamburgo 1. Tel. 49 40 24 13 46. Fax 280 31 30. Comercializamos: Mercedes (incluida nueva serie SE/L), BMW, Porsche, exposición continua de 50 coches con seguro avería, ofrecemos servicio de importación listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importado desde Alemania.

BENEFICIESE! Nueva bajada de impuestos, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluímos 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.

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.

MERCEDES-BENZ. 190E 2.3, distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

MERCEDES-BENZ. 300E, distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

MERCEDES-BENZ. 300E 2.4, full equipo (varios) distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

AUTO PEREZ DEL SUR
VENDO
ALFA 164 3.0 V6
M-KY, Full Equip
2.700.000 ptas
PEUGEOT 405 SRI
M-IP, Full Equip
1.300.000 ptas
PEUGEOT 309 GTX
M-JT, A.A.
1.050.000. Ptas.
Tel: 6 90 60 21

MERCEDES-BENZ. CE 24, full equipo (varios) distrito-39. Tel. (91) 57 15 48.

MERCEDES-BENZ. SL distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

JEEP Cherokee limited, distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

FORD explorer, eddik, bauer, distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

TOYOTA Land Cruiser, S.T. Wagon, distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

PORSCHE 944 Turbo, full equipo, distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

PORSCHE Carrera 2, distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

PORSCHE Carrera 4, distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

DODGE Stealt, distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

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

GMC Syclone, Pick up, serie limitada, 280 HP, 0 a 100 km/h 5,3 segundos (más rápido que el Ferrari 348). Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

F. TOME S.A. Nuevo Volkswagen Passat CL, año 88, con 18 meses de garantía por sólo 1.275.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14 y (91) 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. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Ford Sierra 2.3 GL diesel con aire acondicionado, año 88, 18 meses de garantía por 1.250.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Ford Orion 1.6l con aire acondiona-

AUTOMASER
Opel Kadett GSI 16V, serie ltda. cuero, 90 1.900.000
Wolkswagen Golf GTI, varios extras, 88 1.300.000
Renault 21 2.0 Turbo. A.A., ABS, etc., 88 1.800.000
Jaguar XJ6 3.6, full equipe, 88 3.000.000
Renault Clio 16V, 5 meses, 8.000 km 1.300.000
Mercedes 190E, muchos extras, 86 1.550.000
Jeep Cherokee (nuevo) 3.300.000
Abrimos sábados tarde y domingos mañana
Cardenal Silíceo, 35 - 28002 MADRID - Tel. 519 35 77

meses de garantía por 775.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

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

F. TOME S.A. Seat Mar-

MAZDA 929, modelo nuevo 1992, full equipo, único en España. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

PORSCHE 911 turbo, full equipo, rojo, precioso. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

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

ESCARABAJO Cabriolet, 1979, aire acondicionado, inyección, azul cielo, perfectísimo estado. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

ESCARABAJO Cabriolet, 1979, un solo dueño, champagne. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

ESCARABAJO Cabriolet, 1975, antracita, 1.490.000. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

CLASICOS alemanes. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

CLASICOS ingleses. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

AUDI Coupe 2.3, año 91, A.A. y ABS. Tel. 549 57 88.

BMW 535i, año 90, extras. Tel. 549 64 71.

BMW M-3. año 88, 549 57 88.

BMW 524-TD un año uso, comprado en Sánchez Ferrero, aire ABS, Spoiler, radio cristales, alarma, perfecto estado motor y pintura, color negro, metalizado, siempre en garaje. Tel. (91) 611 91 18/611 91 85. Horas oficina.

SEAT **F. Tomé**
VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO
GARANTIA TOTAL ESCRITA
Ctra. Barcelona, km. 12,500 Tel.: 747 82 00

do, año 87 por 850.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Renault 11 Turbo, año 86, por sólo 525.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Audi 80 1.8E, aire acondicionado, garantía 6 meses por sólo 1.475.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Renault 11 GTX, año 86, garantía 12 meses por sólo 550.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Peugeot 205 GTX, año 87, 18

bella, año 89, garantía 24 meses, por 490.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

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

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

F. TOME S.A. Citroën AX 14 T2S, año 88, garantía 18 meses por 625.000. Sr. Moreno. Tel. (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

New Mode
Pol. Ind. Alparache, Parc. 78 Ctra. Extremadura, Km. 29
28600 NAVALCARNERO (Madrid)
TELEFONO (91) 8 11 26 38
BMW - MERCEDES - AUDI
TAPIZADOS EN CUERO



RALLYE MANZANARES
ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES
PORTA BICICLETAS «UNIVERSAL» PARA LA PARTE POSTERIOR DE LOS VEHICULOS
Adaptable a todo tipo de vehiculos. Util para la mayoría de las bicicletas. capacidad para tres bicicletas. Montaje y desmontaje rápido, sin herramientas. Plegado fácil para guardar en el maletero. PVP (incluido I.A.V. 10.040 ptas., envío por correo más gastos)

Antonio López, 117
Tel: (91) 4 75 47 93
Fax: (91) 4 78 90 77
28026 MADRID



- ECLIPSE 190 C.V. MOTOR TURBO 16V.
- ECLIPSE 195 C.V. 2.0 TURBO16V TRACCION A LAS 4 RUEDAS.
- 3000 VR4 300 C.V. TRACCION A LAS 4 RUEDAS.
- TOYOTA CELICA



ENTREGA INMEDIATA

IMPORT-DIR S.A.

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



MERCEDES 220-SE Coupe, 1965, impresionantemente nuevo, 2.200.000. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.
MERCEDES 300-CE 24V, full equipo, año 90. Tel. 549 64 71.
MERCEDES 300-E 24V, año 90, full equipo. Tel. 549 57 88.

ESCARABAJO Cabriolet, 1979, aire acondicionado, inyección, un solo dueño, amarillo limón, imposible mejorarlo. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

FORD Orion 1.6l A.A., año 88. Tel. 549 64 71.

VENDO Opel Kadett GSI-16V, 18.000 km reales, mejor que nuevo ensanchado espectacular ruedas 255/35, llantas Braid competición alarma cierre centralizado, valor extras mas, 1.500.000, siempre garaje mejor, verlo 2.500.000 total. Cambiaría todo terreno precio aproximado. Tel. 554 27 11. Horario comercio.

RENAULT R-19 TXE A.A., año 90, rojo. Tel. 549 57 88.

BMW-735 año 89, 32.000 km, 4.850.000, motor central. Tel. 474 30 66 33 43, Ext. 29.

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

BMW-535 año 88, 75.000 km, 3.950.000, motor central. Tel. 474 30 66 33 43, Ext. 29.
MERCEDES 300 CE, año 89, ABS, cuero, llantas, aire acondicionado, 4.800.000. Alcázar. Tel. (91) 269 26 65 / 460 49 00.

BMW-524 TD, año 89, 75.000 km, 3.500.000, motor central. Tel. 474 30 66 33 43, Ext. 29.
MERCEDES 350 SLC, abril 79, verde metalizado, muy buen estado, 190.000 km, precio 2.200.000 ptas. Tel. (948) 26 27 62.

CITROËN AX GT. Blanco
Copa circuitos, 15 llantas con neumáticos M-KW 800.000 Ptas, preparación DAVACAR.
Tel: (91) 533 88 03
Preguntar por Sacha

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos
- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses
Contactos Sres. Ivorra Echavarría Corcos Martínez Peñacoba



UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos donde siempre.
P: de la Castellana, 278. Tels.: 315 31 40 - 315 33 40
Castellana Motor S. A.

¡ANUNCIESE HOY!
Enviar a
ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

ENVIENOS este cupón debidamente cumplimentado. Escribe el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 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 _____

DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS

**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



CORVETTE ZR-1 COUPE

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

TALLERES:
C/ Huertas de Abajo, s/n
Paracuellos (Madrid)
Tel. (91) 860 11 07 Fax: (91) 860 12 20

**SE VENDE
COCHE
BMW 325 IX
TOURING**

Full equip
Año 90

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

TOYOTA Celica, año 90, 15.000 km, 2.300.000, motor central. Tel. 474 30 66 33 43, Ext. 29.

TOYOTA Land Cruiser, año 89, 80.000 km, 1.600.000, motor central. Tel. 474 30 66 33 43, Ext. 29.

BMW-318 i año 88, 70.000 km, 1.850.000, motor central. Tel. 474 30 66 33 43, Ext. 29.

MERCEDES 190 E 2.3, full, año 87, 2.300.000, Alcázar. Tel. (91) 269 26 65/460 49 00.

MERCEDES 190 E, full, año 87, 1.850.000, Alcázar. Tel. (91) 269 26 65/460 49 00.

MERCEDES 300 D, automático, año 83, 1.300.000, Alcázar. Tel. (91) 269 26 65 / 460 49 00.

MERCEDES 190 2.5 D, full, año 86, 2.400.000, Alcázar. Tel. (91) 269 26 65/460 49 00.

MERCEDES 190 E 2.5 16V, full, año 87, 2.600.000, Alcázar. Tel. (91) 269 26 65 / 460 49 00.

V.W. Corrado G 60, ABS, cuero, equipo hifi, techo eléctrico, ordenador viaje, llantas, año 89, 2.600.000, Alcázar. Tel. (91) 269 26 65 / 460 49 00.

TOYOTA supra 3.0 Targa, 40.000 km.

ATW

AUTO TECHNIC WHEELS

Avda. Francisco Franco, 17/a - 28250 BELPASC (Majadahonda)
Telfs. (973) 320193 - 337088 - Fax: (973) 337128

**AUTOMOVILES
CANALCAR**

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES
CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

**EMPRESA
RECOMENDADA**

ESTA SEMANA

Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio
Seat Marbella	88	Rojo	29.000	495.000	BMW 318i 4p. A.A.	87	Blanco	53.000	1.525.000
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 16 V.	91	Azul	18.000	1.575.000
Seat Ibiza 1.5 GLX	90	Gris	21.000	845.000	BMW 318i 4p	90	Rojo	24.000	1.875.000
VW Polo Coupe GT	89	Rojo	37.000	875.000	VW Golf GTI Sp. A.A.	91	Bianco	15.000	1.775.000
Mini Alter Eight	91	Verde	15.000	875.000	Peugeot 405 SRI F.E.	89	Burdese	15.000	1.775.000
Renault Super 5 Turbo	88	Negro	48.000	890.000	Renault 21 Nov. 7p. F/E	90	Rojo	32.000	1.975.000
Renault 5 GTI 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.	88	Azul	35.000	2.250.000
Seat Ibiza SKI	90	Bianco	23.000	1.050.000	Audi 90 2.2 F.F.E.	88	Azul	31.000	2.250.000
Peugeot 206 Diesel	90	Bianco	17.000	1.075.000	F. Sierra XR4i 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	88	Negro	38.000	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 TXL F.E.	91	Rojo	10.000	1.975.000
Renault 21 GTS A.A.	89	Bianco	35.000	1.150.000	Rover 820 Si 16 V.F.E.	90	Verde	31.000	2.250.000
Suzuki Santana Samurai	91	Rojo	19.000	1.175.000	Renault 21 T.F.E.	89	Bianco	35.000	1.525.000
F. Fiesta 1.8 D Sp A/A	91	Bianco	16.000	1.225.000	Opel Vectra 2.0i GT F.E.	91	Bianco	12.000	2.325.000
F. Escort XR3i	87	Bianco	51.000	1.250.000	Opel Omega 2000 F.E.	89	Gris	60.000	1.775.000
Peugeot 309 D. A.A.	89	Rojo	39.000	1.250.000	Peugeot 405 GRD Turbo A.A.	91	Gris	19.000	1.975.000
Alfa Romeo 1.7	90	Bianco	30.000	1.250.000	Peugeot 309 GT A.A.	87	Rojo	39.000	1.050.000
Citroën BX Diesel	90	Bianco	22.000	1.275.000	Citroën AX GT	88	Bianco	41.000	825.000
Renault 19 TSE A.A.	89	Bianco	31.000	1.325.000	Peugeot 205 GT	88	Bianco	32.000	745.000
Renault 21 TXE A.A.	88	Gris	34.000	1.325.000	Ford Fiesta 1.1 Pacha	91	Rojo	13.000	890.000
Citroën BX 16 A.A.	91	Gris	14.000	1.390.000	Ford Orion 1.6 GHIA (moderno)	91	Bianco	10.000	1.275.000
VW Golf TD	90	Bianco	28.000	1.475.000	Ford Sierra 2.0i XR4i F.E.	90	Bianco	23.000	1.825.000
					Alfa Romeo 164 Turbo Diesel F.E.	89	Rojo	42.000	2.475.000

AUTOMOVILES ANDORRA-Exportación / Importación

- AC Cobra 427, nuevos.
- BMW 318/320/325i coupes, nuevos.
- Ferrari Testarosa, nuevos, ocasión.
- Ferrari 512 TR, nuevo.
- Ferrari F40, nuevo.
- Lamborghini Diablo, nuevo.
- MB 300 CE 24-V Cabrio, nuevo.
- MB 300 SL 24 V/500 SL, nuevos.
- MB 600 SEC, nuevo.
- Porsche Carrera 2 RS, nuevo.
- Porsche 911 3.0i (1970), clásico.
- Ford Escort Cosworth, nuevo.
- Toyota Celica 4WD Turbo (versión «Carlos Sainz»).
- Golf VR6, nuevos.
- Rolls Royce Corniche, nuevo.

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

V.W. Escarabajo 1303, rojo, M.L.V., 700.000. Alcázar. Tel. (91) 269 26 65/460 49 00.

V.W. Escarabajo 1303 Cabrio, motor 1.600, 1.450.000. Alcázar. Tel. (91) 269 26 65 / 460 49 00.

ALFA 75 Twin Spark, full, año 88, 975.000. Alcázar. Tel. (91) 269 26 65 / 460 49 00.

KADETT GSI 2.0, cuadro digital, año 87, 975.000 Alcázar. Tel. (91) 269 26 65/460 49 00.

TERRENO 5 puertas, 2.7 T.D. estrenar, Patrol 2.8 TD «GR», estrenar, disponibles en tecnipauto (948) 26 27 62 (972) 30 42 04.

RENAULT 5 GT Turbo, año 87, negro, 775.000 Alcázar. Tel. (91) 269 26 65/460 49 00.

RENAULT 21 TXE Nevada 7 plazas, full, año 87, 1.250.000. Alcázar Tel. (91) 269 26 65 / 460 49 00.

RENAULT 21 TI, full, año 88, 1.275.000 Alcázar Tel. (91) 269 26 65 / 460 49 00.

IBIZA SXI, Grafito, año 88, 775.000 Alcázar Tel. (91) 269 26 65 / 460 49 00.

MERCEDES 190 16 válvulas 2.5, aire, techo y todos extras, garantía 12 meses, 4.300.000 Azcona, 62. Tel. 726 17 17 / 725 86 21

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

JEEP CHEROKEE LTD. ABS 195 CV 4x4	3.990.000.-
FULL EQUIPE. OCTUBRE 91 11.000 KM.	3.700.000.-
JEEP CHEROKEE LTD. ABS 199 CV 4X4 FULL EQUIPE.	3.700.000.-
EAGLE TALON TSI AWD, PIEL.	3.990.000.-
COMPACT DISE, 195 CV, 4X4, FULL EQUIPE.	6.259.000.-
DODGE STRAIGHT 92 RT TURBO 300 CV, 4X4, FULL EQUIPE.	4.378.000.-
CHRYSLER VOYAGER LE 3.3 L, 150 CV, 4X4, FULL EQUIPE.	5.400.000.-
CNC LUMINA APV GL, V6 3.1 L, FULL EQUIPE.	9.600.000.-
CORVETTE ZR1 V8 375 CV FULL EQUIPE.	2.950.000.-
NISSAN 300 ZX V6 245 CV FULL EQUIPE, AÑO 88, 42.000 KM, NACIONAL.	2.950.000.-

TEL: (85) 7 52 09 08 (9 A 14 H Y 16 A 17.30 H) FAX: 9830 7 52 02 48



TREMA OSNUR, S.A.

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

VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

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

AMPLIO STOCK

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

¡ GARANTIA SI !

C.A.N.S.A.



OFERTA

- Automóviles nuevos excedentes de flota.
- Máxima tasación, vehículo usado.
- Financiación hasta 60 meses en 24 horas.
- Accesorios, venta y montaje. • Todas las marcas



C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR



MADRID TELS. 725 86 21
725 86 22
726 17 17



**GARANTIA
HASTA 3 Y 7 AÑOS**



**ESPECIALISTAS
EN TODO TERRENO**

DITECNICA

JEEP CHEROKEE ABS 190 C.V.

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

SIERRA XR4i, 160 CV, impecable, 975.000 ptas. Tel. (942) 75 18 50.
MAZDA RX7, Cabrio, rojo, capota negra, nuevo, año 1991, oportunidad. Tel. (968) 34 03 01.
FORD Scorpio 2.9i, guía, año 90, todos extras. Tel. 549 57 88.

CHEROKEE Limited 1990, impecable, 36.500 km, 3.300.000 ptas. Tel. (91) 401 61 54, oficina.
RENAULT R-21 TXE A.A., 48.000 km, año 88. Tel. 549 57 88.
RENAULT R-21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. 549 64 71.

FIAT TIPO 16V.
Año 90. Perfecto estado. Rojo. Aire acondicionado. Chema
Tel: 332 53 17.
Llamar de 8 a 10.
1.300.000 Ptas

MAZDA RX7 Cabrio.
Rojo. Capota negra. Nuevo. Año 1991.
OPORTUNIDAD
Tle: (968) 34 03 01

CITROEN AX 11 RE 5p., año 88, gris met. Tel. 549 57 88.
VENDO Mercedes 500 SEC, Coupe, matrícula turística Cat. automático, A.A. ABS, cuero, plata, 1987, 120.000 km, perfecto, 4.500.000 ptas. Tel. (93) 894 81 78. Fax: (93) 301 02 45.

Como este coche sólo hay cuatro.



Porsche 911 Carrera RS Touring
Este es un coche de producción muy limitada. Si le interesa, dese prisa. Sólo nos quedan dos.

Porsche-Saab Concesionario
Avenida de Burgos, 87
P.º de la Castellana, 141
Tfno. 767 19 92. MADRID

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



TOYOTA REPLIKA. entrega inmediata, varios colores

disirto39
AUTOMOVILES
MARIA ZAYAS, 21
SEMESO
BRAVO MURILLO, 247
28039 MADRID
TELS. 571 54 63 / 571 86 72
FAX: 571 51 15

- BMW 745-I** ejecutivo, año 85, full equipo, 2.300.000. Tel. 549 64 71.
- VENDO** moto Yamana Quad 350 cc por no usar con 4 meses de antigüedad, modelo Warriors-92, precio a convenir. Tel. (968) 78 21 03 / 78 27 27. Horas oficina.
- PARTICULAR Audi 90** Cuattro, 20 V. A.A. ABS. 35:000 km, impecable. Tel. (91) 302 44 82.
- MERCEDES 420 Sec.** Matrícula turística, full equipo, estado perfecto. 3.000.000 ptas. Tel. (91) 542 89 07.
- MITSUBISHI 3000 VR4**, año 92. Tel. 549 57 88.
- MITSUBISHI Montero** V6, largo, todos los extras, nuevo. Tel. (91) 759 76 95, noches.
- KARTS** competición, nuevos y usados. Tel. (93) 692 18 24.
- NISSAN 200 SX 1.8 Turbo**, 16V, 12.000 km. 2.900.000. Tel. (942) 22 55 06, noches.
- PORSCHE 944**, blanco como nuevo, 1.500.000 ptas. Tel. (91) 803 70 65 (91) 804 06 46.
- MERCEDES 230 CE** azul oscuro, muchos extras. Tel. (911) 43 78 13 / 42 06 10.
- MERCEDES 300-F**, full, 38.000 km. Tel. 549 64 71.
- PORSCHE 944 Turbo** Cup, año 88, tap. cuero, chasis sport, autoblocante, frenos 928, llantas 9 pulgadas, 250 CV, Raul Borreguero (96) 366 99 00. Horas oficina.
- MERCEDES 300 D**, gris plata, metalizado. Tel. (911) 43 78 13 / 42 06 10.

SAIER IBERICA, S.L. 08860 CASTELLDEFELS (BARCELONA) FAX. (93) 665 34 47 Y 636 15 16
IMPORTADOR EXCLUSIVO DE AUTOMOBILBAU SAIER

 AC-COBRA	 BUGATTI-35 B	 MG-TDS	 FORD STREETROD	CASTELLÓN: RABAG SL TEL: (964) 22 49 87
 MERCEDES SSK	 FORD GTD-40	 CATAPULT	 TOP-BUGGY	ANDORRA: SSF AUTOMOBILS. TEL: 9738/6 38 12 ANDORRA LA VELLA
CONCESIONARIOS OFICIALES ALICANTE, ALBACETE Y MURCIA: «DIESEL CAR» TEL: (968) 23 09 96 / 97 FAX: (968) 23 09 94	SEGOVIA, MADRID: «DA CUNHA» SR. GERARDO DIAZ TEL, FAX: (91) 48 32 31	CANARIAS: SR. ROMERO TEL: (928) 33 27 54 / 33 28 82 SANTANDER: SR. ZAMANILLO TEL: (942) 28 02 16 / 34 55 81	ALCALA DE HENARES: SR. RODRIGUEZ TEL: (91) 883 08 78 FAX: (91) 882 42 78	AUTO INTEGRAL SA. TEL: 9738/3 17 92 ENCAMP
				MOTO-MOBIL SA TEL: 9738/4 10 46 SANT JULIA DE LORIA
				MADRID: NOVAMOTOR TEL: (91) 535 02 19 FAX: ..

- BMW 325 Touring** negro, metalizado, extras. Tel. (911) 43 78 13 / 42 06 10.
- BMW Z1** rojo, nuevo a matricular. Tel. (91) 250 01 06.
- VOLKSWAGEN Santana**, motor Audi, 5 cilindros, bien cuidado, aire, etc. Azcona, 62.
- AUDI Quattro 2.3**, 20 V, 170 CV, catalizador todos los extras, impecable equipo HI-FI, integrado. Tel. (972) 31 52 92.
- BMW 325-I** Cabrio, rojo, 38.000 km, aire impecable. Tel. (91) 250 01 07.
- PORSCHE 944**, Turbo, todos extras, 44.000 km. Tel. 549 64 71.
- ESCORT RS Turbo** 1988, MKK, blanco, alarma, techo recaro alpine, regalo todo riesgo, perfecto, ocasión 990.000. Tel. (91) 767 09 98, mensaje.
- Coupe Subaru 4WD**, todos extras: aire, servodirección, techo, etc., sólo 1.750.000. Azcona, 62.
- ESCARABAJO Volkswagen** 1600, impecable, color rojo, capota negra y blanca, todo original 1.700.000 ptas. Tel. (968) 50 65 62 o 50 65 66.
- BMW 528i** todos extras, impecable, 1.400.000. Azcona, 62. Tel. 726 17 17.
- PORSCHE 911 Carrera**, modelo 84, impecable, BBS, 3.550.000. Tel. (98) 536 72 48, contestador.
- VW ESCARABAJO** barato, muy bonito. Azcona, 62.
- VOLKSWAGEN Polo 75 CV**, 1988, 600.000 ptas. Tel. (91) 620 86 29.

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

LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES LAOR

 CAJA PORTA-SKI	 DEFLECTORES DE VENTANA	 KIT FAROS
---	---	--

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

AIRE ACONDICIONADO

- RECARGAS
- REVISION Y REPARACION
- INSTALACION EQUIPOS ORIGINALES (FINANCIACION INMEDIATA)

TODO EN TELEFONIA MOVIL

- MAS DE 20 MODELOS DIFERENTES
- INSTALACION «MANOS LIBRES» (OBLIGATORIO SEGUN NUEVA LEY)
- REVISIONES Y ACCESORIOS
- APARATOS SEMINUEVOS ECONOMICOS

INSTALAUTO: C/General Peron, 8 Post.

entrada por Comis. Zorita.

Tel. 571 53 89 (cuatro líneas) Fax: 571 48 88 28020 Madrid

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.

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.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

DODGE Stealt, Distrito 39. Tel. (91) 571 54 63.

EXCELENTE 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.

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

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 equip, 2.100.000 ptas. Tels. (07) 497135-12840.

OPEL Kadett 2.0 16 V, año 89, 157 CV. Particular, 1.470.000. Tel. (952) 46 87 72.



KENT CAMS
devil

Escapes: Turismo
Competición Gr. N Gr. a y circuitos.
Para más información solicite catálogo.
DEVIL SERIE 5. Acero inoxidable, garantía 5 años.

Arboles de levas
Turismo
Competición
Para todos los
vehículos.



Todo para la
competición.
Equipos para
pilotos y
vehículos.



Filtros
especiales
Turismo
Competición
Para todos los
vehículos.



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

OCASION interesante BMW 325i 4p, gris metalizado, llantas, etc. MKU. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

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

FORD Fiesta moderno M-LH, precio interesante. Tel. 725 86 22.

BMW 316 particular, aire acondicionado, llantas, 4 faros, buen estado, 580.000, acepto moto a cambio. Tel. 726 82 24 noches, 356 64 37 oficina.

FORD Escort XR3i M-KL, garantía, precio interesante. Tel. 723 86 21 y 726 17 17.

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

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

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

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

CX Serie 2, impecable estado, barato. Azcona, 62.

SUZUKI Swift GTI, nuevo, entrega inmediata, oferta especial. Tel. 725 86 21/22.

SUZUKI 410, techo rígido, 590.000. Acona, 62.

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

MERCEDES 190E, total equipo 1990, impecable. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

¡SUPERMERCADO DE MERCEDES NUEVOS!

OPORTUNIDAD PARA COMERCIANTES DE COCHES.

Desde "190" hasta "600 SEL"
Siempre con 350
MERCEDES NUEVOS EN STOCK



Llámenos para pedir más amplia información (972) 56 02 38
Fax. 65 01 95

Productos y Métodos, S.A.

LA NUEVA LINEA DE ACCESORIOS

raid

VOLANTES LINEA ITALIANA

Modelo 72 360.0

Modelo 62 340.0

Modelo 40 360.0 - 380.0

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

VOLKSWAGEN Golf Sprinter, 40.000 km, 900.000. Azcona, 62.

LANCIA Y 10 M-LV, interesante. Azcona, 62.

DAIMLER Sovereign 4.2, liter automático serie III, marrón metalizado, llantas, aire, full equipo, coche de lujo, 950.000 ptas. Tel. (96) 563 81 60.

PARTICULAR Audi 90 Quattro, 20V, A.A. ABS, 35.000 km, impecable. Tel. (91) 302 44 82.

MITSUBISHI Montero V6, largo, todos los extras, nuevo. Teléfono (91) 759 76 95. Noches.

KARTS competición, nuevos y usados. Tel. (93) 692 18 24.

MERCEDES 420 SEC, matrícula turística, full equipo, estado perfecto, 3.000.000 ptas. Tel. (91) 542 89 07.

MERCEDES 350 SLC, abril 79, verde metalizado, muy buen estado, 190.000 Km. 2.200.000 ptas. Teléfono (948) 26 27 62.

ALFA 75 Twig Spark, año 88, full equipo, 1.250.000 ptas. Teléfonos (91) 777 72 57 y 777 98 71.

TERRENO 5 puertas 2.7 TD., estrechar, disponibles en Tecnipauto. Tels. (948) 26 27 62 y (972) 30 42 04.

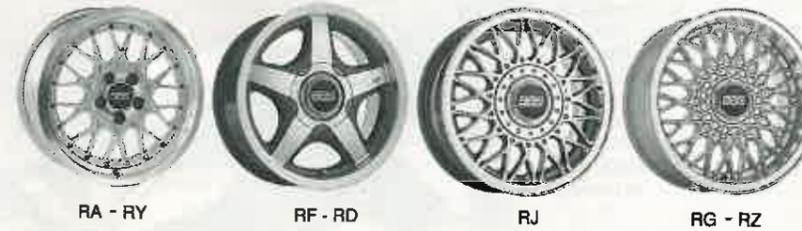
ALFA 75 1.8i Turbo Intercooler, año 89, 13.000 km., perfecto estado, 150 CV. Teléfono (96) 575 00 78.

CUATRO llantas «BBS» 6, 1/2 J 15 H2, con neumáticos Michelin, MXV2. Medidas 195/50R15-82V., como nuevo. Teléfono (968) 13 53 88.

HAY GRANDES COCHES Y GRANDES COCHES CON BBS®

RUEDAS DE ALEACION

Cuando a la investigación y desarrollo se le unen sofisticadas técnicas de fabricación, estética, más de veinte años cosechando victorias y materiales "HIGH TECH" como el titanio y el magnesio, el resultado solo puede ser BBS. Los mejores fabricantes de automóviles del mundo confían en BBS para sus modelos de élite.



GENESIS

Importador exclusivo para España **Turipol**
Pérez Galdós, 40. 08012 Barcelona. Tel. (93) 237 83 24. Fax (93) 238 30 28



BIMOTA DEICI BIPOSTO UN SUEÑO PARA DOS

Cada producto que sale de la pequeña fábrica de Rimini representa un cúmulo de sofisticaciones técnicas, estéticas y el empleo de los materiales más vanguardistas. La Biposto es superdeportiva pero con una pequeña concesión para un sufrido pasajero.

La filosofía de esta marca italiana, que destaca por ser una de las más exclusivas del mundo de las dos ruedas, está claramente enfocada hacia las máquinas hiperdeportivas, cuya artesanal fabricación las convierte en inalcanzable objeto de deseo para miles de aficionados a las motos en todo el mundo.

La Deici Biposto tiene, sin duda, todas las características que diferencian a una superclase, un diseño vanguardista con una realización y un acabado realmente insuperable, y además, en la parte técnica, destaca un fabuloso chasis de estructura

perimetral, fabricado en una sofisticada aleación de aluminio, que se complementa con una horquilla delantera del tipo *upside-down*, con múltiples posibilidades de reglaje. En la parte trasera un monoa-mortiguador también regulable. Todo

esto conforma una excelente parte ciclo, que brilla, por su comportamiento, a gran altura, como viene siendo norma en todos los modelos de la marca. Sin embargo, se diferencia de sus hermanas más deportivas como la Furaha, por tener una mayor suavidad acorde con su concepción un poco más turística. Para asegurar una correcta frenada en Rimini han recurrido a un especta-

VIRTUDES

- Moto exclusiva
- Acabado excelente
- Comportamiento y prestaciones

**BIMOTA DEICI BIPOSTO
PRECIO: 3.665.518 PTAS.**

- Precio prohibitivo
- Posición del acompañante
- Rebotes en asfalto en mal estado

DEFECTOS



HASTA EL ÚLTIMO DETALLE
Cada detalle incorporado al diseño y fabricación de la Biposto, está realizado con los más sofisticados materiales y la técnica más depurada.



PRESTACIONES DE LUJO
La Biposto Biposto destaca por sus elevadas posibilidades, tanto de comportamiento como de prestaciones y se distingue de los demás modelos por su sillín uno más uno.



FICHA TÉCNICA



MOTOR: Tetracilíndrico en línea, cuatro tiempos, refrigerado por agua. Doble árbol de levas en cabeza. Cinco válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.002 centímetros cúbicos. Diámetro por carrera: 75,5x56 mm. Compresión: 12 a 1. Potencia máxima: 148 CV a 10.000 rpm. Par máximo: 11 Kgm a 9.000 rpm.

ALIMENTACION: 4 Carburadores Mikuni BSDT de 38 mm. de difusor a depresión.

ENCENDIDO: TCI Electrónico. Batería 12 V 14 Ah. Arranque eléctrico.

LUBRICACION: Cáster húmedo y bomba tricoidal.

TRANSMISION: Primaria por piñones, secundaria por cadena. Cambio de cinco velocidades. Embrague multidisco en aceite, mando hidráulico.

BASTIDOR: Perimetral de aleación de aluminio. Basciante de aluminio de sección rectangular. Suspensión delantera con horquilla hidroneumática Marzocchi invertida de 41,5 mm. de diámetro de barras. Suspensión trasera, monoamortiguador hidroneumático Marzocchi. Frenos delantero, doble disco flotante de 320 mm. de diámetro con pinza de doble pistón. Trasero de disco con 230 mm. Llantas de aleación de tres radios. Neumáticos delantero 120/70 ZR TR 11. Trasero 180/55 ZR TR 23 TL Michelin.

DIMENSIONES: Distancia entre ejes: 1.420 mm. Altura del asiento: 805 mm. Distancia al suelo: 98 milímetros.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en vacío: 188 kilogramos. Depósito de combustible: 21 litros.



EXCLUSIVA Y BELLA
La línea estética de la Biposto alcanza cotas difícilmente igualables. Por otra parte, su acabado se sitúa a gran altura como corresponde a un vehículo de intenciones claramente exclusivistas.

cular doble disco flotante delantero, de 320 milímetros de diámetro, con pinzas de doble bombín. Detrás un disco sencillo de 230 milímetros.

Para propulsar a esta lujosa moto se ha elegido la magnífica mecánica Yamaha de cuatro cilindros en línea y culata de 20 válvulas de 1.002 centímetros cúbicos. Su funcionamiento es impresionante, proporcionando, nada menos, que 148 caballos de potencia y por lo tanto unas prestaciones escalofriantes, con una velocidad punta por encima de los 270 kilómetros por hora.

Con todo lo anteriormente expuesto es fácil imaginar que conducir la Biposto es una experiencia única. El motor responde a la más mínima insinuación del mando del acelerador. La caja de cambios, per-

fectamente escalonada, tiene un funcionamiento suave y preciso y permite tanto una conducción turística como un pilotaje agresivo. Pero eso sí, siempre que el asfalto esté en buenas condiciones, en caso contrario, la conducción se hace casi imposible por los continuos rebotes. La postura de conducción, aun siendo deportiva, permite hacer un amplio número de kilómetros sin problemas, otra cosa es la comodidad del pasajero. Y ya que hablamos de problemas, debemos reseñar el único achacable a esta supermoto, su precio: 3.665.518 pesetas que la convierten en algo inalcanzable para la gran mayoría.○

F. Cañizal
Fotos: G. Corbetta

CONSUMOS

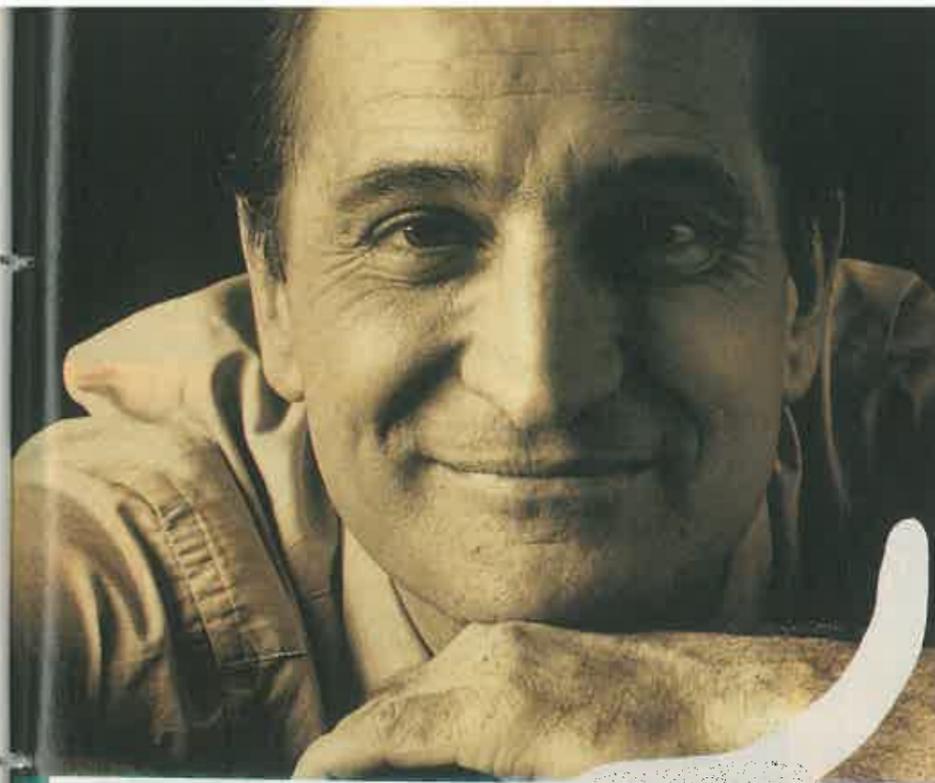


CARRETERA, normal	7,2
CARRETERA, deportiva	10,2
AUTOPISTA	12,0

PRESTACIONES



VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	275
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	10
De 0 a 100 km/h	3,8



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

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

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

Cada mañana, Luis de Benito. No necesitas más.

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





NUEVO BENETTON FORD B-192 **LA** **HORA DEL EXITO**

El segundo puesto logrado por Schumacher en Montmeló, ha demostrado que un coche de concepto clásico puede rivalizar con otros tecnológicamente más avanzados. El B-192 se ha perfilado como un coche muy competitivo, con bases técnicas sencillas, y un concepto aerodinámico de lo más acertado.

UNA vez más, en la Fórmula 1 se ha demostrado que lo más innovador no suele ser tan competitivo como la teoría demuestra. Frente al sofisticado McLaren MP4/7, y al peculiar Ferrari F-92-A, Benetton ha alineado el nuevo B-192, que desde su estreno se ha situado por detrás de la inalcanzable superioridad del Williams FW-14.

Bajo la dirección de Tom Walkin-

shaw, la escudería Benetton ha adquirido una solidez directiva al más puro estilo británico: pocos experimentos, ninguna precipitación y optimizar al máximo posible el potencial existente.

Sin lugar a dudas, el coche que John Barnard perfiló en su mesa de dibujo afirmó su genialidad y, en consecuencia, situó a Benetton en la posición de poder luchar codo con codo con los colosos de la F-1.

Cuando se presentó el B-191, fueron muchos los «expertos» que le calificaron de poco revolucionario y todavía menos competitivo. Por el contrario, una vez más, Barnard había puesto en marcha un monoplaça que encerraba múltiples posibilidades de evolución, y al mismo tiempo abría un camino acertado cara a la creación de un nuevo coche totalmente diferente, pero con las mismas bases estructurales.

Montmeló en breve



S E FUE EL ROSA. El sueño deportivo de Giovanna Amati ha durado menos que una chocolatina en la puerta de un colegio. Sin más explicaciones, los directivos de Brabham han tomado la decisión de prescindir de su quehacer, y momentáneamente ha sido sustituida por Damon Hill, que hasta la fecha era el piloto de pruebas de Williams. El tampoco logró clasificarse.

Y A ERA HORA. Por primera vez en la historia, se ha retransmitido el Gran Premio de España de Fórmula 1 en Rusia. Alexander Lisenko, director de la cadena nacional RTR, ha afirmado que por primera vez se han adquirido los derechos a la FOCA, para hacer posible que ciento cincuenta millones de espectadores rusos presenciaran el Gran Premio de España de F-1.

A LA VEJEZ... Nelson Piquet ha pasado el examen para poder participar en las 500 Millas de Indianápolis. La «prueba» se denomina «rookie test», y consiste en rodar en el circuito oval a una media mantenida superior a los trescientos kilómetros por hora. La velocidad de Piquet fue de 352.371 kilómetros por hora.

E L PROTOCOLO. Se ha descubierto que Nigel Mansell es como un niño. Por lo visto, lee el periódico mientras come, se despereza en público y, para colmo, se pasa gran parte de las comidas jugando al «game boy».

Q UE ABRAZO. Por una razón o por otra, Jean Marie Balestre hace acto de presencia en casi todos los Grandes Premios de F-1. Casualmente, en la línea de boxes de Montmeló se encontró con



Max Mosley, su gran rival desde tiempos inmemoriales. Y como un canto a la democracia bien entendida, el «president planétaire» se prodigó con efusivos abrazos que duraron escasas décimas de segundos. Luego, cada uno por su camino, y adiós.

R ECUERDOS DORADOS. Después de dieciocho años, el trío de oro se ha vuelto a reunir casualmente. En el paddock de Montmeló se encontraron Niki Lauda, Clay Regazzoni y Luca Badoer di Montezemolo, que en 1974 desempeñaba la función de director deportivo de Ferrari.

E L LEÑADOR CUMPLE AÑOS. El pasado domingo, mientras Ken Tyrrell se acercaba a los boxes, muchos amigos y conocidos le decían: «Happy birthday Ken». Coincidiendo con el Gran Premio, Tyrrell cumplía sesenta y nueve años



de edad, y el veinte de septiembre, se cumplirán veintidós años de su participación en la F-1.

S IEMPRE EN LA BRECHA. Como una exhalación, Alain Prost hizo acto de presencia durante el segundo día de entrenamientos. Según contó, quería conocer algunos detalles técnicos necesarios para enriquecer la retransmisión de TF1, primer canal televisivo francés, en el cual «el Profesor» tiene una aparición breve y de sumo prestigio.

U N DESASTRE. El equipo Brabham se ha quedado sin un monoplace, que ha sido confiscado por la policía francesa. Por lo visto, el equipo británico no había pagado el alquiler del «motorhome», arrendado hace tres meses a un fabricante galo que, sin muchos miramientos, logró del juzgado pertinente la orden de embargo de un coche.



ORGANIZACIÓN Alrededor de los coches de Schumacher y Brundle se desarrollaba un trabajo metódicamente organizado.



LAURELES Y GLORIA La expresión de Schumacher refleja la alegría del momento. Este fue su mejor resultado en la Fórmula 1. El estreno del coche fue todo un éxito.

Como se ha dicho en un principio, Walkinshaw es un hombre práctico que sabe tocar las teclas precisas para alcanzar el triunfo, y en consecuencia, una vez perdido Barnard, contrató al genial ingeniero aerodinámico Rory Byrne, al cual pertenecen los éxitos de los anteriores Benetton y Toleman. Junto con él, recuperó a Ros Brown como responsable de la estructura técnica de los coches, y los hizo responsables del futuro Benetton B-192. Las directrices eran más que claras: se trataba de concebir el nuevo monoplace en el que era preciso compa-

gnar la evolución del B-191 con soluciones innovadoras que permitieran seguir siendo competitivos sin caer en la trampa de las soluciones futuristas, ni derrochar ingentes cantidades de dinero.

Sobre esas bases, Byrne diseñó el nuevo B-192 que, a primera vista parece una versión del anterior monoplace. Por el contrario, eso no es en absoluto cierto, ya que la estructura del chasis es totalmente diferente, y la configuración aerodinámica proporciona un coeficiente de penetración un quince por ciento superior al B-191. Al mismo tiempo, la

colaboración con Brown ha logrado que Byrne no sacrificara la habitabilidad del coche en beneficio de la aerodinámica y, junto con esto, asentar las bases para la adaptación del cambio semiautomático y de las suspensiones activas.

A primera vista, el B-192 es tan feo como todos los monoplaces diseñados por Byrne, que recuerdan formas levigadas por el viento más que estructuras automovilísticas. Concretamente el B-192 tiene tres detalles de lo más característico: Los pontones especialmente altos, los radiadores colocados asimétri-

camente y el morro curvado hacia arriba. En este último apartado, se ha conservado la sujeción del alerón inventada por Barnard y copiada por Ferrari.

En cierto modo, el B-192 es un coche de talante clásico, en el que sólo aparecen soluciones aerodinámicas acertadas y un tanto curiosas. Sin embargo, en Montmeló se demostró que su competitividad es realmente elevada. El B-192 se presentó en el Gran Premio de España con pocos kilómetros recorridos a sus espaldas, y sin ningún simulacro de Gran Premio realizado. Una

vez más, los «entendidos» le pronosticaron unos resultados de lo más modestos y, sin lugar a dudas, lejos de McLaren y Ferrari. Por el contrario, en los primeros entrenamientos libres, con la pista seca, Michael Schumacher rodó en el tiempo de 1.21.195, por detrás de Mansell y por delante de Senna, Patrese y Capelli. Desde el primer momento, el B-192 se mostró muy sensible a toda regulación, tanto aerodinámica como de suspensión. Junto con esto, la velocidad punta era superior a la de los coches con motores de doce cilindros, a pesar

de estar equipado con el Cosworth HB-V8, que en compensación proporcionaba más par motor en la salida de las curvas.

Desde los primeros compases del Gran Premio, tanto Schumacher como Brundle se mostraron dichosos sobre el comportamiento del B-192, y recalaban su facilidad de conducción, el suficiente espacio en el habitáculo y su agilidad en las zonas viradas.

La segunda y definitiva sorpresa, tuvo lugar en la primera sesión de clasificación, en la cual Schumacher se situó en la segunda posición a

EL HOMBRE

EN LA ACTUALIDAD Joan Villadelprat desempeña la función de director de producción de Benetton, y para el estreno del B-192, se requirió su presencia en los boxes debido a su gran experiencia, imprescindible en un momento tan delicado.
¿Qué queda del coche que



diseño John Barnard?
- Nada. Aparentemente se le parece, por haber seguido una línea de trabajo acertada que marcó Barnard. Sin embargo, el coche es estructuralmente diferente, ya que las suspensiones, la aerodinámica y el diseño del chasis no se parece

Lo dijo Villadelprat

al modelo B-191.
¿Se puede considerar al B-192 la última evolución de una idea?
- Cuando un monoplaza tiene un comportamiento precario, se toma la decisión de cambiarlo totalmente; y éste no es nuestro caso. Lo lógico sería continuar el mismo concepto hasta adaptarlo al nuevo motor de doce cilindros, a la suspensión activa y al cambio semiautomático.
¿En qué fecha se verán todas estas innovaciones?
- Estamos trabajando duramente en la realización de todo eso, pero no creo que se puedan emplear en carrera antes de la próxima temporada.
Respecto al tipo de cambio ¿han optado por un sistema de funcionamiento electrónico como el de Ferrari, o se ha elegido una solución hidromecánica similar a la de Williams?

- Estamos investigando en los dos caminos. Y conocemos las experiencias de Ferrari, ya que Barnard y yo estuvimos ahí. Probablemente, tanto la suspensión activa como el cambio, serán lo más simples posible. En la complicación mecánica sólo hay problemas.

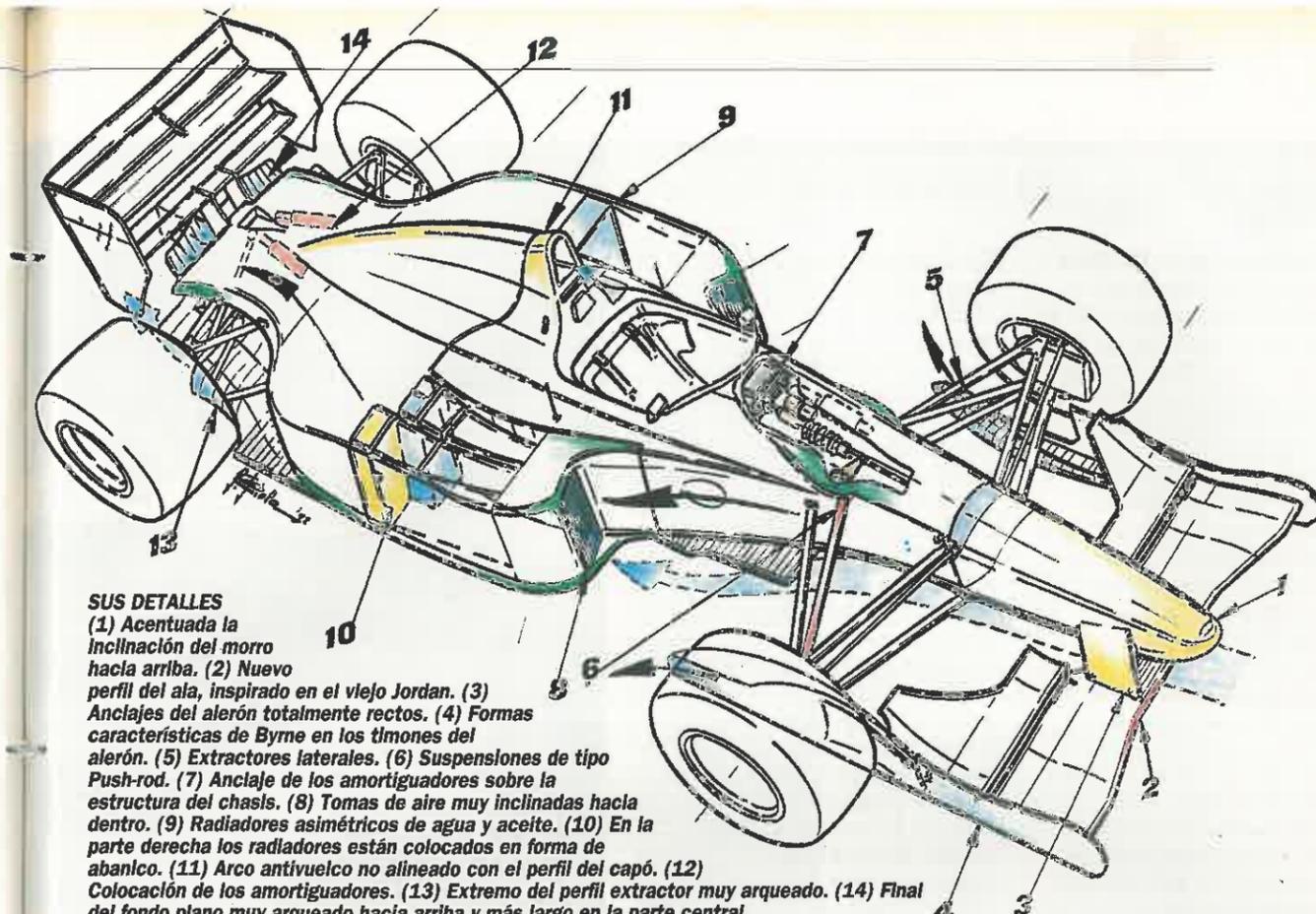


SUBIDO EN EL «BURRO»
Tom Walkinshaw ha logrado estructurar perfectamente el equipo.

un segundo de Mansell y por delante de McLaren y Ferrari. Estaba claro, se había demostrado que un coche de configuración clásica, equipado con un motor de ocho cilindros y cambio manual, sin apenas probar, se había impuesto con autoridad.

Al día siguiente, una lluvia torrencial cayó sobre Montmeló, y en consecuencia, surgió nuevamente la incógnita sobre el comportamiento del nuevo Benetton, en una pista especialmente complicada de abordar con lluvia.

Para algunos, fue una sorpresa ver que Jean Alesi registrara el mejor tiempo al rodar en 1.48.241, seguido por Patrese, Mansell y los dos Benetton. El misterio era bien claro; los Ferrari F-92-A disponían de un sistema antipatinamiento, que con la pista mojada mejoraba la motricidad y, por otra parte, los Williams se dedicaron a preparar los coches para la carrera con lluvia. Sin embargo, los B-192 dieron nuevamente prueba de una muy elevada competitividad al ser sumamente equilibrados. Tanta fue la confianza que Schumacher se tomó con su coche, que al negociar la curva Repsol, el punto más crítico del circuito con pista mojada, perdió el control



SUS DETALLES

(1) Acentuada la inclinación del morro hacia arriba. (2) Nuevo perfil del ala, inspirado en el viejo Jordan. (3) Anclajes del alerón totalmente rectos. (4) Formas características de Byrne en los timones del alerón. (5) Extractores laterales. (6) Suspensiones de tipo Push-rod. (7) Anclaje de los amortiguadores sobre la estructura del chasis. (8) Tomas de aire muy inclinadas hacia dentro. (9) Radiadores asimétricos de agua y aceite. (10) En la parte derecha los radiadores están colocados en forma de abanico. (11) Arco antivuelco no alineado con el perfil del capó. (12) Colocación de los amortiguadores. (13) Extremo del perfil extractor muy arqueado. (14) Final del fondo plano muy arqueado hacia arriba y más largo en la parte central.

del coche y se estrelló contra el muro de defensa.

A raíz de eso, tuvieron que usar el viejo B-191 como «muletto», ya que en el coche de carrera de Schumacher se había quebrado la estructura del chasis.

Razón por lo cual, durante el Warm up utilizó el B-191, debido también a que la puesta a punto del coche de carrera estaba perfecta y las posibles modificaciones relacionadas con el estado de la pista, al rodar en ella con los depósitos del combustible llenos, se basarían en las deducciones de Brundle.

El único inconveniente que se registró a lo largo de todo el fin de se-



HOMBRE PRÁCTICO
Rory Byrne mide personalmente la temperatura del asfalto para tomar decisiones sobre la presión y el tipo de neumáticos. Para dichas tareas el prestigioso técnico surafricano no recurrió a los mecánicos.

ÚLTIMOS DETALLES
Ros Brow, director técnico, intercambia opiniones con Brundle. Ambos coinciden en los mismos criterios.



DESCUBRE UNA SENSACION UNICA: PILOTAR UN FORMULA RENAULT

Llámanos para pedir precios y programas de cursos
Teléfono (91) 657 04 67.
Fax (91) 657 06 16.

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

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

Privilege Formula



TORRE PICASSO, Plaza 19, Módulo A

PROTAGONISTAS

El hombre y el coche

POR ENCIMA DE LA VICTORIA de Mansell y el éxito del nuevo Benetton, el gran protagonista de la carrera fue Alesi, que con su remontada y continua lucha logró el tercer puesto en el podio. Sin embargo, la escalada al «cajón» no le fue fácil.

En primer lugar, el Ferrari F-92-A es un coche más misterioso que rápido, desde el momento en que se ha descubierto que gran parte de su problema estriba en el fondo plano. Por lo visto, al llegar a ciertas cotas de depresión, el plafón se dobla alterando toda la aerodinámica del monoplaza. Para aclarar dicho problema, se ha sometido la maqueta del Ferrari a tres túneles del viento diferentes: Fiorano, Cranfield y el de Casumaro, en el que es posible utilizar una maqueta al 50% del tamaño real. Con gran sorpresa por parte de Harvey Postlethwaite y de Jean Claude Migeot, las lecturas aerodinámicas fueron diferentes en los tres túneles, con lo cual, en este momento, los técnicos de Maranello no saben qué camino elegir para reparar los males endémicos de su coche.

En compensación, el Ferrari F-92-A tiene un curioso sistema antipatinamiento que consiste en un sensor situado en el rodamiento del buje de cada rueda posterior; y en el preciso momento en que los neumáticos pierden adherencia sobre el suelo, el sensor manda una señal a la centralita que regula el motor, y disminuyen las revoluciones. Dicho «invento», sirvió para que Alesi tomara la salida sobre pista mojada, tan espectacular que parecía haber arrancado antes de tiempo. Y posteriormente poder remontar como lo hizo. Durante la primera sesión de entrenamientos, fue víctima de una espectacular salida de pista (en la fotografía) causada por la rotura de un conducto de aceite, que al caer sobre la rueda posterior derecha, le hizo perder el control del monoplaza. Además, al arrastrar su coche para sacarlo de la zona de escapatoria, le rompieron el alerón delantero que se clavaba en la arena, y al manejar el volante le doblaron las levas que accionan el cambio. Dos días más tarde, llegó el podio.



mana, fue un problema de neumáticos surgido en el coche de Schumacher durante la primera sesión de entrenamientos. Byrne descubrió que la estabilidad del coche era superlativa, y al comprobar que al aumentar la carga aerodinámica en la parte posterior se ganaba algo en

las salidas de las curvas, donde se aprovechaba totalmente el par motor del HB-V8, y al mismo tiempo no se penalizaba la velocidad punta. Esta elección generó un sobrecalentamiento de los neumáticos posteriores, que se manifestó con las habituales ampollas en la superficie.

Schumacher, no prestó importancia a las vibraciones que éstas provocaban en recta, y siguió hasta que perdió el control del coche.

A lo largo de los cuarenta y dos años de existencia de la F-1, no han sido muchas las ocasiones en las que un coche nuevo haya sido competitivo desde el día de su estreno. Y en el «circo», todos se preguntan ¿cuál es el secreto de Benetton?

La contestación es tan sencilla como escueta: ningún secreto, sino simplemente el resultado de saber la forma precisa de gestión de una escudería. Walkinshaw ha sabido elegir los ingenieros apropiados a sus necesidades, crear un clima de colaboración en el seno de la escudería, y recuperar a Byrne, que en esta nueva etapa se le nota especialmente motivado, para demostrar que la decisión tomada por Barnard de no querer sus servicios, fue un grave error.

El puesto que Benetton vaya a ocupar en un futuro dentro de la F-1, es difícil de vaticinar, pero lo que está muy claro, es la firmeza que este equipo ha logrado en la presente temporada con el B-192.

Por otra parte, el excelente resultado de Montmeló afirma la segura competitividad de este monoplaza,



TIBURÓN EN EL AGUA
Schumacher fue protagonista de una prodigiosa conducción sobre pista mojada. El aspecto frontal del B-192 es insólita y agresiva.

en el momento de estar equipado con suspensión activa y cambio semiautomático.

Una vez más, el pragmatismo británico combinado con la optimiza-

ción de soluciones técnicas tradicionales, se ha impuesto a conceptos futuristas lentos de evolucionar. ○

Texto y fotos: Gigi Corbetta

CLASIFICACIONES

- | | |
|---|--|
| 5. N. Mansell (Williams-Renault) 1 20 140 | 20. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1 21 195 |
| 1. A. Senna (McLaren-Honda) 1 21 209 | 6. R. Patrese (Williams-Renault) 1 21 554 |
| 28. I. Capelli (Ferrari) 1 22 413 | 19. M. Brundle (Benetton-Ford) 1 22 529 |
| 2. G. Berger (McLaren-Honda) 1 22 711 | 27. J. Alesi (Ferrari) 1 22 746 |
| 16. K. Wendlinger (March-Ilmor) 1 23 121 | 26. E. Comas (Ligier-Renault) 1 23 593 |
| 4. A. De Cesaris (Tyrrell-Ilmor) 1 23 723 | 21. J. J. Lehto (Dallara) 1 24 054 |
| 22. P. Martini (Dallara) 1 24 236 | 25. T. Boutsen (Ligier-Renault) 1 24 583 |
| 3. O. Grouillard (Tyrrell-Ilmor) 1 24 608 | 9. M. Alboreto (Footwork) 1 24 634 |
| 33. M. Gugelmin (Jordan-Yamaha) 1 24 671 | 15. G. Tarquini (Fondmetal) 1 24 800 |
| 10. A. Suzuki (Footwork) 1 24 940 | 14. A. Chiesa (Fondmetal) 1 24 963 |
| 12. M. Hakkinen (Lotus) 1 25 202 | 24. C. Fittipaldi (Minardi) 1 25 315 |
| 17. P. Belmondo (March-Ilmor) 1 25 467 | 29. B. Gachot (Larrousse) 1 25 700 |
| 23. G. Morbidelli (Minardi) 1 25 786 | 11. J. Herbert (Lotus) 1 25 786 |

NO PRECLASIFICADOS:
R. Moreno (Andrea Moda Judd), 1 337 155

NO CLASIFICADOS:
U. Katayama (Venturi-Lamborghini), 1 25 932. E. Van De Poele (Brahm-Judd) 1 26 880. S. Modena (Jordan-Yamaha), 1 27 480 D. Hill (Brabham Judd), 1 27 763

CLASIFICACION FINAL

1. N. Mansell (Williams-Renault) 1 56 10 674. 2. M. Schumacher (Benetton Ford) a 23 914. 3. J. Alesi (Ferrari) a 26 462. 4. G. Berger (McLaren Honda) a 1 20 647. 5. M. Alboreto (Footwork-Mugen) a 1 vuelta. 6. P. Martini (BMS Dallara-Ferrari) a 2 vueltas. 7. A. Suzuki (Footwork-Mugen) a 2 vueltas. 8. K. Wendlinger (March-Ilmor) a 2 vueltas. 9. A. Senna (McLaren-Honda) a 3 vueltas. 10. I. Capelli (Ferrari) a 3 vueltas. **VUELTA RAPIDA:** N. Mansell, (Williams-Renault) 1 42 503.

ABANDONOS:
J. J. Lehto (Salida de pista). G. Tarquini (S Pista). M. Hakkinen (S Pista). E. Comas (Trompo). B. Gachot (Motor). O. Grouillard (Trompo). G. Morbidelli (Abandono voluntario). M. Gugelmin (Accidente). A. Chiesa (Accidente). E. Comas (Transmisión). R. Patrese (Accidente). J. Herbert (Trompo). T. Boutsen (Presión de gasolina). M. Brundle (Trompo). A. De Cesaris (Presión de aceite).

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. N. Mansell 40 puntos. 2. R. Patrese, 18 puntos. 3. M. Schumacher, 17 puntos. 4. G. Berger, 8 puntos. 5. J. Alesi, 7 puntos. 6. A. Senna 4 puntos. 7. M. Alboreto 3 punto. 8. A. De Cesaris e I. Capelli 2 puntos.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. Williams-Renault, 58 puntos. 2. Benetton-Ford, 17 puntos. 3. McLaren-Honda, 12 puntos. 4. Ferrari, 9 puntos. 5. Footwork Mugen 3 puntos.



TOUR DE CORCEGA
AURIOL, «OF CORSE»

Interrumpido su reinado en 1991 tras la victoria de Carlos Sainz y su Toyota Celica GT-Four, después de tres triunfos consecutivos en 1988, 1989 y 1990, el piloto francés Didier Auriol ha vuelto a demostrar que las carreteras corsas no tienen ningún secreto para el piloto de Millau.

Esteban Delgado

Enviado especial

A Sí se pronunciaba, Didier Auriol poco antes de tomar la salida en el XXXVI Tour de Corse:

DELECOUR LO INTENTÓ
En busca todavía de su primera victoria en el mundial, François Delecour se empleó al máximo en seguir las huellas de Auriol y su Lancia



«¿Qué como he preparado esta edición del Tour de Corse? Trabajando..., ¡lo menos posible! Ya se que parece una tontería, lo reconozco. Todo el mundo sabe que soy supersticioso y me he dado cuenta que cuando trabajo demasiado antes de una carrera siempre he sido víctima de problemas mecánicos durante el rallye. Este fue el caso de

Portugal. Hacía mucho tiempo que no había entrenado tanto una prueba... y abandoné por rotura del motor en el tercer tramo. Es por ese motivo que me he tomado Córcega tan a la ligera. Conozco bien el recorrido, se parece mucho al de 1991 y este año se entrenaba con coches de serie, no con «muletos». No tenía ningún sentido afinar tanto en los

entrenos, ya que era imposible reproducir el comportamiento exacto del coche «de carreras». He hecho una media de cuatro pasadas por tramo. Cinco si las conocía poco, dos si las tenía grabadas en mi memoria». Una prueba que el piloto de Lancia había preparado a conciencia, si no en el plano de reconocimiento de los tramos, sí en el técni-



ALGO FALLO
El divorcio entre las suspensiones del Toyota y sus neumáticos fue evidente desde la segunda etapa, no pudiendo Carlos Sainz luchar más allá de la cuarta posición.

co al no acudir al rallye Safari. Amortiguadores, muelles, barras estabilizadoras y llantas de 17 pulgadas, cuya utilización implicaba unas nuevas relaciones de cambio para compensar el aumento del diámetro exterior de los neumáticos, encabezaban la lista de modificaciones establecidas por Auriol sobre el Lancia Delta HF Integrale.

Cediendo un solo mejor tiempo a François Delecour en la primera etapa, Auriol llegaba por primera vez como líder al término de la primera etapa, algo que sin duda debía tener al piloto de Lancia frotando sin cesar su pata de conejo. No demasiado contento con los dos segundos de ventaja sobre el de Ford, Didier Auriol tampoco estaba muy

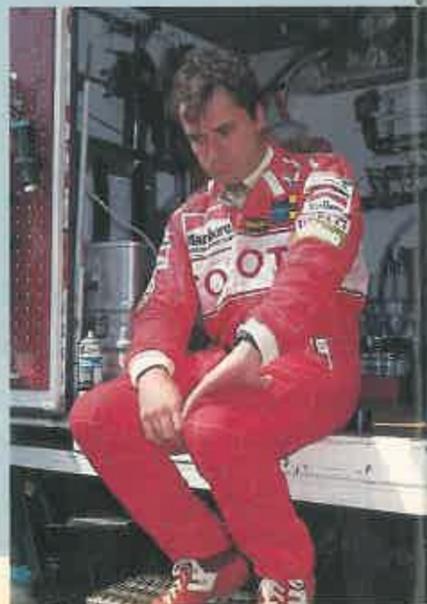
contento con la suspensión de su Lancia HF Integrale, para lo cual se hizo traer desde Turín nuevos amortiguadores con un nuevo porcentaje de compresión que durante la segunda etapa le permitieron montar neumáticos más blandos y lanzar el ataque definitivo camino de Bastia.

Salpicado el Tour de Corse con un tramo con una distancia superior a

ALBUM DE FOTOS



Las caras de Carlos Sainz en las asistencias eran todo un poema. A la izquierda al habla con el ingeniero Michel Nandant. El piloto madrileño reflexiona sentado en un furgón mientras los mecánicos se sumergen en las entrañas del Toyota Celica Turbo 4WD y Luis Moya se pregunta cual es el problema.



LAS CARAS DE LA VERDAD



«ROCKIE» AGHINI
 Debutante en la Isla corsa, Andrea Aghini sostuvo el ritmo de su compañero Bugalski hasta que un pinchazo y la rotura del brazo de suspensión le costaron cerca de cuatro minutos y la cuarta posición.



los 44 kilómetros cronometrados en cada una de las tres últimas etapas, el más famoso es el conocido como Col de Verde, siempre imprevisible por el tiempo meteorológico reinante. Sin embargo, esta vez el

sol lucía como nunca. Sabedor de la importancia del descenso, Auriol era cronometrado en el Col con un segundo de retraso respecto a Sainz, pero en la meta el reloj era definitivo: 14 segundos de ventaja

sobre Delecour y 20 segundos sobre Sainz.

A partir de ese momento Didier Auriol comenzaba a cimentar su ventaja, que en Bastia llegaba ser de 1 minuto y 2 segundos sobre



EL PEQUEÑO MOSQUETERO
 Tercera posición para Philippe Bugalski, no demasiado contento de la suspensión de su Lancia al principio y afectado por un problema de articulación después.

François Delecour, con ligeros problemas de frenos en el tramo largo. En las siguientes etapas se repetía la situación y el piloto de Ford no hacía más que perder segundo tras segundo, arriesgando al máximo,

con su Ford en plena forma y observando las trazadas de Auriol merced a la goma sobre el asfalto, indicativas de la potencia transmitida por su Lancia.

Para Toyota eso no era ningún

problema antes del rallye. Después de los intensos ensayos realizados por Armin Schwarz en la isla corsa, se producía una mejora en el comportamiento del Toyota Celica Turbo 4WD «Carlos Sainz Limited Edition»

TRAMO A TRAMO

PATENTE DE CORSO

Un muleto robado a punta de pistola a Bernard Occelli, 80 llantas a Delecour, la bicicleta de carreras de Auriol, 10.000 dólares y dos rolex a Zulemita

Menem, las herramientas de Fernando Capdevila y multitud de cristales, son algunos de los objetos obtenidos por los amigos de lo ajeno en la

presente edición del Tour de Corse.

Los próximos 11 y 12 de mayo tendrá lugar en Roma una importante reunión de los miembros del comité de rallyes de la FISA, organizadores y constructores con vistas a reducir los costos del campeonato y elevar la seguridad del mismo.

Esos mismos días con diez testigos por banda, Carlos Sainz y Reyes, Sra. de Sainz, contraerán matrimonio antes de emprender una breve luna de miel a las islas Barbados. Seguro que no contestarán al teléfono.

Mazda acaba de presentar el nuevo 323 GT-R que puede debutar en el rallye Cataluña. Sus principales características son: turbocompresor más grande, ventilación frontal y llantas de 15 pulgadas.



MAS ALLA DE LA REALIDAD
 ALTAVOCES PARA AUTOMOVIL JBL

Para todos aquellos que buscan, ante todo, la más Alta Tecnología, JBL tiene su amplia gama de altavoces para el automóvil. Escúchela y viva sensaciones fascinantes con el sonido más puro de JBL: un mundo superior que va más allá de la realidad.



JBL

JBL

ESTA VEZ ACABÓ
Armin Schwarz logró finalizar, bajando su ritmo en las últimas etapas, desconocidas para el alemán, después de su salida el año pasado en el Col di Verde.



que el rubio alemán estimaba en dos segundos por kilómetro. Esto hacía que Carlos Sainz se desplazara a Córcega para probar el coche, comprobando las mejoras de suspensión y el trabajo del ingeniero Michel Nandant, aunque la falta de potencia del motor seguía siendo evidente.

Sin embargo, en la primera etapa y a pesar de una caja de cambios defectuosa con problemas para seleccionar la cuarta velocidad, en esos cuatro primeros tramos, un recorrido idéntico al del año anterior, Carlos Sainz perdía 12 segundos sobre su tiempo de 1991, Auriol re-

cuperaba 1m 08 y Delecour 39s. Había que buscar la verdadera causa. Si bien en el comienzo de la segunda la cosa mejoraba, a pesar de que Sainz pinchaba antes de la neutralización de Porto Vecchio, pronto se vio que tanto daba utilizar los Pirelli D2 o D3, que debido al calor reinante quedaban totalmente degradados en los últimos kilómetros.

Con una asistencia en cada cruce para evitar llevar encima la rueda de repuesto, pronto se comprobaba que los tiempos parciales en los primeros cinco kilómetros eran mejores que los de Auriol; en torno a los quince, Sainz llevaba unos tres o

cuatro de retraso para llegar al final, a demasiada distancia tanto de Auriol como de Delecour.

Con un vehículo demasiado duro de suspensión, el desgaste era mayor en los neumáticos delanteros. En un principio se achacó el problema a la alta temperatura diurna en comparación a los días fríos de marzo en los que se habían realizado las pruebas. Sin embargo, la temperatura final del neumático era igual o inferior a la de entonces. El siguiente punto era entonces la composición química del neumático, cuya remesa final podía diferir de la fabricada para las pruebas. En Pire-

lli se hacía referencia a las distintas suspensiones ensayadas ahora y entonces. Finalmente, se decidían a usar los neumáticos de 640 milímetros de diámetro en lugar de los de 660 en llanta de 17 pulgadas que habían sido descartados en los test. Pero todo era igual y demasiado tarde. Igualmente quedaba constatada la superioridad de Michelin y su sistema antipinchazo ATS que permitía a los usuarios de la marca de Bibendum atacar a fondo en las carreteras rotas.



Para Carlos Sainz, la cuarta posición final le destaca en cabeza del mundial y de Juha Kankkunen, pero el piloto de Toyota ha quemado una participación que puede ser muy importante de cara al final de temporada, aunque siempre podrá descartarlo si la mecánica respeta la trayectoria del madrileño sin traicionarle.

En grupo N, segunda aparición para el piloto canario Fernando Capdevila que tras la salida de carretera de Carlos Menem (Lancia) y el vuelco de Manfrinato (Ford) se encontraba líder con ventaja sobre los pilotos locales al final de la primera etapa. Pero problemas de turbo y un buje de una rueda roto le obligaban a abandonar al día siguiente. ○

el piloto de Toyota ha quemado una participación que puede ser muy importante de cara al final de temporada, aunque siempre podrá descartarlo si la mecánica respeta la trayectoria del madrileño sin traicionarle.

En grupo N, segunda aparición para el piloto canario Fernando Capdevila que tras la salida de carretera de Carlos Menem (Lancia) y el vuelco de Manfrinato (Ford) se encontraba líder con ventaja sobre los pilotos locales al final de la primera etapa. Pero problemas de turbo y un buje de una rueda roto le obligaban a abandonar al día siguiente. ○

SATISFACCIÓN
Nini Russo, Auriol y Claudio Bortoletto observan los tiempos.

LOS VIEJOS ROCKEROS NUNCA MUEREN
Jean Ragnotti y su Renault Clio 16V.

CLASIFICACIONES

1º Auriol-Ocelli (Martini-Lancia HF Integrale), 5 horas, 34 minutos, 49 segundos; **2º Delecour-Grataloup** (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 1m 26s, **3º Bugalski-Giraudet** (Martini-Lancia HF Integrale), a 3m 15s, **4º Sainz-Moya** (Toyota Celica Turbo 4WD), a 4m 33s, **5º Schwarz-Hertz** (Toyota Celica Turbo 4WD), a 5m 53s, **6º Aghini-Farnocchia** (Martini-Lancia HF Integrale), a 7m 30s, **7º Biasion-Siviero** (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 7m 32s, **8º Liatti-Tedeschini** (Lancia HF Integrale), a 13m 53s, **9º Ragnotti-Thimonier** (Renault Clio 16V), a 20m 20s, **10º Oreille-Andrié** (Renault Clio 16V), a 26m 14s

LIDERES SUCESIVOS

TC 1-23, Auriol

MUNDIAL DE MARCAS

1º Martini-Lancia, 77 puntos, **2º Toyota**, 63, **3º Ford**, 46, **4º Mitsubishi**, 19, **5º Nissan**, 14; **6º Subaru**, 11, **7º Renault**, 2

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Carlos Sainz, 57 puntos, **2º Juha Kankkunen**, 47, **3º Didier Auriol**, 40, **4º Markku Alen**, 28, **5º François Delecour**, 25, **6º Mats Jonsson** y **Philippe Bugalski**, 20, **8º Colin McRae**, 15, **9º Timo Salonen**, 14; **10º Stig Blomqvist** y **Jorge Recalde**, 12

COPA FIA GRUPO N

1º Christophe Spiliotis, **Soren Nilsson**, **Carlos Menem**, **Patrick Njiru** y **Jean-Marie Santoni**, 13 puntos

VENCEDORES DE TRAMOS

Piloto	1º	2º	3	4º	5º	6º
Auriol	18	5	-	-	-	-
Delecour	7	9	3	2	1	1
Aghini	2	3	4	7	3	2
Sainz	-	4	5	3	5	1
Bugalski	-	2	8	5	6	2
Schwarz	-	1	4	1	6	7
Biasion	-	-	-	1	3	2
Liatti	-	-	-	-	1	6

BIASION DISCRETO
Ausente de la isla corsa después de 1987, Massimo Biasion se limitó a secundar a su compañero de equipo.



AVE César, el personal te saluda

S ALIÓ el AVE rumbo a Sevilla como una garza cándida, pasó por entre los molinos de Don Quijote cual ave portadora de paz y de políticos, hasta que de pronto le atravesó la flecha de la tecnología, mortal cuando se pone en contra. Se quedó ahí, en los raíles, tan parado como una paloma sin paz, sin vida, con su alma callada por el silencio mecánico.

-Claro, dice un «colega»- lo que necesita el AVE es un tubarro, uno de esos buenos que hace el «tronco» del Valle del Kas.

Es verdad, si al AVE le pusieran un tubarro, correría trescientos kilómetros por hora de velocidad, y otros trescientos por el ruido. Se convertiría en el mejor ciclomotor de la Mancha, no pararía en ningún sitio, ignoraría los semáforos, sortearía los carritos con bebés incluidos, y acabaría por ser el terror de las viejas despistadas. Ahora sí, que a nadie se le ocurra criticarle, de lo contrario se tacharía al acusador de hacer apología del fascismo, de ser un clasista, uno de los de antes, con bigote afilado mano dura y guante blanco.

Por lo que uno ve a diario, siempre y cuando la visión no sea una opinión como las matemáticas, las calles están llenas de «colegas» con ciclomotores y motillos con tubarro, sin educación cívica, con menos ética humana, y convencidos

que el código de la circulación hay que tirarlo junto con el envoltorio del tubarro. Al fin y al cabo, lo que interesa es el ruido, el libertinaje en virtud del avasallamiento del prójimo, bien sea perro, vieja, ave, niño, cura o don Camilo el del premio, que sale del hotel camino de la Alcarria. De poco sirve que los Ayuntamientos decidan a su libre albedrío si poner matrícula a los ciclomotores o no. Y todavía menos la condescendencia de los policías de tráfico, que de tanto cerrar un ojo con los del tubarro, parecen haberse afiliado a la ONCE, esa de los cupones «para hoooooy». La tolerancia de la autoridad competente en el tema de los ciclomotores con tubarro, ha terminado por deformar la mentalidad del acosado ciudadano de a pie. De tanto ver de que forma la legión de los «tubarreros» invade las aceras, se salta los semáforos, arrancan los espejos retrovisores, arman estruendo, echan humo, huelen a freidora, y si les dices algo, lo normal es que te indiquen de que forma puedes conocer tu recto, con cualquiera de tus dedos corazón. Por deducción, esta clase de vandalismo no debe de ser importante, ya que sólo se acerca al ciudadano urbano y deja en paz al AVE. Todo sumado, el desmadre «tubarrero» no sale en los papeles. Y respecto a levantar el dedo corazón, habría que explicar a los del tubarro, que cuando el hombre levanta el puño, o el brazo estirado, o el dedito, se esconde tras su gesta una palabra deplorable: ¡violencia!

Gigi Corbetta



BALLESTA



NUEVA SEÑAL DE DIRECCIÓN PROHIBIDA

Gigi Corbetta

Piloto de Pruebas.



Los corredores de coches de hoy se ven sometidos a presiones físicas muy fuertes. Un piloto de Fórmula 1, por ejemplo, tiene que soportar una fuerza de gravedad equivalente a la que soportaría en un avión acrobático en plena acción.

El esfuerzo de los motores que pilotan es igual de intenso. Acelerar de 0 a 160 Km/h y parar otra vez en menos de 5 segundos. Rodar con frecuencia a 14.000 r.p.m. Cambiar de marcha hasta 1.500 veces por hora. Demasiadas exigencias, incluso para la tecnología más avanzada.

Esto es precisamente lo que hace

que los circuitos de carreras sean un lugar idóneo para probar los combustibles y lubricantes líderes de BP.

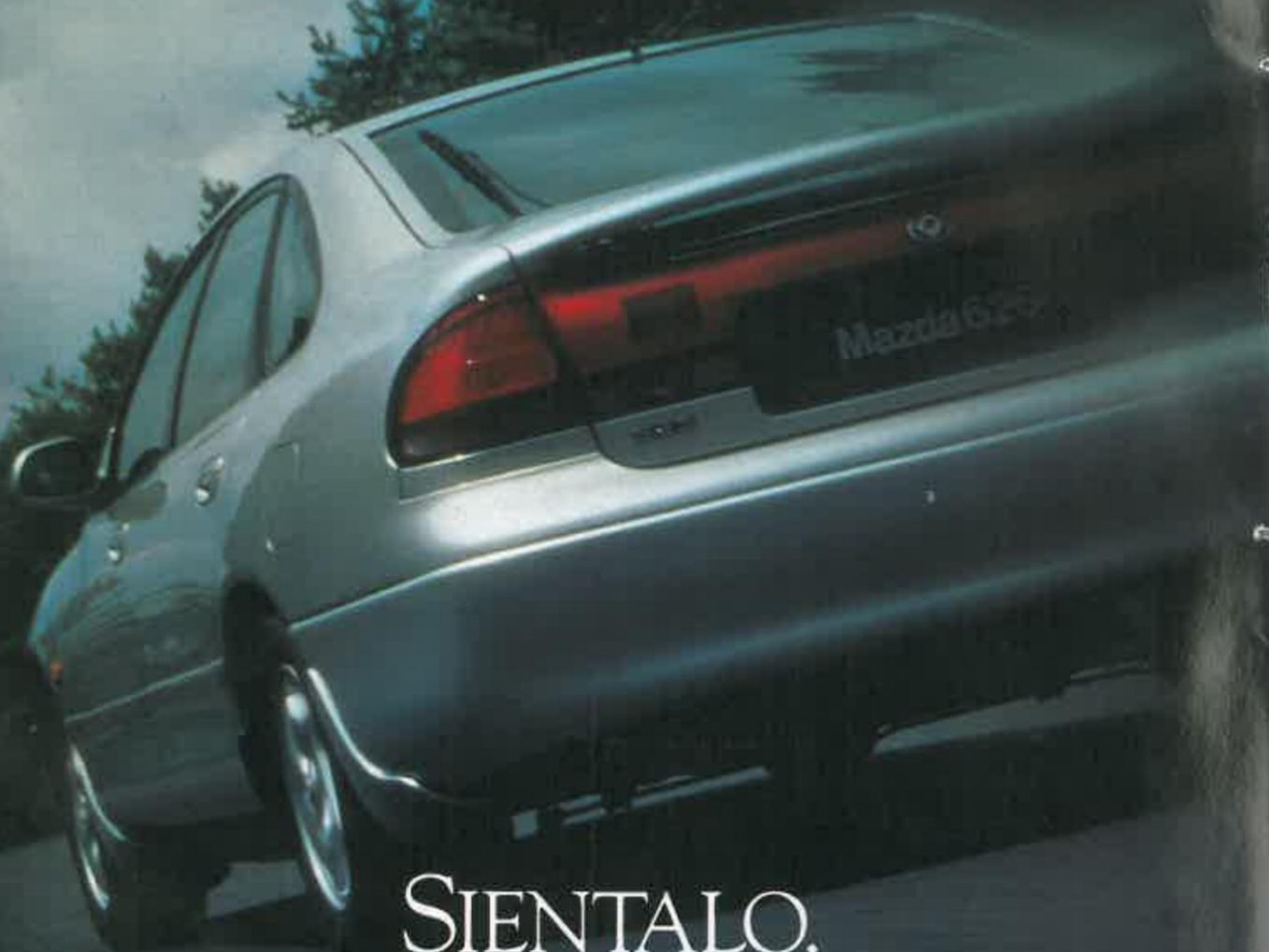
BP aplica la experiencia adquirida en este entorno tan competitivo a los productos que Vd. utiliza cada día. Los resultados son una combustión más limpia, combustibles más eficaces y lubricantes de alta tecnología que, incluso en las condiciones más extremas, siguen protegiendo su motor.

Con la ayuda de los pilotos profesionales en los circuitos de hoy, BP continuará ofreciendo combustibles y lubricantes cada vez más eficaces en las carreteras del mañana.



EN MOVIMIENTO

ADMIRELO.
DEMASIADO BELLO PARA NO SER DESEADO.



SIENTALO.

DEMASIADO PERFECTO PARA NO DISFRUTARLO.

ES EL NUEVO MAZDA 626. Admirelo. Nace una nueva dimensión en el diseño de automóviles. Líneas sugerentes, bellas, que transmiten sensaciones de admiración. Sientalo. Nace un coche para disfrutar del perfecto comportamiento de su motor de 2.5 l. V6 de 24 válvulas, con su exclusivo sistema de inyección electrónica multipunto que le proporciona 165 CV de potencia. Con avances tecnológicos tan decisivos

como el sistema de Dirección Electrónica a las Cuatro Ruedas (4WS), que le garantiza una estabilidad y seguridad únicas a altas velocidades, además de una facilidad excepcional para maniobrar en aparcamientos y ciudad. Nace un nuevo automóvil para sentir la emoción de la belleza y la perfección de un coche diferente. Es el nuevo MAZDA 626.

mazda
AUTOEMOCION

GAMA 626: 2.0 HATCHBACK, 2.5 V6 4WS, 3.0 COUPE MIX



IMPORTADOR OFICIAL Y DISTRIBUIDOR GENERAL: TECNITRADE AUTOMOCION, S. A. Pº DE LA CASTELLANA, 86, 28046 MADRID. TEL. 562 42 35. FAX 411 54 90. RED MAZDA EN ESPAÑA: CONCESIONARIOS OFICIALES EN LAS PRINCIPALES CIUDADES. ASISTENCIA EN TODA ESPAÑA (45 INSTALACIONES MAZDA A SU SERVICIO)



SEMANAL Motor 16 GRUPO

12 de mayo de 1992

Núm. 447 • 350 ptas.

Desde 2.194.000 Ptas.
EL NUEVO ALFA 155
YA ESTA A LA VENTA



- Ford Fiesta XR2 i con 16 válvulas
- Opel Astra 1.6 i, 4 puertas y 100 caballos