

Prueba de 30.000 Kms.

## EL PEUGEOT 106 SIN SECRETOS



TODAS  
LAS CARAS  
DEL FIAT  
CINQUECENTO



A FONDO:  
HONDA CIVIC VTi

COMPARATIVA:  
FORD ORION 1.8 16V  
OPEL ASTRA 1.6 GT

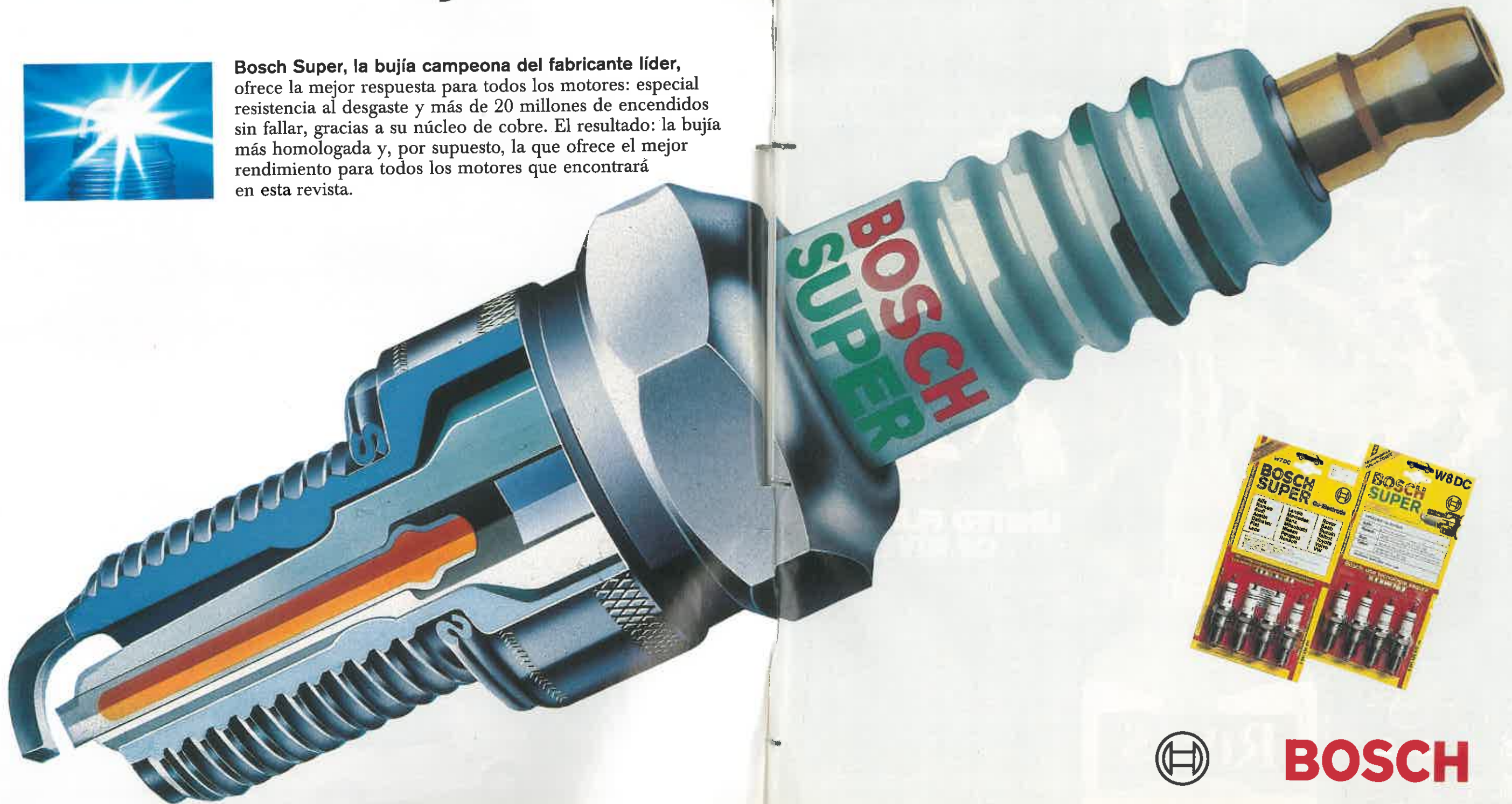




# Todo lo que encontrará en esta revista, marcha mejor con Bujías Bosch.



**Bosch Super, la bujía campeona del fabricante líder,** ofrece la mejor respuesta para todos los motores: especial resistencia al desgaste y más de 20 millones de encendidos sin fallar, gracias a su núcleo de cobre. El resultado: la bujía más homologada y, por supuesto, la que ofrece el mejor rendimiento para todos los motores que encontrará en esta revista.

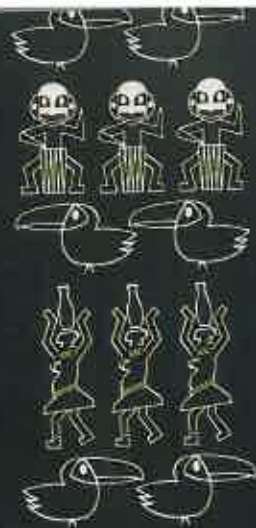


**BOSCH**





UNITED FLAVOURS  
OF RIVES.



# ESTA SEMANA

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



GAMA FIAT AUTOMATICOS PAG 20



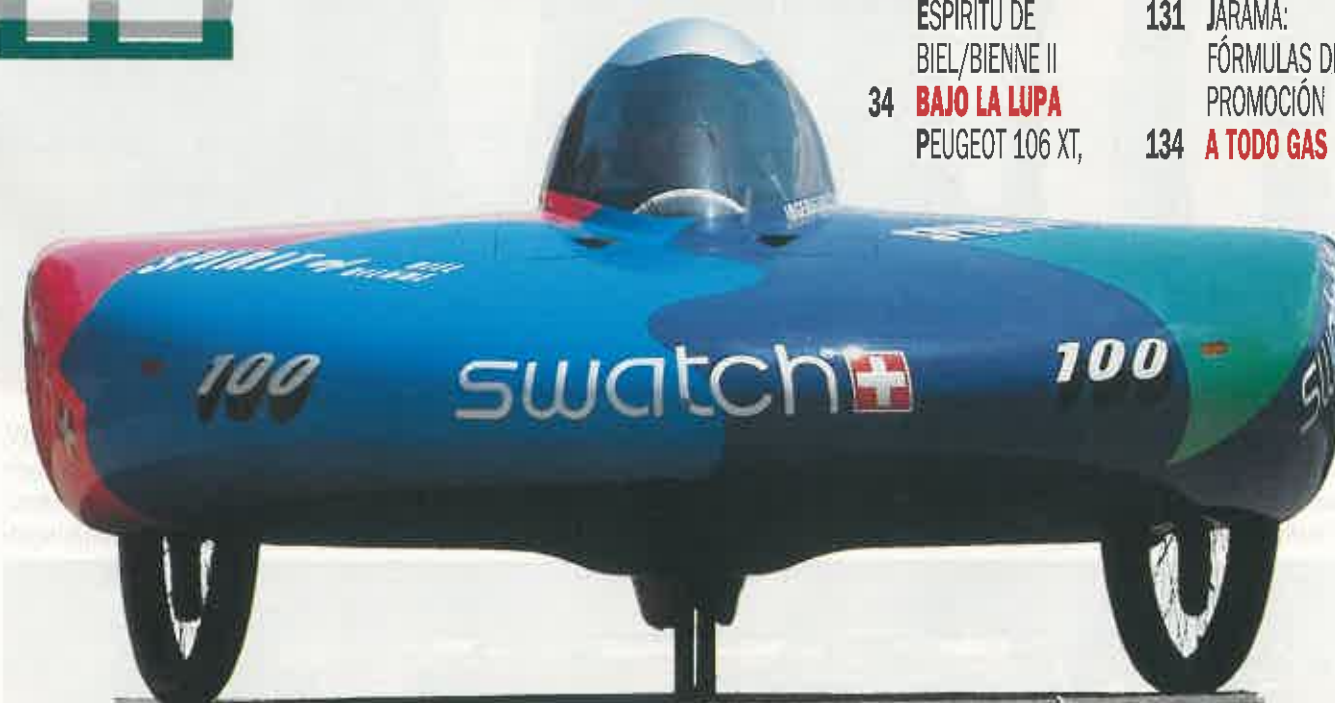
PRUEBA DE 30.000 KM. PEUGEOT 106 XT PAG 34



HONDA CIVIC VTi PAG 44



SALÓN DE OPORTO PAG 70



ESPÍRITU DE BIEN/ BIELLE II EL COCHE ELÉCTRICO DE SWATCH

PAG 28

- 8 PUNTO DE MIRA
- 12 SU CASO
- 14 LO ÚLTIMO  
TOYOTA COROLLA
- 18 AL VOLANTE  
FIAT AUTOMÁTICO
- 22 VOLVO 940 SE
- 28 FUERA DE SERIE

- 30.000  
KILÓMETROS
- 42 A FONDO  
HODA CIVIC VTi
- 52 FRENTE A FRENTE  
FORD ORION GHIA  
1.8i 16v  
OPEL ASTRA GT  
1.6i 5p
- 62 DISEÑO  
DIEZ TRAJES PARA  
EL CINQUECENTO
- 70 SALÓN DE  
OPORTO
- 76 ACTUALIDAD  
TALLER DE  
SEGURIDAD  
VOLKSWAGEN
- 79 MAGAZINE
- 87 PRECIOS
- 114 DEPORTE  
JORDI GENÉ
- 118 BENETTON FORD  
B-192i
- 122 MILLE MIGLIA
- 126 GRAN PREMIO DE  
ITALIA DE  
MOTOCICLISMO
- 131 JARAMA:  
FÓRMULAS DE  
PROMOCIÓN
- 134 A TODO GAS

- ESPÍRITU DE  
BIEL/BIENNE II
- 34 BAJO LA LUPA  
PEUGEOT 106 XT,



# NUEVO ALFA 155. INSTINTO Y TECNOLOGIA.



Cuando la tecnología de un automóvil alcanza el máximo nivel, solamente puede perfeccionarse con el instinto. El instinto de toda la tradición deportiva

de ALFA ROMEO, y de la que el ALFA 155 es su último y más avanzado exponente. Un instinto más seguro, más fuerte, gracias a los últimos avances

tecnológicos: motores de 6 cilindros en V, Turbo 16V y de doble encendido (Twin Spark), gestión electrónica, control electrónico de la suspensión, tracción integral

permanente (Quadrifoglio 4), dirección asistida de dureza variable (HRS), ABS de última generación, climatizador automático, carrocería de máxima rigidez flexional y torsional, habitáculo con alta capacidad de protección.

Unos avances tecnológicos que garantizan, también, el máximo respeto por el medio ambiente: motores con catalizador de 3 vías y sonda lambda, filtro antipolen, piezas en materiales reciclables, depósito de gasolina con absorción

automática de los gases.

Así es el nuevo ALFA 155. La más avanzada expresión tecnológica para disfrutar de todo el placer de conducir.

155 Twin Spark 1.8 129 CV  
155 Twin Spark 2.0 143 CV  
155 2.5 V6 166 CV  
155 Q4 190 CV

Todas las versiones están catalizadas.



**ALFA: LA PASION DE CONDUCIR.**



# LA

## SEGUIMOS INDEFENSOS

LOS usuarios de los automóviles seguimos siendo objeto de todas las iras que se desatan en la sociedad, por una u otra razón. En esta ocasión nuestra denuncia se refiere a una nueva moda que hace que no nos sintamos seguros, ni nosotros ni nuestros automóviles, y sobre todo estos últimos, en nuestras propias casas. Tener una plaza de garaje cuesta cada vez más caro, y a pesar de ello y de los sacrificios que conlleva nos preocupamos de tenerla. Pues bien, dada la situación ya no sabemos si es mejor disponer de ella o dejar «tirados» nuestros coches en plena calle.

La nueva moda a que nos referimos atañe al hecho de que, de un tiempo a esta parte, nuestros garajes, nuestras plazas de aparcamiento, están siendo atacadas de forma tan sorprendente como indiscriminada, y lo que más nos irrita es que esos ataques no tienen como finalidad robar nada; lo cual, aunque no sea, desde ningún punto de vista, comprensible, se podría llegar a entender atendiendo al estado de necesidad del «caco». Algo siempre discutible.

El caso es que nos llegan denuncias de lo más variadas que hablan de roturas de parabrisas en todos los coches que puedan estar «a mano», o de cerraduras forzadas por los métodos más rudimentarios. No se puede hablar de casos aislados, pues sufren las consecuencias la totalidad de vehículos que llenan los

garajes y los asustados propietarios encuentran siempre en los interiores de sus vehículos todos sus enseres. Si el móvil no es el robo, qué otro pue-

ser, ¿simple gamberismo?, es muy posible, pero tiene que haber fórmulas para atajarlo. De otro modo no podremos dormir tranquilos ni en nuestra propia casa.

Manuel Doménech

## Experimento a la japonesa

Las autoridades municipales de Osaka, decidieron producir, intencionadamente, el embotellamiento más grande de su historia. En un día clave, y a las 6 de la mañana, sin previo aviso, cortaron 1,3 kilómetros de una de las calles más concurridas de la ciudad, por donde deberían circular 7.000 coches, entre esa hora y las 9 de la mañana. El experimento ha servido para conocer las reacciones de los automovilistas y saber que vías alternativas eligieron ante la congestión, a la vez que para concienciar a los ciudadanos para utilizar el transporte colectivo, que ese día se vio congestionado.

Parece ser que las autoridades de Osaka han decidido, a partir de ahora, hacer los experimentos con gaseosa.

## Raymond Levy deja la presidencia de Renault

Al y como se había anunciado, Raymond H. Levy ha dejado la presidencia de Renault el pasado 24 de mayo, al cumplir

**EL RELEVÓ EN RENAULT**  
La jubilación de Raymond Levy (a la izquierda), va a permitir el ascenso de Louis Schweitzer (derecha) a la presidencia de la marca Renault.



los 65 años. Levy ha estado al frente de la compañía francesa desde los trágicos días en que fue asesinado su predecesor, Georges Besse, en noviembre de 1986, por un grupo terrorista. Durante cinco años y medio, Levy ha venido ocupando el cargo de presidente director general.

A lo largo de su mandato, Levy ha llevado a cabo el más profundo cambio experimentado por la compañía francesa, iniciado con la privatización, continuado con la renovación y sustitución de toda la gama de turismos y finalizado con los acuerdos de fusión con la firma sueca Volvo. Con unos estatutos muy complejos, que contemplan, por ejemplo, la existencia de administradores de otras compañías francesas (Credit Lyonnais, Matra, Club Méditerranée), el nombramiento del presidente de Renault lo decide el Consejo de Ministros del Gobierno galo, ahora bajo la presidencia de Pierre Berégovoy.

Berégovoy es un hombre del entourage de Laurent Fabius, quien defiende a Louis Schweitzer como futuro presidente de Renault. Schweitzer es el hombre que quiere Levy como sucesor. Con una formación humanística más que técnica, Schweitzer ha sido el hombre de confianza de Fabius durante su presidencia.

## SEMAFOROS

### NISSAN Y EL OSO PARDO

Semáforo verde y ecológico a este fabricante por poner en marcha una campaña de comunicación para el Patrol, que incluye un spot en el que cuenta la tierna historia de salvación de un oseño. Un puro llamamiento al respeto por la naturaleza y el sentido cívico, para los que confunden la utilidad de los todo terreno.

### POR LA BOCA...

Al director general de Tráfico deberían asesorarle para mejorar sus argumentos. Pocas semanas después de decir que el incremento en los accidentes se debe al buen tiempo, nos sale con que la mayor duración en los exámenes de conducir «ayudará a quienes se examinan, porque tendrán más tiempo para dominar sus nervios».

### MULTAS EN BLAUGRANA

El Ayuntamiento de Barcelona ha aplicado sentido común al baremo de multas, algo inusual en nuestro país, reduciendo las intrascendentes y endureciendo las verdaderamente peligrosas. ¿Que envidia del Seny!

### LA TELE, MUDA

Dentro de quince días entra en vigor el nuevo Reglamento de Circulación, con algunos cambios importantes, como las prioridades o los cinturones de seguridad. La televisión pública permanece absolutamente muda y la DGT se limita a enviar folletos.

## Jeep Gran Cherokee

Entre los planes de comercialización de Chrysler para el próximo otoño 92, está prevista la venta del Jeep Grand Cherokee, que complementa a los Jeep Wrangler y Jeep Cherokee, que, como se sabe, ha recuperado Chrysler para su distribución en Europa.

El Grand Cherokee, de líneas más modernas, es 24 centímetros más largo y utiliza el motor de 6 cilindros en V y 4 litros, pudiendo también montar, opcionalmente, un motor de 8 cilindros en V de 220 caballos de potencia.

El Grand Cherokee fue presentado el pasado mes de enero, en el Salón de Detroit, como evolución del Cherokee, el mejor Jeep de todos los tiempos, en palabras de uno de los responsables de la compañía que dirige Lee Iacocca.

Un vehículo en el que el lujo se manifiesta en infinidad de detalles, pero sin perder la capacidad de viajar por cualquier terreno, característica de la marca Jeep. El Grand Cherokee ha iniciado ya su venta en algunos países europeos; en Francia, se vende al precio de 5 millones de pesetas.

## Robos de coches

El pasado año 1991, 126.581 personas pasaron por las comisarías españolas para denunciar el robo de sus vehículos, un seis por ciento menos que en 1990. Pero si este halagüeño descenso de denuncias se acompaña también de un descenso del dos por ciento, en la recuperación de estos vehículos, las cosas cambian. Pese a la eterna lu-

cha por ponerles trabas a los cacos con complejos y, cada día más ingeniosos, sistemas anti-robo, todavía han quedado 22.579 vehículos sin localizar, lo que representa un 18 por ciento del total. Si estos datos parecen preocupantes para los propietarios, no lo son menos para las compañías de seguros que, aun no tienen datos muy precisos sobre el coste conjunto que este apartado representa sobre el coste total de la prima.



DESDE TOKIO  
DANIEL MONTEVERDE

**SI TODO SALE BIEN**, Satoru Sugiyama, un diseñador profesional de coches de carrera, marcará el próximo agosto un nuevo récord mundial de velocidad para coches eléctricos al conseguir 400 kilómetros por hora. El vehículo, construido con paneles de fibra de carbono tipo panel de abeja, idénticos a los utilizados en la construcción de cazabombarderos, pesa cuatro toneladas y utiliza para su

propulsión 117 baterías de plomo.

**MAZDA ACABA DE PRESENTAR** el Clef, una berlina deportiva de cinco asientos y tracción delantera. Hay tres modelos disponibles, todos con transmisión automática y equipados con motores V6 de 2.000 y 2.500 centímetros cúbicos, o tetracilíndricos de 2.000 c.c. El precio ronda el millón setecientos mil pesetas. También ha lanzado una nueva versión de la berlina Cronos de cuatro puertas, equipada con motor de 2.500 c.c. El mejor modelo de la serie

cuesta 1,9 millones de pesetas.

**MITSUBISHI AMPLIARÁ** su gama RV, familiares con tracción a las cuatro ruedas, sacando al mercado en julio dos nuevos Station Wagon: el Libero y el Libero Cargo. El Libero X1800, con tracción en las cuatro ruedas y cambio automático de cuatro velocidades, ronda el millón y medio de pesetas. Toyota y Nissan siguen recordando su producción ante la caída de ventas. Toyota fabricó en abril un 3 por ciento menos que el año anterior y Nissan un 5 por ciento menos.





## Opel Omega CD Sportive

**GENERAL MOTORS** va a iniciar la comercialización en España de una nueva versión del Opel Omega, bautizada CD Sportive, que equipa el motor de seis cilindros y 2,6 litros, con una potencia máxima de 150 caballos.

Con el mismo nivel de equipamiento que la versión más alta de la gama, la 3.000 24 V, se ofrece a un precio verdaderamente atractivo: 3.740.500 pesetas, con IVA y transporte incluidos.

Entre sus detalles de equipamiento cabe destacar: llantas de aleación, ABS, diferencial autobloqueante, dirección asistida, retrovisores exteriores en el color de la carrocería, asientos envolventes y palanca de cambio tapizada en cuero.

## Magneti Marelli, a nivel germano

En los últimos días se ha firmado un importante acuerdo que afecta a la industria de componentes: el grupo italiano Magneti Marelli y el francés Matra, han creado la empresa conjunta Ufi-ma, con el 65 por ciento de capital italiano y un derecho de prelación para que Magneti alcance el 100 por 100 conveniente.

Este acuerdo se enmarca dentro de la preocupación de muchos constructores europeos de componentes ante la pujanza de la industria germana, llamada a controlar determinados mercados, por medio de importantes firmas como Bosch o Sachs. En Ufi-ma se integran actividades en los campos de la instrumentación, carburación, inyección, electrónica y control de motores, con marcas del prestigio de Jaeger, Veglia, Borletti, Weber y Solex.

## General Motors: beneficios sobre todas las cosas

**ROBERT STEMPEL**, presidente de General Motors lo ha dicho: el objetivo primordial de la compañía es la consecución de beneficios con sus operaciones en Estados Unidos, antes que lograr una mayor participación de mercado, que hasta la fecha había sido su máximo interés.

Stempel anunció este cambio en la política de General Motors con motivo de la Junta Anual de Accionistas la pasada semana, donde también aseguró que la totalidad de las plantas que la compañía posee en Norteamérica alcanzarán una capacidad productiva del 100 por 100 en 1994, justo un año antes de que finalice la reestructuración anunciada el pasado mes de diciembre.



## Barcelona: multas con rebajas

El Ayuntamiento de Barcelona ha llegado a un acuerdo entre el PSC y CiU mientras que el PP se ha mantenido al margen, según el cual se suaviza la política de multas. Los puntos más destacados son aquellos que contemplan una rebaja del 50 por ciento, en lugar del 20 vigente, si se hacen efectivas antes de



## UNOS SUBEN, OTROS BAJAN

|                              | AHORA  | ANTES  |
|------------------------------|--------|--------|
| Estacionamiento prohibido    | 5.000  | 7.000  |
| Estacionamiento en acera     | 10.000 | 15.000 |
| Estacionamiento en Zona Azul | 5.000  | 6.000  |
| Estacionamiento ciclomoteres | 5.000  | 3.000  |
| Tirar colillas encendidas    | 20.000 | 15.000 |
| Exceso de velocidad (20 %)   | 7.000  | 10.000 |
| Exceso de velocidad (30 %)   | 10.000 | 20.000 |
| Exceso de velocidad (40 %)   | 20.000 | 25.000 |
| Saltarse semáforo en rojo    | 20.000 | 15.000 |

diez días, la petición al Congreso para que el Alcalde pueda retirar el carné y una limitación al embargo de cuentas corrientes que únicamente se empleará como procedimiento con los conductores multireincidentes.

También se han revisado los precios. Si en su mayor parte han bajado, se ha registrado la subida de aquellos comportamientos más peligrosos, como el saltarse los se-

maforos en rojo o más indisciplinados, como puede ser el aparcamiento de los ciclomoteres.

## Aumenta el uso del coche privado

En un momento en el que todas las vías de solución para la gestión de un tráfico más fluido en las ciudades pasan por la ineludible po-

## CONTINENTE Y SONANTE

**PIRELLI Y CONTINENTAL** ya han hecho las paces, después de haber roto sus relaciones hace un año por incompatibilidad de caracteres, y están dispuestos a volver a hablar de colaboración, una vez que ambas partes hayan completado su saneamiento.

**MATRA Y RENAULT**, y siguiendo con matrimonios, han firmado un nuevo protocolo de acuerdo para alargar hasta el año 2000 la producción conjunta del Renault Espace. Matra ha decidido invertir 43 millones de francos para aumentar la producción actual.

**LEE IACOCCA** mantiene su lucha feroz contra la industria japonesa hasta el último momento. En el mensaje de despedida de la Presidencia de Chrysler, ante la Junta de Accionistas, sentenció que «los fabricantes estadounidenses aún están lejos de obtener un libre acceso al mercado japonés y de conseguir una posición correcta en nuestro propio mercado».

**FIAT INVERTIRÁ** 200.000 millones de pesetas en la nueva empresa mixta formada con el fabricante polaco FSM para la producción del Cinquecento. Con esta inversión, Fiat Auto se asegura el 90 por ciento del capital de la nueva empresa, que dará empleo a 20.000 trabajadores y también fabricará otros modelos de la marca italiana en la factoría polaca de Bielsko Biala.

**SANTANA MOTOR** cerró el pasado año 1991 con 1.700 millones de pesetas negativos, unos 4.000 millones menos de pérdidas frente al balance del año 1990.

tenciación del transporte público, aparecen datos como que en los últimos tres años el uso del automóvil privado en Madrid ha aumentado hasta un 20 por ciento.

Se calcula que cada día circulan por la capital 2,7 millones de turismos; la mitad de ellos con su origen o punto de destino en la almendra central.

Estos datos, aportados en una mesa de trabajo sobre la Movilidad Metropolitana del Plan Estratégico, también revelan que diariamente se realizan 3,6 millones de viajes, de los cuales 332.000 tienen lugar en las horas punta entre las ocho y las nueve de la mañana.

## Una fábrica con estrella

**CON** la asistencia del presidente de la República alemana, Helmut Kohl, Mercedes Benz dio luz verde a la producción de su nueva fábrica de montaje de berlinas, nacida para incrementar la eficiencia y también las capacidades.

Esta fábrica, instalada en Rastatt, donde ya la marca tiene una planta de motores, es el primer paso del constructor germano en su lucha contra el imparable empuje japonés, lucha que también



deberá desarrollarse racionalizando los gastos a nivel de empresa.

Estas modificaciones, según palabras de Werner Niefer, presidente de la división de automóviles de Mercedes Benz, deberán llevar a una reducción de los costes actuales del 20 al 25 por ciento, reducción que situaría la competitividad de la marca alemana al mismo nivel de la que tienen los japoneses en Europa.

La experiencia de Rastatt, cuyo objetivo es construir 360 vehículos al día, está basada en el trabajo en equipo y conlleva la responsabilidad de cada obrero sobre la calidad



final del trabajo ya realizado. La experiencia será transplantada, en el futuro, a las otras dos plantas que el fabricante posee en Alemania.

Según Reuter, presidente del grupo Daimler-Benz, «hay que romper estructuras obsoletas y buscar el

camino propio», camino que se ha iniciado con la puesta en marcha de esta nueva planta en la que la marca tiene puestas sus esperanzas, para demostrar que en Alemania es posible construir automóviles totalmente competitivos a nivel mundial.

## SEAT SE REJUENECE

La dirección de SEAT ha decidido adelantar un año la jubilación de los trabajadores mayores de 60 años, prevista para el año 1993, según se pactó en el convenio colectivo firmado en 1991 con vigencia para tres años. Esta medida, que afectará a 452 de sus trabajadores, coincide con la puesta en marcha de un plan de bajas incentivadas que afectará a la mano de obra indirecta y al personal administrativo. Las condiciones para la jubilación anticipada deberán ser pactadas entre la empresa y los sindicatos, y su objetivo es la renovación y especialización de la actual plantilla antes del inicio de la producción en la nueva planta de Martorell, donde se prevé poner en funcionamiento nuevas técnicas de gestión del trabajo.



## RECTIFICACION

### POR CULPA DE ESOS NUEVOS DUENDES INFORMÁTICOS

que habitan desde hace poco en la galaxia de la letra impresa, el cuadro de consumos aparecido en la prueba del nuevo Renault 19 1.8i (Motor 16 número 449), es erróneo y no se corresponde con este modelo, especialmente sobrio en este sentido. Los auténticos valores registrados durante las mediciones efectuadas son los que reproducimos en el cuadro adjunto. Por otro lado, en el número 448 de Motor 16, dentro de la prueba comparativa de todos los familiares del mercado, se niega al Alfa Romeo 33 Sport Wagon el disponer de un asiento posterior abatible. Por el contrario, el pequeño break de la firma italiana, sí que dispone de un respaldo abatible para aumentar el vano y la versatilidad de carga. Pedimos disculpas.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

|                            |      |
|----------------------------|------|
| <b>CIUDAD</b>              |      |
| A 29 km/h de promedio      | 8,5  |
| <b>CARRETERA</b>           |      |
| A 90 km/h de cruce         | 6,1  |
| En conducción rápida       | 13,9 |
| <b>AUTOPISTA</b>           |      |
| A 120 km/h de cruce        | 8,8  |
| A 140 km/h de cruce        | 9,3  |
| <b>CONSUMO MEDIO PCND.</b> |      |
| Litros 100/km              | 7,8  |
| <b>AUTONOMIA MEDIA</b>     |      |
| Kilómetros recorridos      | 655  |



CUENTENOS  
SU CASO

## Mi Fiesta se va

SOY un gran admirador de su revista, la cual sigo con gran interés cada semana desde hace bastantes años.

Hace 2 años me compré un Ford Fiesta 1.4 CLX 3P, que cuenta ahora con 40.000 kilómetros y del cual estoy satisfecho en líneas generales, pero que me gustaría mejorar en algunos aspectos tales como neumáticos y estabilidad.

Practico una conducción rápida, no muy acorde con las características del coche, y ante la imposibilidad material de cambiarlo por un vehículo más deportivo, me planteo la opción de mejorar en lo posible su comportamiento.

Me gustaría cambiar los neumáticos por otros un poco más anchos y de un perfil más bajo. El coche balancea mucho en las curvas, dando una sensación de inseguridad a la que contribuye la nula sujeción lateral de los asientos, lo cual me obliga a sujetarme con desesperación al volante. ¿Qué solución existe pa-



ra mejorar la estabilidad? ¿Dónde podría efectuar los cambios que me aconsejen? ¿Afectarían éstos a la garantía mecánica Ford por 4 años que adquirí al comprar el vehículo?

Álvaro Morón Ruiz  
Madrid

R.- Vemos que tiene usted muy asumidas las limitaciones de su coche. Le recomendamos que se replantee todos esos cambios que pretende realizar porque va a convertir su agradable utilitario en un vehículo incómodo y menos veloz. Si se empeña, sí podría valerle los neumáticos del 1.6 S, e incluso los del 1.8, pero se reducirá bastante la velocidad máxima y las prestaciones. Nos inclinamos más por unos amortiguadores de tarado más duro, e incluso con una barra estabilizadora mayor, pero prepare sus riñones. Si los accesorios no son de la propia marca, creemos que sí afecta a la hora de reclamar la garantía. Sin embargo, existen kits comercializados por Ford, los llamados RS que le pueden ir muy bien a su coche.

## Ahora mejor

ENTRE los 15 y los 30 años leí toda la prensa del motor que se publicó en España. Luego me cansé y la repudí por la ínfima calidad de las pruebas técnicas: imágenes tóxicas, reiterativas, sin relieve y casi sin información. De unos años para acá prefiero gastarme el dinero y «tirar» de diccionario para disfrutar y aprender con los comentarios de Gavin Green, LGK Setright y otros en la revista británica «CAR».

Ayer ojeé mientras me recibía el dentista el nº 435 de Motor 16 y encontré que la prueba del Chrysler Le Baron firmada por Jose Mª Cernuda era tan buena como las de «CAR». ¡Enhorabuena, y a seguir por el mismo camino!

E.M. Prieto  
Madrid

## Esperar o comprar

ESTIMADOS amigos: ante todo felicitar a la revista por el nivel que está alcanzando.

Deseo adquirir un coche (el Golf GTi en particular) y por la falta de stock de este vehículo debo esperar por lo menos cinco meses. ¿Creen ustedes que merecería la pena esperar tres meses más (hasta el 93) por una previsible bajada de precios o ésta se anulará por un incremento (como se dice) del impuesto de circulación? ¿Existe alguna forma de adquirir el coche

sin esperar esos meses? Muchas gracias.

Oscar Arechabala  
Vizcaya

R.- En un principio los precios deberían bajar, pues el IVA español debería situarse al nivel comunitario, es decir, del 28 al 15 por ciento. Sin embargo, está usted en lo cierto



sobre ese impuesto adicional con el que nos amenazan. Nuestro consejo es que pruebe en Barcelona, o incluso en Madrid, y si no lo encuentra no pierde nada con esperar tres meses a los acontecimientos del 93.

## Mondial Assistance

ESTIMADOS amigos: mi carta no es, por una vez, para criticar algo o a alguien.

En este caso quiero felicitar a la compañía Mondial Assistance por el buen trabajo de su personal de asistencia y la rapidez con la que se ponen en funcionamiento. No es muy común hoy en día que llames a una grúa concertada por una compañía de seguros, y que en pleno centro de Madrid se presente a los 20 minutos. Además, la educación y buen hacer del personal, solucionando un grave problema en un santiamén, es digna de los mejores elogios, sobre todo ahora que la competencia de la CEE se acerca. Olvidemos las chapuzas, hagamos las cosas bien.

Ana Hernández  
Madrid

## Motor 16



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

Director:  
Manuel Doménech

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

Autoedición: José Mª Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José Mª Ormazabal.

Publicidad:  
Director Comercial: Juan Antonio Suanes. Publicidad Zona Centro: Elvira Arias, Mª Jesús Sánchez y Eduardo Abaín. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calaisa. Publicidad Norte: Rosalía López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Director de Publicidad Internacional: M. Angel Durá. De Interés 16: Antonio Rodríguez. Zona Cataluña: Roser Freixas. Coordinadora: Concha Moreno.

Directores Gerentes: Enrique López Nieto y J. Luis González Martín.  
Directora de Marketing: María Lizarraga.  
Directora de Nuevos Proyectos: Charo Oñate.  
Director de Planificación: Simón Molero.  
Director Administrativo-Financiero: Eduardo de Toledo.  
Director de Producción: Antonio Toribio Triviño.  
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: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: Pº de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 4º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Guillén de Castro, 46. 4º A. 46001 Valencia. Teléfono: (96) 392 40 05.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.  
Impresión: INTERPRINT, Chorrillo 8. Alcalá de Henares, Madrid.  
Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.  
MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPY-  
RIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

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

# En el colegio dijeron que este chico no llegaría muy lejos.



## Mercedes 190. Los tiempos cambian.

► Hoy este chico se ríe cuando ve su foto de niño. Porque ahora todo el mundo le dice que llegará muy lejos. Y es que, queramos o no, los tiempos cambian. Lo que hace unos años estaba sólo al alcance de unos pocos, hoy está al alcance de muchos. Por ejemplo, los Mercedes.

► Sin ir más lejos, la Clase 190 está disponible a partir de 2.912.000 ptas\*. Con múltiples moto-

rizaciones en diesel y gasolina, hasta 195 CV. Con la opción deportiva Sportline. Y con el confort y la seguridad que son características de Mercedes.

► Y es que, junto con los tiempos, el estilo de los 190 está cambiando la forma de ver al conductor de Mercedes. Cada vez más los Mercedes apasionan a quien valora lo bien hecho, a quien sabe que dis-

frutar de la vida es también disfrutar de un buen coche, a quien prefiere la eficacia a lo aparatoso. Los Mercedes 190 tienen el estilo de los que van a llegar lejos.



Mercedes-Benz

\* IVA y transporte incluido. Precio recomendado para Península y Baleares



# NUEVOS TOYOTA COROLLA PARA TODOS LOS GUSTOS

**Toyota tiene previsto el lanzamiento de nuevas versiones del Corolla, entre las que se incluyen dos modelos de cuatro puertas: el Corolla Ceres 1600X y el Sprinter Marino 1600X, además del nuevo Corolla FX 1600GT, modelo de tres puertas y concepción más deportiva.**

**T**ODOS estos modelos incorporan en sus mecánicas inyección electrónica y doble árbol de levas, además de cinco válvulas por cilindro para llegar a un total de 20. Las cajas de cambio, de cuatro velocidades, son total-



**CERES**  
Es el nombre de la primera de las dos nuevas berlinas que, de momento, sólo se comercializará en el mercado japonés. Como el resto de los modelos, cuenta con motor de inyección de 1,6 litros.

mente automáticas y controladas electrónicamente. En lo referente a las suspensiones, se recurre a columnas tipo MacPherson en los tres vehículos, aunque de tarados más deportivos en el modelo FX del Corolla.

El ABS es opcional en todos los modelos, e incluye sensores de aceleración lateral en los modelos con suspensiones deportivas.

En lo referente a los interiores, el Ceres y el Sprinter Marino disponen de más espacio para las piernas en los asientos traseros, además de unas ventanillas posteriores de mayor superficie. El equipo opcional incluye un dispositivo *check-control*, que puede informar del estado de hasta 13 elementos de la mecánica, además de limpiaparabrisas

trasero o retrovisores eléctricos. El Corolla FX dispone de la posibilidad de asientos deportivos de serie en el GT- que ofrecen una mayor sujeción. También hay diferencias en el salpicadero, ya que en el FX tiene una configuración

mucho más «racing». Toyota ha prestado especial atención a la seguridad, tanto activa como pasiva, en sus nuevos modelos. Su sistema de antibloqueo de frenos, de última generación, o las luces de frenos adicionales, son muestra de ello, aunque forman parte del equipo opcional.

Además de las secciones de deformación programada, anteriores y posteriores, los nuevos Corolla disponen de un sistema de absorción de impactos de tipo racional (CIAS), que reparte la energía generada por el hipotético golpe por toda la estructura del coche, minimizando las deformaciones del habitáculo. Las puertas incorporan barras de protección en caso de colisión lateral y el *airbag* es opcional. Toyota, sensibilizada



en lo referente a la ecología, a utilizado materiales reciclables y poco agresivos con el medio ambiente en sus Corolla, además de fabricar motores poco contaminantes.

La comercialización de todos estos modelos de Toyota se limitará, por ahora, al mercado japonés y su importación a Europa es todavía bastante incierta; los directivos de la marca nipona prefieren esperar para ver los resultados dentro de su propio mercado. ○

**EL MÁS DEPORTIVO**  
El FX es el modelo más deportivo de la nueva familia Corolla del gigante japonés. Se caracteriza por sus dos puertas y un amplio portón trasero.



**SPRINTER MARINO**  
Como el Ceres, este nuevo Corolla se caracteriza por un diseño muy moderno y limpio. Además de contar con mayor superficie acristalada que los anteriores modelos, dispone de un mayor espacio en las plazas traseras. Destaca su buen equipamiento y un nuevo dispositivo «check-control».





## **Ford Explorer.**

Prepárese a disfrutar del todoterreno líder indiscutible en ventas de EE.UU. durante los dos últimos años. Todo un éxito de crítica y público. Es el nuevo Ford Explorer 4x4 XLT. Una combinación armoniosa de tecnología y confort.

Sienta el poder de su increíble motor V6 de cuatro litros y una potencia de 160 CV. Admire su diseño en 5 puertas, que le descubrirá un espacio interior extraordinario. Sorpréndase con su cambio automático de cuatro velocidades, su tracción 4x4 y su marcha reductora

conectables electrónicamente.

Y un excelente equipamiento de serie que es todo un gran espectáculo de elegancia y comodidad: aire acondicionado, dirección asistida, antibloqueo de frenos en ruedas traseras, asientos anatómicos regulables eléctricamente, llantas de aluminio, elevalunas eléctricos, cierre centralizado... y hasta un sofisticado equipo de sonido.

Ponga rumbo hacia el lujo, el placer y la aventura. Venga al nuevo Ford Explorer.

**Todoterreno del año en EE. UU. 1990 y 1991.**

**Ford Explorer 4x4 XLT 3.666.000 Ptas. Precio recomendado en Península y Baleares. IVA y transporte incluidos.**

## **El lujo, el placer y la aventura de un Best-Seller.**



**Todo lo que hacemos  
nos conduce a ti.**

**FORD. COCHE OFICIAL EXP '92**




**TODOS AUTOMÁTICOS**

Toda la gama de modelos Fiat, menos el Cinquecento, se ofrece con el cambio automático incluido de serie.

**Fiat apuesta fuerte por el futuro automatizando todos sus modelos, excepto el Cinquecento, de momento. Y es que, nos guste o no, los cambios automáticos son futuro.**

**Simonetta Garli**

Enviado especial

**E**N Estados Unidos no se concibe un coche con transmisión manual, en Japón el mercado del automático ha experimentado una subida de un 70 por ciento y en Europa aunque más lentamente, sobre todo en España e Italia, la venta de coches automáticos van ganando terreno.

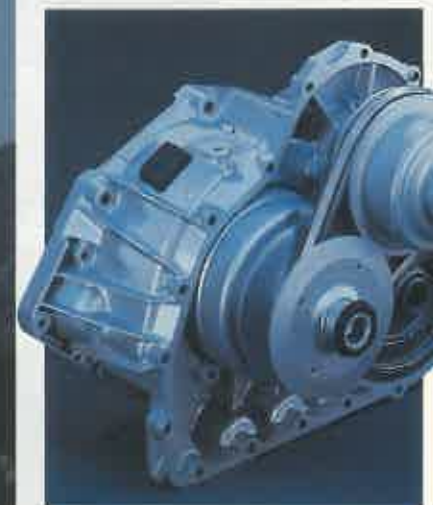
Las nuevas generaciones de transmisiones automáticas permiten una conducción más cómoda, más relajada y hasta más segura, puesto que no hace falta soltar las manos del volante para cambiar. El período de adaptación para conducir un coche automático es prácticamente nulo, lo más importante es mentalizarse de no usar para nada el pie izquierdo. Fiat ha desarrollado para sus modelos tres tipos de automatismos, dos de variación continua de la transmisión (CVT y ECVT), denominados Selecta, y uno de caja de cambios de cuatro velocidades convencional, con bloqueo de convertidor de par en cuarta. El modelo Panda Selecta es el automático más barato del mercado e

18 / **Motor 16**

LOS AUTOMÁTICOS DE FIAT

# MAS FACIL TODAVIA

incorpora la caja de cambios ECVT, de variación continua con embrague de control electrónico. Este tipo de cambio automático varía las relaciones del cambio constantemente en infinidad de valores, teniendo en cuenta varios parámetros como son: la posición del pedal del acelerador, la velocidad de rotación del motor o la posición del selector del cambio. Esta palanca, aparte de la posición de retroceso (R), punto muerto (N) y de aparcamiento (P),


**VARIACIÓN CONTINUA**

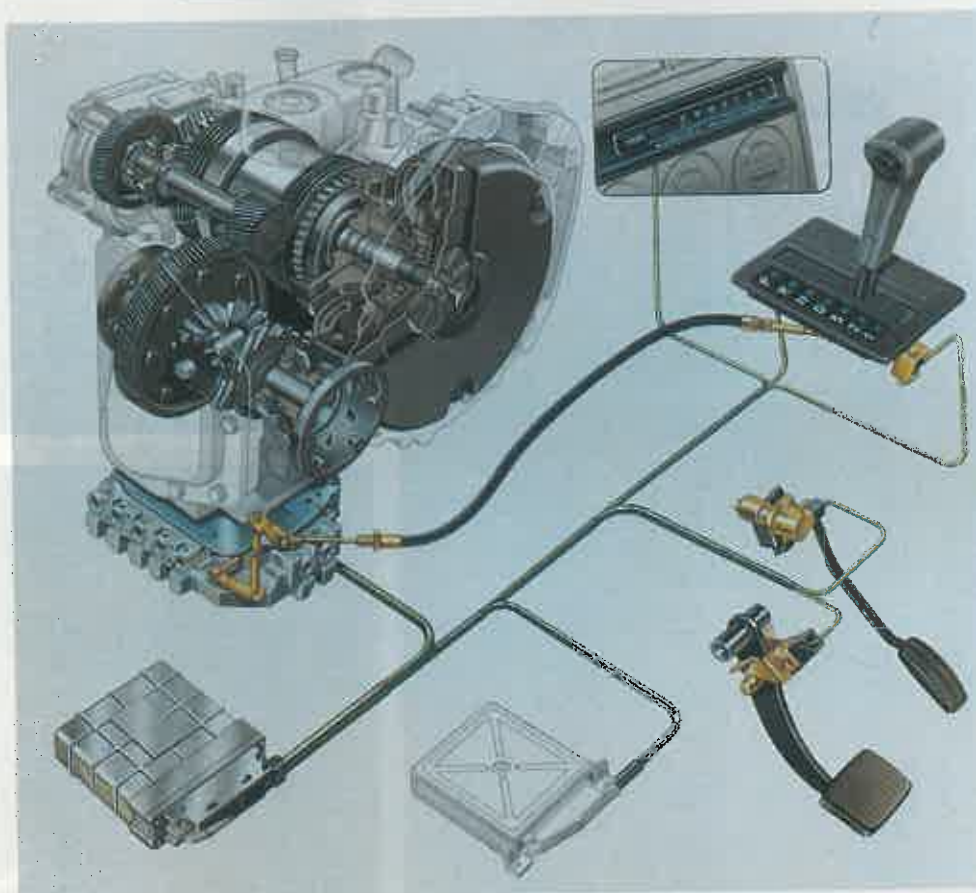
El cambio CVT de variación continua, es la opción ideal para ciudad.

que por cierto tiene un sistema de alarma para asegurar que siempre esté en tal postura al retirar la llave de contacto, dispone de otras dos posiciones, una normal (D) y otra prevista para una conducción más deportiva o para largos recorridos cuesta abajo, puesto que retiene más (L). Su conducción es ideal pa-

**Motor 16** / 19



**MÁS FÁCIL**  
Los modelos  
pequeños  
montan un  
cambio de  
variación  
continua.



**CUATRO  
MARCHAS**  
Este cambio  
de cuatro  
velocidades lo  
equipan los  
modelos  
superiores.



ra desenvolverse en la vorágine del tráfico ciudadano, sin el incordio de pisar constantemente el embrague para engranar las marchas. En carretera, este cambio se maneja muy bien en la postura normal (D) y si necesitamos unas relaciones más cortas, las obtendremos según vamos pisando el acelerador. Pero si lo que necesitamos es más fuerza para efectuar un adelantamiento, basta con dar un empujoncito a la palanca y pasar a unas relaciones más cortas, que también varían a medida que actuamos sobre el acelerador. Además, no existe ningún peligro de tener una «pasada de vueltas», ya que una centralita electrónica se encarga de acoplar y desacoplar el embrague, según el régimen del motor.

### DOS TIPOS DE CAMBIO

El cambio automático CVT se monta en las versiones Selecta del Uno 1.500, Tipo 1.600 y Tempra 1.600 berlina y familiar. Su funcionamiento es igual al del cambio ECVT, pero algo menos ruidoso. En cuanto al cambio automático de cuatro marchas, se equipa en las versiones Selecta del Tipo dos litros, el Tempra dos litros, lo mismo berlina que familiar, y en el Croma, pero como opción. Este cambio ofrece, además, la posibilidad de un funcionamiento más deportivo con sólo apretar una tecla (programa Sport), para que el paso a una marcha superior se produzca a regímenes superiores y con mayor rapidez. También se puede usar manualmente, para una conducción más segura en zonas muy viradas, sin temor a equivocarnos de marcha y romper el motor, puesto que dispone de un mecanismo que bloquea el paso a una velocidad inferior, si el régimen del motor no lo aguanta.

Fiat es la marca con más representación de modelos automáticos en el mercado. Estos vienen a costar entre un 2 y un 4 por ciento más que las correspondientes versiones manuales, con la ventaja de una mayor duración del motor y de la transmisión, sin contar que no hay que preocuparse de cambiar el embrague. Los modernos cambios automáticos permiten que los coches que los montan se equiparen en consumo y prestaciones a los de cambio manual.

## Ciudadano JOG. Ciudadano Olímpico.



Este es el scooter elegido como ciclomotor oficial de los Juegos Olímpicos de Barcelona'92. Por su agilidad, su fuerza y su comodidad, el JOG 50 circula sin dificultades por toda la ciudad, sorteando los atascos del tránsito. Puro diseño, siempre a punto, siempre a toda prueba. Todo un atleta.

Este es el ciclomotor más listo de la ciudad. El Ciudadano JOG olímpico.

**CREDI YAMAHA 4.886 PTAS/ MES**

Entrada 18.480 ptas./48 Mensualidades/Interés 18%/T.A.E. 19,56%



P.V.P. 184.800 Ptas.  
(IVA y Transporte Incluidos)

**JOG**  
DE

**YAMAHA**



CASCOS YAMAHA,  
POR LA VIDA.

EMPRESA COLABORADORA  
**EXPO'92**  
SEVILLA



Ciclomotor Oficial  
de los Juegos Olímpicos  
de Barcelona'92





## VOLVO 940 SE LUJO A BUEN PRECIO

**La fórmula de las series limitadas, inhabitual en marcas de prestigio, viene siendo constante en Volvo. Ahora le toca el turno al 940 SE y a varias versiones de la gama 400. El primero dispone de un motor turbo de cuatro cilindros y 155 caballos de potencia, que es novedad en nuestro mercado. Equipamientos muy completos y precios competitivos son algunas de sus principales virtudes.**

22 / Motor 16

**NOVEDAD EN ESPAÑA**  
El Volvo 940 SE es una serie limitada que lleva el motor dos litros con turbo. El equipamiento es lujoso.

**SERIE LIMITADA**

**Nuevas versiones de la gama 400**



decir, una cifra muy similar a la del total del mercado. El objetivo marcado por los responsables de Volvo España es vender unas 11.000 unidades en 1992 y llegar a las 15.000 en dos años. Con tal incremento, el servicio postventa no se ha descuidado y la red crece día a día. Se crea un concesionario nuevo por mes: el objetivo es de 75- y de 80 talleres de reparación que había hace dos años se ha pasado a cien.

El 940 SE, tanto en carrocería berlina como «Station Wagon», es una serie limitada que tiene como novedad el motor dos litros de cuatro cilindros y turbocompresor. Está derivado del 2.3, pero con la cilindrada rebajada a dos litros; un motor que se vende en países como Italia, donde se grava bastante la cilindrada superior a 2.000 centímetros cúbicos. Desarrolla 155 caballos y la velocidad máxima en ambas versiones es de 200 kilómetros por

La Serie 400 también ha crecido con nuevas series especiales. Al contrario del 940 SE, estos modelos no se reconocen por ninguna denominación especial. En el caso de los 440/460 incorporan el motor de 1,8 litros de inyección electrónica multipunto y 90 caballos de potencia. Ambas versiones llevan los parachoques del mismo color que la carrocería, aire acondicionado, llantas de aleación, cierre centralizado y regulación eléctrica de los elevalunas delanteros y retrovisores exteriores. El precio, también común, es de 2.397.000 pesetas. Respecto a los 480 ES y 480 Turbo, se venden en un color único que combina el verde y el plata metalizado. El equipamiento es igual que el de los 440/460 y además dispone de serie de alarma: antirrobo, volante de cuero regulable y ajustable en altura, tapicería mixta de cuero y terciopelo y luces antiniebla. El precio del 480 ES es de 3.247.000 pesetas y el 480 Turbo cuesta justo 300.000 pesetas más, debido a que tiene sistema antibloqueo de frenos. Ambas versiones llevan catalizador y, por tanto, necesitan gasolina sin plomo.

**L**AS ventas de Volvo España no han hecho otra cosa más que aumentar. Cuando en 1991 el mercado bajó casi diez puntos respecto al año anterior, las matriculaciones de la marca sueca subieron más de un 40 por ciento y la penetración se situó en un 1 por ciento. Este año, las ventas en los cuatro primeros meses han tenido un incremento de casi un 27 por ciento respecto al mismo periodo de 1991, es



hora. El equipamiento de serie incluye tapicería de cuero, aire acondicionado, llantas de aleación, regulación eléctrica para elevalunas y retrovisores exteriores y cierre centralizado. En otros órganos mecánicos, dispone de dirección asistida, frenos ABS y regulación automática del nivel de carga en el «Station Wagon». El precio es otro de los principales atractivos: 3.940.000 pesetas en los dos modelos.

Motor 16 / 23



¿ES POSIBLE  
VIVIR UNA AVENTURA  
MAS EMOCIONANTE?





# NISSAN CREE QUE SI.



Sólo hay un camino: ser los mejores.

Fuerza y resistencia combinadas para llevar cualquier situación hasta el límite y superar las pruebas más difíciles. Así es el Nissan Patrol.

Y sin embargo sabemos que lo más emocionante de un vehículo no es la tracción a las cuatro ruedas, ni su capacidad de vadeo de 600mm, ni los 45° de inclinación lateral o las pendientes del 100% que puede superar el Nissan Patrol.

Por eso seguimos investigando para crear nuevos conceptos de viaje. Para crear vehículos que puedan ser vividos intensamente.

Porque en Nissan sabemos que ninguna aventura es tan emocionante como la vida misma.

## NISSAN

Tu vida va sobre ruedas.





## ESPIRITU DE BIEL/BIENNE II

# LA FUERZA DE LA LUZ

Por primera vez, el coche solar más rápido del mundo ha venido a España. Ha rodado por nuestras carreteras, y ha demostrado ser capaz de superar los cien kilómetros por hora.

**REDONDO Y  
SILENCIOSO**  
El aspecto  
estético de este  
coche solar está  
supeditado al  
más severo  
coeficiente de  
penetración  
aerodinámica.



**D**ESPUÉS de doce años de estudios y varias evoluciones, el coche solar es una realidad indiscutible, y al mismo tiempo sorprendente.

Entre los varios proyectos, todos ellos emprendidos por fabricantes de la talla de Honda, General Motors y otros, el más logrado es el «Espíritu de Biel-Bienne II», realizado por un grupo de técnicos suizos, capitaneados por el ingeniero Jean Aré, y patrocinados por la marca relojera Swatch.

A pesar de su corta existencia, el «Espíritu de Biel-Bienne II», ostenta el mejor palmarés que pueda tener un coche solar. En 1990 se adjudicó la carrera de duración en el *World Solar Challenge*, que consistía en ir desde la ciudad australiana de Darwin hasta Adelaida, cuyo recorrido de 3.004 kilómetros lo cubrió en sólo cuarenta y siete horas y media. Exactamente a un día de ventaja del segundo clasificado, que era el coche de Honda. La segunda hazaña, tuvo lugar sobre el circuito oval de Phoenix, ocasión en la que el Campeón de automovilismo Mario Andretti, indicó al piloto Paul Balmer la trazada ideal. Una vez más, el «Espíritu de Biel-Bienne II» se adjudicó la victoria al recorrer las ciento ochenta vueltas a la velocidad media de 101.09 kilómetros por hora. De este modo, estableció el récord absoluto de velocidad de coches solares.

### RÉCORD ABSOLUTO

Lo más atractivo de este vehículo monopla y con tres ruedas, es su aspecto y su línea estética, extremadamente cambiante. Visto de frente es un platillo volante, de perfil es una gota de agua, y el tres cuartos posterior recuerda a la cola de un halcón. Sin lugar a dudas, es un canto a la aerodinámica en función de la mayor ligereza posible; todo ello, sumido en un total y absoluto silencio de funcionamiento.

Puede remontar pendientes del quince por ciento, es capaz de rodar a cien kilómetros por hora hasta que la resistencia física del piloto lo permita, no necesita repostar, y si el sol se esconde, puede rodar durante trescientos kilómetros sin aminorar su velocidad de cruce, fijada en los cien kilómetros por

**Motor 16 / 29**





hora. Todo esto, en el más absoluto silencio, sin contaminar la atmósfera y sin ningún tipo de manipulación. Su alimentación se resume en un contacto lumínico con los rayos del sol.

La estructura del coche es de kevlar en la parte delantera. Se ha empleado fibra de carbono en la zona de la transmisión y la cabina es de fibra de vidrio. El noventa y cinco por ciento de la parte superior, está cubierta por mil cincuenta células solares iguales a las que se emplean en las cápsulas espaciales de la NASA, que al estar unidas entre sí, transmiten a un convertidor transistorizado su energía. Una vez conmutada, se logran mil trescientos vatios de potencia, que permiten al motor eléctrico, que pesa sólo cuatro kilos, funcionar con mil cien vatios. Al mismo tiempo, se carga el conjunto de ochenta y seis baterías de zinc y plata que, al llegar a su máximo rendi-

#### SIN COMENTARIOS

*La línea estética es lo más desconcertante, y sorprendente a la vez, de este vehículo que dialoga con el sol y el silencio. La tecnología que se esconde bajo sus placas solares se ve adornada por un concepto estético que pertenece a otro mundo, aunque es el nuestro.*

miento, almacenan ciento treinta voltios. Como era de esperar, ésta es la parte más pesada del coche, ya que alcanza los treinta y ocho kilos de peso.

En total orden de marcha, el «Espíritu de Biel-Bienne II» pesa con exactitud ciento setenta y cinco kilos, y puede albergar un conductor de ochenta kilos de peso, con una estatura de un metro noventa.

Una vez sentados en el habitáculo, notamos cierto parecido con el de un planeador, y el manejo del volante es tan sensible como el manillar de una bicicleta. Sin embargo, en un principio resulta desconcertante no encontrar una relación entre el silencio que se vive en el interior y la velocidad del coche. Incluso, sin que uno haya sido pájaro en otras vidas, la sensación de rodar con él se asemeja más al vuelo que al deslizarse por una ca-

# ESTA ES LA FORMULA PARA CUIDAR TU PIEL DESPUES DEL AFEITADO.



Ahora la nueva línea After Shave Nivea For Men, en sus variedades: Balsam, Cream y Lotion, incorpora un revolucionario componente en su fórmula: A.P.G. El factor hidratante natural que calma, protege y suaviza la piel, evitando irritaciones.

## NIVEA FOR Men

NIVEA FOR MEN. Cuida tu piel.

Y para un afeitado más suave, Nivea For Men te ofrece una línea completa, con la Espuma, la Crema y el nuevo Gel de Afeitar.

Participa en el sorteo de 100 CASOS FM firmados por Juan López Melia, campeón de España de Superbikes, que se celebrará el día 6 de Julio de 1992, ante notario. Envía el cupón adjunto al apdo. de correos nº 51020 (ACPD), 28080 Madrid.

Nombre: .....  
 Tfn.: .....  
 Dirección: .....  
 Población: .....  
 C.P.: .....  
 M.: .....  
 Marca tu talla con una X: .....  
 MO





**FRAGILIDAD Y FUTURO**  
Bajo las 1.050 placas solares que recubren la casi totalidad de su parte posterior, se oculta la más avanzada tecnología electromecánica que se caracteriza por una fragilidad singular.



retera. No existen brusquedades en la arrancada, ni tampoco cuando se rueda; su aceleración es sumamente suave y progresiva.

Cuando se alcanza la velocidad máxima, se escucha el ligero zumbido del motor eléctrico, acompañado por un rítmico golpeteo de las ruedas de bicicleta sobre el asfalto y, al mismo tiempo, se siente un gran aislamiento del mundo exterior debido al silencio que acompaña al conductor.

Al contrario que en los coches convencionales, el panel de mandos está dividido en dos partes, se han colocado los seis indicadores disponibles en los laterales del habitáculo. En todo momento se puede saber el estado de las baterías, la velocidad a que se rueda, el estado del generador solar, el sumi-



nistro de la energía eléctrica constante, y el caudal de energía electrónica.

Este vehículo entrañable, que ha sido bautizado con el nombre de las dos ciudades suizas en las que se llevó a cabo el proyecto, representa una obra de ingeniería de todo respeto, que ha costado unos ochenta millones de pesetas. Sin embargo, no se trata solamente de un delirio tecnológico o de un gesto de orgullo europeo frente al acoso nipón, sino que el «Espíritu de Biel-Bienne II» es un banco de pruebas que dará paso a un coche de uso común, cuyo precio y rendimiento estará en consonancia con las posibilidades de todo ciudadano del mundo.

Gigi Corbetta

# ANTES DE COMPRARTE UN COCHE, PÍDELE SU CURRÍCULUM



El currículum de un LANCIA DELTA, es el currículum de un campeón mundial.

Con los mejores antecedentes en la historia del automovilismo por ser LANCIA, con el mayor número de victorias en el Campeonato del Mundo de Rallies por ser DELTA.

LANCIA DELTA, un automóvil con un espíritu exclusivo, con poder. Ven a conocer la gama DELTA:

Desde la versión LX con un motor de 1.500 c.c. y el más completo equipamiento de serie, hasta la agresividad y la fuerza del HF INTEGRALE 16V, con un carácter absolutamente deportivo, y con la posibilidad de incorporar aire acondicionado.

Antes de comprarte un coche, pídele su currículum... será un LANCIA DELTA.

| Modelo                   | c.c.  | C.V. | P.V.P desde* |
|--------------------------|-------|------|--------------|
| Delta 1.5 LX             | 1.498 | 82   | 1.523.000    |
| Delta 1.6 GT i.e.        | 1.585 | 111  | 1.723.000    |
| Delta HF Turbo           | 1.585 | 143  | 2.146.000    |
| Delta HF Integrale 16 v. | 1.995 | 210  | 4.432.000    |

\* Península y Baleares IVA y Transporte incluidos.



CAMPEON DEL MUNDO





## EL PEUGEOT 106 XT A LOS 30.000 KILÓMETROS

# EL UTILITARIO PERFECTO

**Después de haber realizado un total de 30.000 kilómetros con el Peugeot 106 XT y desmontarlo posteriormente, pieza por pieza, su mecánica ha dado muestras de gozar de una extraordinaria salud.**

**P**ARA nuestra prueba de fiabilidad nos decidimos por la versión equipada con el motor de 1.360 centímetros cúbicos, del grupo PSA. Se eligió esta motorización porque está justo en la mitad de la gama, resultando la versión más equilibrada, además de ser la que mejor combina el uso en ciudad y en carretera.

Un motor con 75 caballos, que ha sorprendido por su magnífico rendimiento. En las buenas prestaciones que ofrece este motor, juega un papel importante la caja de cambios. Dispone de unos desarrollos acertados, que permiten exprimir a tope su potencial. Si a esto sumamos un selector suave y preciso, que permite

**SIN COMPLEJOS**  
Con el Peugeot 106 XT se pueden realizar viajes de largo recorrido con total garantía.



34 / Motor 16





## FICHA TÉCNICA



**MOTOR:** delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.360 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 75 mm. Carrera: 77 mm. Compresión: 9,3 a 1. Potencia máxima: 75 CV (55 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 11,6 mkg (114 Nm) a 3.800 rpm. Alimentación: carburador de doble cuerpo Solex. Combustible: gasolina 97 octanos y 95 sin plomo.

**TRANSMISIÓN:** tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,5 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,6 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 34,1 km/h.

**DIRECCIÓN:** sistema: de cremallera. Vueltas de volante entre topes: 3,8. Diámetro de giro: 11,2 metros.

**FRENOS:** delanteros: discos. Traseros: tambor. Antibloqueo de frenos: Bendix, opcional.

**SUSPENSIÓN:** delantera: independiente tipo Pseudo McPherson invertido, con amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: independiente, con muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos integrados y barra estabilizadora.

**RUEDAS:** Neumáticos: 155/70 TR 13. Llantas de chapa de 5 x 13.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 820 kg. Capacidad del depósito de combustible: 45 litros.

## CONSUMOS

| Datos en l/100 km            | 5.000 Km | 15.000 Km | 30.000 Km |
|------------------------------|----------|-----------|-----------|
| <b>CIUDAD</b>                |          |           |           |
| A 31,8 km/h de promedio      | 7,4      | 7,9       | 7,6       |
| <b>CARRETERA</b>             |          |           |           |
| A 90 km/h de cruce           | 5,4      | 5,5       | 5,4       |
| En conducción rápida         | 12,3     | 10,2      | 11,4      |
| <b>AUTOPISTA</b>             |          |           |           |
| A 120 km/h de cruce          | 7,6      | 8,1       | 8,0       |
| A 140 km/h de cruce          | 9,1      | 8,8       | 9,2       |
| <b>CONSU. MED. PONDERADO</b> |          |           |           |
| Libros/100 km                | 6,8      | 7,2       | 7,0       |
| <b>AUTONOMÍA MEDIA</b>       |          |           |           |
| Kilómetros recorridos        | 612      | 575       | 592       |

## PRESTACIONES

|                                     | 5.000 Km | 15.000 Km | 30.000 Km |
|-------------------------------------|----------|-----------|-----------|
| <b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>             |          |           |           |
| Km/h                                | 176,3    | 176,7     | 177,6     |
| <b>ACELERACIÓN</b>                  |          |           |           |
| 400 m: salida parada (seg.)         | 18,0     | 17,7      | 17,9      |
| 1.000 m: salida parada (seg.)       | 33,5     | 33,2      | 34,1      |
| 0-100 km/h (seg.)                   | 11,4     | 11,1      | 11,3      |
| Metros recorridos                   | 193      | 191,6     | 196,4     |
| <b>RECUPERACIÓN</b>                 |          |           |           |
| 400 m: desde 40 km/h en IV (seg.)   | 19,0     | 19,0      | 19,1      |
| 400 m: desde 40 km/h en V (seg.)    | 21,0     | 21,3      | 21,3      |
| 1.000 m: desde 40 km/h en IV (seg.) | 35,5     | 35,4      | 35,9      |
| 1.000 m: desde 40 km/h en V (seg.)  | 39,5     | 40,0      | 40,4      |
| De 80 a 120 km/h en IV (seg.)       | 11,3     | 11,9      | 12,5      |
| Metros recorridos                   | 319      | 335       | 351       |
| De 80 a 120 km/h en V (seg.)        | 16,5     | 16,8      | 17,1      |
| Metros recorridos                   | 482      | 469       | 477       |

manejar el cambio con rapidez, pocos inconvenientes se le pueden poner a estos apartados mecánicos. La única pega achacable al motor es su elevada rumorosidad.

Este propulsor permite realizar viajes de largo recorrido, siendo capaz de mantener una buena velocidad de cruce sin inmutarse, y lo que es mejor, con unos consumos que se mantienen siempre dentro de unos márgenes razonables. Por lo que hemos podido comprobar es muy difícil



**SIN DESCANSO**  
Los treinta mil kilómetros de la prueba se han sucedido sin darle un descanso al 106 XT. Se ha utilizado en todo tipo de carreteras, dando siempre muestras de una magnífica agilidad.

que un usuario normal sobrepase la cifra de diez litros de gasolina cada cien kilómetros. A nosotros, a lo largo de la prueba, alternando gasolina súper y de 95 octanos sin plomo, nos dio un consumo medio de 8,6 litros cada cien kilómetros. Al respecto hay que puntualizar, que tanto con una gasolina como con otra, el rendimiento fue similar.

Además de la bondad de su motor, hay que destacar su magnífico chasis, con unas suspensiones perfec-

INFORME LUBRICACIÓN

## Ambar en el análisis de la caja de cambios

Los laboratorios de Shell, tras analizar las muestras que les mandamos de aceite (Helix 20W50) del motor y de la caja de cambios (Spirax HD 80W), confirmaron unos resultados nuevamente muy reveladores. Los del aceite del motor eran correctos y nos demostraron que la mecánica funcionaba de maravilla y que el desgaste era mínimo. Por contra, los de la



caja de cambios eran «ambar». Habían detectado la presencia de partículas extrañas, que podrían proceder del exterior. Se desmontó por completo para comprobar su estanqueidad, que era perfecta; por lo que esas partículas se podían haber debido a los restos derivados del desgaste de los arillos sincronizadores, hechos en material sinterizado.



tamente adaptadas, con un buen compromiso entre estabilidad y seguridad. Es muy noble y ágil en cualquier tipo de trazado, permitiendo una alta seguridad de paso por curva. Los frenos también están a gran altura, cuenta con discos ventilados en las ruedas delanteras, mostrándose el sistema eficaz y potente, capaz de detener al 106 en unas distancias muy buenas. El fabricante ofrece en opción sistema antibloqueo de frenos de origen Bendix. El protagonista de nuestra prueba estaba equipado con esta opción.

### OPINIONES

Unas cuantas personas tuvieron ocasión de alternarse el volante a lo largo de los 30.000 kilómetros. Javier Moltó, fue una de ellas: «recorrí

**EL Peugeot 106 XT, se ha revelado como un vehículo extremadamente ágil en cualquier tipo de trazado. Su mecánica de concepción moderna y fiable, es también muy económica.**

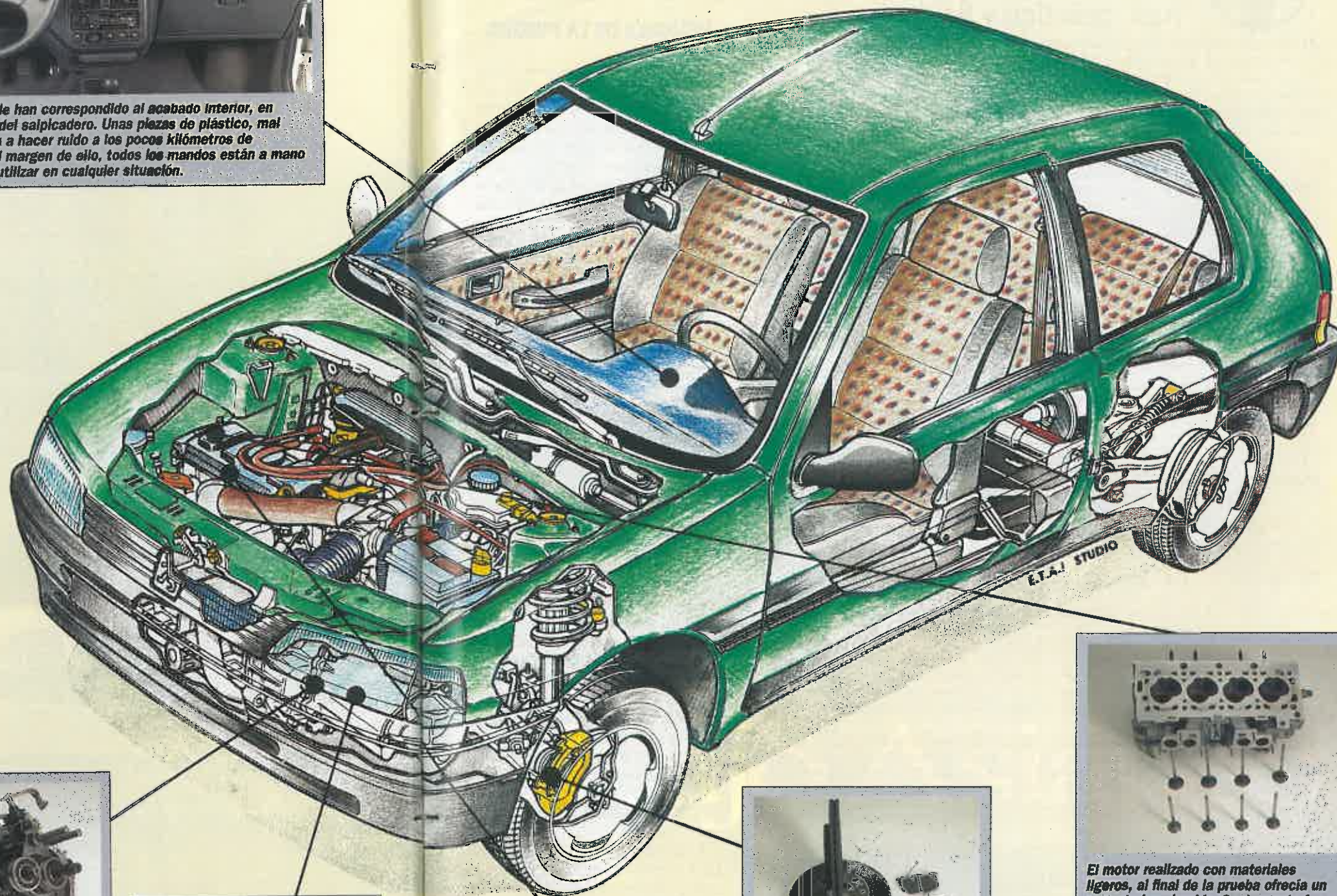
dos mil kilómetros en el Peugeot 106 XT en cuatro días, sin contratiempos. A los pocos kilómetros, ya queda claro que el motor y la estabilidad son sus mejores valores. Lo peor en un recorrido largo es la sonoridad que proviene del motor y de algunos desajustes en el salpicadero, que llega a ser molesta tras varias horas».

Juan Luis Soto también pudo conducirlo: «no me hizo falta mucho tiempo ni kilómetros para hacerme amigo del pequeño Peugeot. Un rápido viaje por Soria, con todo tipo de carreteras y trazados, me dejó una agradable impresión de coche vivaz, divertido y tan eficaz en la ciudad como en la carretera. Este mini 205 hereda del popular Peugeot todas las cualidades de estabilidad y manejabilidad.

Víctor Piccione lo probó en unas condiciones un poco especiales: «en una escapada a una estación de esquí, pude comprobar el buen hacer del pequeño Peugeot. A pesar de lo aquilatado del espacio, éste resulta más que suficiente para una pareja con todo los bártulos necesarios para el deporte blanco. A pesar de la carga y la resistencia aerodinámica del portaesquíes, el 106 mostró un buen andar. La tracción delantera y la ligereza del vehículo nos permitie-



Las mayores críticas le han correspondido al acabado interior, en concreto al conjunto del salpicadero. Unas piezas de plástico, mal ajustadas, empezaron a hacer ruido a los pocos kilómetros de iniciarse la prueba. Al margen de ello, todos los mandos están a mano y resultan fáciles de utilizar en cualquier situación.



En la caja de cambios, una vez desmontada, se pudo observar que el desgaste de todos sus elementos era normal.



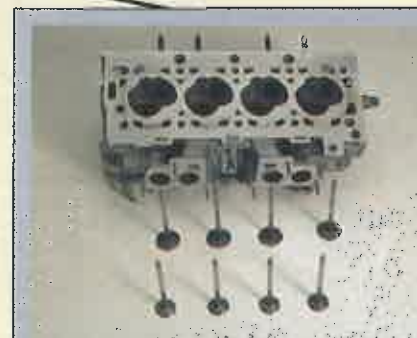
Las partículas presentes en el aceite del cambio, podrían ser de los arillos sincronizadores realizados en material slitherizado.



El árbol de levas mostraba síntomas de fatiga. Un defecto que no afectaba, en absoluto, al buen funcionamiento en la vida útil del motor del vehículo.



Los frenos funcionaron a la perfección. Los delanteros, de discos ventilados, contribuyen a que soporten bien los esfuerzos.



El motor realizado con materiales ligeros, al final de la prueba ofrecía un aspecto inmejorable. Su desgaste fue mínimo, con esto su fiabilidad es segura.

letero pecan de una apreciable menor amplitud.

Las mayores pegas fueron dirigidas hacia el acabado, con ruidos en el salpicadero a los pocos kilómetros, que delatan la utilización de unos plásticos de poca calidad y un ajuste mejorable entre las distintas piezas del interior. También fueron objeto de críticas los asientos delanteros, con un mullido blando, que ha-

prueba, ha sido su interior, muy bien aprovechado. Aquí juega un papel decisivo su buena anchura, muy similar a la del 205. Pero al ser algo más corto, las plazas posteriores y el ma-





## LOS CONDUCTORES OPINAN

## Ágil, práctico y fiable

**P**ARA completar los 30.000 kilómetros de que consta la prueba, se alternaron al volante del Peugeot 106 XT unos cuantos conductores. Con las valoraciones de cada uno de los apartados del coche, hemos realizado este cuadro. La puntuación global del coche ha sido **7,2 puntos**. Un notable muy merecido, que ha sido posible gracias a los buenos argumentos que el pequeño de la marca del león presenta, principalmente gracias a su mecánica que cautiva por sus prestaciones.

|                |     |                                                                                                                                                                                                                                                                                                                    |
|----------------|-----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| CONFORT        | 6,4 | La puntuación en este apartado se ve un poco penalizada por los asientos, con un mullido blando, que hace que en viajes largos la espalda se resienta. También por el ruido de su motor. A regímenes de giro elevados se deja notar en el interior, con la molestia que esto conlleva.                             |
| COMPORTAMIENTO | 7,7 | Este es uno de los puntos fuertes del Peugeot 106. Dispone de una suspensión muy bien adaptada, que con unos tarados confortables, permiten al pequeño de esta marca desenvolverse a la perfección en cualquier tipo de trazado. La dirección, que no es asistida, no resulta ser muy pesada.                      |
| DINAMICA       | 8,0 | La bondad de su mecánica hace que en este apartado salga muy beneficiado. La velocidad máxima es muy buena, y si a esto sumamos unas aceleraciones y recuperaciones de gran nivel, tenemos los ingredientes necesarios para poder conducir un coche muy divertido y agradable.                                     |
| INTERIOR       | 6,9 | El equipamiento está bien para un coche de su categoría, lleva elevalunas y cierre electrónico, entre otras cosas, de serie. Lo peor en este sentido es su calidad de acabado, que es muy mejorable. Los plásticos utilizados en la realización del salpicadero no ajustan bien y hacen ruido.                     |
| MECANICA       | 7,4 | El motor construido de materiales ligeros es moderno. Ofrece unas buenas cifras de prestaciones. La caja de cambios acompaña perfectamente en el funcionamiento del motor, sus desarrollos acertados permiten sacarle la quintaesencia. Los frenos, por su parte, son potentes y aguantan bien los esfuerzos.      |
| CONSUMO        | 7,0 | Otra de las buenas bazas del protagonista de nuestra prueba de fiabilidad son sus consumos, que por lo general son ajustados. Tan sólo se disparan un poco si lo utilizamos a mucha velocidad por autopista, pero a pesar de esto, se mantienen dentro de unos buenos márgenes, siendo difícil pasar de 10 litros. |
| FUNCIONALIDAD  | 7,0 | Gracias a las puertas de generoso tamaño y a lo bien que se pueden abatir los asientos, el acceso está garantizado, tanto delante como detrás. Los mandos del puesto de conducción son sencillos y colocados a la mano del conductor. El maletero es un poco reducido, pero para su tamaño es aceptable.           |

**POR TODA ESPAÑA**  
En nuestra prueba tuvimos ocasión de visitar una buena parte de la geografía española. El Peugeot 106 XT siempre se mostró solícito para llevarnos donde le pedíamos.



ce que se resienta la espalda en viajes de largo recorrido.

## PELÍCULA DE LA PRUEBA

Desde que recogimos el coche hasta que finalizó la prueba, los incidentes fueron mínimos. Destacar tan sólo un ruido molesto que surgió en torno al kilómetro doce mil, producido por la carcasa del volante que no ajustaba bien. También prácticamente al final, al pisar el pedal de freno había un ruido extraño en la rueda delantera derecha. Bastó con desmontar esa rueda para comprobar que una arandela pegada al sensor del ABS era la causante.

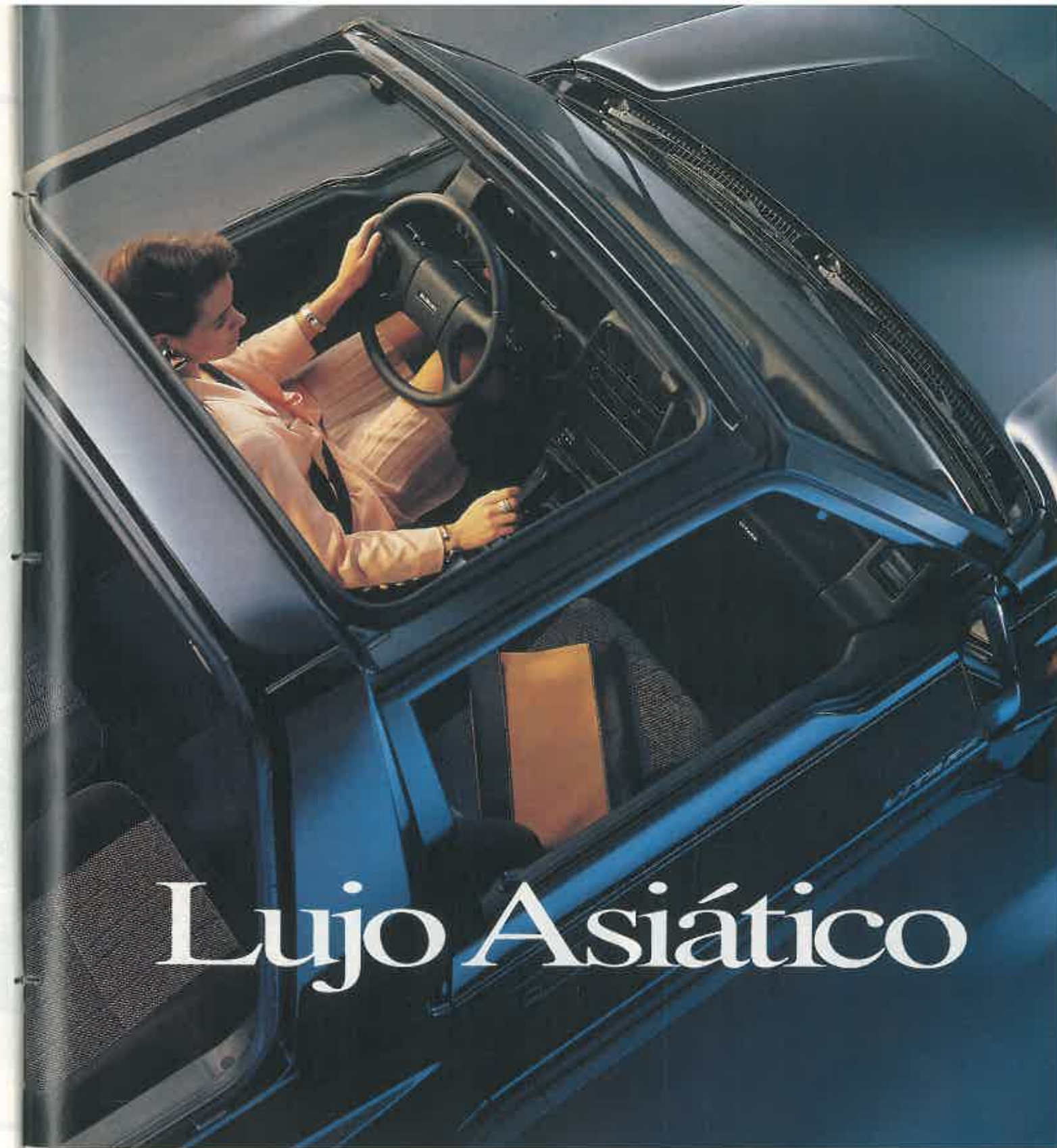
Al margen de esto, al coche siempre se le dio el trato que le podría dar cualquier conductor. Se respetaron minuciosamente los cambios de aceite y mantenimiento marcado en el libro del usuario. Con respecto a esto pudimos comprobar que el gasto de lubricante es mínimo. En toda la prueba no fue necesario realizar ningún relleno.

Cada vez que fue necesario realizar una revisión, acudimos a un servicio oficial de la marca. Al respecto hay que decir que el trato siempre fue bueno.

Siempre en nuestras pruebas de fiabilidad realizamos tres mediciones con el *Correvit* para ver la evolución de la mecánica. En este caso, desde la primera comprobación hasta la última, las cifras obtenidas fueron siempre muy parecidas, lo que demuestra que, desde prácticamente el inicio, el motor ya ofrecía un sensacional rendimiento.

## ANÁLISIS FINAL

Finalizada la prueba, el coche pasó a nuestro taller donde fue totalmente despiezado. El veredicto de Ángel Robledo fue claro y conciso: «se trata de una mecánica moderna, realizada íntegramente en aleación. El desgaste ha sido mínimo lo que significa que el motor en unas condiciones de uso normales no tiene por qué dar problemas en muchos kilómetros». Prueba de ello es que la compresión se mantuvo en los mismos valores a lo largo de la prueba y homogénea en los cuatro cilindros. La puesta a punto fue siempre correcta, como así lo demuestra el estado de las bujías y las emisiones de monóxido de carbono, que no sobre-



No te prives, date el lujo. En la ciudad puedes tener lo que tú quieras. Con un Vitara te lo puedes permitir todo. Si tienes un capricho, pídeselo. Te cuidará hasta en el más mínimo detalle. Bajará sus ventanillas eléctricamente. Reclinará y deslizará sus asientos. Centralizará el cierre de sus puertas. Acondicionará el aire. Regulará el volante a la altura que desees. Te asistirá en la dirección. Lo que tú pidas.

Y si lo pones en marcha, hará gala de toda su tecnología japonesa. De sus 74 CV, de los 1.600 cc. y de la tracción a cuatro o dos ruedas. Si vives en la ciudad, lleva un Vitara. Verás que lujo.



**SUZUKI VITARA**

La ciudad es tuya

SUZUKI VITARA. DISPONIBLE EN LAS VERSIONES 5 PUERTAS, HARD TOP, TECHO METÁLICO Y TECH





## DIARIO DE A BORDO

## Kilómetro a kilómetro

- 1.500** Tras unos kilómetros iniciales de rodaje, se le efectuó una primera revisión para comprobar el funcionamiento de su mecánica. Aprovechando su estancia en el taller, se le revisaron cada uno de sus niveles.
- 5.000** Es el kilometraje que tenemos marcado para realizarle la primera comprobación con el *Correvit*. En esta primera medición, las cifras obtenidas, tanto de consumos como de prestaciones, fueron ya muy satisfactorias.
- 11.000** Se le cambió el aceite del motor y el filtro, también se aprovechó para comprobar el nivel de la caja de cambios. Coincidiendo con esto, se sacó una muestra para enviarla a los laboratorios de lubricantes Shell, en Francia.
- 12.000** En torno a este kilometraje, comenzó a sonar un ruidito procedente de la vibración de la carcasa de plástico situada debajo del volante, que encierra los mandos de las luces y limpiaparabrisas, debido a un mal ajuste.
- 15.000** Llegamos al ecuador de la prueba, y por lo tanto es momento obligado para realizar una segunda medición con el *Correvit*. Los datos obtenidos son muy similares a los de nuestra primera medición.
- 21.000** Aproximadamente con estos kilómetros, procedimos a realizar un cambio de aceite, también se cambiaron los filtros de aceite y de aire. Se revisó de nuevo el nivel de la caja de cambios y se mandaron muestras a Shell.
- 22.000** Un ruido extraño comenzó a sonar cuando se pisaba el pedal del freno. Tras buscar su procedencia, se averiguó que era debido a una arandela que se había pegado al sensor magnético del sistema ABS (opcional).
- 30.000** Después de recorrer un buen número de sitios, llegamos al final de la prueba. Tras una nueva comprobación con el *Correvit* se vio que las cifras eran similares a las anteriores. Después, el coche pasó al taller y se desmontó.



## RIGUROSAS COMPROBACIONES

Todos los controles se llevaron a cabo por personal especializado. Los asientos fueron objeto de la mayoría de las críticas, el causante fue su ruido excesivamente blando.



pasaron nunca el seis por ciento, margen menor del permitido.

Tras analizar concienzudamente cada una de sus piezas, se pudo ver, que el árbol de levas mostraba síntomas de fatiga. A simple vista no parecía preocupante, y esto podría ser problemático con más de cien mil kilómetros, pero sin afectar a la fiabilidad mecánica del motor.

La caja de cambios, debido al informe de lubricación, se desmontó por completo y se pudo comprobar que estaban en perfecto estado todos sus componentes. Los frenos aguantaron perfectamente la prueba, al final, los discos habían perdido sólo medio milímetro de espesor, mientras que las pastillas estaban a medio uso, de 12,5 milímetros que tenían al principio llegaron al final con un grosor de casi seis. En las ruedas traseras, equipadas con tambores el desgaste fue inapreciable.

De serie, el Peugeot 106 de nuestra prueba, estaba equipado con neumáticos Dunlop SP9 en medida 155/70 TR 13. Debido al reducido peso del motor, los delanteros de siete milímetros de dibujo que tenían nuevos, estaban a medio uso y eran todavía perfectamente utilizables, mientras que los traseros estaban prácticamente intactos. La dirección, mantuvo sus cotas inalteradas.

Ángel Robledo destaca también de esta mecánica su facilidad de montaje y desmontaje, que debido a su reducido peso se manipula perfectamente. Al carecer por completo de juntas y estar unidos sus diferentes elementos por una pasta adhesiva, tan sólo hay que tener precaución en limpiar las superficies de unión de cara al montaje, para que el ajuste sea perfecto.

## UTILITARIO IDEAL

Tras los treinta mil kilómetros y el posterior análisis de su mecánica, ha quedado demostrado que el Peugeot 106 XT reúne las condiciones necesarias para ser todo un éxito entre los jóvenes que buscan un vehículo ágil en ciudad y rápido y económico en carretera. Al ser un coche dirigido a un tipo de clientela diferente a la del 205, el aspecto habitabilidad puede pasar a un segundo plano. A cambio, por un precio más ajustado ofrece una mecánica similar a la de aquél.

Equipo de pruebas de Motor 16

*Emidio Tucci*

MODA PARA EL HOMBRE  
TRAJES DE CAMPEONATO DE  
EL CORTE INGLÉS.  
UNA GRAN MARCA LÍDER, CAPAZ DE SUPERAR  
CUALQUIER META.

EMIDIO TUCCI LE INVITA A LAS OLIMPIADAS.  
SORTEO DE 27 VIAJES PARA 2 PERSONAS A  
LOS JUEGOS OLÍMPICOS DE BARCELONA 92.

El Corte Inglés

Tiendas Cortty





# HONDA CIVIC VTi DOBLE PERSONALIDAD



**Romper de raíz la tónica general del aburrimiento que produce el tráfico rodado a diario es, normalmente, patrimonio casi exclusivo de potentes deportivos de marcas míticas y legendarias inaccesibles para la mayoría, de utilitarios venidos a más a base de espectaculares adhesivos, alerones y otras zarandajas de ese estilo o de sugerentes cabrio, a poder ser, conducidos por rubias "secándose el pelo".**

|              |       |
|--------------|-------|
| DISEÑO       | ★★★★★ |
| ACABADO      | ★★★★  |
| PRESTACIONES | ★★★★  |
| CONFORT      | ★★★★  |
| SEGURIDAD    | ★★★★  |
| CONSUMO      | ★★★   |

**E**N los últimos meses, a este grupo de cabeza en el arte de despertar pasiones y miradas se ha añadido un vehículo de tipo medio que rompe moldes en el segmento de los cuatro metros,

el Honda Civic, que en esta ocasión probamos en su versión más potente, la VTi.

Para empezar hay que dejar claro que el Civic VTi se desmarca del resto tanto por fuera como por dentro. Acceder a su habitáculo es como acceder a una caja de sorpresas, algunas buenas y otras no tanto. La habitabilidad no debería ser un condicionante para el comprador, que según las previsiones de la marca nipona viajará solo o con un acompañante, sin embargo, y aunque desde fuera la forma del

techo dé pie a pensar que dos adultos en el asiento de atrás tienen que terminar a la fuerza con el cuello dislocado, la pura realidad es que este Civic tiene cuatro auténticas plazas, utilizables incluso en largos recorridos. Otra historia es que debido al singular maletero, muchos bultos terminen reposando en las plazas traseras. El acceso al coche queda prohibido para las minifaldas o para los cuerpos poco flexibles, mejorando a medida que la puerta alcanza su ángulo máximo de apertura. Pasar detrás requiere

## VIRTUDES

- Sistema V-TEC efectivo
- Rendimiento en alta
- Comportamiento

**HONDA CIVIC VTi**  
**PRECIO: 3.078.000 ptas**

- Capacidad del maletero
- Acabado mediocre
- Precio alto

## DEFECTOS

casi más esfuerzo, porque sólo se abate el respaldo, sin embargo, una vez acomodados, los asientos presentan una sujeción lateral idónea, aunque la banqueta resulte corta para los que no saben donde meter las piernas.

Prohibido entrar con paquetitos, mapas más gruesos de lo normal o cualquier objeto que depositar en alguna parte de las plazas delanteras. Las guanteras de las puertas son estrechísimas y el Civic sólo ofrece una cajita para guardar monedas. Los acompañantes das pla-





# HONDA CIVIC VTi DOBLE PERSONALIDAD

**Romper de raíz la tónica general del aburrimiento que produce el tráfico rodado a diario es, normalmente, patrimonio casi exclusivo de potentes deportivos de marcas míticas y legendarias inaccesibles para la mayoría, de utilitarios venidos a más a base de espectaculares adhesivos, alerones y otras zarandajas de ese estilo o de sugerentes cabrio, a poder ser, conducidos por rubias «secándose el pelo».**

|              |       |
|--------------|-------|
| DISEÑO       | ★★★★★ |
| ACABADO      | ★★★   |
| PRESTACIONES | ★★★★  |
| CONFORT      | ★★★   |
| SEGURIDAD    | ★★★★  |
| CONSUMO      | ★★★   |

**E**N los últimos meses, a este grupo de cabeza en el arte de despertar pasiones y miradas se ha añadido un vehículo de tipo medio que rompe moldes en el segmento de los cuatro metros.

el Honda Civic, que en esta ocasión probamos en su versión más potente, la VTi.

Para empezar hay que dejar claro que el Civic VTi se desmarca del resto tanto por fuera como por dentro. Acceder a su habitáculo es como acceder a una caja de sorpresas, algunas buenas y otras no tanto. La habitabilidad no debería ser un condicionante para el comprador, que según las previsiones de la marca nipona viajará solo o con un acompañante, sin embargo, y aunque desde fuera la forma del

techo dé pie a pensar que dos adultos en el asiento de atrás tienen que terminar a la fuerza con el cuello dislocado, la pura realidad es que este Civic tiene cuatro auténticas plazas, utilizables incluso en largos recorridos. Otra historia es que debido al singular maletero, muchos bultos terminen reposando en las plazas traseras. El acceso al coche queda prohibido para las minifaldas o para los cuerpos poco flexibles, mejorando a medida que la puerta alcanza su ángulo máximo de apertura. Pasar detrás requiere

## VIRTUDES

- Sistema V-TEC efectivo
- Rendimiento en alta
- Comportamiento

**HONDA CIVIC VTi**  
**PRECIO: 3.078.000 ptas**

- Capacidad del maletero
- Acabado mediocre
- Precio alto

## DEFECTOS

casi más esfuerzo, porque sólo se abate el respaldo, sin embargo, una vez acomodados, los asientos presentan una sujeción lateral idónea, aunque la banqueta resulte corta para los que no saben donde meter las piernas.

Prohibido entrar con paquetitos, mapas más gruesos de lo normal o cualquier objeto que depositar en alguna parte de las plazas delanteras. Las guanteras de las puertas son estrechísimas y el Civic sólo ofrece una cajita para guardar monedas. Los acompañantes das pla-



## FICHA TÉCNICA

**MOTOR:** delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada y con sistema de admisión variable V-TEC. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.595 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81 mm. Carrera: 77,4 mm. Compresión: 10,2 a 1. Potencia máxima: 160 CV (118 Kw) a 7.600 rpm. Par máximo: 15,3 mkg (150 Nm) a 7.000 rpm. Alimentación: inyección electrónica multipunto. Combustible: gasolina sin plomo de 95 ó 98 octanos.

**TRANSMISION:** tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 17,5 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 23,0 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 29,2 km/h.

**DIRECCION:** sistema: de cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,3 vueltas. Diámetro de giro: 10,6 metros.

**FRENOS:** delanteros: discos ventilados. Traseros: discos. Antibloqueo de frenos: de serie.

**SUSPENSION:** delantera y trasera: de ruedas independientes con paralelogramos asimétricos, amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora en ambos ejes.

**RUEDAS:** Neumáticos: 195/55 VR 15. Llantas de aleación de 5,5J x 15 pulgadas.

**PESOS Y CAPACIDADES** Peso en orden de marcha: 1.085 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 45 litros.

## CONSUMOS

| (Datos en l/100 Km)        |      |
|----------------------------|------|
| <b>CIUDAD</b>              |      |
| A 29 km/h de promedio      | 10,5 |
| <b>CARRETERA</b>           |      |
| A 90 km/h de cruce         | 7,4  |
| En conducción rápida       | 9,2  |
| <b>AUTOPISTA</b>           |      |
| A 120 km/h de cruce        | 8,7  |
| A 140 km/h de cruce        | 9,0  |
| <b>CONSUMO MEDIO POND.</b> |      |
| Litros 100/km              | 9,4  |
| <b>AUTONOMIA MEDIA</b>     |      |
| Kilómetros recorridos      | 430  |



**UN ÉXITO**  
El artifice del éxito conseguido por este modelo es el motor dotado del sistema V-TEC. Su manejo es como el de un kart. La dirección refleja en las manos cualquier desnivel.

zas traseras, por el contrario, sólo tienen que levantar sus respectivos reposabrazos para encontrar huecos suficientes para todo. El maletero bate ya todos los records. Guanteras, maletas móviles, recovecos a diestro y siniestro. Lo cierto es que no deja de tener su gracia y su utilidad en contadas situaciones. Sin embargo, por norma general se queda pequeño con facilidad, la carga superficial (la que no entra en la maletita) se queda a la vista y todo este conjunto plastificado provoca algunos «grillos» que acompañan

siempre al conductor por carreteras bacheadas.

En general, el acabado del Civic VTI se mantiene en la línea marcada por la mayoría de sus compatriotas, no obstante, la resolución de las guanteras traseras (en plástico poco reforzado) o del maletero, disminuye la calidad del conjunto. Desde fuera el Civic sigue engañando a los más desconfiados y los interiores cuentan con la luminosidad y la visibilidad necesarias a pesar de sus atrevidas formas. Sólo una mención importante: al limpiar trase-

ro, que no es intermitente (un rollo cuando llueve poco), y que además tiene un tamaño mínimo, tanto que sólo limpia una media luna minúscula para ver por el espejo interior.

El Civic VTI es como un kart a la hora de andar con él. Ágil, muy vivo, se maneja con la gorra y uno lo mete por donde quiere. No pierde tracción, a pesar de ser un «todo delante» potente, y el cambio es corto y preciso, premisas necesarias cuando, como en este caso, su utilización en algunos momentos tiene que ser rápida y decisiva para apro-

### MUCHA HISTORIA, POCAS NUECES

A pesar de lo historiado del maletero, lo cierto es que tiene muy poca utilidad, enseguida se llena. En cualquier caso, se pueden abatir los asientos pero así la habitabilidad queda reducida a dos personas.

## PRESTACIONES

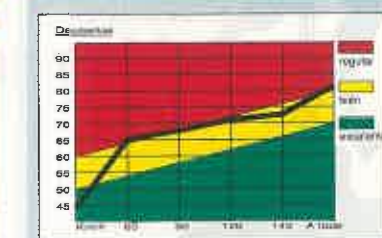
| VELOCIDAD MAXIMA            |       |
|-----------------------------|-------|
| Km/h                        | 214,5 |
| ACELERACION (seg.)          |       |
| 400 m salida parada         | 16,3  |
| 1 000 m salida parada       | 29,6  |
| De 0 a 100 km/h             | 8,5   |
| Recorriendo (metros)        | 134,3 |
| RECUPERACION                |       |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª   | 18,3  |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª   | 19,5  |
| 1 000 m desde 40 km/h en 4ª | 32,5  |
| 1 000 m desde 40 km/h en 5ª | 36,4  |
| De 80 a 120 km/h en 4ª      | 9,7   |
| recorriendo (metros)        | 272,7 |
| De 80 a 120 km/h en 5ª      | 12,8  |
| recorriendo (metros)        | 358   |

## FRENOS



|            |      |
|------------|------|
| A 60 Km/h  | 17,1 |
| A 100 Km/h | 47,8 |
| A 120 Km/h | 64,6 |

## SONORIDAD



|            |      |
|------------|------|
| Al ralentí | 44,2 |
| A 60 Km/h  | 65,4 |
| A 90 Km/h  | 68,8 |
| A 120 Km/h | 71,2 |
| A 140 Km/h | 73,6 |
| A Tope     | 81,8 |

## DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Honda Automóviles España, S.A. Carretera C-246, kilómetro 8,7. 08830 Sant Boi de Llobregat (Barcelona). Teléfono: (93) 370 80 07. Red de postventa: 35 puntos.

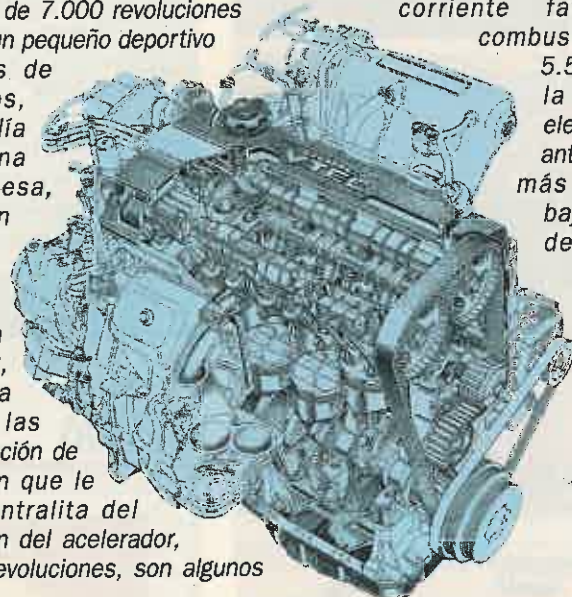


HONDA  
V-TEC

## O COMO REALIZAR UN MILAGRO

**PARA** conseguir una potencia de 160 caballos de una mecánica de 1,6 litros sin utilizar ningún tipo de sobrealimentación, y alcanzar la potencia máxima y el par máximo a más de 7.000 revoluciones por minuto en un pequeño deportivo de poco más de cuatro metros, sólo se podía recurrir a una técnica japonesa, especialista en milagros tecnológicos.

El sistema de distribución variable V-TEC, actúa sobre la apertura de las válvulas en función de la información que le llega a la centralita del motor. Posición del acelerador, temperatura, revoluciones, son algunos



de los datos que se tienen en cuenta a la hora de efectuar esas variaciones en las válvulas de admisión. Las válvulas actúan a destiempo generando así una corriente favorable a la combustión. A partir de 5.500 revoluciones, la apertura varía elevando las válvulas antes, más y durante más tiempo que a bajas revoluciones, de manera que la potencia en alta se incrementa de forma importante.

En el caso de este motor se utiliza un doble árbol de levas en cabeza para controlar las 16 válvulas.

vechar al máximo la potencia del coche. La amortiguación es bastante dura, pero en ningún momento llega a molestar más de la cuenta, el público femenino no lo aceptaría.



## CON TODO LUJO DE DETALLES

Al Civic VTI no le falta absolutamente de nada. Aire acondicionado, techo de apertura eléctrica, dirección asistida, antibloqueo de frenos, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, etcétera. Los asientos sujetan bien el cuerpo, pero son cortos de banqueta. Caben cuatro adultos sin apuros, aunque delante faltan huecos portaobjetos.

La doble personalidad de este modelo se manifiesta rodando, que es cuando el sistema V-TEC deja claro el porqué de su existencia. Hasta más o menos las 5.000 revo-

luciones por minuto, el conductor se encuentra con un elástico y tranquilo motor que admite, con unos desarrollos adecuadamente cortos y el sistema de distribución variable,

el andar casi de un modelo automático. Apenas hay que cambiar y el poder de recuperación en cuarta y quinta velocidad es asombroso, o al menos esa es la sensación que

## En España a las seis, en España a las siete y en España a las ocho escucha información de peso.

Fuerza 6... Fuerza 7... Fuerza 8...  
Por la mañana en España a las 6, España  
a las 7 y España a las 8, información sólida, ágil  
y completa... con Julio César Iglesias.  
Radio Nacional de España, Radio 1.  
La actualidad en todo su volumen.

**Rne.1**

La radio en todo su volumen.





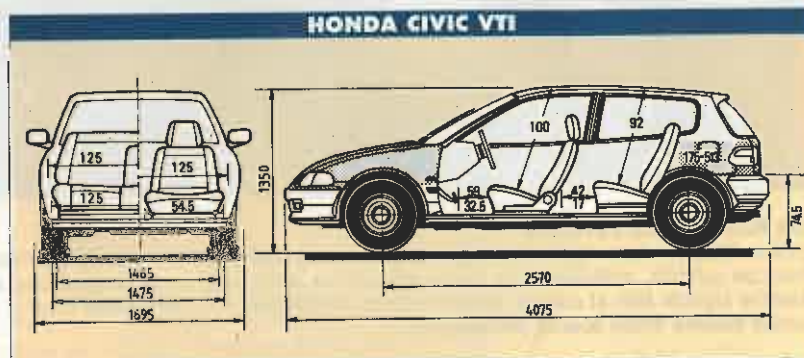
## EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

## A FAVOR

- ▲ Tiene de serie todo lo que puede desear un cliente exigente. Desde aire acondicionado hasta antibloqueo de frenos.
- ▲ La dirección asistida, de serie, funciona a las mil maravillas.

## EN CONTRA

- ▼ Faltan huecos portaobjetos en la parte delantera.
- ▼ El maletero se queda pequeño con facilidad y una buena superficie se queda al aire sin ningún tipo de bandeja.



## FRETE A SUS RIVALES

Aunque el Civic VTi se desmarca totalmente de sus rivales naturales por precio y filosofía, no hay que desestimar el que un comprador pueda plantearse el gastar medio millón menos y optar por un Escort RS 2.000 16V, o por un Astra GSi 2.0 16V, e incluso por un modelo algo antiguo pero todavía vigente, el 309 GTi 16V. Todos ellos están en condiciones de plantarle batalla en carretera, con algunas diferencias en cuanto a comportamiento, aspecto en el que el Civic no cojea nada. El VTi acelera mejor que el Astra y el 309 pero el nuevo Escort se impone, con 10 caballos menos. En recuperaciones la cosa está igualada, aunque el agradable funcionamiento del japonés compensa las posibles carencias en este sentido. En equipamiento el Honda arrasa pero el precio puede ser determinante.

## INCONFUNDIBLE

Su aspecto no da lugar a equívocos, es un modelo japonés. Las llantas de aleación son de serie.



ofrece (con las cifras en la mano es más normalito). Apurando las marchas más cortas el motor decide no defraudar al conductor que elige la segunda personalidad, la de deportivo agresivo, y bajo el capó delante

ro, la mecánica comienza a emitir un sonido diferente, más de carreras. Cuando se sobrepasan las 6.000 revoluciones el coche ya es otro, la mutación se ha realizado y el conductor tiene otras 2.400 revo-

luciones más por minuto de margen (el corte de inyección se realiza a las 8.400 rpm.) para adelantar, subir, o simplemente para disfrutar conduciendo. Desde luego, el ruido puede llegar a ser molesto, y hay que multiplicar la atención y el dinero para gasolina, pero normalmente termina compensando. Una sola pega en el salto entre marchas, concretamente entre segunda y tercera, ya que nos obliga a utilizar el cambio más de la cuenta (de ahí el elogio a la precisión). La segunda se queda un poquito corta y al insertar la tercera la aguja cae de las 8.000 a las 5.000 revoluciones. Esto sólo sucede cuando se intenta exprimir la mecánica y en el tramo que se recorre abundan las curvas cerradas.

## SUPERIOR A LA MEDIA

En cualquier caso debemos puntualizar que el Civic VTi puede decepcionar a los que piensan que un vehículo de tan sólo 1.085 kilogramos y la mejor relación cilindrada-potencia, con 100 caballos por litros de cilindrada, va a despegar las rayas del asfalto allá por donde pase. Sin duda que con sus 160 caballos se sitúa al nivel de los mejores turismos deportivos del segmento (supera a algunos), sin embargo, la suavidad de funcionamiento y la necesidad de que la aguja del cuentavuelts trabaje a un régimen no inferior a las 5.500 revoluciones por minuto para lograr buenos resultados, empañan la agradable sensación de progresividad.

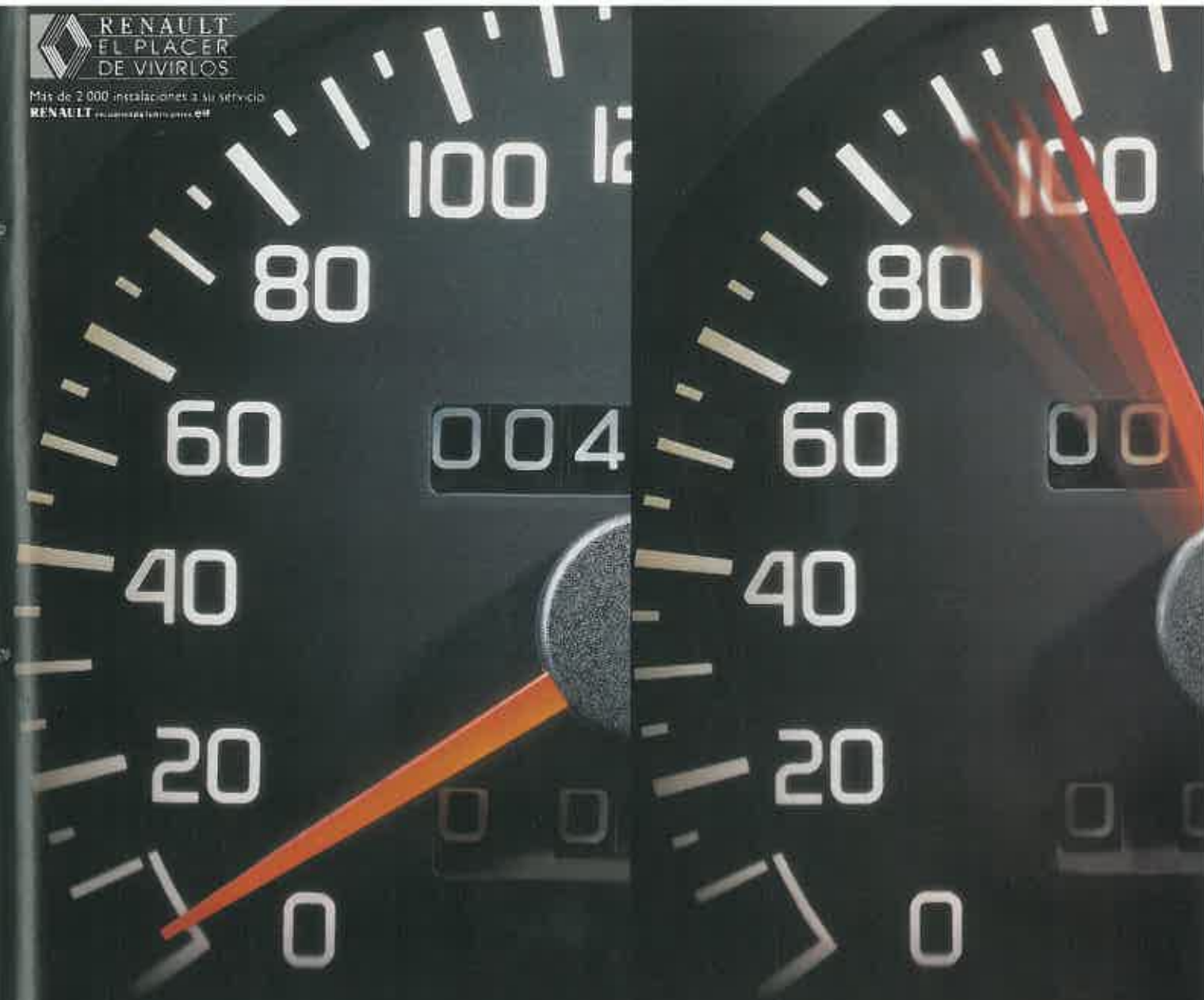
Del Civic VTi, se encapricha un público muy concreto que, ante todo y al margen del rendimiento o el consumo, está dispuesto a pagar alrededor de medio millón de pesetas más por él. De acuerdo que no le falta de nada, pero dadas las carencias en cuanto a habitabilidad o capacidad del maletero, este modelo también se desmarca de las comparaciones más directas situándose en una parcela de mercado especial. Pagar más, tiene en este caso, unas compensaciones muy concretas, ya sea por alcanzar, sin perjudicar la mecánica, la cifra increíble de 8.400 revoluciones por minuto, por exclusividad, imagen, doble personalidad (para determinados conductores), o equipamiento.

Andrés Más

Fotos: Ramón Rodríguez

RENAULT  
EL PLACER  
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 instalaciones a su servicio  
RENAULT FINANCIERA INSTITUTO CEF



LA DISTANCIA MAS CORTA  
ENTRE DOS PUNTOS.

Sube a un Clio 16 v. y sujétate. Verás cómo 140 CV. de potencia y hasta 210 Kms/h. te hacen cambiar tu sentido de las distancias.

Clio 16v  
EL VERTIGO EXISTE.





**FORD ORION GHIA 1.8i 16 V  
CONTRA OPEL ASTRA GT 1.6i 4p**

# PELOTON DE CABEZA

**Entre los modelos que luchan por situarse entre los más vendidos, se encuentran estos dos vehículos. Sus versiones en torno a los 100 caballos, las más recientes en ambos casos, cuentan con el valor añadido del equilibrio.**

El segmento en el que se produce un mayor número de ventas en nuestro país, resulta tradicionalmente el de los vehículos de cuatro metros. Para calcular las cifras de ventas de dichos modelos, se suman los resultados obtenidos por las carrocerías de dos y de tres volúmenes. En este sentido, el Astra se ha visto perjudicado a causa de que su carrocería de cua-



## VIRTUDES

- Comportamiento del motor
- Buen acabado
- Dirección asistida de serie

**FORD ORION GHIA 1.8 16V**  
**PRECIO: 1.944.000 ptas.**

- Desarrollos del cambio largos
- El delantero poco preciso
- Sonoridad del motor

## DEFECTOS

## VIRTUDES

- Propulsor brillante
- Desarrollos del cambio
- Capacidad maletero

**OPEL ASTRA GT 1.6i 4P**  
**PRECIO: 1.874.000 ptas.**

- Motor ruidoso
- Sin dirección asistida de serie
- Aire acondicionado en opción

## DEFECTOS





**ESPÍRITU  
TRANQUILO**  
El elástico  
motor del  
Orion, sus  
suaves  
suspensiones y  
su largo  
desarrollo,  
conforman un  
reposado  
vehículo  
familiar.



tro puertas no ha visto la luz hasta pasado el primer trimestre de 1992, motivo que puede explicar que no esté situado en las listas de venta en el mismo lugar que ocupaba su antecesor, el Opel Kadett.

Dos son las novedades de princi-

pal interés en estos vehículos: el nuevo motor Z montado en el Orion y la carrocería de tres volúmenes del Astra. Longitudinalmente la diferencia entre el Astra y el Orion es tan sólo de un centímetro, cifra muy similar a la que les separa en la dis-

**BRÍO**  
A pesar de su  
baja cilindrada,  
los cortos  
desarrollos del  
Astra y unas  
suspensiones  
tirando a duras,  
invitan a  
conducir con  
cierta rapidez.



tancia entre ejes. Tanta igualdad obliga a unas medidas interiores muy parecidas. En el Orion se cuenta con mayor espacio para los pasajeros, en tanto que en el Astra se puede alojar un volumen de equipaje superior. Sólo en anchura y en las

plazas delanteras se aprecia una ventaja importante a favor del Orion, mientras que en altura hasta el techo el Astra es claramente mejor. Unas cosas con otras, en habitabilidad, ambos modelos están empatados, con suficiente espacio

como para albergar con comodidad a cinco personas, siempre que las tres que ocupen las plazas traseras sean poco corpulentas.

En cuanto a la postura al volante, el Astra goza de alguna ventaja. Sus asientos recogen el cuerpo mejor







**TERCER VOLUMEN**  
Al mantener la misma distancia entre ejes que las versiones de dos volúmenes, el voladizo de los modelos con maletero separado es superior. Gracias a ello disponen de mayor espacio para equipajes.

## FICHA TECNICA

|                                | ORION 1.8i 16V          | ASTRA GT 1.6i           |
|--------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| <b>MOTOR</b>                   |                         |                         |
| Disposición                    | Delantero transversal   | Delantero transversal   |
| Número de cilindros            | 4, en línea             | 4, en línea             |
| Cilindrada (c.c.)              | 1 796                   | 1 598                   |
| Árbol de levas                 | 2 en cabeza             | 1 en cabeza             |
| Nº válvulas por cilindro       | 4                       | 2                       |
| Alimentación                   | Inyección electrónica   | Inyección electrónica   |
| Compresión                     | 10,0 a 1                | 10,0 a 1                |
| Potencia máxima / i.p.m.       | 105 CV (77 kW)/5 500    | 100 CV (74 kW)/5 600    |
| Par máximo / r.p.m.            | 15,6 mkg (153 Nm)/4 500 | 13,5 mkg (132 Nm)/3 400 |
| <b>TRANSMISION</b>             |                         |                         |
| Tracción                       | Delantera               | Delantera               |
| Caja de cambios                | Manual, 5 velocidades   | Manual, 5 velocidades   |
| Velocidad a 1 000 rpm 1ª/2ª/3ª | 8,7/14,4/21,5           | 7,8/12,6/18,9           |
| Velocidad a 1 000 rpm 4ª/5ª    | 29,0/36,5               | 24,1/30,3               |
| Embrague                       | Mando mecánico          | Mando mecánico          |
| <b>DIRECCION</b>               |                         |                         |
| Sistema                        | Cremallera              | Cremallera              |
| Vueltas de volante             | 3,3                     | 3,4                     |
| Diámetro de giro (m)           | 10,0                    | 11                      |
| <b>FRENOS</b>                  |                         |                         |
| Delante                        | Discos                  | Discos                  |
| Detrás                         | Tambores                | Tambores                |
| Antibloqueo                    | Opcional                | Opcional                |
| <b>SUSPENSIONES</b>            |                         |                         |
| Delantera                      | Independiente           | Independiente           |
| Trasera                        | Semiindependiente       | Semiindependiente       |
| <b>RUEDAS</b>                  |                         |                         |
| Llantas (pulgadas)             | Chapa 5,5" x 14"        | Chapa 5,5" x 14"        |
| Neumáticos                     | 185/60 x 13"            | 185/60 x 14"            |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>     |                         |                         |
| En orden de marcha (kg)        | 1 065                   | 990                     |
| Capacidad depósito combus      | 55                      | 52                      |

1,65 metros, no lograrán alcanzar los pedales con facilidad. En el salpicadero, con más huecos en el Ford para dejar objetos menudos, los mandos están bien dispuestos en ambos coches y el panel de instrumentos, con la información justa, se lee con facilidad.

Los volantes son de tres radios en los dos modelos y la similitud llega al extremo de que, también en los dos vehículos, la aireación debe forzarse con el ventilador para que entre aire fresco o caliente en el habitáculo. En este apartado, el Ford cuenta con la ventaja de poder montar el aire acondicionado como opción de fábrica, mientras que el Astra no dispone de esta posibilidad y hay que montarlo en los concesionarios. Ello se debe a cuestiones ecológicas, ya que todavía no se dispone de un gas refrigerante que no perjudique a la capa de ozono. No obstante, aquellos que deseen montar un equipo de aire acondicionado lo podrán hacer en el concesionario sin por ello perder la garantía. Eso sí, el precio y el medio ambiente se resienten.

## MOTORES DISTINTOS

Por cuanto respecta a los motores, si bien el del Ford es más novedoso, también el propulsor del Opel hace pocas semanas que se monta en el Astra. Aunque la potencia final resulte muy similar, las plantas motrices difieren considerablemente. El nuevo motor Z del Ford, dispone de culata de cuatro válvulas por cilindro y doble árbol de levas en cabeza, en tanto que el del Opel es de dos válvulas por cilindro y monoárbol en cabeza. A primera vista, sorprende la escasa potencia del Ford, que con superior cilindrada y culata multiválvulas sólo ofrece cinco caballos más que el Opel, pero enseguida se aprecia que no se ha pretendido realizar un motor deportivo sino elástico y agradable de utilizar. La carrera de su pistón es larga, 88 milímetros, circunstancia que facilita el llenado a bajas revoluciones y le permite obtener una considerable potencia en esas condiciones. Pero también la electrónica que gestiona el funcionamiento del motor tiene como misión mejorar la elasticidad en detrimento de la potencia final. Existe otra versión del mismo propulsor, que sólo variando los pará-

# 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 HLTAII 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





**SOBRIO**  
Todo en negro, el salpicadero del Ford cuenta con muchos lugares para depositar objetos pequeños. Los mandos están bien situados.

metros de control electrónico, alcanza una potencia de 130 caballos. En su versión de baja potencia, se trata de un motor que funciona como un dos válvulas por cilindro, pero con la ventaja de una mejor turbulencia de gases y una combustión más eficiente. El motor del Opel es de menor cilindrada y está más apretado. A causa de ello no se tra-

ta de un propulsor especialmente elástico, pero, gracias también a unos desarrollos cortos, tira del coche con vigor y agilidad. Este es el problema del Orion, una caja de cambios con relaciones largas que le perjudica en prestaciones. Si bien, en general, gracias a la superior potencia y buen comportamiento de su motor, las cifras de presta-

ciones resultan casi idénticas a las del Astra, en el paso de 80 a 120 kilómetros por hora en quinta pierde estrepitosamente, ya que a 120 apenas ha alcanzado las 3.000 revoluciones, cuando el Astra está en 4.000, en pleno apogeo de su par máximo. Si bien, estos largos desarrollos permiten al Ford obtener un consumo claramente inferior a velo-

## CONSUMOS



| Datos en l/100 km            | ORION | ASTRA |
|------------------------------|-------|-------|
| <b>CIUDAD</b>                |       |       |
| A 30,2 km/h de promedio      | 9,9   | 9,5   |
| <b>CARRETERA</b>             |       |       |
| A 90 km/h de cruce           | 6,3   | 6,6   |
| En conducción rápida         | 10,7  | 10,9  |
| <b>AUTOPISTA</b>             |       |       |
| A 120 km/h de cruce          | 7,5   | 7,5   |
| A 140 km/h de cruce          | 8,5   | 9,6   |
| <b>CONSU. MED. PONDERADO</b> |       |       |
| Litros/100 km                | 8,5   | 8,4   |
| <b>AUTONOMIA MEDIA</b>       |       |       |
| Kilómetros recorridos        | 600   | 570   |

## SONORIDAD



|            | ORION | ASTRA |
|------------|-------|-------|
| Al ralentí | 49,2  | 51,5  |
| A 60 km/h  | 63,8  | 62,8  |
| A 90 km/h  | 68,2  | 66,5  |
| A 120 km/h | 72,6  | 69,8  |
| A 140 km/h | 74,4  | 73,5  |
| A tope     | 81,6  | 79,2  |

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

## PRESTACIONES



|                                     | ORION | ASTRA |
|-------------------------------------|-------|-------|
| <b>VELOCIDAD MAXIMA</b>             |       |       |
| Km/h                                | 194   | 189   |
| <b>ACELERACION</b>                  |       |       |
| 400 m. salida parada (seg.)         | 17,8  | 17,9  |
| 1.000 m. salida parada (seg.)       | 32,7  | 32,9  |
| 0-100 km/h (seg.)                   | 11,0  | 11,4  |
| Metros recorridos                   | 183,7 | 193   |
| <b>RECUPERACION</b>                 |       |       |
| 400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)   | 19,2  | 19,0  |
| 400 m. desde 40 km/h en V (seg.)    | 21,2  | 21,5  |
| 1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.) | 35,7  | 35,0  |
| 1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)  | 39,9  | 39,8  |
| De 80 a 120 km/h en IV (seg.)       | 12,5  | 10,0  |
| Metros recorridos                   | 351   | 317   |
| De 80 a 120 km/h en V (seg.)        | 18,6  | 14,7  |
| Metros recorridos                   | 522   | 411   |

## FRENOS



|                              | ORION | ASTRA |
|------------------------------|-------|-------|
| <b>DISTANCIAS DE FRENADO</b> |       |       |
| En metros                    |       |       |
| A 60 km/h                    | 16,6  | 15,8  |
| A 100 km/h                   | 53,7  | 41,5  |
| A 120 km/h                   | 65,2  | 61,3  |

## EQUIPAMIENTO



|                                            | ORION | ASTRA |
|--------------------------------------------|-------|-------|
| Cuentarrevoluciones                        | SI    | SI    |
| Manómetro de aceite                        | NO    | NO    |
| Termómetro de agua                         | SI    | SI    |
| Indicador carga de batería                 | NO    | NO    |
| Ordenador de viaje                         | NO    | NO    |
| Volante regulable                          | NO    | NO    |
| Faros antiniebla                           | NO    | NO    |
| Aire acondicionado                         | OP    | NO    |
| Asiento conductor regulable en altura      | SI    | SI    |
| Asientos regulables eléctricamente         | NO    | NO    |
| Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.) | SI/SI | NO/NO |
| Mando a distancia de apertura de puertas   | NO    | NO    |
| Elevavinas eléctricos (D/T)                | SI/NO | SI/NO |
| Cierre centralizado                        | SI    | SI    |
| Cinturones de seguridad traseros           | SI    | SI    |
| Asiento posterior divisible                | SI    | SI    |
| Faros regulables desde el interior         | NO    | NO    |

### OPCIONES

**FORD ORION GHIA 1.8i 16v.** Aire Acondicionado: 141 000 Ptas. Radiocassette 2 005 89 000 Ptas. Techo solar 67 000 Ptas. Sistema de antibloqueo de frenos ABS 101 000 Ptas. Pintura metalizada. 26 000 Ptas. Paquete eléctrico Ghia (Deshielo eléctrico parabrisas, Alarma antirrobo, Retrovisores térmicos) 36 000 Ptas.  
**PEL ASTRA 1.6i GT 4P.** Pintura brillante 11 933 Ptas. Pintura metalizada bicapa 25 985 Ptas. Pintura Mica bicapa 25 985 Ptas. Radio cassette stereo 21 172 Ptas. Sistema de antibloqueo de frenos ABS 173 233 Ptas. Dirección asistida 64 215 Ptas. Techo solar deslizante 62 700 Ptas. Neumáticos 195/60 x 15 7 134 Ptas. Llantas de aleación 5'5 x 15 44 078 pesetas



cidad constante, en cuanto la carretera no es completamente plana, hay que recurrir al cambio con frecuencia y el consumo se eleva considerablemente. Por otro lado, en España, con los nuevos motores Z de 105 caballos, en el Orion se monta la caja de cambios antigua, denominada B5, en tanto que en otros países, y también aquí pero únicamente con la versión de 130 caballos, se monta la nueva caja, denominada MTX5, que además de un desarrollo considerablemente más corto, tiene un funcionamiento más preciso. Para más adelante, es de suponer que esta caja, notablemente mejor, se monte en todos los modelos, pero en la actualidad, con motor de 105 caballos sólo está disponible en el Escort XR3i.

En cuanto al comportamiento en curva, el Astra lleva unas suspensiones más duras que aportan un mejor apoyo y permiten abordar los giros a mayor velocidad. En contrapartida se resiente la comodidad y cuando se expresan las posibilidades del motor en curva lenta, aparecen ligeras pérdidas de tracción. En el Orion, las suspensiones benefician la comodidad, pero, a cambio, el tren delantero acusa cierta imprecisión. Resulta difícil pasar por las curvas sin corregir constantemente la trayectoria con el volante en cuanto se pretende abordar los virajes con cierta rapidez.

En otro orden de cosas, el Astra GT dispone de la opción de direc-



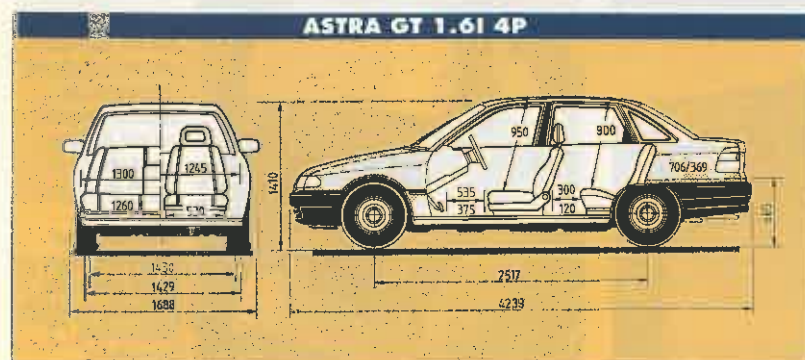
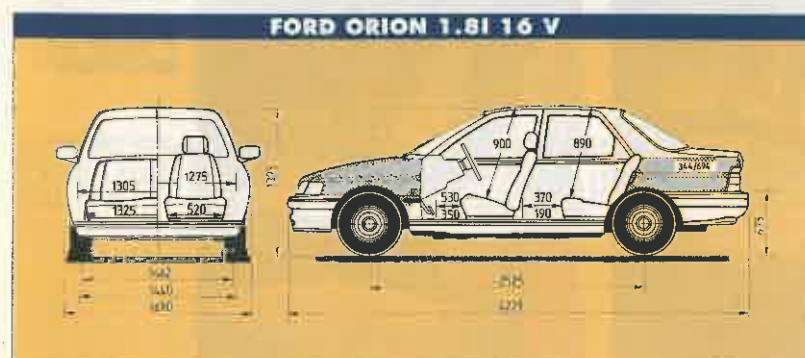
**BUEN ACABADO**  
El acabado del Astra no admite reproches. Sus asientos, foto del coche rojo, recogen mejor el cuerpo que los del Ford.



**GRAN ESPACIO**  
Ambos modelos disponen de similar espacio en las plazas traseras, aunque la banqueta delantera del Astra es más larga y ello le perjudica en las posiciones extremas.



| MECANICA       |                                                                                                                                             |
|----------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| <b>1º FORD</b> | El motor del Ford tiene mayor cilindrada y funciona bien, pero se ve penalizado por unas transmisiones largas y una caja muy imprecisa.     |
| <b>1º OPEL</b> | A pesar de su inferior potencia, el buen funcionamiento del motor de Opel y sus desarrollos bien elegidos, igualan en prestaciones al Ford. |
| COMPORTAMIENTO |                                                                                                                                             |
| <b>1º OPEL</b> | Como es tradicional en la marca, los muelles de este modelo resultan algo duros, pero su comportamiento en carretera es bueno.              |
| <b>2º FORD</b> | El impreciso comportamiento del eje delantero del Orion, de 105 caballos, penaliza su puntuación en este apartado.                          |
| RENDIMIENTO    |                                                                                                                                             |
| <b>1º OPEL</b> | La potencia específica del Astra es superior y también su consumo en recorrido urbano. En carretera, gasta más por su desarrollo corto.     |
| <b>1º FORD</b> | Si bien a velocidad constante su consumo resulta menor que el del Opel, en conducción normal pierde el terreno ganado.                      |
| CONFORT        |                                                                                                                                             |
| <b>1º FORD</b> | El tarado de las suspensiones del Ford, le permite pasar por zonas bacheadas sin que apenas repercutan en los ocupantes.                    |
| <b>1º OPEL</b> | Los duros muelles del Opel absorben mal las irregularidades transversales de la calzada, pero sus asientos son mejores que los del Ford.    |
| CARROCERIA     |                                                                                                                                             |
| <b>1º FORD</b> | Los paragolpes del Orion, pintados del mismo color que el resto de la carrocería, pueden tener sus adeptos.                                 |
| <b>1º OPEL</b> | El Astra cuenta con una tercera ventana lateral, que mejora la visibilidad en la zona de los tres cuartos traseros.                         |
| ECONOMIA       |                                                                                                                                             |
| <b>1º FORD</b> | El Orion resulta ligeramente más caro que el Astra, pero cuenta de serie con dirección asistida, elemento que compensa esta diferencia.     |
| <b>1º OPEL</b> | Por precio, teniendo en cuenta las opciones y consumo, apenas hay diferencia en el coste de utilización entre ambos modelos.                |



#### DATOS DEL COMPRADOR

**FORD 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.

**OPEL 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.

ción asistida, que supone una mejora apreciable, tanto en carretera virada como en maniobra, y se justifica el dinero a pagar por ella.

En un segmento tan competido como en el que están situados estos dos vehículos, ningún coche se



**ANAGRAMAS**  
En la parte exterior, la versión del Orion de 105 y 130 caballos se distinguen por un alerón que lleva el modelo más potente sobre la tapa del maletero. El Astra se distingue por el anagrama posterior y por las siglas GT situadas en el paso de rueda delantero.



diferencia excesivamente de sus competidores. Sólo pequeños detalles distinguen a unos modelos de otros y dependiendo de la importancia que éstos tengan para cada uno, se podrá decidir cuál es la elección más adecuada.

**Javier Moltó**  
Fotos: José Robledo

# EL FACTOR HUMANO

La seguridad, el servicio eficaz, la vigilancia, dependen de él. Es el factor humano. El factor imprescindible en PROSEGUR.

Por eso, sólo nuestros hombres son rigurosamente seleccionados antes de su incorporación a la compañía y, una vez en la misma, reciben una formación completa y permanente, para ofrecerle los mejores servicios en seguridad:

- Formación y Consultoría.
- Vigilancia.
- Transportes de fondos y valores.
- Ingeniería y Sistemas de seguridad.
- Central de Alarmas.
- Valija de seguridad y Cámara de compensación.

Así es PROSEGUR, el grupo líder en seguridad, capaz de garantizarle con nadie su tranquilidad. Con la mayor seguridad. Gracias al factor humano. El factor que nos diferencia.



## VIGILANCIA INTELIGENTE

Dirección: C/ Pajaritos, 24 - 28007 MADRID  
Tels. (91) 589 81 00 / 589 85 00  
Telex 45894. Telefax (91) 501 47 95



# EL DESAFÍO DE FIAT DIEZ TRAJES PARA EL CINQUECENTO

Paolo Cantarella, director general de Fiat Auto, retó a los más prestigiosos carroceros italianos a tener listas, en sólo cuatro meses, sus propias versiones del Fiat Cinquecento. La imaginación y el gran esfuerzo realizado desbordó todas las previsiones.

EN el Salón de Turín ya se descubrieron los primeros prototipos sobre la base del Fiat Cinquecento, pero en la actualidad existen más versiones y las que había están completamente terminadas. Ocho carroceros asumieron el reto lanzado por Paolo Cantarella para «poner de manifiesto la capacidad de reacción de la industria italiana», según sus propias palabras. De las diez propuestas, cuatro investigaron sobre el amplio campo de los vehículos de diversión o pequeños deportivos utilitarios, otros cuatro estudiaron las aplicaciones sobre modelos típicamente urbanos, incluido uno diseñado para ser utilizado como taxi y sólo dos están enfocados hacia una posible utilización claramente deportiva sin con-

## Cinquecento



LOS NUEVE PROMOTORES  
De izquierda a derecha: Bruno Maggiora, Claude Billandet (Coggiola), Sergio Pininfarina, Paolo Cantarella, Giogetto Giarro (Italdesign), Nuccio Bertone, Elio Zagato, Paolo Pezzaglia (Boneschi), Franco Mantegazza (LDF A.).





**ZAGATO Z-ECO**  
Llevar una bicicleta en el coche permite aborrazarse atascos, pero su coche es de dos plazas y la bicicleta no.



**COGGIOLA FIONDA**  
Al llevar un solo asiento trasero, se puede jugar más con la forma de la carrocería.



**BERTONE RUSH**  
Quizá, el modelo más atrevido de todos sea el diseñado por Bertone, un buggy para el ocio.



cesiones. Puede decirse que el único elemento que sirve como nexo de unión entre ellos, aparte de que todos parten de la base del Cinquecento, es que se utilizan vivos colores en todos los casos, que otorgan a los modelos un deslumbrante aspecto juvenil.

Siete de los diez modelos ponen en cuestión la disposición convencional de los pequeños vehículos urbanos: cuatro plazas, con dos asientos delanteros y dos traseros. Con todo, se mantienen respetuosos con las medidas exteriores de longitud y anchura, que apenas difieren de las originales del Cinquecento. Sólo I.DE A. Institute se ha permitido el lujo de variar la longitud total, añadiendo 58 milímetros a la medida original del modelo, lo que en realidad es un atrevimiento moderado. En cambio, la cota de altura sí que ha recibido modificaciones de consideración. Y quienes han pretendido conseguir mayor espacio interior se han lanzado, sin dudar, a elevar la caja de la carrocería.

## DIEZ CARROCIERÍAS

El prototipo más cercano al modelo original es el BabyTaxi de **Boneschi**, que incide en una propuesta racional y convincente sobre lo que debe ser un moderno y confortable taxi para dos personas, quizá en detrimento de la estética. A su interior se accede con facilidad y el equipaje se deposita en el espacio habitualmente ocupado por el asiento del copiloto.

**I. DE. A. Institute** y **Coggiola** optaron por modelos de tres plazas, aunque con resoluciones diferentes. La versión de I.DE. A., un vehículo monovolumen, prima la ergonomía. Sitúa al conductor en el centro de la



**BONESCHI TAXI**  
Fundamentalmente práctico, el taxi de Boneschi puede llevar a dos pasajeros. Su equipaje puede ir colocado al lado del conductor.



**MAGGIORA CITA**  
Con este modelo, Bruno Maggiora pone de manifiesto que la original línea del Cinquecento, permite, casi sólo cortando el techo, realizar un bonito descapotable sobre ella.







#### I.DE.A. GRIGUA

El monovolumen de I. DE A. lleva una amplia superficie acristalada para convertirlo en mirador urbano.

#### MAGGIORA 995 TC GRAMA

Un agresivo deportivo se esconde debajo de la inocente línea del Cinquecento.



fila delantera, para que disponga de mayor visibilidad y los pasajeros de las plazas traseras gocen de superior espacio para las piernas. Por el contrario, **Coggiola** ha dado prioridad al estilo y a la moda, diseñando una línea afilada. En su caso, las dos plazas van situadas en la parte delantera y un único asiento ocupa la fila trasera, circunstancia que permite darle una peculiar forma.

Pero, como casi siempre, el menos convencional de todos los modelos lo firma **Zagato**. Se trata de un modelo práctico para combatir los atascos ciudadanos. «Conducir, aparcar y seguir en bicicleta» es su principio básico. Lástima que la bicicleta sea de sólo una plaza, en lugar de un tándem cuando en el vehículo pueden acomodarse dos personas, una delante y otra detrás.

Un gran número de proposiciones se han decantado por vehículos descapotables. **Pininfarina** se ha decidido por un atractivo **Pick-Up**, de cuatro ruedas motrices, que puede



# EuroCargo de 6 a 15 Tm.



## «Truck of the year 1992» y «Vehículo industrial del año 1992»

Periodistas profesionales, representantes de trece países europeos, han reconocido al EuroCargo como el mejor camión del año en Europa: «Truck of the year 1992»

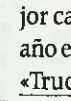
También nuestro país coincide con ellos. Empresarios, técnicos y prensa es-

pecializada española reconocen al EuroCargo como el vehículo que ha aportado más y mejores soluciones al sector del transporte, y para dejar constancia de ello le han otorgado el más alto galardón: «Vehículo industrial del año 1992»

Porque la nueva gama EuroCargo supone una au-

téntica revolución en cuanto al diseño y desarrollo de los vehículos industriales entre 6 y 15 toneladas, por tecnología, versatilidad, seguridad, estética, confort y bajo mantenimiento.

Por eso, quienes más saben, coinciden en EuroCargo cuando tienen que escoger al mejor.



VEHÍCULO INDUSTRIAL DEL AÑO



La nueva gama EuroCargo se comercializa simultáneamente con marca IVECO y marca Pegaso a través de la Red unificada IVECO - PEGASO.





# **MAGGIORA BIRBA**

*Este es el tercer diseño de Bruno Maggiora sobre la base del Cinquecento y su segundo descapotable.*



# **PININFARINA PICK-UP**

*Este versátil modelo de Pininfarina puede recuperar sus cuatro plazas para trayectos cortos y cerrar completamente la cabina.*



# **ITAL DESIGN 500**

*Quizá sea este el modelo con más posibilidades de ser montado en series cortas.*



ser reconvertido en un cuatro plazas descapotado. También **Magglora**, que ha realizado tres posibles versiones, se ha decidido por un modelo de techo abierto, demostrando que casi sólo con cortar el techo, el original diseño del Cinquecento se transforma en un descapotable sumamente atractivo.

**Bertone** ha llevado a cabo, seguramente, el modelo que menos elementos guarda del diseño original. Se ha volcado en un diseño tipo buggy, con cuatro ruedas motrices de gran anchura y dos plazas.

Por último, también **Ital Design**, al igual que I. DE A. apuesta por un monovolumen. Éste es quizá el modelo con mayores posibilidades para ser fabricado en serie. De todas formas, todavía Giugiaro no ha mostrado las soluciones que piensa adoptar en su interior. Quizá se reserve esa novedad para presentarla en el Salón de París.

Giancarlo Perini



# **DEPOSITO DE VALORES**

**V**alores en depósito. En su motor.

Resistencia, fiabilidad y durabilidad.

Alto rendimiento y comportamiento excepcional.

Base sintética y prestaciones de alta tecnología.

Son los valores de CASTROL TXT.

Valores en alza. Muy cotizados.

Deposítelos en su motor.

CASTROL TXT:





**El mercado portugués del automóvil atraviesa momentos delicados. La increíble presión fiscal junto con otros condicionantes, como el precio de la gasolina o el estado de la red viaria, obstaculizan su crecimiento natural hasta límites insostenibles. Este Salón supone un paso adelante.**

**Andrés Más**

*Enviado especial*

**L**a tradición automovilística portuguesa tiene un peso específico tan importante como para llevar a organizar un Salón Internacional del Automóvil al más alto nivel en estas condiciones. Pero ¿es tan grave la situación? En una primera lectura no parece creíble que en un país en plena reactivación industrial y de desarrollo, aunque con un poder de adquisición notablemente inferior al de España, la gasolina sea un 15 por ciento más ca-

ra y los coches se vendan a precios escandalosos. Por ejemplo, un Volkswagen Golf GTi de tres puertas con el mismo equipamiento que en España cuesta 1.895.000 pesetas más, es decir 4.026.000 pesetas. Un Audi 100 Turbodiesel, la versión TDi, cuesta 7.773.000 pesetas (4.086.000 pesetas en España), un

**SALON INTERNACIONAL  
DEL AUTOMOVIL  
PORTUGAL '92**

**NISSAN**



**RESPLANDOR EN LA OSCURIDAD**



La nueva Clase S de Mercedes ocupaba un importante lugar en el



La estrella en el stand de Ford era el Escort Cosworth.



El Eiba lo aportaba Innocenti. Renault presentaba el restyling del 5







**FIAT CINQUECENTO**  
La gran atracción en el stand de Fiat era el Cinquecento. La versión de la foto es la dotada de motor eléctrico, una propuesta de futuro para la circulación por ciudad.

INTERNACIONAL  
DEL AUTOMÓVIL  
PORTUGAL '92

Ibiza Diesel 1.700.000 pesetas (1.170.000 pesetas en España), y un Seat Toledo 1.8 i GLX 3.579.000 pesetas (2.086.000 pesetas en España y ojo, casi en plan oferta porque antes costaba cuatro millones).

Este panorama tan poco atractivo no es nuevo, sin embargo, hasta el día 6 de mayo los vehículos hasta 1.750 centímetros cúbicos, ahora los más afectados por el impuesto, se salvaban de la quema. Desde ese día, y una vez comprobado que el comprador de un automóvil no utilitario podía, normalmente, asumir ese impuesto, el gobierno portugués decide arremeter contra los más modestos, por lo que antes de la entrada en vigor y dado el ahorro sustancioso, se baten records de ventas con 33.000 vehículos en un solo mes (abril), cuando lo normal eran 19.000 vehículos de media.

### NIVEL INTERNACIONAL

Una vez conocidos los problemas de los compradores vecinos, cuesta creer que se lleve a cabo un acontecimiento de la índole del Salón Internacional del Automóvil y que encima tenga éxito. Sin embargo, el Salón ha abierto sus puertas de la mano de Publisalao (organizador) y el número de novedades para el mercado portugués, era elevado.

Más de 300 automóviles, 23.000 metros cuadrados de stands, unos de 250.000 visitantes, 10 días de certamen y muchas ilusiones depositadas.

Alfa Romeo acudía a la muestra de Oporto con su gran novedad, el 155 y los alemanes de Audi con su nuevo 80, además del 100 Avant.

BMW daba a conocer su nuevo motor V8 para los Serie 7 y el M5, además de los Serie 3 Coupé o el 5 Touring. No muy lejos de estos, el Grupo PSA contaba con la mayor superficie del Salón. Por un lado con el Citroën XM Break junto con el ZX Diesel o el AX 4X4, sin olvidar el prototipo Activa 2. Peugeot seguía atrayendo las miradas con sus 106.

El Cinquecento era la estrella en el territorio de Fiat con un despliegue importantísimo, y Ford por su parte, atraía la atención del Salón con su Escort Cosworth, un impresionante deportivo vestido de calle, sus nuevos motores Zeta o el Scorpio S.W. Honda acudía con su CR-X, del que ya se tienen numerosos pe-

**HONDA CR-X**  
En Oporto ya estaba el CR-X en el stand de Honda. El Civic ha tenido un gran éxito en este mercado.



**FERRARI 512 TR**  
Los bólidos rojos de Ferrari también estaban presentes en Portugal. En esta ocasión se presentaba el nuevo modelo, el 512 TR. No faltó a la cita un F-40.



**UN CAMPEÓN**  
Mazda llevaba a Oporto una réplica del vencedor de las 24 Horas de Le Mans, el Mazda 787B.



## NORTHWEST 600 ¡¡ PIERDETE !!

Descubre el placer de montar en moto. Perderse sin perder ni un detalle de lo que te rodea, sobre una moto que domina todos los terrenos gracias a su extraordinaria potencia. Y hacerlo con la mayor seguridad, debido al excelente comportamiento de sus neumáticos radiales que te aseguran una gran estabilidad y manejabilidad. Porque las GILERA NORTHWEST 600 y FREESTYLE 125 no conocen límites. Mótate en una, elige tu camino y... ¡piérdete!



**GRUPO PIAGGIO**  
EL CAMPEÓN DE EUROPA



**«CONCEPT CAR»**  
Hyundai presentaba en tierras lusas el Proto HCD-1 con un motor de 2 litros, 16 válvulas, 150 caballos y control de tracción.



**SSANGYONG**  
La marca Coreana se presentaba en Portugal. El Korando 4WD costará unos 3,3 millones de pesetas y tiene un gran futuro.



**MARUTI 800**  
Importado por Suzuki, el Maruti se presenta como una opción ciudadana muy válida. Su tamaño es muy recortado.



didos e Innocenti, gracias a su integración en el grupo Fiat, podía presentar el Elba, derivado del Fiat Duina, un pequeño y simpático familiar con un futuro interesante, tanto en tierras lusas como en nuestro país.

Lamborghini llevaba dos coches de su modelo más espectacular, el Diablo y muy cerca, Ferrari les hacía la competencia con un F-40 y el nuevo 512 TR, por supuesto todos en color rojo. Mercedes, con su elitista Clase S o con el 300 CE Cabrio, ocupaba una superficie importante, en la que tampoco faltaba el Mercedes

«portugués» una versión a medida de este mercado (190 E 1.7) que después de los últimos acontecimientos tiene poca razón de ser. Lo más interesante de Nissan era el Serena, el monovolumen que se fabricará en España y que ocupaba un lugar privilegiado en el estand.

Otras novedades importantes para el mercado luso eran los nuevos Opel Astra de tres volúmenes y los Frontera, el restyling de los Renault 19 o el Safrane, la nueva Serie 800 de Rover o la Serie 200/400 incluido el elegante Cabriolet. Una segunda marca Coreana, además de Hyundai, entraba en el mercado portugués, era SsangYong y presentaba un todo terreno al estilo del Renegade americano con tecnología Mercedes, aunque motor Coreano. Llamaba mucho la atención una versión especial del UMM todo terreno, el Albor Cabrio y en el estand de Volvo el 850 GLT o el 960 Executive. Porsche hacía acto de presencia con sus nuevas creaciones, aunque el comprador portugués ya las conocía. Era el caso del 968 Coupé y Cabrio y las diferentes versiones del 911.

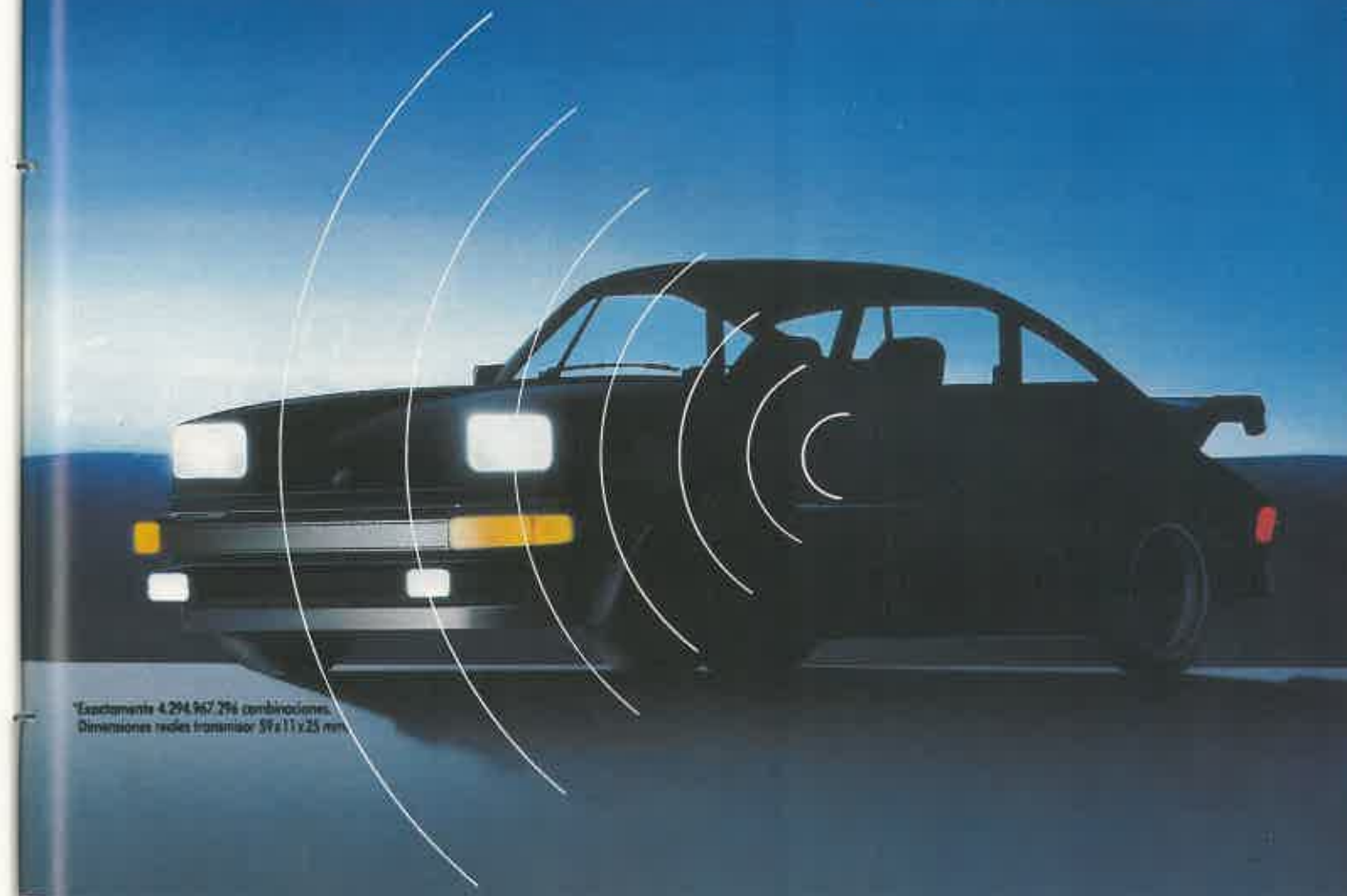
Siete prototipos experimentales, otros tantos vehículos de competición pura y un buen número de atractivos modelos se encargaban de poner el toque exótico a un Salón a la altura de los mejores y con una importante misión, confirmar que el sector no se rinde. ○

Se presentaban en el grupo Fiat, podía presentar el Elba, derivado del Fiat Duina, un pequeño y simpático familiar con un futuro interesante, tanto en tierras lusas como en nuestro país.

EXHIBICIÓN INTERNACIONAL  
DEL AUTOMÓVIL  
PORTUGAL'92

# 4.000.000.000\* ya no son un lujo.

## Son una necesidad.



\*Exactamente 4.294.967.296 combinaciones.  
Dimensiones reales transmisor 59x11x25 mm.

Para la protección de su vehículo ya no basta una alarma convencional con millares de combinaciones. Más de 4 mil millones de combinaciones son la garantía de GT para que nadie pueda violar su coche. Cada transmisor de GT es una pieza única. El suyo.

GT, además, ofrece más ventajas: cierre automático de puertas y lunas, exclusión de ultrasonidos, función antiatraco y pánico, sirena potente, reducidas dimensiones y check control de alarmas.

Audi-Wolkswagen, Ford, Mazda, Mercedes, Renault y Rover recomiendan GT.

**GT**  
AUTO ALARM

Getronic España, S.A. c/. José Noriega, 9 - Tel.: (91) 403 77 92 - 28017 MADRID  
c/. Roger de Flor, 277 - Tel.: (93) 459 12 06 - 08025 BARCELONA

## SEAT TOLEDO

### Coche del año en Portugal

EL Presidente de Seat, Juan Antonio Díaz Álvarez, recibía de manos de Hipólito Pires, importador de la marca española en Portugal, una copia exacta del trofeo que se le concedió al Seat Toledo al ser elegido Coche del Año 92 en este país. La presencia de Seat en el evento portugués aportaba a los compradores de este país las versiones GLX del Toledo 1,8 y 2,0 litros, ahora con precios sensiblemente inferiores y el Toledo Turbodiésel. Por otra parte estaba también presente el «Concept Car» Marbella Playa.





# TALLER DE SEGURIDAD VOLKSWAGEN IMAGENES DE IMPACTO

**Hacer coches seguros se ha convertido en una prioridad para los mayores fabricantes de automóviles. Volkswagen destina al año unos cien coches a las pruebas de choque, donde se estudian las consecuencias mecánicas y las sufridas por los hipotéticos ocupantes.**

Juan Luis Soto

Enviado especial

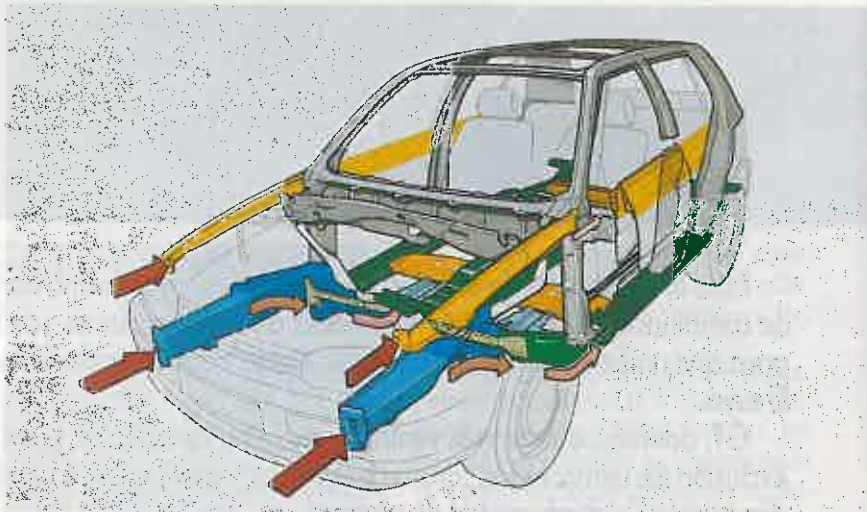
**E**N 1958 Volkswagen realizó su primera prueba de choque. El vehículo era un Escarabajo y se le hizo percutir contra un muro formado por láminas de madera. El experimento sirvió para mejorar el anclaje de los asientos, que se desprendieron tras el impacto.

Desde entonces, las investigaciones han evolucionado hasta crear un auténtico laboratorio donde ingenieros, biomecánicos, informáticos y médicos buscan las claves para obtener la mayor seguridad. Como muestra de esta intensiva actividad, la marca alemana preparó una de estas pruebas de choque ante los periodistas especializados en su pista de pruebas de Wolfsburg. En colaboración con el TÜV, organismo encargado en Alemania de las homologaciones y las inspecciones técnicas, un Golf fue lanzado a 80 kilómetros por hora de frente, y con un desplazamiento de un 60 por ciento en cuanto a la superficie de impacto, contra un Passat estacionado con el freno de mano. Posteriormente, la prueba fue repetida con dos Caravelle, al igual que en el caso anterior «tripuladas» por dos maniqués del tipo Hybrid III dotados de sensores que midieron las posibles consecuencias del im-



## BRUTAL ENCONTRONAZO

Un Volkswagen Golf percute a 80 kilómetros por hora contra un Passat estacionado y 60 por ciento en cuanto a la superficie de impacto. Los frontales «blandos» amortiguan el impacto y las neumáticas de protección se hinchan de gas en muy pocas milésimas de segundo, y la



## SEGURIDAD ESTRUCTURAL

Los largueros del chasis del Golf están formados por sels espesores distintos de chapa.



con el freno de mano puesto. El choque no es del todo frontal, sino desplazado en un primer contacto, los cinturones de seguridad cumplen bien su función, las bolsas especial estructura del chasis desvía la energía del choque fuera del habitáculo.



## MÁS INOFENSIVA

La columna de dirección tiene una conformación telescópica que cede al impacto.

pacto en un ser humano. En este tipo de colisión -la de consecuencias más graves para los ocupantes- los cinturones de seguridad y la bolsa hinchable *airbag* se han revelado completamente decisivos para evitar fatales consecuencias.

Volkswagen ya ha decidido montar de serie desde el próximo otoño, en sus modelos Golf, Vento y Passat, una nueva combinación de cinturón con tres puntos de anclaje y *airbag*.

El Volkswagen Golf ha adoptado una estructura totalmente deformable para absorber la gran cantidad de energía liberada en estos impactos y desviarla hacia lugares de la carrocería donde no dañe a los ocupantes.

La columna de dirección, causa frecuente de lesiones faciales y abdominales, se retrae telescópicamente y el aro del volante se defor-



## MEDICIÓN

Tras un choque cualquiera, aunque éste se produzca a baja velocidad, las deformaciones son importantes.

ma bajo el impacto. También, para los choques laterales, unas barras refuerzan convenientemente las puertas. Volkswagen busca un criterio de homologación general para realizar una serie de pruebas que garanticen un mismo nivel de seguridad para todos los vehículos.

Para esta marca, no sólo hay que garantizar la seguridad propia, sino la del contrario. Para ello aboga por chasis con el frontal «blando» que no suponga un elemento destructor para los demás vehículos. La diferencia de pruebas de choque entre distintas administraciones, como la americana y la europea, dificulta por el momento esta futura reglamentación.

Para los médicos, el problema





#### INDUSTRIALES

Los vehículos industriales también se benefician de estos estudios. Para poder adaptar el airbag, habrá que rediseñar la posición del volante para hacerla más vertical y que la bolsa no se infle hacia el techo en lugar de hacia el ocupante.



más acuciante es el incremento de graves fracturas de las extremidades, que han acompañado al descenso de muertes.

Los pedales tradicionales, utilizados desde que Carl Benz los diseñara en 1886, podrían ser sustituidos en los próximos años por unas placas sensoras de presión, evitando así las complicadas lesiones, que ahora se producen en los huesos del tobillo, casi siempre con secuelas permanentes.

En lo que los médicos especialistas en accidentes de tráfico son categóricos es en las medidas básicas de seguridad.

Abrocharse el cinturón SIEMPRE (en ciudad se producen muchas víctimas por esta causa), tanto en los



**RESIGNADOS COLABORADORES**  
Sofisticados maniquíes del tipo Hybrid III son fundamentales a la hora de valorar las experiencias.

asientos delanteros como traseros, ofrecer en los coches bolsas hinchables en caso de accidente como equipo de serie (frontales y, cuando estén suficientemente desarrolladas, también laterales), utilizar sillas especiales para el transporte de los niños, y obligar a cumplir estrictamente los límites de velocidad urbana para que los diseños especiales de los frontales sean realmente eficaces en caso de atropello, son los objetivos prioritarios en la prevención de sufrir o provocar graves heridas en los diversos accidentes. ○

E  
N  
L  
A  
G  
A  
M

NUEVO  
CÓDIGO

## OBLIGACIONES DE LOS PEATONES

El nuevo Reglamento, que no nos cansamos de insistir que entrará en vigor el 15 de junio, dedica el capítulo X (artículos 98 y sucesivos) al alumbrado y su utilización.

No hay grandes cambios respecto a lo regulado por el viejo Código, excepto en lo que hace referencia a los carriles reversibles, que ya mencionamos en otro número de Motor 16 y que obliga a los usuarios a circular con las luces de cruce encendidas.

También es novedad la prohibición de la utilización de destellos de luz con fines distintos a los previstos en el Reglamento, lo que quiere decir que se puede sancionar a quien advierta de la presencia de un radar con las ráfagas de luz.



El alumbrado de largo alcance se utilizará siempre que se circule a más de 40 Km/h y no se deslumbre

Sobre este tema se podrían escribir páginas enteras, a favor y en contra de la disposición.

Nos guste o no nos guste, esta prohibición aparece recogida en un texto

que obliga a los conductores a cumplirlo.

Como recordatorio, los conductores deben tener presente:

- El alumbrado debe utilizarse entre la salida y la puesta del sol.

- El alumbrado de largo alcance deberá utilizarse en vías interurbanas cuando se circule a más de 40 kilómetros por hora.

- Motocicletas y ciclomotores deberán circular siempre con la luz de cruce encendida.

- Se prohíbe la utilización de la luz de largo alcance siempre que el

vehículo se encuentre parado o estacionado.

- Se prohíbe utilizar la luz de largo alcance cuando se circule a menos de 150 metros de otro vehículo, para evitar deslumbramientos.



## NO TIENEN PERDON DE DIOS

**LOS CONDUCTORES TEMERARIOS** del mundo entero deberán enfrentarse, desde ahora, con una nueva condena, al margen de las que dicten sus respectivas legislaciones de seguridad vial. El Vaticano prepara un nuevo texto religioso, y que se hará público por el Papa en los próximos meses, en el que se tipifica como pecado contra el quinto mandamiento (no matarás) las conductas temerarias.

El punto en cuestión, recogido por la revista *Tráfico*, del mes de mayo, reza textualmente «el uso incontrolado de los medios de locomoción y de producción, incluida la culpable inconsciencia de quienes en estado de ebriedad o con desprecio de la vida, ponen en peligro la seguridad propia y ajena en la carretera».



NUEVOS PRODUCTOS

## LIQUIDO DE FRENOS MAS SEGURO

La mayoría de los líquidos de frenos comercializados hasta el momento son higroscópicos, es decir, que absorben la humedad



de la atmósfera, y como resultado disminuyen gradualmente su punto de ebullición. O dicho en otras palabras; cuando se han usado estos líquidos de frenos en un vehículo durante dos o tres años, podrían literalmente «hervir» en circunstancias extremas de frenada, produciendo un fallo del sistema.

Para evitar estos problemas, que generarían situaciones realmente peligrosas, Lucas ha lanzado al mercado una nueva gama internacional de líquidos de frenos de alta calidad que ha superado los duros controles que la ITV, en países como Reino Unido, ya han empezado a realizar y que, según cálculos de Lucas, de realizarse en España, sólo uno de cada tres vehículos pasarían esta prueba.

La nueva gama Lucas Girling se comercializa en envases de 250 ml., 500 ml., 1 litro, 5 litros y un nuevo recipiente de 20 litros.

## BATERIA ELECTRICA

La firma Tudor, a través de su compañía filial Emisa, ha puesto a punto una nueva batería



especialmente diseñada para utilizarse en automóviles eléctricos.

Es de tipo alcalino y utiliza soportes de fibra metálica para la materia activa. Su poder de recarga es extraordinariamente rápido, ya que en sólo 20 minutos es capaz de almacenar el 80 por ciento de su capacidad total, añadiendo a sus cualidades, una alta capacidad de carga y larga vida de servicio.

La nueva batería, desarrollada por el Centro de Investigación y desarrollo de Tudor en Azuqueca de Henares, realizó las prime-

ras pruebas equipando una furgoneta de tracción eléctrica diseñada por la compañía Inausa. En un recorrido urbano por el centro de Madrid, el vehículo obtuvo unos resultados muy esperanzadores alcanzando una velocidad máxima de 70 kilómetros por hora.

## CONFERENCIAS SOBRE ITV

CONVOCADA por la Dirección General de Seguridad Industrial del Departamento de Industria y Energía de la Generalitat de Cataluña, tuvo lugar en Barcelona una jornada dedicada a profundizar en el tema de las Inspecciones Técnicas de Vehículos.

La jornada llevaba como lema «ITV, un servicio eficaz» y se compuso de diversas ponencias y coloquios en los que desde diversos puntos de vista se estudió la problemática de este servicio.

La representación de la Administración se componía nada menos que de tres directores generales, los de País Vasco, Aragón y Cataluña, y también estaban presentes en esta Conferencia los talleres, los concesionarios, los consumidores y la prensa. Esta última representada por José Luis Aznar, nuestro delegado de Motor 16 en Cataluña.

## LIBROS

### GUÍA VERDE MICHELIN

Michelin, que no sólo fabrica neumáticos, sino las guías y mapas más famosos del mundo, acaba de publicar una nueva edición de la «Guía Verde de España». Se trata de una edición totalmente revisada en su contenido y con mejoras muy significativas en la presentación (con inclusión de fotografías en color y planos en cuatricromía) y en el ordenamiento (ahora, con itinerarios turísticos por zonas geográficas y no por provincias). En esta edición del 92 se ha añadido un grupo de informaciones prácticas, que hacen que la nueva Guía Verde sea imprescindible para viajar informado.



CRITICA DE TIENDAS

## MOTOS O'DONNELL

El enorme auge de la moto en nuestro país se aprecia en la continua apertura de nuevas tiendas dedicadas a la comercialización de este tipo de vehículos.

En este caso se encuentra Motos O'Donnell. Una tienda en la que todos los detalles han sido cuidados al máximo para ofrecer al público una imagen concreta de cada modelo.

La exposición destaca por la funcionalidad de su decoración, y una de las principales bazas con las que cuenta esta sección es la de la sensación de amplitud, que se debe al empleo de grandes paneles de espejos.

El departamento de ventas está dirigido por Marcelino Calderón. Una persona íntimamente ligada al mundo de la moto que ofrece sus conocimientos de manera precisa.

Una de las curiosidades de Motos O'Donnell radica en que no disponen de servicio técnico propio, y tanto

las averías como las puestas a punto se realizan en los concesionarios oficiales de la marca a que pertenezca la moto. Las entregas suelen realizarse de manera rápida ya que, además de contar con un amplio stock, esta tienda tiene la posibilidad de disponer de unidades de los concesionarios oficiales de cada marca.

**Marcas:** en Motos O'Donnell se pueden adquirir modelos de marcas como Honda, Kawasaki, Suzuki, Yamaha, BMW, Derbi, Vespa, Peugeot, Aprilia, Cagiva y Gilera.

**Accesorios:** trabajan con marcas de monos como GTS, cazadoras de Best, etcétera. Uno de los puntos fuertes es la sección de cascos ya que comercializan los productos de Shoei, Arai, BMW, etc. También disponen de una amplia oferta de antirrobo de las primeras marcas del mercado.

**Seguros y Financiación:** la oferta es amplia y en ambos casos admiten las sugerencias de los compradores.

**Dirección:** la tienda Motos O'Donnell se encuentra en la madrileña calle del mismo nombre, nº 42. El teléfono es el 504 58 17 con el prefijo 91 de Madrid.



Amplia oferta.



Aparcamiento complicado.

AGENDA

## CURSOS PARA CONDUCTORES MINUSVALIDOS

La Asociación de Técnicos Instaladores de Automóviles para Minusválidos (ANTIAM) organiza cursos de conducción especial para conductores con minusvalías físicas. En el circuito de Tepesa, cerca de Brunete en Madrid, y bajo la dirección del piloto mi-

pesetas puesto que la firma Guidosimplex, subvenciona el cincuenta por ciento del curso a los alumnos que tengan adaptados sus vehículos con equipos de su marca. Los próximos cursos serán el 23 y 24 de mayo; 27 y 28 de junio; 4 y 5 de julio; 3 y 4 de octubre; 24 y 25 de octubre; 14 y 15 de noviembre y el 28 y 29 de noviembre. Las inscripciones deben realizarse en ANTIAM, Narciso Serra, nº 21, 28007 Madrid o llamando al teléfono (91) 551 79 84.

## LA SEGURIDAD VIAL A LA PALESTRA

El Salón Internacional de la Seguridad Vial, será el marco de celebración del Congreso Iberoamericano de Seguridad Vial, or-

ñas destinadas a usuarios específicos, selección, formación y seguimiento del comportamiento de los conductores, etcétera.

Será del 15 al 19 de junio en el Parque Ferial Juan Carlos I.

Le darán toda la información que precise en la Secretaría del Congreso, llamando al teléfono (91) 742 31 12 (extensiones 210 y 216).

## DOS RUEDAS, TRES RUEDAS, CUATRO RUEDAS

Polaroid ha iniciado una campaña promocional con su película instantánea que consiste en enviar dos, tres o cuatro protectores negros de película, y cada uno de estos equivalen a una rueda entrando en un sorteo. Pero no se confundan; no es que les



nusválido Albert Llovera, los alumnos reciben durante un fin de semana una completa información, teórica y práctica, encaminada a mejorar su nivel de conducción ante diferentes situaciones, para lo que incluso disponen de un equipo «skid-car», un simulador que reproduce sobre la pista diferentes situaciones de adherencia, desde firme húmedo, al hielo o el efecto «aquaplaning». Los cursos cuestan 20.000 pesetas, que pueden quedarse en 10.000

ganizado por la Dirección General de Tráfico.

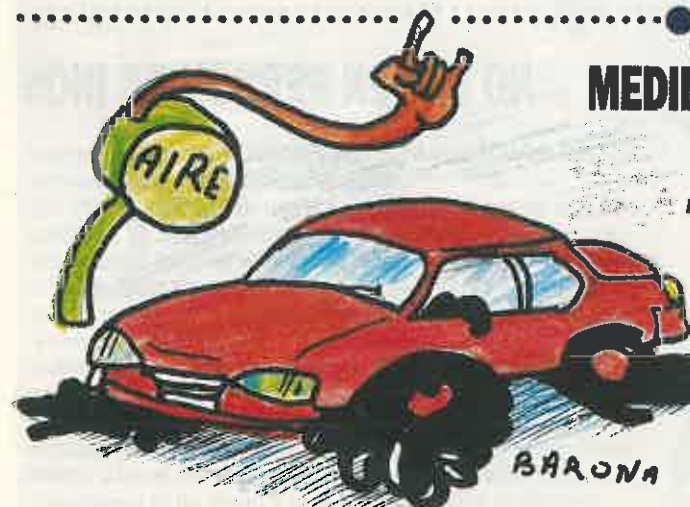
El programa es amplio y variado, y a través de sus numerosas ponencias, se debatirán temas como la gestión avanzada del tráfico en los grandes núcleos urbanos y sus accesos y las nuevas tecnologías; sistemas de ayuda a la explotación del transporte público; asistencia sanitaria «in situ» a accidentes de tráfico mediante la utilización de helicópteros; educación vial en general y su divulgación, campa-

vayan a regalar ruedas como si fueran rosquillas.

La cosa es mucho más ingeniosa: su usted envía dos protectores, podrá participar en el sorteo de una Scooter Honda Visión, un Trike Yamaha 250, con tres protectores, o un Peugeot 106 XN, al que se tiene acceso, como usted ya habrá podido deducir, enviando cuatro protectores. Además, cualquier comprador recibirá un disco volador de Polaroid por el mero hecho de participar en la promoción.

## MEDIDORES DE PRESION: MIDEN POCO Y MAL

LA MAYORÍA DE LAS GASOLINERAS españolas incumplen las normas sobre mantenimiento e inspección de los aparatos de medición de presión de neumáticos, según un estudio realizado por la Dirección General de Tráfico (DGT) en treinta gasolineras ubicadas en centros urbanos y carreteras de cuatro Comunidades Autónomas. De un total de 176 mediciones realizadas por los técnicos, un 62,5 por ciento contenían errores del diversa magnitud; además 67 de las mediciones dieron una media de sobrepresión de las ruedas de 207,3 gramos, y en las 109 restantes se habría dado menos presión que la que marcaba el manómetro, con una media de 274 gramos de error, frente a los 160 gramos de error tolerados en las presiones superiores.





SOBRE  
RUEDAS

## MAS CHISPA EN SU MOTOR

INSYTE S.A. comercializa desde principios de año un nuevo oscilador electrónico patentado por CimaCar que ya ha obtenido varios premios: en Bruselas, en el Salón Internacional de la Investigación de Ginebra y en el certamen madrileño de Inventalia.

El equipo electrónico Insyte-Auto no es, ni más ni menos, que un multiplicador de chispa que se encarga de inflamar los gases no quemados durante la explosión del motor y que se puede instalar con facilidad en la mayor parte de los vehículos con encendido convencional de platinos o electrónico. De esta forma, se consigue un aumento en el rendimiento del motor, se economiza combustible y aceite, el arranque en frío mejora, se puede utilizar gasolina de menor octanaje, aumenta la duración de las bujías y los platinos y se reducen notablemente las emisiones contaminantes de los gases de escape.

Motor 16 ha realizado una miniprueba del equipo electrónico de Insyte-Auto instalado en un Peugeot 106 1.4 de carburación, con encendido electrónico. El apartado más destacable ha sido el de los consumos, en donde el pequeño 106 con el aparato instalado ha tenido un 82 /Motor 16

### EMISIONES DE GASES CONTAMINANTES

|               | SIN INSYTE<br>% CO | CON INSYTE<br>% CO |
|---------------|--------------------|--------------------|
| Ford Fiesta L | 7,5                | 2,4                |
| Volvo 740     | 1,48               | 0,4                |
| Nissan Patrol | 0,96               | 0,86               |

Pruebas efectuadas por el Área de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid.

### PRESTACIONES

|                                 | SIN INSYTE | CON INSYTE |
|---------------------------------|------------|------------|
| <b>ACELERACIONES (en seg.)</b>  |            |            |
| 0 a 100 km/h                    | 11,2       | 12,2       |
| 400 m. salida parada            | 17,8       | 18,3       |
| 1.000 m. salida parada          | 33,2       | 33,6       |
| <b>RECUPERACIONES (en seg.)</b> |            |            |
| 400 m. en 4ª                    | 19,0       | 19,1       |
| 400 m. en 5ª                    | 21,3       | 21,1       |
| 1.000 m. en 4ª                  | 35,4       | 35,9       |
| 1.000 m. en 5ª                  | 40,2       | 40,2       |
| 80 a 120 km/h en 4ª             | 11,7       | 12,2       |
| 80 a 120 km/h en 5ª             | 17,6       | 17,9       |
| <b>CONSUMOS (en litros)</b>     |            |            |
| Ciudad                          | 8,0        | 7,4        |
| a 90 km/h                       | 5,5        | 5,1        |
| a 120 km/h                      | 8,1        | 7,6        |
| a 140 km/h                      | 8,8        | 8,0        |

Pruebas efectuadas por Motor 16 en un Peugeot 106 1.4 XT.



gasto de combustible que se ha situado entorno a medio litro menos cada cien kilómetros. De esta forma, dicho equipo se amortizaría después de recorrer unos 30.000 kilómetros utilizando gasolina súper y el ahorro, tras realizar 100.000 kilómetros, sería aproximadamente de 50.000 pesetas. En cuanto a las prestaciones, no obtuvimos ninguna mejora, e incluso en aceleraciones, empeoraron las cifras sensiblemente.

Realmente es en los modelos con encendido

por platinos donde se nota una mayor mejora y se aprovecha mucho más este aparato, puesto que en los vehículos más modernos, los encendidos electrónicos se encargan, en buena medida, de proporcionar la chispa idónea en el momento de la explosión.

Lo que sí mejora de forma considerable con el equipo Insyte-Auto es la emisión de gases contaminantes, con una reducción muy importante del monóxido de carbono expulsado al exterior. El fabricante

nos ha facilitado unas pruebas realizadas por el Área de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Madrid que reflejamos en el recuadro adjunto y que son bastante significativas de lo que este aparato podría suponer para preservar nuestro medio natural.

El equipo Insyte-Auto se puede adquirir en un buen número de talleres concertados por esta empresa para su venta e instala-



## PESOS PESADOS INDUSTRIALES RENAULT

El poco Renault Messenger está completando y ampliando su gama de utilitarios para el transporte de mercancías y personas. Una gama que se concreta en torno a tres familias de vehículos denominadas Trafic, Master y Messenger. La primera de estas familias, la Trafic, reúne el transporte de las cargas útiles que van desde los 900 a los 1.400 kilogramos con un peso total de 3 toneladas. Los Master ofrecen un peso máximo

de 3,5 toneladas y una carga útil que varía en función de las adaptaciones, girando entre los 1.400 y los 2.000 kilogramos.

La gama alta está compuesta por los Messenger con una capacidad de carga que oscila entre las 3,5 y las 6 toneladas. Los Messenger presentan una serie de mejoras centradas en una nueva calandra delantera que beneficia la entrada de aire al motor. En esta calandra va situado el nuevo logotipo de la marca francesa. Otras novedades se encuentran en el nuevo para-choques delantero y en el paso de rueda, así como la inclusión de nuevas llantas que dan otro estilo a la estética del vehículo.

El interior de los Messenger también ha recibido mejoras que se centran sobre todo en los asientos regulables y en el sistema de refrigeración del habitáculo. La gama Messenger se completa con la aparición de un nuevo furgón denominado B 110 4x4 que dispone de un ángulo de ataque superior a 53 grados.

El interior de los Messenger también ha recibido mejoras que se centran sobre todo en los asientos regulables y en el sistema de refrigeración del habitáculo.

La gama Messenger se completa con la aparición de un nuevo furgón denominado B 110 4x4 que dispone de un ángulo de ataque superior a 53 grados.

Carlos Alcolea ○ Eduardo Arroyo ○ Miquel Barceló  
José Manuel Broto ○ Eduardo Chillida ○ Ferrán García Sevilla  
Luis Gordillo ○ Juan Navarro Baldeweg ○ Miquel Navarro  
Francisco Peinado ○ Guillermo Pérez Villalta ○ Antonio Saura  
Adolfo Schlosser ○ José María Sicilia ○ Antoni Tàpies ○ Zush



salón de los 16  
r e s u m e n p r i m e r o

1992

MADRID  
M. E. A. C.

Avda. Juan de Herrera 2  
28 de Mayo - 19 de Julio

SEVILLA

Pabellón Mudéjar

Plaza de América s/n

21 de Mayo - 30 de Julio





Automóviles de Ocasión BMW. Un programa abierto también a lo mejor de otras marcas y en las mejores condiciones. Venga a nuestra Red de Concesionarios y comprobará que, cuando BMW da su garantía, la garantía es total. Y que, de nuevo, en automóviles de ocasión, lo mejor es BMW.

| Marca   | Modelo       | Año  | Equipo                                   | Precio    | Concesionario   |
|---------|--------------|------|------------------------------------------|-----------|-----------------|
| Audi    | 100          | 1991 | De Serie                                 | 3.250.000 | Martín i Conesa |
| BMW     | 535i         | 1989 | De Serie                                 | 4.250.000 | Martín i Conesa |
| BMW     | 525i         | 1988 | Climatizador/Asientos Eléctricos         | 2.950.000 | Martín i Conesa |
| BMW     | M 3          | 1988 | Full Equip                               | 3.000.000 | Motor Central   |
| BMW     | 524          | 1989 | Aire Acondicionado/Alarma/Radio          | 2.950.000 | Motor Central   |
| BMW     | 325i Touring | 1990 | Llantas/Radio                            | 2.975.000 | Motor Central   |
| BMW     | 750iAL       | 1988 | Full Equip                               | 6.500.000 | Movilnorte      |
| Toyota  | Supra Targa  | 1988 | Full Equip                               | 3.800.000 | Movilnorte      |
| Saab    | 9000i 16 V   | 1988 | Full Equip                               | 1.800.000 | Movilnorte      |
| BMW     | 535i         | 1988 | Cuero/Climatizador/ABS/Llantas           | 3.350.000 | Muntaña         |
| BMW     | 525i         | 1989 | Climatizador/Pintura Metalizada/ABS      | 2.650.000 | Muntaña         |
| BMW     | M 3          | 1988 | Aire Acondicionado                       | 3.100.000 | Muntaña         |
| BMW     | 535iA        | 1988 | Full Equip                               | 2.600.000 | Noguera Piñol   |
| BMW     | 318i         | 1991 | Aire Acondicionado                       | 2.830.000 | Noguera Piñol   |
| Audi    | 90 2.0       | 1985 | Aire Acondicionado/Radiocassette         | 1.400.000 | Noguera Piñol   |
| BMW     | 525i 24 V    | 1991 | Full Equip                               | 4.250.000 | Pirineo Motor   |
| Rover   | 827 Vitesse  | 1990 | Full Equip                               | 2.200.000 | Pirineo Motor   |
| Volvo   | 440 Turbo    | 1990 | Full Equip                               | 1.975.000 | Pirineo Motor   |
| BMW     | 320i / 4     | 1988 | Radiocassette/Aire Acondicionado/Llantas | 1.750.000 | Porfesa         |
| Audi    | GT Coupé     | 1986 | Radiocassette                            | 850.000   | Porfesa         |
| BMW     | 735iL        | 1988 | Full Equip                               | 3.500.000 | Porfesa         |
| BMW     | M 3          | 1988 | Cuero/Comp./Alarma/Llantas/Air. Aco.     | 3.950.000 | R. Calatayud    |
| BMW     | 524td        | 1987 | Full Equip                               | 2.100.000 | R. Calatayud    |
| Porsche | 924 S        | 1986 | Aire Acondicionado/Llantas/Elevalunas    | 2.500.000 | R. Calatayud    |
| BMW     | 518i         | 1987 | Elevalunas/Air. Aco./Cierre Centralizado | 1.500.000 | Rex Motors      |
| BMW     | 525ix / 2    | 1990 | Air. Aco./Dir. Asistida/Elevalunas/ABS   | 2.300.000 | Rex Motors      |

| Marca      | Modelo          | Año  | Equipo                                    | Precio    | Concesionario |
|------------|-----------------|------|-------------------------------------------|-----------|---------------|
| BMW        | 325i / 2        | 1986 | De Serie                                  | 1.500.000 | Rex Motors    |
| Alfa Romeo | 75 3.0 V 6      | 1988 | Full Equip                                | 2.000.000 | Saran         |
| BMW        | 324d            | 1987 | Full Equip                                | 2.000.000 | Saran         |
| BMW        | 323i            | 1985 | Aire Acondicionado/Llantas/Techo          | 1.700.000 | Saran         |
| Renault    | 25 V 6 T        | 1988 | Full Equip                                | 1.875.000 | Stinus        |
| BMW        | 325i / 2        | 1990 | Llantas                                   | 2.350.000 | Stinus        |
| Opel       | Kadett GSi      | 1990 | Radio/Llantas                             | 1.050.000 | Stinus        |
| Mercedes   | 300 E           | 1988 | Aire Acondicionado/ABS/Radio/Alarma       | 3.300.000 | T. Cayma      |
| Audi       | 100 2.2 E       | 1989 | Climatizador/Radio/Alarma                 | 1.700.000 | T. Cayma      |
| Volvo      | 360 GLT         | 1988 | Dirección Asistida/Radio                  | 1.200.000 | T. Cayma      |
| Lancia     | Delta Integrale | 1989 | Full Equip                                | 2.600.000 | Turalsa       |
| BMW        | 324td Touring   | 1990 | Full Equip                                | 4.200.000 | Turalsa       |
| BMW        | 318 Cabrio      | 1991 | Full Equip                                | 4.250.000 | Turalsa       |
| BMW        | 318i / 4        | 1987 | Pintura Metalizada/Radiocassette          | 1.250.000 | Vasmotor      |
| BMW        | 324d            | 1987 | Pint. Metalizada/Radiocassette/Elevalunas | 1.550.000 | Vasmotor      |
| BMW        | 325ix Touring   | 1990 | Full Equip                                | 3.900.000 | Vasmotor      |
| Saab       | 9000 Turbo 16 V | 1989 | Cuero/Climatizador/Llantas                | 2.750.000 | Vehinter      |
| Audi       | 100 2.2 E       | 1989 | Full Equip                                | 1.725.000 | Vehinter      |
| BMW        | 735iA           | 1990 | Cuero/Climatizador/Llantas                | 6.250.000 | Vehinter      |
| BMW        | 535i            | 1991 | Full Equip                                | 5.700.000 | Veimsa        |
| BMW        | 525i            | 1984 | Aire Acondicionado                        | 950.000   | Veimsa        |
| BMW        | 524td           | 1989 | Techo/Aire Acondicionado/ABS              | 2.900.000 | Veimsa        |
| BMW        | 320i            | 1986 | De Serie                                  | 1.450.000 | Velomóvil     |
| BMW        | 320i            | 1985 | De Serie                                  | 1.000.000 | Velomóvil     |
| BMW        | 320i            | 1986 | De Serie                                  | 1.390.000 | Velomóvil     |

**A. ALBELDA.** Avda. de Valencia, 68. Tel. 287 42 50. **GANDIA**  
**ARMOSA.** Ctra. de Logroño, 22. Tel. 32 61 12. **ZARAGOZA**  
**AUTO AMPURIA.** Ctra. de Olot, Km. 24,400. Tel. 50 85 61. **FIGUERAS**  
**AUTOGAL.** Ctra. de Vigo, Km. 542,1. Tel. 21 44 72. **QUINTELA**  
**AUTO LAGO.** Avda. de Zaragoza, 93. Tel. 24 14 00. **PAMPLONA**  
**AUTO PARIS.** Rda. General Mitre, 29-35. Tel. 203 83 00. **BARCELONA**  
**AUTO SPORT BUSQUETS.** Ramón y Cajal, 24-26. Tel. 23 79 77. **TARRAGONA**  
**AUTOSA.** Cardenero, 31. Tel. 28 49 55. **OVIEDO**  
**BERTOLIN.** Rafael Cisternas, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**  
**BIKAR MOTOR.** Gran Vía, 77. Tel. 441 99 00. **BILBAO**  
**CARMELO.** Cisneros, 89. Tel. 23 46 78. **SANTANDER**

**DIPAUTO.** Doce de Octubre, 20. Tel. 48 22 11. **CORDOBA**  
**ELITEMOTOR.** Roger de Flor, 69. Tel. 870 33 54. **GRANOLLERS**  
**ENGASA.** Ctra. N-II, Km. 336. Tel. 152 18 62. **QUART DE POBLET.** **VALENCIA**  
**E. CASERO RUIZ.** P. Cascajos, Ctra. de Circunvalación, s/n. Tel. 24 07 83. **LOGROÑO**  
**FERSAN.** Ctra. Alicante-Valencia, Km. 87,300. Tel. 565 73 90. **SAN JUAN**  
**G. GUARNIERI.** Ctra. de Cádiz, Km. 228,1. Tel. 37 30 68. **MALAGA**  
**HISPAMOVIL.** Ctra. Alicante, esquina C/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**  
**KELDENICH.** San Gervasio de Cassolas, 104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**  
**LUGAUTO.** Ctra. Nueva de Santiago, Km. 2,100. Louzaneta, s/n. Tel. 24 40 61. **LUGO**  
**MARTIN I CONESA.** Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**  
**MENGUAL.** Ctra. de Madrid, Km. 382. Tel. 83 15 60. **CABEZO CORTADO.** **MURCIA**

**MOTOR CENTRAL.** Guillermo de Ossa, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**  
**MOVILNORTE.** Ctra. El Planto-Majadah., Km. 1,100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**  
**MUNTAÑA.** Numancia, 22. Tel. 322 91 62. **BARCELONA**  
**NOGUERA PIÑOL.** Doctor Fleming, 51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**  
**NOVOMOVIL.** Ctra. N-VI, Km. 589. Perillo-Oleiros. Tel. 63 57 50. **LA CORUÑA**  
**PIRINEO MOTOR.** C/ Comercio, s/n. Tel. 24 12 45. **HUESCA**  
**PORFESA.** Calderón de la Barca, 3. Tel. 23 84 11. **CASTELLON**  
**R. CALATAYUD.** Pol. Ind. Los Olivares. C/ Beas de Segura, 9. Tel. 25 53 23. **JAEN**  
**REX MOTORS.** Gran Vía Asima, 4. P. I. Son Castelló. Tel. 75 88 22. **MALLORCA**  
**RUERA SPORT.** Ctra. de Logroño, Km. 109. Pol. Villayuda. Tel. 22 42 50. **BURGOS**  
**SANCHEZ MOTOR.** Ctra. N-II, Madrid-Barña, Km. 32,300. Tel. 882 17 35. **MADRID**

**SARAN.** Trav. Miguel Ibáñez, 1. Tel. 60 66 00. **TERUEL**  
**STINUS.** Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**  
**T. CAYMA.** Ronda Barceló, 72. Tel. 798 28 00. **MATARO**  
**TURALSA.** Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**  
**VASMOTOR.** Avda. Gasteiz, 48-51. Tel. 24 21 66. **VITORIA**  
**VEHINTER.** Ctra. de Toledo, Km. 14,700. Tel. 683 57 00. **GETAFE**  
**VEIMSA.** Avda. de Madrid, 131. Tel. 37 38 88. **VIGO**  
**VELOMOVIL.** Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA**





## Estilográfica Europea

Para celebrar el histórico tratado de Maastricht, la prestigiosa firma de estilográficas Omas acaba de presentar una colección dedicada a la Europa Unida denominada Omas Europa. Esta pluma está fabricada en resina vegetal, facetada en doce caras con el color de la bandera europea. El aro principal está laminado en oro con las doce estrellas y el aro complementario laminado en oro blanco. El plumín es de oro de 18 kilates con laminado de platino. Esta serie tendrá una tirada de 3.500 unidades numeradas.



## Frenos de aire

MERCEDES Benz ha elegido los frenos de disco accionados por aire, fabricados 86/Motor 16

por Lucas Automotive, para incorporarlos en sus nuevos autobuses serie 404. Estos mismos frenos serán incorporados por la gama 300 de Setra.

Estos frenos de dis-



co denominados D3, y accionados neumáticamente, suponen un importante paso en la seguridad de los autobuses, pues mejoran significativamente la

frenada, la estabilidad y la actuación de los frenos.

A su vez, reducen los costes de mantenimiento sobre los discos de tambor y suponen una mejora en el

## MOUNTAIN BIKE

Panama Jack, continuando con su política de apoyo a distintos deportes, mantiene en primera línea a su equipo de Mountain Bike, masculino y femenino, que participa en las principales competiciones

nacionales y europeas. Por el momento, después de celebradas las pruebas de Lomóniz, Granada, Salamanca y Murcia, Albert Balcells está situado en tercer lugar de la categoría senior y Marga Cuesta es la primera clasificada como senior femenino.



## Barcelona ecológica

La Empresa Nacional Hidroeléctrica del Ribagorzana ha realizado la entrega al Ayuntamiento de Barcelona de la primera unidad Peugeot J5 Eléctrica comercializada en España. Con ello, esta Corporación Municipal se suma al conjunto de ciudades europeas que, como Rochelle, Tours y Bruselas, utilizan vehículos de estas



## Sistemas de escape

CHESWICK International es uno de los mayores fabricantes mundiales de sistemas de escape para vehículos de pasajeros. Este fabricante está en relación directa con las más importantes marcas de automóviles, como Ford, Jaguar, Volkswagen/Seat,

características tan ecológicas

Este vehículo está dotado de un motor eléctrico Leroy Somer T-29C, colocado de forma transversal, al que se le acopla una caja de cambios de cinco velocidades. Emplea como fuente de energía 28 baterías de plomo de 6V que consiguen, conectadas en serie, una autonomía de 70 minutos y una velocidad máxima de 85 kilómetros por hora.

Nissan, Rover/Land Rover, Renault, Suzuki, General Motors y Lotus, para optimizar las características de los sistemas de escape y adaptarlos a las necesidades de los demás elementos del vehículo. Recientemente era inaugurado el nuevo centro de Investigación y Desarrollo Europeo de Cheswick International en Warton, Inglaterra.

## Convención Valeo

Valeo, una de las empresas líderes en la Fabricación y Distribución de Recambios Originales para Automoción, acaba de celebrar la Convención de Ventas correspondiente al año 92.

En ella se hizo oficial el cierre de 1991, año en el que Valeo obtuvo resultados positivos.

También se presentaron las líneas de acción para 1992 con nuevos productos y ampliaciones de gama.

## NUEVOS

### ALEKO

| MODELO     | PVP     | CC    | CV | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Dirac. | ABS | Llantas |
|------------|---------|-------|----|-----|-------|-------|-------|----|---------|--------|--------|--------|-----|---------|
| Aleko 2141 | 924.000 | 1.569 | 74 | 155 | 14,0  | 8,3   | 435,0 | -  | -       | -      | -      | -      | -   | 70.000  |

### 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                   | 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                   | 1.830.289 | 1.712 | 110 | 190 | 9,5  | 8,9  | 407,5 | 182.857 | 34.647 | Serie | Serie | 144.361 | -       | 64.481  |
| 33 1.7 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 | 144.361 | -       | Serie   |
| 33 1.8V Quadrifoglio     | 2.122.861 | 1.712 | 137 | 208 | 8,4  | 9,0  | 407,5 | 182.857 | 34.647 | Serie | Serie | 144.361 | -       | Serie   |
| 33 1.8V Permanent 4      | 2.578.079 | 1.712 | 137 | 202 | 8,9  | 9,0  | 407,5 | 182.857 | 34.647 | Serie | Serie | Serie   | -       | Serie   |
| 33 1.7 le Sport Wagon    | 1.976.575 | 1.712 | 110 | 187 | 9,8  | 8,9  | 420,0 | 182.857 | 34.647 | Serie | Serie | 144.361 | -       | 64.481  |
| 75 1.6                   | 1.918.901 | 1.570 | 107 | 180 | 11,3 | 7,9  | 443,0 | 216.541 | 60.800 | Serie | Serie | Serie   | -       | 80.896  |
| 75 1.6 le Le Mans        | 1.899.653 | 1.570 | 107 | 180 | 11,3 | 7,9  | 443,0 | 216.541 | 60.800 | Serie | Serie | Serie   | -       | Serie   |
| 75 1.8                   | 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   | -       | Serie   |
| 75 2.0 Twin Spark        | 2.510.780 | 1.962 | 148 | 198 | 8,2  | 8,6  | 443,0 | 216.541 | 60.800 | Serie | Serie | Serie   | 252.672 | 80.896  |
| 75 2.0 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 | 192 | 230 | 7,5  | 11,9 | 442,0 | Serie   | 60.800 | Serie | Serie | Serie   | 252.672 | Serie   |
| 75 2.0 TD                | 2.409.728 | 1.995 | 95  | 175 | 12,4 | 8,5  | 442,0 | 216.541 | 60.800 | Serie | Serie | Serie   | -       | 80.896  |
| 75 2.4 TD                | 2.679.204 | 2.393 | 112 | 184 | 11,7 | 7,4  | 442,0 | 216.541 | 60.800 | Serie | Serie | Serie   | -       | 80.896  |
| 165 1.8 Twin Spark       | 2.194.000 | 1.773 | 129 | 200 | 10,3 | 8,6  | 444,3 | 250.000 | 40.000 | Serie | Serie | Serie   | 200.000 | 75.000  |
| 155 1.8 Twin Spark Luxe  | 2.500.000 | 1.773 | 129 | 200 | 10,3 | 8,6  | 444,3 | Serie   | 40.000 | Serie | Serie | Serie   | 200.000 | 75.000  |
| 165 2.0 Twin Spark       | 2.650.000 | 1.995 | 143 | 205 | 9,3  | 8,5  | 444,3 | Serie   | 40.000 | Serie | Serie | Serie   | 200.000 | 75.000  |
| 155 2.5 V6               | 3.495.000 | 2.492 | 166 | 215 | 8,4  | 10,3 | 444,3 | Serie   | 40.000 | Serie | Serie | Serie   | Serie   | 75.000  |
| 155 2.5 Q4               | 4.200.000 | 1.995 | 190 | 225 | 7,0  | 10,6 | 444,3 | Serie   | 40.000 | Serie | Serie | Serie   | Serie   | Serie   |
| 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   | Serie   |
| 164 3.0 V6               | 4.853.921 | 2.959 | 192 | 230 | 7,9  | 12,3 | 455,5 | Serie   | Serie  | Serie | Serie | Serie   | Serie   | 105.865 |
| 164 Quadrifoglio         | 5.387.275 | 2.959 | 200 | 231 | 7,7  | 11,3 | 455,5 | Serie   | Serie  | Serie | Serie | Serie   | Serie   | 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   | -       | 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             | 1.644.489 | 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                   | 2.752.000  | 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                   | 3.200.000  | 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.              | 3.413.000  | 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           | 3.952.000  | 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                | 4.035.000  | 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        | 4.569.000  | 2.771 | 174 | 220 | 8,0  | 11,4 | 448,2 | Serie   | 55.265 | Serie   | Serie | Serie | Serie   | 158.600 |
| 80 1.9 TDI                 | 2.815.000  | 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                  | 3.257.000  | 1.984 | 115 | 182 | 12,6 | 9,8  | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | 183.820 | 158.231 |
| 100 2.3 E                  | 3.550.000  | 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          | 4.307.000  | 2.309 | 133 | 202 | 10,2 | 10,5 | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | 183.820 | 158.231 |
| 100 2.3 E Aut.             | 3.792.000  | 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               | 4.394.000  | 2.771 | 174 | 218 | 8,0  | 10,4 | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| 100 2.8 E V6 Aut.          | 4.667.000  | 2.771 | 174 | 218 | 9,2  | 11,5 | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| 100 2.8 E V6 Quattro       | 4.987.000  | 2.771 | 174 | 218 | 8,0  | 11,8 | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| 100 S4                     | 6.611.000  | 2.226 | 230 | 244 | 6,8  | 12,1 | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| 100 2.5 TDI                | 4.127.000  | 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            | 3.991.000  | 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.       | 4.258.000  | 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    | 4.769.000  | 2.309 | 133 | 194 | 10,7 | 11,2 | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| 100 Avant 2.8 E V6         | 4.842.000  | 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.    | 5.109.000  | 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 | 5.439.000  | 2.771 | 174 | 212 | 8,3  | 11,6 | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| 100 Avant 2.5 TDI          | 4.569.000  | 2.461 | 115 | 188 | 11,6 | 6,7  | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | 183.820 | 158.231 |
| Coupe 2.3 E                | 3.772.000  | 2.309 | 133 | 206 | 9,2  | 10,3 | 436,6 | 315.207 | Serie  | Serie   | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| Coupe 2.3 E Aut.           | 3.938.000  | 2.309 | 133 | 202 | 10,6 | 10,5 | 436,6 | Serie   | Serie  | Serie   | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| Coupe 2.3 E Quattro        | 4.487.000  | 2.309 | 133 | 206 | 9,2  | 10,4 | 436,6 | Serie   | Serie  | Serie   | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| Coupe 2.8 E V6             | 4.492.000  | 2.771 | 174 | 222 | 8,0  | 10,3 | 436,6 | Serie   | Serie  | Serie   | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| Coupe 2.8 E V6 Quattro     | 5.031.000  | 2.771 | 174 | 222 | 8,0  | 11,4 | 436,6 | Serie   | Serie  | Serie   | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| Coupe S-2                  | 6.066.000  | 2.226 | 220 | 248 | 6,1  | 11,8 | 440,0 | Serie   | Serie  | Serie   | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| Cabrio 2.3 E               | 4.978.000  | 2.309 | 133 | 198 | 10,8 | 10,3 | 436,6 | Serie   | Serie  | Serie   | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| Cabrio 2.3 E Aut.          | 5.167.000  | 2.309 | 133 | 194 | 12,2 | 10,9 | 436,6 | Serie   | Serie  | Serie   | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| V-8 3.6                    | 9.187.000  | 3.562 | 250 | 244 | 7,6  | 13,2 | 487,5 | Serie   | Serie  | Serie   | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| V-8 3.6 Aut.               | 9.187.000  | 3.562 | 250 | 235 | 9,0  | 14,0 | 487,5 | Serie   | Serie  | Serie   | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| V-8 4.2                    | 10.081.000 | 4.172 | 280 | 249 | 6,8  | 14,3 | 487,5 | Serie   | Serie  | Serie   | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| V-8 4.2 Aut.               | 10.081.000 | 4.172 | 280 | 249 | 7,7  | 14,4 | 487,5 | Serie   | Serie  | Serie   | Serie | Serie | Serie   | Serie   |

### BERTONE

|                        |           |       |     |     |      |      |       |
|------------------------|-----------|-------|-----|-----|------|------|-------|
| Freeclimber TD T. Duro | 3.634.535 | 2.443 | 116 | 153 | 13,9 | 10,9 | 414,5 |
|------------------------|-----------|-------|-----|-----|------|------|-------|





**AUDI**

La gama Audi ha estrenado este mes de mayo un nuevo precio en todos sus modelos. Se mantienen los mismos modelos y las mismas versiones que anteriormente, pero ahora tienen un precio algo más alto. La subida se ha situado entre las 4.000 y las 45.000 pesetas en los Audi 80, entre las 30.000 y las 65.000 pesetas en los modelos de la gama 100, entre 35.000 y 60.000 pesetas en los Audi Coupé y en torno a 100.000 pesetas en las berlinas más lujosas de Audi, los potentes y sofisticados V8. El precio de las opciones, por su parte, no ha experimentado ninguna modificación, teniendo éstas el mismo costo.



| MODELO               | PVP        | CC    | CV  | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA      | Pintura | Eleva.  | Cierre | Direc. | ABS     | Llantas |
|----------------------|------------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|---------|--------|--------|---------|---------|
| <b>BMW</b>           |            |       |     |     |       |       |       |         |         |         |        |        |         |         |
| 318i 4p              | 2.528.000  | 1.596 | 100 | 189 | 12,8  | 9,0   | 443,5 | 249.441 | 89.806  | 104.774 | 60.116 | Serie  | 161.684 | 176.872 |
| 318i 4p Aut.         | 2.744.000  | 1.596 | 100 | 184 | 16,1  | 10,9  | 443,5 | 249.441 | 89.806  | 104.774 | 60.116 | Serie  | 161.684 | 176.872 |
| 318i S Coupé         | 3.297.000  | 1.796 | 140 | 213 | 10,2  | 9,2   | 443,3 | 249.441 | 89.806  | Serie   | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 318i 4p              | 2.850.000  | 1.776 | 113 | 199 | 11,3  | 10,1  | 443,5 | 249.441 | 89.806  | 104.774 | Serie  | Serie  | 161.684 | 176.872 |
| 318i 4p Aut.         | 3.086.000  | 1.776 | 113 | 198 | 12,3  | 10,3  | 443,5 | 249.441 | 89.806  | 104.774 | Serie  | Serie  | 161.684 | 176.872 |
| 318i Cabrio          | 3.586.000  | 1.796 | 115 | 187 | 12,0  | 10,1  | 432,5 | 168.421 | 68.096  | Serie   | Serie  | Serie  | 168.421 | 148.526 |
| 318i Cabrio Aut.     | 3.783.000  | 1.796 | 115 | 185 | 13,1  | 10,4  | 432,5 | 168.421 | 68.096  | Serie   | Serie  | Serie  | 168.421 | 148.526 |
| 320i Coupé           | 3.663.000  | 1.991 | 150 | 214 | 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              | 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.         | 3.678.000  | 1.991 | 150 | 214 | 10,8  | 11,0  | 443,5 | 249.441 | 89.806  | Serie   | Serie  | Serie  | Serie   | 143.176 |
| 320i Cabrio          | 4.289.000  | 1.991 | 129 | 195 | 11,5  | 11,0  | 432,5 | 168.421 | 68.096  | Serie   | Serie  | Serie  | Serie   | 148.526 |
| 320i Cabrio Aut.     | 4.524.000  | 1.991 | 129 | 194 | 13,3  | 9,3   | 432,5 | 168.421 | 68.096  | Serie   | Serie  | Serie  | Serie   | 148.526 |
| 325i Coupé           | 4.206.000  | 2.494 | 192 | 233 | 8,0   | 10,8  | 443,3 | 249.441 | 89.806  | Serie   | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 325i Coupé Aut.      | 4.470.000  | 2.494 | 192 | 231 | 9,0   | 10,9  | 443,3 | 249.441 | 89.806  | Serie   | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 325i 4p              | 4.120.000  | 2.494 | 192 | 234 | 7,9   | 11,8  | 443,5 | 249.441 | 89.806  | Serie   | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 325i 4p Aut.         | 4.375.000  | 2.494 | 192 | 231 | 8,9   | 12,0  | 443,5 | 249.441 | 89.806  | Serie   | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 325i Cabrio          | 5.020.000  | 2.494 | 170 | 214 | 9,0   | 11,5  | 432,5 | 168.421 | 68.096  | Serie   | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 325i Cabrio Aut.     | 5.270.000  | 2.494 | 170 | 210 | 10,5  | 11,1  | 432,5 | 168.421 | 68.096  | Serie   | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 325i Touring         | 4.784.000  | 2.494 | 170 | 210 | 9,7   | 11,7  | 432,5 | 168.421 | 89.806  | Serie   | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 325i Touring Aut.    | 5.035.000  | 2.494 | 170 | 212 | 10,1  | 11,1  | 432,5 | 168.421 | 89.806  | Serie   | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 325i X Touring       | 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 Aut.  | 5.973.000  | 2.494 | 170 | 206 | 11,2  | 11,4  | 432,5 | 168.421 | 89.806  | Serie   | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| M3                   | 6.719.000  | 2.302 | 215 | 234 | 6,7   | 10,6  | 434,5 | 168.421 | 89.806  | Serie   | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| Z-1                  | 8.210.000  | 2.494 | 170 | 239 | 7,9   | 10,4  | 392,7 | -       | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 325 TD               | 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.          | 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 Coupé           | 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   |

|                       |           |       |     |     |      |      |       |         |        |        |       |       |         |        |
|-----------------------|-----------|-------|-----|-----|------|------|-------|---------|--------|--------|-------|-------|---------|--------|
| <b>CHRYSLER</b>       |           |       |     |     |      |      |       |         |        |        |       |       |         |        |
| 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 | 468,6 | 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 Lona   | 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 sobrepeso de 175.360 ptas.

| CITROËN        |           |       |     |     |      |     |       |         |        |        |        |   |   |         |
|----------------|-----------|-------|-----|-----|------|-----|-------|---------|--------|--------|--------|---|---|---------|
| AX 3p 11 TE 4V | 1 050 284 | 1 124 | 55  | 156 | 13,2 | 6,2 | 352,5 | -       | 18 884 | -      | -      | - | - | -       |
| AX 3p Signo    | 1 058 593 | 1 124 | 55  | 156 | 13,2 | 6,2 | 352,5 | -       | 18 884 | (1)    | (1)    | - | - | -       |
| AX 3p 11 TE 5V | 1 080 144 | 1 124 | 55  | 158 | 12,9 | 6,3 | 352,5 | 160 000 | 18 884 | -      | -      | - | - | -       |
| AX 3p 11 TRE   | 1 156 516 | 1 124 | 55  | 158 | 12,9 | 6,3 | 352,5 | 160 000 | 18 884 | 14 752 | 14 752 | - | - | 47 208  |
| AX 3p 14 TGS   | 1 237 342 | 1 360 | 75  | 175 | 10,8 | 6,8 | 352,5 | 160 000 | 18 884 | Serie  | Serie  | - | - | 47 208  |
| AX 3p 14 TZX   | 1 297 962 | 1 360 | 75  | 175 | 10,8 | 6,8 | 352,5 | 160 000 | 18 884 | Serie  | Serie  | - | - | 47 208  |
| AX 3p GT       | 1 365 234 | 1 360 | 85  | 177 | 9,3  | 7,3 | 351,7 | 160 000 | 18 884 | 14 752 | 14 752 | - | - | 47 208  |
| AX 3p GTI      | 1 637 567 | 1 360 | 100 | 190 | 8,7  | 7,5 | 351,7 | 160 000 | -      | Serie  | Serie  | - | - | 161 652 |
| AX 5p 11 TE 4V | 1 114 984 | 1 124 | 55  | 156 | 13,2 | 6,2 | 352,5 | -       | 18 884 | -      | -      | - | - | -       |
| AX 5p Signo    | 1 123 873 | 1 124 | 55  | 156 | 13,2 | 6,2 | 352,5 | -       | 18 884 | (1)    | (1)    | - | - | -       |
| AX 5p 11 TE 5V | 1 144 845 | 1 124 | 55  | 158 | 13,2 | 6,3 | 352,5 | 160 000 | 18 884 | -      | -      | - | - | -       |
| AX 5p 11 TRE   | 1 222 188 | 1 124 | 55  | 158 | 12,9 | 6,3 | 352,5 | 160 000 | 18 884 | 14 752 | 14 752 | - | - | 47 208  |
| AX 5p 14 TGS   | 1 303 014 | 1 360 | 75  | 175 | 10,8 | 6,8 | 352,5 | 160 000 | 18 884 | Serie  | Serie  | - | - | 47 208  |
| AX 5p 14 TZX   | 1 363 633 | 1 360 | 75  | 175 | 10,8 | 6,8 | 352,5 | 160 000 | 18 884 | Serie  | Serie  | - | - | 47 208  |





FIAT

### OFERTAS

**Uno:**  
en toda la Red de Concesionarios de Fiat en Madrid y provincia se regala, según el modelo, la gasolina de los primeros 45.000 kilómetros o lo que el cliente pida, hasta **250.000 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**.



| MODELO              | PVP       | CC    | CV  | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA      | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS     | Llantas |
|---------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|
| Uno DS 5p.          | 1.515.932 | 1.697 | 58  | 156 | 15,9  | 5,0   | 368,9 | -       | 18.688  | Serie  | 17 920 | -      | -       | -       |
| Uno TD 3 3p         | 1.562.128 | 1.367 | 72  | 168 | 12,4  | 5,1   | 368,9 | -       | 18.688  | Serie  | Serie  | -      | -       | 49.920  |
| Tipo 1.4 CL         | 1.537.293 | 1.372 | 78  | 167 | 13,0  | 7,7   | 395,8 | 155.776 | 33.280  | Serie  | Serie  | -      | -       | -       |
| Tipo 1.4 S          | 1.666.225 | 1.372 | 78  | 167 | 13,0  | 7,7   | 395,8 | 155.776 | 33.280  | Serie  | Serie  | 65.280 | -       | 64.000  |
| Tipo 1.4 SX         | 1.762.496 | 1.372 | 78  | 167 | 13,0  | 7,7   | 395,8 | 155.776 | 33.280  | Serie  | Serie  | Serie  | -       | 64.000  |
| Tipo 1.6 S          | 1.762.496 | 1.581 | 86  | 175 | 12,0  | 7,5   | 395,8 | 155.776 | 33.280  | Serie  | Serie  | 65.280 | -       | 64.000  |
| Tipo 1.6 SX         | 1.864.511 | 1.581 | 86  | 175 | 12,0  | 7,5   | 395,8 | 155.776 | 33.280  | Serie  | Serie  | Serie  | 200.960 | 64.000  |
| Tipo 1.8 ie SX      | 2.008.872 | 1.756 | 110 | 187 | 10,9  | 8,0   | 395,8 | 155.776 | 33.280  | Serie  | Serie  | Serie  | 200.960 | Serie   |
| Tipo 2.0 ie 16V     | 2.338.015 | 1.995 | 148 | 207 | 8,4   | 9,4   | 395,8 | 155.776 | 33.280  | Serie  | Serie  | Serie  | 200.960 | Serie   |
| Tipo 1.7 D CL       | 1.691.278 | 1.697 | 58  | 150 | 17,8  | 6,1   | 395,8 | 155.776 | 33.280  | -      | -      | 65.280 | -       | -       |
| Tipo 1.9 DS         | 1.858.737 | 1.929 | 65  | 160 | 14,0  | 5,8   | 395,8 | 155.776 | 33.280  | Serie  | Serie  | Serie  | 200.960 | 64.000  |
| Tipo 1.9 TD Sport   | 2.287.971 | 1.929 | 92  | 175 | 12,0  | 6,2   | 395,8 | 155.776 | 33.280  | Serie  | Serie  | Serie  | 200.960 | Serie   |
| Tempra 1400 Stadio  | 1.549.725 | 1.372 | 78  | 172 | 13,4  | 7,8   | 435,4 | -       | 34.560  | -      | -      | -      | -       | -       |
| Tempra 1400         | 1.663.369 | 1.372 | 78  | 172 | 13,4  | 7,8   | 435,4 | -       | 34.560  | -      | -      | -      | -       | -       |
| Tempra 1400 SX      | 1.808.691 | 1.372 | 78  | 172 | 13,4  | 7,8   | 435,4 | -       | 34.560  | Serie  | Serie  | -      | -       | -       |
| Tempra 1600         | 1.843.338 | 1.581 | 86  | 177 | 12,3  | 8,0   | 435,4 | -       | 34.560  | -      | -      | -      | -       | -       |
| Tempra 1600 SX      | 1.972.301 | 1.581 | 86  | 177 | 12,3  | 8,0   | 435,4 | 192.850 | 34.560  | Serie  | Serie  | 69.160 | 184.920 | 68.560  |
| Tempra 1800 ie SX   | 2.152.270 | 1.756 | 110 | 190 | 10,9  | 8,7   | 435,4 | 192.850 | 34.560  | Serie  | Serie  | Serie  | 200.960 | 68.560  |
| Tempra 1900 DS      | 1.971.338 | 1.929 | 65  | 162 | 18,9  | 5,8   | 435,4 | -       | 34.560  | Serie  | Serie  | 69.160 | -       | -       |
| Tempra 1900 TD SX   | 2.440.992 | 1.929 | 92  | 178 | 12,1  | 6,0   | 435,4 | 192.850 | 34.560  | Serie  | Serie  | Serie  | 200.960 | 66.560  |
| Tempra 1.4 SW       | 1.891.459 | 1.372 | 78  | 172 | 14,0  | 7,8   | 447,2 | -       | 34.560  | 23.680 | 23.680 | Serie  | -       | -       |
| Tempra 1.8 ie SX SW | 2.355.338 | 1.756 | 110 | 190 | 11,2  | 8,7   | 447,2 | 192.850 | 34.560  | Serie  | Serie  | Serie  | 200.960 | 66.560  |
| Tempra 1.9 D SW     | 2.202.316 | 1.929 | 65  | 162 | 18,9  | 5,8   | 447,2 | 192.850 | 34.560  | 23.680 | 23.680 | Serie  | -       | -       |
| Tempra 1.9 TD SX SW | 2.636.361 | 1.929 | 92  | 178 | 12,5  | 6,0   | 447,2 | 192.850 | 34.560  | Serie  | Serie  | Serie  | 200.960 | 66.560  |
| Croma 2.0 CHT       | 2.494.489 | 1.995 | 100 | 178 | 12,5  | 8,6   | 449,5 | Serie   | 43.309  | Serie  | Serie  | Serie  | 263.699 | 86.616  |
| Croma 2.0 ie S      | 3.102.730 | 1.995 | 120 | 192 | 9,9   | 8,2   | 449,5 | Serie   | 43.309  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| Croma 2.0 ie Turbo  | 3.874.579 | 1.995 | 155 | 215 | 7,7   | 8,6   | 449,5 | Serie   | 43.309  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| Croma TD ID         | 2.844.805 | 1.995 | 92  | 180 | 12,5  | 5,3   | 449,5 | Serie   | 43.309  | Serie  | Serie  | Serie  | 263.699 | 66.560  |
| Croma Turbo Diesel  | 3.204.745 | 2.449 | 118 | 195 | 11,0  | 7,8   | 449,5 | Serie   | 43.309  | Serie  | Serie  | Serie  | 263.699 | 66.560  |

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

### FORD

|                             |           |       |     |     |      |      |       |         |        |        |        |       |        |         |
|-----------------------------|-----------|-------|-----|-----|------|------|-------|---------|--------|--------|--------|-------|--------|---------|
| Fiesta Cheers 1.1 3p        | 1.065.000 | 1.118 | 54  | 143 | 16,3 | 6,1  | 374,3 | -       | 26.000 | -      | -      | -     | -      | -       |
| Fiesta CLX 1.1 3p           | 1.160.000 | 1.118 | 54  | 143 | 16,3 | 6,1  | 374,3 | -       | 26.000 | 24.500 | 24.500 | -     | -      | -       |
| Fiesta CLX 1.1 Cat. 3p      | 1.344.000 | 1.118 | 50  | 143 | 18,1 | 6,1  | 374,3 | -       | 26.000 | 24.500 | 24.500 | -     | -      | -       |
| Fiesta CLX 1.3 3p           | 1.198.000 | 1.297 | 60  | 153 | 14,8 | 6,0  | 374,3 | -       | 26.000 | 24.500 | 24.500 | -     | -      | -       |
| Fiesta Pachi Plus 1.3 3p    | 1.270.000 | 1.297 | 60  | 153 | 14,8 | 6,0  | 374,3 | -       | 26.000 | Serie  | Serie  | -     | -      | -       |
| Fiesta Calypso 1.3 3p       | 1.270.000 | 1.297 | 60  | 153 | 14,8 | 6,0  | 374,3 | -       | 26.000 | 24.500 | 24.500 | -     | -      | -       |
| Fiesta S 1.4 3p             | 1.299.000 | 1.392 | 75  | 166 | 12,0 | 7,4  | 374,3 | -       | 26.000 | 24.500 | 24.500 | -     | -      | -       |
| Fiesta Expo 92 1.4 Cat. 3p. | 1.323.000 | 1.392 | 71  | 162 | 13,0 | 7,7  | 374,3 | Serie   | 26.000 | -      | -      | -     | -      | -       |
| Fiesta Ghia 1.4 3p          | 1.371.000 | 1.392 | 75  | 166 | 12,0 | 7,4  | 374,3 | -       | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | -      | -       |
| Fiesta Ghia 1.4 Cat. 3p.    | 1.554.000 | 1.392 | 71  | 162 | 13,0 | 7,7  | 374,3 | Serie   | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | -      | -       |
| Fiesta 1.8i 16V 3p          | 1.549.000 | 1.796 | 105 | 182 | 9,5  | 8,5  | 380,1 | -       | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | -      | 64.000  |
| Fiesta XR2i 16V 3p          | 1.694.000 | 1.796 | 130 | 200 | 8,5  | 8,5  | 380,1 | -       | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | -      | -       |
| Fiesta Cheers 1.8 D 3p      | 1.328.000 | 1.753 | 60  | 152 | 16,0 | 6,7  | 374,3 | -       | 26.000 | -      | -      | -     | -      | -       |
| Fiesta CLX 1.8 D 3p.        | 1.405.000 | 1.753 | 60  | 152 | 16,0 | 6,7  | 374,3 | -       | 26.000 | 24.500 | 24.500 | -     | -      | -       |
| Fiesta Turbo Diesel 1.8 3p  | 1.641.000 | 1.753 | 77  | 170 | 12,9 | 5,5  | 374,3 | -       | 26.000 | Serie  | Serie  | -     | -      | -       |
| Fiesta Cheers 1.1 5p        | 1.133.000 | 1.118 | 54  | 143 | 16,3 | 6,1  | 374,3 | -       | 26.000 | -      | -      | -     | -      | -       |
| Fiesta CLX 1.1 5p           | 1.227.000 | 1.118 | 54  | 143 | 16,3 | 6,1  | 374,3 | -       | 26.000 | 24.500 | 24.500 | -     | -      | -       |
| Fiesta CLX 1.1 Cat. 5p.     | 1.412.000 | 1.118 | 50  | 143 | 18,1 | 6,1  | 374,3 | -       | 26.000 | 24.500 | 24.500 | -     | -      | -       |
| Fiesta CLX 1.3 5p           | 1.266.000 | 1.297 | 60  | 153 | 14,8 | 6,0  | 374,3 | -       | 26.000 | 24.500 | 24.500 | -     | -      | -       |
| Fiesta CTX 1.3 Cat. 5p      | 1.505.000 | 1.297 | 60  | 153 | 14,8 | 7,0  | 374,3 | -       | 26.000 | 24.500 | 24.500 | -     | -      | -       |
| Fiesta Pachi Plus 1.3 5p.   | 1.338.000 | 1.297 | 60  | 153 | 14,8 | 6,0  | 374,3 | -       | 26.000 | Serie  | Serie  | -     | -      | -       |
| Fiesta Expo 92 1.4 Cat. 5p. | 1.390.000 | 1.392 | 71  | 162 | 13,0 | 7,7  | 374,3 | Serie   | 26.000 | -      | -      | -     | -      | -       |
| Fiesta Ghia 1.4 5p.         | 1.439.000 | 1.392 | 75  | 166 | 12,0 | 7,4  | 374,3 | -       | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | -      | -       |
| Fiesta Ghia 1.4 Cat. 5p.    | 1.622.000 | 1.392 | 71  | 162 | 13,0 | 7,7  | 374,3 | Serie   | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | -      | -       |
| Fiesta 1.8i 16V 5p.         | 1.617.000 | 1.796 | 105 | 182 | 9,5  | 8,5  | 374,3 | -       | 26.000 | 24.500 | 24.500 | -     | -      | -       |
| Fiesta CLX 1.8 D 5p.        | 1.472.000 | 1.753 | 60  | 152 | 16,0 | 6,7  | 374,3 | -       | 26.000 | 24.500 | 24.500 | -     | -      | -       |
| Fiesta Ghia 1.8 D 5p.       | 1.564.000 | 1.753 | 60  | 152 | 16,0 | 6,7  | 374,3 | -       | 26.000 | 24.500 | 24.500 | -     | -      | -       |
| Escort Prima 1.6 3p.        | 1.540.000 | 1.598 | 90  | 177 | 11,6 | 8,0  | 403,6 | 141.000 | 26.000 | (1)    | (1)    | -     | (1)    | -       |
| Escort Equipe 1.6 3p        | 1.684.000 | 1.598 | 90  | 177 | 11,6 | 8,6  | 403,6 | 141.000 | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | 69.000 | -       |
| Escort CLX 1.8i 16V 3p.     | 1.684.000 | 1.796 | 105 | 187 | 10,4 | 8,3  | 403,6 | 141.000 | 26.000 | (1)    | (1)    | -     | (1)    | -       |
| Escort XR3i 1.8 16V 3p.     | 1.901.000 | 1.796 | 105 | 187 | 10,5 | 8,3  | 404,0 | 141.000 | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 101.000 |
| Escort XR3i 1.8 16V 3p      | 2.137.000 | 1.796 | 130 | 202 | 9,3  | 8,6  | 404,0 | 141.000 | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 101.000 |
| Escort RS 2.000i 16V 3p     | 2.358.000 | 1.998 | 150 | 208 | 8,9  | 9,2  | 404,0 | -       | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 101.000 |
| Escort Prima 1.3 5p         | 1.468.000 | 1.299 | 63  | 156 | 15,9 | 9,4  | 403,6 | -       | 26.000 | 24.500 | 24.500 | -     | -      | -       |
| Escort Prima 1.6 5p         | 1.588.000 | 1.598 | 90  | 177 | 11,6 | 8,6  | 403,6 | 141.000 | 26.000 | (1)    | (1)    | -     | (1)    | -       |
| Escort Prima 1.8i 16V 5p.   | 1.732.000 | 1.796 | 105 | 187 | 10,4 | 8,3  | 403,6 | 141.000 | 26.000 | (1)    | (1)    | -     | (1)    | -       |
| Escort Equipe 1.6 5p        | 1.732.000 | 1.598 | 90  | 177 | 11,6 | 8,6  | 403,6 | Serie   | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | 69.000 | -       |
| Escort Ghia 1.6 5p          | 1.901.000 | 1.598 | 90  | 177 | 11,6 | 8,0  | 403,6 | Serie   | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 101.000 |
| Escort Ghia 1.8i 16V 5p     | 1.901.000 | 1.796 | 105 | 187 | 10,4 | 8,3  | 403,6 | 141.000 | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 101.000 |
| Escort Prima 1.8 D 5p.      | 1.684.000 | 1.753 | 60  | 155 | 18,1 | 6,7  | 403,6 | 141.000 | 26.000 | (1)    | (1)    | -     | (1)    | -       |
| Escort Ghia 1.8 D 5p        | 1.901.000 | 1.753 | 60  | 155 | 18,1 | 6,7  | 403,6 | 72.000  | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 101.000 |
| Escort Nomade Ghia 1.6      | 1.944.000 | 1.597 | 90  | 171 | 12,3 | 8,3  | 426,8 | Serie   | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 101.000 |
| Escort Noma. Ghia 1.8i 16V  | 1.944.000 | 1.796 | 105 | 187 | 10,8 | 8,5  | 426,8 | 141.000 | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 101.000 |
| Escort Nomade Ghia 1.8D     | 1.944.000 | 1.753 | 60  | 155 | 18,1 | 6,7  | 426,8 | Serie   | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 101.000 |
| Escort Cabrio 1.8i 18V      | 2.406.000 | 1.796 | 105 | 187 | 10,4 | 8,3  | 404,0 | 141.000 | 26.000 | 35.000 | Serie  | Serie | Serie  | 101.000 |
| Escort Cabrio XR3i 1.8 18V  | 2.647.000 | 1.796 | 130 | 198 | 9,3  | 9,0  | 404,0 | 141.000 | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 101.000 |
| Orion Prima 1.6             | 1.588.000 | 1.598 | 90  | 177 | 12,1 | 7,8  | 422,9 | 141.000 | 26.000 | (1)    | (1)    | -     | (1)    | -       |
| Orion Prima 1.8i 16V        | 1.732.000 | 1.796 | 105 | 187 | 10,6 | 8,3  | 422,9 | 141.000 | 26.000 | (1)    | (1)    | -     | (1)    | -       |
| Orion Class 1.8             | 1.732.000 | 1.598 | 90  | 177 | 12,1 | 7,8  | 422,9 | Serie   | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | 69.000 | -       |
| Orion Ghia 1.6              | 1.944.000 | 1.598 | 90  | 177 | 12,1 | 7,8  | 422,9 | Serie   | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 101.000 |
| Orion Ghia 1.8i 16V         | 1.944.000 | 1.796 | 105 | 187 | 10,6 | 8,3  | 422,9 | 141.000 | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 101.000 |
| Orion Ghia 1.8i 16V         | 2.137.000 | 1.796 | 130 | 202 | 9,4  | 8,6  | 422,9 | 141.000 | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 101.000 |
| Orion Prima 1.8 D           | 1.684.000 | 1.753 | 60  | 155 | 18,9 | 6,7  | 422,9 | 141.000 | 26.000 | (1)    | (1)    | -     | (1)    | -       |
| Orion Ghia 1.8 D            | 1.944.000 | 1.753 | 60  | 155 | 18,9 | 6,8  | 422,9 | Serie   | 26.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 101.000 |
| Sierra XR4 2.0i 3p.         | 2.413.000 | 1.998 | 125 | 195 | 9,7  | 9,2  | 442,5 | Serie   | 42.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 209.000 |
| Sierra CLX 2.0 4p.          | 2.075.000 | 1.998 | 109 | 178 | 11,3 | 8,0  | 446,5 | -       | 42.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 209.000 |
| Sierra CLX 2.0i 4p.         | 2.330.000 | 1.998 | 125 | 195 | 9,7  | 7,9  | 446,5 | Serie   | 42.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 209.000 |
| Sierra CLX 2.0i 4x4 4p.     | 2.907.000 | 1.998 | 125 | 190 | 10,2 | 9,1  | 446,5 | Serie   | 42.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 209.000 |
| Sierra GT 2.0i 4p           | 2.382.000 | 1.998 | 125 | 195 | 9,7  | 7,9  | 446,5 | Serie   | 42.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 209.000 |
| Sierra Ghia 2.0i 4p         | 2.615.000 | 1.998 | 125 | 195 | 9,7  | 7,9  | 446,5 | Serie   | 42.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 209.000 |
| Sierra Ghia 2.0i Cat. 4p.   | 2.695.000 | 1.998 | 118 | 190 | 10,0 | 8,2  | 446,5 | Serie   | 42.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 209.000 |
| Sierra Cosworth 4x4 4p.     | 4.390.000 | 1.998 | 220 | 240 | 6,9  | 12,7 | 449,5 | Serie   | 42.000 | Serie  | Serie  | Serie | Serie  | 209.000 |





## LAND ROVER

### OFERTAS

**Discovery 3p:**  
aire acondicionado  
gratis, **200.000**  
pesetas en cheques de  
gasolina o **200.000**  
pesetas en accesorios.

**Discovery 5p:**  
**200.000** pesetas en  
cheques de gasolina o  
**200.000** pesetas en  
accesorios.

**Range Rover 2p:**  
aire acondicionado  
gratis.

**Range Rover 4p:**  
**200.000** pesetas en  
cheques de gasolina o  
**200.000** pesetas en  
accesorios. Cheques  
de gasolina o **200.000**  
pesetas en accesorios.



| MODELO              | PVP       | CC    | CV | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA      | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|---------------------|-----------|-------|----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|-----|---------|
| Samara 1.3 Sp       | 975.759   | 1.288 | 65 | 150 | 14,5  | 8,2   | 400,6 | 169.619 | 20.781  | 21.527 | 18.328 | -      | -   | 16.098  |
| Samara 1.5 Sp       | 998.195   | 1.500 | 75 | 160 | 12,5  | 7,7   | 400,6 | 169.619 | 20.781  | 21.527 | 16.477 | -      | -   | 16.098  |
| Samara 1.5 LX 3p    | 1.138.439 | 1.500 | 75 | 160 | 12,5  | 7,7   | 400,6 | 169.619 | 12.470  | 21.527 | 16.477 | -      | -   | Serie   |
| Samara 1.5 Sp       | 1.046.953 | 1.500 | 75 | 160 | 12,5  | 7,7   | 400,6 | 169.619 | 20.781  | 21.527 | 18.328 | -      | -   | 16.098  |
| Samara 1.5 LX 5p    | 1.209.633 | 1.900 | 75 | 160 | 12,5  | 7,7   | 400,6 | 169.619 | 12.470  | 21.527 | 16.477 | -      | -   | Serie   |
| Niva 1.6 4x4        | 1.209.858 | 1.569 | 78 | 127 | 23,0  | 11,5  | 372,0 | -       | 20.781  | -      | -      | -      | -   | -       |
| Niva 1.6 4x4 Cabrio | 1.547.553 | 1.569 | 78 | 127 | 23,0  | 11,5  | 372,0 | -       | 20.781  | -      | -      | -      | -   | -       |

## LANCIA

|                              |           |       |     |     |      |      |       |         |        |       |       |        |         |        |
|------------------------------|-----------|-------|-----|-----|------|------|-------|---------|--------|-------|-------|--------|---------|--------|
| Y-10 Fire                    | 1.006.000 | 999   | 45  | 148 | 16,0 | 6,0  | 339,2 | -       | Serie  | Serie | Serie | -      | -       | -      |
| Y-10 Mia                     | 1.084.000 | 999   | 45  | 148 | 16,0 | 6,0  | 332,2 | -       | Serie  | Serie | Serie | -      | -       | -      |
| Y-10 Avenue Cat.             | 1.130.000 | 1.108 | 51  | 150 | 15,8 | 6,0  | 339,2 | -       | Serie  | Serie | Serie | -      | -       | -      |
| Y-10 Avenue Selectronic Cat. | 1.311.000 | 1.108 | 51  | 145 | 18,1 | 6,3  | 339,2 | -       | Serie  | Serie | Serie | -      | -       | -      |
| Y-10 Ego                     | 1.417.000 | 1.108 | 57  | 151 | 15,2 | 6,1  | 339,2 | -       | Serie  | Serie | Serie | -      | -       | Serie  |
| Delta 1.5 LX                 | 1.523.000 | 1.498 | 82  | 165 | 12,0 | 7,4  | 389,5 | -       | Serie  | Serie | Serie | -      | -       | Serie  |
| Delta 1.6 GT ie              | 1.723.090 | 1.585 | 111 | 187 | 10,0 | 9,1  | 389,5 | 162.000 | 37.000 | Serie | Serie | 73.000 | -       | Serie  |
| Delta HF Turbo i.e           | 2.146.000 | 1.585 | 143 | 204 | 8,7  | 9,6  | 389,5 | -       | 37.000 | Serie | Serie | 73.000 | -       | Serie  |
| Delta HF Integrato 16V       | 4.432.000 | 1.995 | 210 | 220 | 5,7  | 10,6 | 390,0 | 162.000 | 37.000 | Serie | Serie | Serie  | 230.000 | Serie  |
| Delta Integrato Celebración  | 5.335.000 | 1.995 | 210 | 220 | 5,7  | 10,6 | 390,0 | Serie   | -      | Serie | Serie | Serie  | Serie   | Serie  |
| Dedra 1.600 i.e Strada       | 1.875.000 | 1.591 | 90  | 180 | 12,1 | 9,5  | 434,3 | 210.000 | 47.000 | Serie | Serie | Serie  | -       | -      |
| Dedra 1.600 i.e              | 1.999.000 | 1.591 | 90  | 180 | 12,1 | 9,5  | 434,3 | 210.000 | 47.000 | Serie | Serie | Serie  | -       | -      |
| Dedra 1.800 i.e              | 2.235.000 | 1.756 | 110 | 192 | 10,0 | 10,1 | 434,3 | 210.000 | 47.000 | Serie | Serie | Serie  | 180.000 | 85.000 |
| Dedra 2.000 i.e              | 2.598.000 | 1.995 | 120 | 196 | 9,6  | 10,5 | 434,3 | 210.000 | 47.000 | Serie | Serie | Serie  | 230.000 | Serie  |
| Dedra 2.0 i.e Turbo          | 3.452.000 | 1.995 | 165 | 215 | 8,3  | 10,2 | 434,3 | Serie   | 47.000 | Serie | Serie | Serie  | 230.000 | Serie  |
| Dedra Integrato              | 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 i.e                | 3.213.000 | 1.995 | 120 | 195 | 10,5 | 8,5  | 459,0 | Serie   | 65.000 | Serie | Serie | Serie  | Serie   | 95.000 |
| Thema 2.0 i.e 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 1.6 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

|                            |           |       |     |     |      |      |       |         |        |       |       |       |   |       |
|----------------------------|-----------|-------|-----|-----|------|------|-------|---------|--------|-------|-------|-------|---|-------|
| Defender 90 TDI 3p         | 2.618.000 | 2.495 | 107 | 136 | 16,8 | 11,8 | 388,3 | -       | -      | -     | -     | Serie | - | -     |
| Defender 110 TDI 3p        | 2.870.000 | 2.495 | 107 | 136 | 18,8 | 12,7 | 443,8 | -       | -      | -     | -     | Serie | - | -     |
| Defender 110 TDI 5p        | 3.027.000 | 2.495 | 107 | 136 | 18,8 | 12,7 | 443,8 | -       | -      | -     | -     | Serie | - | -     |
| Defender 90 TDI Pick Up    | 2.517.000 | 2.495 | 107 | 136 | 16,8 | 11,8 | 388,3 | -       | -      | -     | -     | Serie | - | -     |
| Defender 110 TDI Pick Up   | 2.679.000 | 2.495 | 107 | 136 | 18,8 | 12,7 | 443,8 | -       | -      | -     | -     | Serie | - | -     |
| Discovery TDI 3p           | 3.420.000 | 2.495 | 112 | 147 | 19,1 | 9,3  | 425,1 | 237.000 | 63.000 | Serie | Serie | Serie | - | -     |
| Discovery TDI 5p           | 4.393.000 | 2.495 | 112 | 147 | 19,1 | 9,3  | 425,1 | 237.000 | 71.000 | Serie | Serie | Serie | - | -     |
| Discovery EFI V8 5p        | 4.572.000 | 3.532 | 155 | 166 | 16,1 | 17,8 | 425,1 | Serie   | 71.000 | Serie | Serie | Serie | - | Serie |
| R. Rover EFI V8 3p         | 3.666.285 | 3.947 | 182 | 186 | 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. | 7.756.000 | 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

|                 |            |       |     |     |     |      |       |         |         |       |       |       |   |       |
|-----------------|------------|-------|-----|-----|-----|------|-------|---------|---------|-------|-------|-------|---|-------|
| Esprit Turbo    | 11.310.080 | 2.174 | 228 | 249 | 5,2 | 12,7 | 433,0 | Serie   | 192.500 | Serie | Serie | Serie | - | Serie |
| Esprit Turbo SE | 12.482.080 | 2.174 | 264 | 272 | 4,7 | 13,8 | 433,0 | Serie   | 192.500 | Serie | Serie | Serie | - | Serie |
| Elan SE         | 5.742.080  | 1.588 | 165 | 220 | 7,2 | 9,4  | 380,3 | 255.000 | 165.000 | Serie | Serie | Serie | - | Serie |

## MAHINDRA

|                 |           |       |    |     |      |      |       |   |   |   |   |   |   |        |
|-----------------|-----------|-------|----|-----|------|------|-------|---|---|---|---|---|---|--------|
| Mahindra CJ 340 | 1.528.000 | 2.112 | 75 | 115 | 11,8 | 11,8 | 339,0 | - | - | - | - | - | - | 29.000 |
| Mahindra CJ 540 | 1.629.000 | 2.112 | 75 | 115 | 11,8 | 11,8 | 375,0 | - | - | - | - | - | - | 25.000 |

## MASERATI

|          |            |       |     |     |     |      |       |       |        |       |       |         |         |       |
|----------|------------|-------|-----|-----|-----|------|-------|-------|--------|-------|-------|---------|---------|-------|
| 222      | 5.475.394  | 1.996 | 220 | 214 | 6,2 | 11,7 | 415,3 | Serie | 84.561 | Serie | Serie | 256.000 | -       | Serie |
| 222 SE   | 6.896.224  | 2.790 | 250 | 240 | 5,7 | 14,6 | 415,3 | Serie | 84.561 | Serie | Serie | Serie   | -       | Serie |
| 222 SR   | 7.991.495  | 2.790 | 225 | 220 | 6,2 | 12,8 | 419,0 | Serie | 84.561 | Serie | Serie | Serie   | -       | Serie |
| 228      | 9.232.928  | 2.790 | 250 | 240 | 5,8 | 14,6 | 446,0 | Serie | 86.878 | Serie | Serie | Serie   | -       | Serie |
| 422      | 6.494.637  | 1.996 | 220 | 214 | 6,2 | 11,7 | 440,0 | Serie | 86.878 | Serie | Serie | Serie   | -       | Serie |
| 430      | 7.995.889  | 2.790 | 250 | 240 | 5,7 | 14,6 | 440,0 | Serie | 86.878 | Serie | Serie | Serie   | 234.800 | Serie |
| Spider E | 7.999.500  | 2.790 | 250 | 240 | 5,7 | 14,6 | 404,3 | Serie | 84.561 | Serie | Serie | Serie   | -       | Serie |
| Shamal   | 13.204.320 | 3.217 | 325 | 260 | 5,3 | 11,5 | 410,0 | Serie | Serie  | Serie | Serie | Serie   | -       | Serie |

## MAZDA

|                           |           |       |     |     |     |      |       |       |       |       |       |       |   |       |
|---------------------------|-----------|-------|-----|-----|-----|------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|---|-------|
| 323 F                     | 2.982.400 | 1.840 | 140 | 201 | 8,2 | 8,4  | 426,0 | 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 |
| MX-3 1.8 24V              | 3.425.280 | 1.845 | 136 | 202 | 8,5 | -    | 422,0 | Serie | -     | Serie | Serie | Serie | - | Serie |
| MX-5 LSD                  | 3.489.920 | 1.597 | 115 | 183 | 8,7 | 8,5  | 395,0 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | - | Serie |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| 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 |
| RX-7 Cabrio               | 7.008.773 | 2.616 | 200 | 234 | 7,0 | 11,9 | 431,5 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | - | Serie |

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | 0/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|--------|-----|----|----|----|-------|-------|-------|----|---------|--------|--------|--------|-----|---------|
|--------|-----|----|----|----|-------|-------|-------|----|---------|--------|--------|--------|-----|---------|

## MERCEDES BENZ

|                 |            |       |     |     |      |      |       |         |         |        |       |       |         |         |
|-----------------|------------|-------|-----|-----|------|------|-------|---------|---------|--------|-------|-------|---------|---------|
| 190 E 1.8       | 2.947.000  | 1.797 | 109 | 185 | 12,3 | 8,1  | 444,8 | 290.000 | 100.600 | 78.000 | Serie | Serie | 122.200 | 96.500  |
| 190 E 2.0       | 4.101.560  | 1.998 | 118 | 193 | 10,9 | 8,4  | 444,8 | 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   |
| 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 |
| 260 E           | 5.327.800  | 2.597 | 160 | 209 | 9,8  | 11,9 | 474,0 | Serie   | 115.700 | Serie  | Serie | Serie | Serie   | 114.500 |
| 300 E           | 5.756.000  | 2.960 | 188 | 228 | 8,8  | 11,2 | 474,0 | Serie   | 115.700 | Serie  | Serie | Serie | Serie   | 114.500 |
| 300 E 4 Matic.  | 7.209.400  | 2.960 | 188 | 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   |
| 300 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   |





## RANKING DE VENTAS

MARZO

|    |                 |       |
|----|-----------------|-------|
| 1  | Escort/Orion    | 7.421 |
| 2  | Renault 19      | 7.289 |
| 3  | Renault Clio    | 6.324 |
| 4  | Citroen ZX      | 6.206 |
| 5  | Ford Fiesta     | 5.907 |
| 6  | Citroen AX      | 4.382 |
| 7  | Seat Toledo     | 4.102 |
| 8  | Opel Corsa      | 4.097 |
| 9  | Peugeot 205     | 3.994 |
| 10 | Opel Astra      | 3.553 |
| 11 | Renault 21      | 3.266 |
| 12 | VW Golf/Jetta   | 2.883 |
| 13 | Peugeot 405     | 2.732 |
| 14 | Opel Vectra     | 2.527 |
| 15 | Seat Ibiza      | 2.387 |
| 16 | Peugeot 309     | 2.266 |
| 17 | Renault 5       | 2.122 |
| 18 | Fiat Uno        | 1.726 |
| 19 | Nissan Primera  | 1.468 |
| 20 | Fiat Tempra     | 1.341 |
| 21 | Peugeot 106     | 1.201 |
| 22 | Citroen BX      | 1.190 |
| 23 | BMW Serie 3     | 1.140 |
| 24 | VW Polo         | 1.140 |
| 25 | Fiat Tipo       | 1.027 |
| 26 | Ford Sierra     | 956   |
| 27 | Audi 80         | 903   |
| 28 | Seat Marbella   | 882   |
| 29 | Rover 200       | 866   |
| 30 | Audi 100        | 753   |
| 31 | Opel Calibra    | 675   |
| 32 | Lancia Dedra    | 623   |
| 33 | Volvo Serie 400 | 600   |
| 34 | BMW Serie 5     | 495   |
| 35 | Mercedes 190    | 458   |
| 36 | Mercedes 300    | 399   |
| 37 | Lada Samara     | 382   |
| 38 | VW Passat       | 370   |
| 39 | Alfa Romeo 33   | 338   |
| 40 | Peugeot 605     | 332   |
| 41 | Opel Omega      | 328   |
| 42 | Nissan Sunny    | 286   |
| 43 | Lancia Delta    | 274   |
| 44 | Rover 100       | 237   |
| 45 | Fiat Crona      | 228   |
| 46 | Lancia Y10      | 225   |
| 47 | Mercedes 200    | 224   |
| 48 | Citroen XM      | 213   |
| 49 | Toyota Corolla  | 192   |
| 50 | Mazda 323       | 187   |

Ford Escort (3.978) y Ford Orion (3.443).  
VW Golf (2.323) y VW Jetta (560).

| MODELO                           | PVP       | CC    | CV  | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA      | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS   | Llantas |
|----------------------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|-------|---------|
| Maxima 3.0i Aut.                 | 4.470.000 | 2.960 | 170 | 210 | 8,7   | 11,0  | 476,5 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| 100 NX                           | 3.212.000 | 1.998 | 143 | 210 | 8,2   | 9,5   | 413,5 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| 200 SX Turbo                     | 4.192.000 | 1.809 | 171 | 227 | 7,5   | 10,5  | 453,5 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| 300 ZX Turbo                     | 7.870.000 | 2.960 | 283 | 250 | 6,0   | 13,5  | 460,5 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| Prarie SLX 2.0                   | 3.070.000 | 1.974 | 99  | 170 | 9,8   | 9,8   | 436,0 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| Patrol Corto 4 Cil. D            | 2.480.200 | 2.820 | 84  | 133 | 29,7  | 11,1  | 410,5 | -       | 35.000  | -      | -      | Serie  | -     | Serie   |
| Patrol Corto 4 Cil. TD           | 2.670.600 | 2.820 | 95  | 135 | 27,5  | 11,1  | 410,5 | -       | 35.000  | -      | -      | Serie  | -     | Serie   |
| Patrol Wagon 6 Cil. D            | 3.314.800 | 3.249 | 95  | 138 | 27,5  | 12,7  | 469,0 | 296.000 | 35.000  | -      | -      | Serie  | -     | Serie   |
| Patrol Top Line Corto TD         | 3.621.800 | 2.826 | 115 | 145 | 21,9  | 12,7  | 410,5 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | -     | Serie   |
| Patrol Top Line Largo TD         | 3.664.400 | 2.826 | 115 | 145 | 21,9  | 12,7  | 469,0 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | -     | Serie   |
| Patrol Top L. Gas. Corto         | 3.284.800 | 2.960 | 136 | 163 | 15,6  | 12,7  | 410,5 | Serie   | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | -     | Serie   |
| Patrol Dakar II 6 Cil.           | 2.804.108 | 2.960 | 136 | 163 | 15,6  | 12,7  | 410,5 | 296.000 | -       | -      | -      | Serie  | -     | Serie   |
| Patrol Dakar II TD               | 3.214.108 | 2.826 | 115 | 145 | 21,9  | 12,7  | 410,5 | 296.000 | -       | -      | -      | Serie  | -     | Serie   |
| Patrol Forest 6 Cil. D Corto     | 2.520.107 | 3.249 | 95  | 138 | 27,5  | 12,7  | 410,5 | -       | -       | -      | -      | Serie  | -     | Serie   |
| Patrol Forest 6 Cil. D Largo     | 2.638.708 | 3.249 | 95  | 138 | 27,5  | 12,7  | 469,0 | -       | -       | -      | -      | Serie  | -     | Serie   |
| Patrol Canaries 4 Cil. D Pick-up | 2.640.519 | 2.820 | 84  | 133 | 29,7  | 11,1  | 410,5 | -       | -       | -      | -      | Serie  | -     | Serie   |
| Patrol Polaris 6 Cil. Corto      | 2.931.707 | 2.960 | 136 | 163 | 15,6  | 12,7  | 410,5 | -       | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | -     | Serie   |
| Patrol Polaris 6 Cil. Largo      | 3.321.708 | 2.960 | 136 | 163 | 15,6  | 12,7  | 469,0 | -       | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | -     | Serie   |
| Patrol Polaris 6 Cil. TD Corto   | 3.433.708 | 2.826 | 115 | 145 | 21,9  | 12,7  | 410,5 | -       | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | -     | Serie   |
| Patrol Polaris 6 Cil. TD Largo   | 3.565.708 | 2.826 | 115 | 145 | 21,9  | 12,7  | 469,0 | -       | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | -     | Serie   |
| Patrol T. Green 6 Cil. D Corto   | 3.281.707 | 3.249 | 95  | 138 | 27,5  | 12,7  | 410,5 | 296.000 | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | -     | Serie   |
| Patrol T. Green 6 Cil. D Largo   | 3.521.107 | 3.249 | 95  | 138 | 27,5  | 12,7  | 469,0 | 296.000 | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | -     | Serie   |
| Nissan Terrano 2.7               | 3.715.508 | 2.664 | 99  | 150 | 18,7  | 9,6   | 436,5 | -       | 35.000  | Serie  | Serie  | Serie  | -     | Serie   |

## OPEL

|                              |           |       |     |     |      |     |       |         |        |        |        |        |         |        |
|------------------------------|-----------|-------|-----|-----|------|-----|-------|---------|--------|--------|--------|--------|---------|--------|
| Corsa 3p. City 1.0 S         | 1.012.000 | 993   | 45  | 142 | 19,5 | 7,6 | 365,2 | -       | -      | -      | -      | -      | -       | 34.740 |
| Corsa 3p. Swing 1.2          | 1.167.000 | 1.196 | 55  | 149 | 16,5 | 7,1 | 365,2 | -       | 17.778 | Serie  | Serie  | -      | -       | 34.740 |
| Corsa 3p. Swing 1.4          | 1.217.500 | 1.389 | 75  | 168 | 12,0 | 7,9 | 365,2 | -       | 17.778 | Serie  | Serie  | -      | -       | 34.740 |
| Corsa 3p. Joy 1.2            | 1.228.000 | 1.196 | 55  | 149 | 16,5 | 7,1 | 365,2 | -       | 20.013 | 20.013 | -      | -      | -       | 32.430 |
| Corsa 3p. Joy 1.4            | 1.280.000 | 1.389 | 75  | 168 | 12,0 | 7,9 | 365,2 | -       | 20.013 | 20.013 | -      | -      | -       | 32.430 |
| Corsa 3p. Joy Sport 1.4      | 1.410.000 | 1.389 | 75  | 168 | 12,0 | 7,9 | 365,2 | -       | 20.013 | 20.013 | -      | -      | -       | Serie  |
| Corsa 3p. GSi                | 1.652.000 | 1.598 | 100 | 188 | 9,5  | 8,0 | 365,2 | -       | 17.778 | Serie  | Serie  | -      | -       | Serie  |
| Corsa 3p. Swing 1.5 D        | 1.298.000 | 1.487 | 50  | 151 | 17,5 | 5,1 | 365,2 | -       | 17.778 | Serie  | Serie  | -      | -       | 34.740 |
| Corsa 3p. Swing 1.5 TD       | 1.504.000 | 1.487 | 66  | 168 | 13,0 | 5,2 | 365,2 | -       | 17.778 | Serie  | Serie  | -      | -       | 34.740 |
| Corsa 4p. Swing 1.2          | 1.251.000 | 1.196 | 55  | 149 | 16,5 | 7,1 | 365,2 | -       | 17.778 | Serie  | Serie  | -      | -       | 34.740 |
| Corsa 4p. Swing 1.4          | 1.302.000 | 1.389 | 75  | 168 | 12,0 | 7,9 | 365,2 | -       | 17.778 | Serie  | Serie  | -      | -       | 34.740 |
| Corsa 4p. GL 1.2             | 1.356.000 | 1.196 | 55  | 149 | 16,5 | 7,1 | 365,2 | -       | 17.778 | Serie  | Serie  | -      | -       | 34.740 |
| Corsa 4p. GL 1.4             | 1.407.500 | 1.389 | 75  | 168 | 12,0 | 7,9 | 365,2 | -       | 17.778 | Serie  | Serie  | -      | -       | 34.740 |
| Corsa 4p. Swing 1.5 D        | 1.382.000 | 1.487 | 50  | 151 | 17,5 | 5,1 | 365,2 | -       | 17.778 | Serie  | Serie  | -      | -       | 34.740 |
| Corsa 5p. Swing 1.0 S        | 1.119.000 | 993   | 45  | 142 | 19,5 | 7,6 | 365,2 | -       | 17.778 | Serie  | Serie  | -      | -       | 34.740 |
| Corsa 5p. Swing 1.2          | 1.211.000 | 1.196 | 55  | 149 | 16,5 | 7,1 | 365,2 | -       | 17.778 | Serie  | Serie  | -      | -       | 34.740 |
| Corsa 5p. Swing 1.4          | 1.262.000 | 1.389 | 75  | 168 | 12,0 | 7,9 | 365,2 | -       | 17.778 | Serie  | Serie  | -      | -       | 34.740 |
| Corsa 5p. GL 1.2             | 1.323.500 | 1.196 | 55  | 149 | 16,5 | 7,1 | 365,2 | -       | 17.778 | Serie  | Serie  | -      | -       | 34.740 |
| Corsa 5p. GL 1.4             | 1.376.000 | 1.389 | 75  | 168 | 12,0 | 7,9 | 365,2 | -       | 17.778 | Serie  | Serie  | -      | -       | 34.740 |
| Corsa 5p. Swing 1.5 D        | 1.343.000 | 1.487 | 50  | 151 | 17,5 | 5,1 | 365,2 | -       | 17.778 | Serie  | Serie  | -      | -       | 34.740 |
| Kadett Cabrio 1.6            | 2.302.500 | 1.598 | 82  | 174 | 13,5 | 8,2 | 399,8 | -       | -      | Serie  | Serie  | Serie  | -       | Serie  |
| Kadett Cabrio GSi            | 2.554.500 | 1.998 | 130 | 198 | 10,0 | 9,1 | 399,8 | -       | -      | Serie  | Serie  | Serie  | -       | Serie  |
| Astra 3p. GL 1.4i Cat.       | 1.547.000 | 1.389 | 82  | 174 | 13,5 | 8,2 | 405,1 | -       | 25.985 | (1)    | (1)    | (1)    | -       | 44.078 |
| Astra 3p. GT 1.4i Cat.       | 1.696.000 | 1.389 | 82  | 174 | 13,5 | 8,2 | 405,1 | -       | 25.985 | Serie  | Serie  | 64.215 | 173.233 | 44.078 |
| Astra 3p. GL 1.6i Cat.       | 1.629.000 | 1.598 | 100 | 170 | 14,0 | 7,4 | 405,1 | -       | 25.985 | (1)    | (1)    | (1)    | -       | 44.078 |
| Astra 3p. GT 1.6i Cat.       | 1.778.000 | 1.598 | 100 | 170 | 14,0 | 7,4 | 405,1 | -       | 25.985 | Serie  | Serie  | 64.215 | 173.233 | 44.078 |
| Astra 3p. GT 2.0i Cat.       | 1.938.000 | 1.998 | 115 | 200 | 9,5  | 8,9 | 405,1 | -       | 25.985 | Serie  | Serie  | 64.215 | 173.233 | 44.078 |
| Astra 3p. GSi 2.0i Cat.      | 2.091.000 | 1.998 | 115 | 200 | 9,5  | 8,9 | 405,1 | -       | 25.985 | 43.308 | Serie  | Serie  | Serie   | 47.158 |
| Astra 3p. GSi 2.0i 16V Cat.  | 2.533.500 | 1.998 | 150 | 217 | 8,0  | 8,3 | 405,1 | -       | 25.985 | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie  |
| Astra 4p. GL 1.4i Cat.       | 1.643.000 | 1.389 | 82  | 174 | 13,5 | 8,2 | 423,9 | -       | 25.985 | (1)    | (1)    | (1)    | -       | 44.078 |
| Astra 4p. GLS 1.4i Cat.      | 1.811.500 | 1.389 | 82  | 174 | 13,5 | 8,2 | 423,9 | -       | 25.985 | Serie  | Serie  | Serie  | -       | 44.078 |
| Astra 4p. GT 1.4i Cat.       | 1.792.000 | 1.389 | 82  | 174 | 13,5 | 8,2 | 423,9 | -       | 25.985 | Serie  | Serie  | 64.215 | 173.233 | 44.078 |
| Astra 4p. GL 1.6i Cat.       | 1.725.000 | 1.598 | 100 | 170 | 14,0 | 7,4 | 423,9 | -       | 25.985 | (1)    | (1)    | (1)    | -       | 44.078 |
| Astra 4p. GLS 1.6i Cat.      | 1.893.000 | 1.598 | 100 | 170 | 14,0 | 7,4 | 423,9 | -       | 25.985 | Serie  | Serie  | Serie  | -       | 44.078 |
| Astra 4p. GT 1.6i Cat.       | 1.874.000 | 1.598 | 100 | 170 | 14,0 | 7,4 | 423,9 | -       | 25.985 | Serie  | Serie  | 64.215 | 173.233 | 44.078 |
| Astra 4p. GLS 1.8i Cat.      | 1.908.000 | 1.796 | 90  | 180 | 12,5 | 8,3 | 423,9 | -       | 25.985 | Serie  | Serie  | Serie  | -       | 44.078 |
| Astra 4p. GLS 1.8i Aut. Cat. | 2.021.000 | 1.796 | 90  | 175 | 14,5 | 8,9 | 423,9 | -       | 25.985 | Serie  | Serie  | Serie  | -       | 44.078 |
| Astra 4p. GL 1.7 D           | 1.714.000 | 1.700 | 57  | 153 | 18,0 | 5,9 | 423,9 | -       | 25.985 | 43.308 | 33.684 | Serie  | -       | 44.078 |
| Astra 5p. GL 1.4i Cat.       | 1.595.000 | 1.389 | 82  | 174 | 13,5 | 8,2 | 405,1 | -       | 25.985 | (1)    | (1)    | (1)    | -       | 44.078 |
| Astra 5p. GLS 1.4i Cat.      | 1.763.500 | 1.389 | 82  | 174 | 13,5 | 8,2 | 405,1 | -       | 25.985 | Serie  | Serie  | Serie  | -       | 44.078 |
| Astra 5p. GL 1.6i Cat.       | 1.677.000 | 1.598 | 100 | 170 | 14,0 | 7,4 | 405,1 | -       | 25.985 | (1)    | (1)    | (1)    | -       | 44.078 |
| Astra 5p. GLS 1.6i Cat.      | 1.845.000 | 1.598 | 100 | 170 | 14,0 | 7,4 | 405,1 | -       | 25.985 | Serie  | Serie  | Serie  | -       | 44.078 |
| Astra 5p. GT 1.6i Cat.       | 1.826.000 | 1.598 | 100 | 170 | 14,0 | 7,4 | 405,1 | -       | 25.985 | Serie  | Serie  | 64.215 | 173.233 | 44.078 |
| Astra 5p. GLS 1.8i Cat.      | 1.860.000 | 1.796 | 90  | 180 | 12,5 | 8,3 | 405,1 | -       | 25.985 | Serie  | Serie  | Serie  | -       | 44.078 |
| Astra 5p. GLS 1.8i Aut. Cat. | 1.973.000 | 1.796 | 90  | 175 | 14,5 | 8,9 | 405,1 | -       | 25.985 | Serie  | Serie  | Serie  | -       | 44.078 |
| Astra 5p. GT 2.0i Cat.       | 1.987.000 | 1.998 | 115 | 200 | 9,5  | 8,9 | 405,1 | -       | 25.985 | Serie  | Serie  | 64.215 | 173.233 | 44.078 |
| Astra 5p. GLS 1.4i Caravan   | 1.821.000 | 1.389 | 82  | 170 | 14,0 | 8,5 | 427,8 | -       | 25.985 | Serie  | Serie  | Serie  | -       | 44.078 |
| Astra 5p. GLS 1.6i Caravan   | 1.903.000 | 1.598 | 100 | 165 | 14,0 | 7,6 | 427,8 | -       | 25.985 | Serie  | Serie  | Serie  | -       | 44.078 |
| Astra 5p. GL 1.7 D           | 1.693.000 | 1.700 | 57  | 153 | 18,0 | 5,9 | 405,1 | -       | 25.985 | 43.308 | 33.684 | Serie  | -       | 44.078 |
| Vectra 4p. GL 1.6            | 1.920.500 | 1.598 | 82  | 178 | 13,5 | 7,8 | 443,0 | 172.731 | 42.939 | (2)    | (2)    | Serie  | -       | 76.119 |
| Vectra 4p. GL 1.8i Cat.      | 2.149.500 | 1.796 | 90  | 183 | 12,5 | 8,5 | 443,0 | 172.731 | 42.939 | (2)    | (2)    | Serie  | -       | 76.119 |
| Vectra 4p. GL 2.0i           | 2.185.000 | 1.998 | 115 | 197 | 10,5 | 8,5 | 443,0 | 172.731 | 42.939 | (2)    | (2)    | Serie  | -       | 76.119 |
| Vectra 4p. 2.0i Expression   | 2.272.000 | 1.998 | 115 | 197 | 10,5 | 8,5 | 443,0 | 172.731 | 42.939 | Serie  | Serie  | Serie  | -       | 76.119 |
| Vectra 4p. CD 2.0i           | 2.671.000 | 1.998 | 115 | 197 | 10,5 | 8,5 | 443,0 | Serie   | 42.939 | Serie  | Serie  | Serie  | -       | 76.119 |
| Vectra 4p. CD 2.0i Aut.      | 2.840.500 | 1.998 | 115 | 193 | 12,0 | 9,0 | 443,0 | Serie   | 42.939 | Serie  | Serie  | Serie  | -       | 76.11  |





**RENAULT**

Los nuevos Renault 19 ya están a la venta. Se han realizado importantes mejoras a nivel estético, con una nueva calandra delantera, nuevo diseño de las ópticas y los paragolpes delanteros y traseros y un interior totalmente rediseñado.

Otro aspecto a tener en cuenta es que se ha abandonado la denominación Chamade en los modelos de cuatro puertas y se han adoptado las denominaciones que se utilizaban ya en los Clio para distinguir los diferentes niveles de equipamiento: RL, RN y RT.

Las mecánicas han sido también potenciadas, teniendo ahora 80 caballos el modelo de 1,4 litros y 95 caballos el modelo con la nueva mecánica catalizada de 1,8 litros. Los R-19 1.8i, 16V y 1.9 Diesel y Diesel Turbo mantienen las mismas mecánicas ya utilizadas en los anteriores modelos y la única variación es que el modelo con culata de dieciséis válvulas está equipado ahora con un catalizador y su potencia se sitúa en 137 caballos.

Los nuevos modelos, sus precios y sus opciones ya están reflejados en nuestra lista.

| MODELO          | PVP       | CC    | CV  | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA    | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS     | Llantas |
|-----------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|-------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|
| 605 SRi         | 3.202.694 | 1.998 | 130 | 203 | 10,3  | 8,6   | 472,1 | Serie | 58.707  | Serie  | Serie  | Serie  | 244.355 | Serie   |
| 605 SVI         | 3.779.561 | 1.998 | 130 | 203 | 10,3  | 8,6   | 472,1 | Serie | 58.707  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 605 SVI Aut     | 4.031.519 | 1.998 | 130 | 197 | 10,3  | 9,4   | 472,1 | Serie | 58.707  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 605 SV 3.0      | 4.811.837 | 2.975 | 170 | 222 | 8,9   | 10,8  | 472,1 | Serie | 58.707  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 605 SV 3.0 Aut. | 5.120.000 | 2.975 | 170 | 217 | 9,9   | 11,7  | 472,1 | Serie | 58.707  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 605 SV 24       | 5.770.394 | 2.975 | 200 | 235 | 8,0   | 11,0  | 472,1 | Serie | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |
| 605 SRDT        | 3.764.740 | 2.088 | 110 | 193 | 11,6  | 7,9   | 472,1 | Serie | 58.707  | Serie  | Serie  | Serie  | 244.355 | Serie   |
| 605 SVDT        | 4.315.044 | 2.088 | 110 | 193 | 11,6  | 7,9   | 472,1 | Serie | 58.707  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | Serie   |

## POLONEZ

|              |           |       |    |     |      |     |       |   |   |   |   |   |   |   |
|--------------|-----------|-------|----|-----|------|-----|-------|---|---|---|---|---|---|---|
| Polonez 1500 | 1.051.000 | 1.481 | 75 | 160 | 16,0 | 8,8 | 420,0 | - | - | - | - | - | - | - |
|--------------|-----------|-------|----|-----|------|-----|-------|---|---|---|---|---|---|---|

## PORSCHE

|                         |            |       |     |     |     |      |       |         |         |       |       |         |       |       |
|-------------------------|------------|-------|-----|-----|-----|------|-------|---------|---------|-------|-------|---------|-------|-------|
| 968                     | 7.500.800  | 2.990 | 240 | 252 | 6,5 | 11,9 | 432,0 | Serie   | 142.080 | Serie | Serie | Serie   | Serie | Serie |
| 968 Tiptronic           | 8.067.800  | 2.990 | 240 | 247 | 7,9 | 12,3 | 432,0 | Serie   | 142.080 | Serie | Serie | Serie   | Serie | Serie |
| 968 Cabrio              | 8.652.800  | 2.990 | 240 | 258 | 6,5 | 11,9 | 432,0 | Serie   | 142.080 | Serie | Serie | Serie   | Serie | Serie |
| 911 Carrera 2 Coupé     | 10.227.200 | 3.600 | 250 | 260 | 5,7 | 11,3 | 425,0 | Serie   | 176.640 | Serie | Serie | Serie   | Serie | Serie |
| 911 Carrera 2 Tiptronic | 10.794.200 | 3.600 | 250 | 260 | 6,6 | 13,2 | 425,0 | Serie   | 176.640 | Serie | Serie | Serie   | Serie | Serie |
| 911 Carrera 2 Targa     | 10.726.400 | 3.600 | 250 | 260 | 5,7 | 11,3 | 425,0 | Serie   | 176.640 | Serie | Serie | Serie   | Serie | Serie |
| 911 Carrera 2 Cabrio    | 11.596.800 | 3.600 | 250 | 260 | 5,7 | 11,3 | 425,0 | Serie   | 176.640 | Serie | Serie | Serie   | Serie | Serie |
| 911 Car. 2 Turbo Cabrio | 14.937.600 | 3.600 | 250 | 260 | 5,7 | 11,3 | 425,0 | Serie   | 176.640 | Serie | Serie | Serie   | Serie | Serie |
| 911 Carrera 4 Coupé     | 12.082.200 | 3.600 | 250 | 260 | 5,7 | 11,3 | 425,0 | Serie   | 176.640 | Serie | Serie | Serie   | Serie | Serie |
| 911 Carrera 4 Targa     | 12.595.200 | 3.600 | 250 | 260 | 5,7 | 11,3 | 425,0 | Serie   | 176.640 | Serie | Serie | Serie   | Serie | Serie |
| 911 Carrera 4 Cabrio    | 13.516.800 | 3.600 | 250 | 260 | 5,7 | 11,3 | 425,0 | Serie   | 176.640 | Serie | Serie | Serie   | Serie | Serie |
| 911 Carrera RS          | 13.427.200 | 3.600 | 260 | 261 | 5,4 | 12,0 | 425,0 | Serie   | 176.640 | Serie | Serie | Serie   | Serie | Serie |
| 911 Carrera RS Touring  | 13.427.200 | 3.600 | 260 | 261 | 5,4 | 12,0 | 425,0 | 384.960 | 177.080 | Serie | Serie | 182.860 | Serie | Serie |
| 911 Turbo Coupé         | 16.268.800 | 3.299 | 320 | 270 | 5,0 | 18,2 | 425,0 | Serie   | Serie   | Serie | Serie | Serie   | Serie | Serie |
| 928 GTS                 | 13.798.400 | 5.396 | 350 | 275 | 5,7 | 16,5 | 444,5 | Serie   | 199.680 | Serie | Serie | Serie   | Serie | Serie |
| 928 GTS Automático      | 13.798.400 | 5.396 | 350 | 275 | 5,7 | 15,4 | 444,5 | Serie   | 199.680 | Serie | Serie | Serie   | Serie | Serie |

NOTA: El cambio automático Tiptronic está disponible en todos los modelos 968 Carrera 2 y Carrera 4 a un sobreprecio de 567.000 ptas.

## RENAULT

|                         |           |       |     |     |      |     |       |         |        |        |        |         |         |        |
|-------------------------|-----------|-------|-----|-----|------|-----|-------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|--------|
| R-4 GTL                 | 943.200   | 1.108 | 34  | 120 | ...  | 6,7 | 366,8 | -       | 20.200 | -      | -      | -       | -       | -      |
| R-5 Five 3p             | 943.200   | 1.108 | 49  | 143 | 16,0 | 7,4 | 359,1 | -       | 20.200 | -      | -      | -       | -       | -      |
| R-5 Campus 3p           | 970.000   | 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 | -      | -      | -       | -       | -      |
| R-5 Campus 5p           | 1.027.800 | 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 Graffiti 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 | 8,7 | 370,9 | 141.500 | 25.500 | Serie  | Serie  | 69.300  | -       | -      |
| Clio Baccara 1.4 Aut 3p | 1.972.900 | 1.390 | 80  | 175 | 11,2 | 8,7 | 370,9 | Serie   | Serie  | Serie  | Serie  | Serie   | -       | Serie  |
| Clio 1.7 5 3p           | 1.323.300 | 1.721 | 92  | 185 | 9,9  | 8,7 | 370,9 | 141.500 | 25.500 | -      | Serie  | 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  | 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  |
| Clio 16V 3p             | 1.708.300 | 1.764 | 140 | 212 | 7,8  | 8,6 | 371,2 | -       | 25.500 | (1)    | (1)    | (1)     | 180.500 | (1)    |
| Clio RL 1.1 5p          | 1.092.400 | 1.108 | 49  | 145 | 17,0 | 6,1 | 370,9 | -       | 25.500 | -      | -      | -       | -       | -      |
| Clio RL 1.2 5p          | 1.179.000 | 1.171 | 60  | 155 | 15,0 | 6,3 | 370,9 | -       | 25.500 | -      | -      | -       | -       | -      |
| Clio RN 1.2 5p          | 1.256.000 | 1.171 | 60  | 155 | 15,0 | 6,3 | 370,9 | -       | 25.500 | 22.375 | 22.375 | -       | -       | -      |
| Clio RT 1.2 5p          | 1.357.000 | 1.171 | 60  | 155 | 15,0 | 6,3 | 370,9 | -       | 25.500 | Serie  | Serie  | -       | -       | -      |
| Clio Graffiti 1.2 5p    | 1.282.800 | 1.171 | 60  | 155 | 15,0 | 6,3 | 370,9 | -       | 25.500 | -      | -      | -       | -       | -      |
| Clio RT 1.4 5p          | 1.496.800 | 1.390 | 80  | 175 | 11,2 | 8,7 | 370,9 | 141.500 | 25.500 | Serie  | Serie  | 69.300  | -       | -      |
| Clio RT 1.4 5p Cat.     | 1.641.000 | 1.390 | 80  | 175 | 11,2 | 8,7 | 370,9 | 141.500 | 25.500 | Serie  | Serie  | 69.300  | -       | -      |
| Clio RT 1.4 Aut. 5p     | 1.838.200 | 1.390 | 80  | 170 | 15,0 | 9,2 | 370,9 | Serie   | 25.500 | Serie  | Serie  | Serie   | -       | -      |
| Clio 1.7 5 5p           | 1.381.100 | 1.721 | 92  | 185 | 9,9  | 8,7 | 370,9 | 141.500 | 25.500 | -      | Serie  | 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 RL 1.4 3p          | 1.465.000 | 1.390 | 80  | 173 | 12,2 | 6,9 | 416,2 | 148.000 | 29.000 | -      | -      | -       | -       | -      |
| R-19 RT 1.8 3p          | 1.755.000 | 1.794 | 95  | 181 | 10,7 | 8,9 | 416,2 | 148.000 | 29.000 | Serie  | Serie  | 72.000  | -       | -      |
| R-19 RTI 1.8i 3p        | 1.875.000 | 1.721 | 107 | 190 | 10,5 | 8,8 | 416,2 | 148.000 | 29.000 | (2)    | (2)    | Serie   | 184.500 | 72.000 |
| R-19 16V 3p             | 2.245.000 | 1.764 | 137 | 212 | 8,5  | 9,0 | 416,2 | 148.000 | 29.000 | Serie  | Serie  | Serie   | 184.500 | Serie  |
| R-19 RL 1.4 4p          | 1.525.000 | 1.390 | 80  | 173 | 12,2 | 6,9 | 424,8 | 148.000 | 29.000 | -      | -      | -       | -       | -      |
| R-19 RN 1.4 4p          | 1.625.000 | 1.390 | 80  | 173 | 12,2 | 6,9 | 424,8 | 148.000 | 29.000 | 25.000 | 25.000 | -       | -       | -      |
| R-19 RT 1.8 4p          | 1.815.000 | 1.794 | 95  | 181 | 10,7 | 8,9 | 424,8 | 148.000 | 29.000 | Serie  | Serie  | 72.000  | -       | -      |
| R-19 RT 1.8i 4p         | 1.955.000 | 1.721 | 107 | 190 | 10,5 | 8,8 | 424,8 | 148.000 | 29.000 | Serie  | Serie  | Serie   | 184.500 | 72.000 |
| R-19 RTI 1.8i 4p        | 2.020.000 | 1.721 | 107 | 190 | 10,5 | 8,8 | 424,8 | 148.000 | 29.000 | Serie  | Serie  | Serie   | 184.500 | 72.000 |
| R-19 16V 4p             | 2.330.000 | 1.764 | 137 | 212 | 8,5  | 9,0 | 424,8 | 148.000 | 29.000 | Serie  | Serie  | Serie   | 184.500 | Serie  |
| R-19 RL 1.9 D 4p        | 1.620.000 | 1.870 | 65  | 161 | 15,7 | 6,4 | 424,8 | -       | 29.000 | -      | -      | -       | -       | -      |
| R-19 RN 1.9 D 4p        | 1.720.000 | 1.870 | 65  | 161 | 15,7 | 6,4 | 424,8 | 148.000 | 29.000 | 25.000 | 25.000 | 72.000  | -       | -      |
| R-19 RT 1.9 D 4p        | 1.875.000 | 1.870 | 65  | 161 | 15,7 | 6,4 | 424,8 | 148.000 | 29.000 | Serie  | Serie  | 72.000  | -       | -      |
| R-19 RT 1.9 DT 4p       | 2.150.000 | 1.870 | 93  | 183 | 11,3 | 6,2 | 424,8 | 148.000 | 29.000 | Serie  | Serie  | Serie   | 184.500 | 72.000 |
| R-19 RL 1.4 5p          | 1.525.000 | 1.390 | 80  | 173 | 12,2 | 6,9 | 416,2 | 148.000 | 29.000 | -      | -      | -       | -       | -      |
| R-19 RN 1.4 5p          | 1.625.000 | 1.390 | 80  | 173 | 12,2 | 6,9 | 416,2 | 148.000 | 29.000 | 25.000 | 25.000 | -       | -       | -      |
| R-19 RT 1.8 5p          | 1.815.000 | 1.794 | 95  | 181 | 10,7 | 8,9 | 416,2 | 148.000 | 29.000 | Serie  | Serie  | 72.000  | -       | -      |
| R-19 RT 1.8i 5p         | 1.955.000 | 1.721 | 107 | 190 | 10,5 | 8,8 | 416,2 | 148.000 | 29.000 | Serie  | Serie  | Serie   | 184.500 | 72.000 |
| R-19 RTI 1.8i 5p        | 2.020.000 | 1.721 | 107 | 190 | 10,5 | 8,8 | 416,2 | 148.000 | 29.000 | Serie  | Serie  | Serie   | 184.500 | 72.000 |
| R-19 16V 5p             | 2.330.000 | 1.764 | 137 | 212 | 8,5  | 9,0 | 416,2 | 148.000 | 29.000 | Serie  | Serie  | Serie   | 184.500 | Serie  |
| R-19 RL 1.9 D 5p        | 1.620.000 | 1.870 | 65  | 161 | 15,7 | 6,4 | 416,2 | -       | 29.000 | -      | -      | -       | -       | -      |
| R-19 RN 1.9 D 5p        | 1.720.000 | 1.870 | 65  | 161 | 15,7 | 6,4 | 416,2 | 148.000 | 29.000 | 25.000 | 25.000 | 72.000  | -       | -      |
| R-19 RT 1.9 D 5p        | 1.875.000 | 1.870 | 65  | 161 | 15,7 | 6,4 | 416,2 | 148.000 | 29.000 | Serie  | Serie  | 72.000  | -       | -      |
| R-19 RT 1.9 DT 5p       | 2.150.000 | 1.870 | 93  | 183 | 11,3 | 6,2 | 416,2 | 148.000 | 29.000 | Serie  | Serie  | Serie   | 184.500 | 72.000 |
| R-19 RT 1.8 Cabriolet   | 2.585.000 | 1.794 | 95  | 180 | 10,7 | 9,1 | 416,2 | 148.000 | 29.000 | Serie  | Serie  | Serie   | -       | -      |
| R-19 16V Cabriolet      | 2.935.000 | 1.764 | 137 | 208 | 8,5  | 9,2 | 416,2 | 148.000 | 29.000 | Serie  | Serie  | Serie   | 184.500 | Serie  |
| R-21 TS 4p              | 1.823.800 | 1.721 | 92  | 175 | 10,7 | 8,6 | 446,0 | -       | 30.800 | -      | -      | -       | -       | -      |

| MODELO | PVP |
|--------|-----|
|--------|-----|



# SEAT

## OFERTAS

### Marbella:

desde 51.000 a 117.000 pesetas de descuento según versiones.

### Toledo 1.6:

50.000 pesetas de descuento.

### Toledo:

100.000 pesetas de descuento excepto en las versiones 1.9 diésel.



# SKODA

Los nuevos modelos de la marca checoslovaca Skoda, que se encarga de importar y distribuir Seat en el territorio nacional, ya están incorporados en nuestra lista.

Aparecen las versiones Plus y Komfort del Favorit y comienza a comercializarse el Skoda Forman, la versión más familiar de la gama.

Todos los modelos recurren a un motor de 1.289 centímetros cúbicos que desarrolla 58 caballos de potencia y el principal atractivo se encuentra en el contenido precio del que hacen gala y en su impresionante robustez mecánica.



| MODELO                 | PVP       | CC    | CV  | VM  | O/100 | L/100 | Long. | AA    | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS   | Llantas |
|------------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|-------|---------|--------|--------|--------|-------|---------|
| 9000 CST 2.3 16V 5p    | 5.068.800 | 2.290 | 200 | 230 | 8,0   | 10,7  | 462,0 | Serie | 81.800  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |
| 9000 CST Sport 2.3 16V | 6.131.200 | 2.290 | 200 | 230 | 8,0   | 10,7  | 462,0 | Serie | 81.800  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | Serie   |

## SANTANA

|                        |           |       |    |     |      |      |       |   |   |   |   |   |   |   |
|------------------------|-----------|-------|----|-----|------|------|-------|---|---|---|---|---|---|---|
| 2.5 D Certe Techo duro | 1.978.730 | 2.495 | 64 | 110 | 34,0 | 10,5 | 368,1 | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.5 D Largo Techo duro | 2.211.656 | 2.495 | 64 | 110 | 34,0 | 10,5 | 449,9 | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.500 D Certe          | 2.305.575 | 2.495 | 64 | 110 | 34,0 | 10,5 | 368,1 | - | - | - | - | - | - | - |
| 2.500 D Largo          | 2.660.619 | 2.495 | 64 | 110 | 34,0 | 10,5 | 449,9 | - | - | - | - | - | - | - |

## SEAT

|                             |           |       |     |     |      |     |       |         |        |       |       |        |         |        |
|-----------------------------|-----------|-------|-----|-----|------|-----|-------|---------|--------|-------|-------|--------|---------|--------|
| Marbella Kisa               | 699.000   | 903   | 42  | 130 | 20,3 | 7,0 | 347,5 | -       | 13.696 | -     | -     | -      | -       | -      |
| Marbella Maxi Moto          | 699.000   | 903   | 42  | 130 | 20,3 | 7,0 | 347,5 | -       | 13.696 | -     | -     | -      | -       | -      |
| Marbella Black, Green, Blue | 816.000   | 903   | 42  | 130 | 20,3 | 7,0 | 347,5 | -       | 13.696 | -     | -     | -      | -       | -      |
| Marbella Special            | 840.000   | 903   | 42  | 130 | 20,3 | 7,0 | 347,5 | -       | 13.696 | -     | -     | -      | -       | -      |
| Marbella Fun                | 853.000   | 903   | 42  | 130 | 20,3 | 7,0 | 347,5 | -       | 13.696 | -     | -     | -      | -       | -      |
| Marbella CLX                | 911.000   | 903   | 42  | 130 | 20,3 | 7,0 | 347,5 | -       | 13.696 | -     | -     | -      | -       | -      |
| Ibiza Special 0.9 3p.       | 959.000   | 903   | 44  | 131 | 22,0 | 7,3 | 368,5 | -       | 24.704 | -     | -     | -      | -       | -      |
| Ibiza CLX 1.2 3p.           | 1.170.000 | 1.193 | 63  | 151 | 16,0 | 8,4 | 368,5 | -       | 24.704 | -     | -     | -      | -       | -      |
| Ibiza GLX 1.2 3p.           | 1.290.000 | 1.193 | 63  | 151 | 16,0 | 8,4 | 368,5 | -       | 24.704 | Serie | Serie | -      | Serie   | -      |
| Ibiza SXI 1.2 Cat. 3p.      | 1.499.000 | 1.193 | 70  | 157 | 15,0 | 7,2 | 368,5 | -       | 24.704 | Serie | Serie | -      | Serie   | -      |
| Ibiza GLX 1.5 3p.           | 1.290.000 | 1.461 | 90  | 166 | 12,3 | 9,2 | 368,5 | 128.000 | 24.704 | Serie | Serie | -      | Serie   | -      |
| Ibiza SXI 1.5 Compact 3p.   | 1.499.000 | 1.461 | 100 | 180 | 10,8 | 8,4 | 368,5 | Serie   | 24.704 | Serie | Serie | -      | Serie   | -      |
| Ibiza Sport Line 1.7 i 3p.  | 1.499.000 | 1.675 | 105 | 184 | 10,0 | 8,1 | 368,5 | 128.000 | Serie  | Serie | Serie | -      | Serie   | -      |
| Ibiza CLX 1.7 D 3p.         | 1.170.000 | 1.714 | 55  | 146 | 18,9 | 7,3 | 368,5 | -       | 24.704 | -     | -     | -      | -       | -      |
| Ibiza GLX 1.7 D 3p.         | 1.290.000 | 1.714 | 55  | 146 | 18,9 | 7,3 | 368,5 | -       | 24.704 | Serie | Serie | -      | Serie   | -      |
| Ibiza CLX 1.2 5p.           | 1.170.000 | 1.193 | 63  | 151 | 16,0 | 8,4 | 368,5 | -       | 24.704 | -     | -     | -      | -       | -      |
| Ibiza GLX 1.2 5p.           | 1.290.000 | 1.193 | 63  | 151 | 16,0 | 8,4 | 368,5 | -       | 24.704 | Serie | Serie | -      | Serie   | -      |
| Ibiza SXI 1.2 Cat. 5p.      | 1.499.000 | 1.193 | 70  | 157 | 15,0 | 7,2 | 368,5 | -       | 24.704 | Serie | Serie | -      | Serie   | -      |
| Ibiza GLX 1.5 5p.           | 1.290.000 | 1.461 | 90  | 166 | 12,3 | 9,2 | 368,5 | 128.000 | 24.704 | Serie | Serie | -      | Serie   | -      |
| Ibiza SXI 1.5 Compact 5p.   | 1.499.000 | 1.461 | 100 | 180 | 10,8 | 8,4 | 368,5 | Serie   | 24.704 | Serie | Serie | -      | Serie   | -      |
| Ibiza Sport Line 1.7 i 5p.  | 1.499.000 | 1.675 | 105 | 184 | 10,0 | 8,1 | 368,5 | 128.000 | Serie  | Serie | Serie | -      | Serie   | -      |
| Ibiza CLX 1.7 D 5p.         | 1.170.000 | 1.714 | 55  | 146 | 18,9 | 7,3 | 368,5 | -       | 24.704 | -     | -     | -      | -       | -      |
| Ibiza GLX 1.7 D 5p.         | 1.290.000 | 1.714 | 55  | 146 | 18,9 | 7,3 | 368,5 | -       | 24.704 | -     | -     | -      | -       | -      |
| 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 | -      | 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 | -      | -     | -     | -      | Serie   | -      |
| Toledo 2.0i GL              | 2.110.000 | 1.984 | 115 | 196 | 10,5 | 9,3 | 432,1 | 170.000 | 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   | 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  |
| Toledo 1.8i GT 16V          | 2.590.000 | 1.781 | 136 | 208 | 8,8  | 9,5 | 432,1 | Serie   | Serie  | Serie | Serie | -      | Serie   | Serie  |
| Toledo 1.9 D CL             | 1.870.000 | 1.896 | 68  | 165 | 16,5 | 6,0 | 432,1 | -       | Serie  | -     | -     | -      | -       | -      |
| 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

|                 |           |       |    |     |      |     |       |   |   |   |   |   |   |   |
|-----------------|-----------|-------|----|-----|------|-----|-------|---|---|---|---|---|---|---|
| Favorit         | 865.000   | 1.289 | 58 | 150 | 15,0 | 7,1 | 381,5 | - | - | - | - | - | - | - |
| Favorit Plus    | 955.000   | 1.289 | 58 | 150 | 15,0 | 7,1 | 381,5 | - | - | - | - | - | - | - |
| Favorit Komfort | 1.150.000 | 1.289 | 58 | 150 | 15,0 | 7,1 | 381,5 | - | - | - | - | - | - | - |
| Forman          | 1.060.000 | 1.289 | 58 | 140 | 17,0 | 7,9 | 416,0 | - | - | - | - | - | - | - |
| Forman Marathon | 1.250.000 | 1.289 | 58 | 140 | 17,0 | 7,9 | 416,0 | - | - | - | - | - | - | - |

## SUBARU

|                      |           |       |     |     |      |      |       |         |        |       |       |       |   |         |
|----------------------|-----------|-------|-----|-----|------|------|-------|---------|--------|-------|-------|-------|---|---------|
| Legacy 1.8 GL 16V    | 2.458.992 | 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 | 135 | 200 | 9,0  | 10,0 | 451,0 | 196.444 | 13.852 | Serie | Serie | Serie | - | 192.475 |
| Legacy 2.2 GX 4WD SW | 3.358.621 | 2.212 | 135 | 195 | 9,5  | 10,5 | 460,0 | 196.444 | 13.852 | Serie | Serie | Serie | - | 78.600  |
| Legacy 2.0 Turbo 4WD | 3.732.583 | 1.994 | 200 | 230 | 7,2  | 14,0 | 451,0 | 196.444 | 13.852 | Serie | Serie | Serie | - | 192.475 |

## 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 | Serie | -     | -     | - | -     |
| 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 | - | -     |

| MODELO                     | PVP       | CC    | CV | VM  | O/100 | L/100 | Long. | AA      | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|----------------------------|-----------|-------|----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|-----|---------|
| 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 | 1.998.463 | 1.590 | 75 | 145 | 17,6  | 9,7   | 362,0 | 175.000 | 20.189  | (1)    | (1)    | Serie  | -   | -       |
| Vitara 1.6i 16V Long Body  | 2.763.200 | 1.590 | 95 | 144 | 17,0  | 9,5   | 403,0 | Serie   | 20.189  | Serie  | Serie  | Serie  | -   | Serie   |

NOTA: Opción 1: Power Pack: 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 | Serie | 43.220 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Celica Turbo 4WD Limited  | 5.539.552 | 1.988 | 208 | 230 | 7,9  | 9,9  | 441,0 | Serie | -      | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Supra 3.0i Turbo          | 6.239.416 | 2.954 | 235 | 245 | 6,3  | 12,5 | 462,0 | Serie | -      | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Supra 3.0i Turbo Targa    | 6.544.087 | 2.954 | 235 | 245 | 6,3  | 12,5 | 462,0 | Serie | -      | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Land Cruiser 250 TDI      | 3.089.600 | 2.499 | 114 | 145 | 20,7 | 12,4 | 435,0 | -     | 29.637 | -     | -     | Serie | -     | -     |
| Land Cruis. Station Wagon | 5.850.591 | 3.956 | 145 | 160 | 17,4 | 13,0 | 397,5 | Serie | 63.278 | Serie | Serie | Serie | -     | Serie |
| Four Runner V6            | 4.234.587 | 2.958 | 143 | 165 | 15,3 | 14,3 | 447,0 | Serie | 48.120 | Serie | Serie | Serie | -     | -     |





**VOLKSWAGEN**

**OFERTAS**  
**Polo Fox:**  
descuento de **81.000**  
**pesetas.**  
**Polo Coupé:**  
descuento de **102.000**  
**pesetas.**  
**Passat:**  
en estos modelos se  
ofrece ahora un  
descuento de **150.000**  
**pesetas.**  
**Passat 2.0i**  
**catalizado:**  
descuento de **350.000**  
**pesetas.**

| MODELO        | PVP       | CC    | CV | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA     | Pintura | Elev. | Cierre | Direc. | ABS     | Llantas |
|---------------|-----------|-------|----|-----|-------|-------|-------|--------|---------|-------|--------|--------|---------|---------|
| Variant CL TD | 2.755.713 | 1.588 | 80 | 171 | 15,2  | 7,1   | 457,5 | 40.421 | 39.543  | Serie | Serie  | Serie  | 175-158 | 112.600 |

NOTA: Todas las versiones del Volkswagen Golf están también disponibles con catalizador y tienen un subprecio de 92.000 ptas.

## VOLVO

|                        |           |       |     |     |      |      |       |         |        |       |       |       |         |        |
|------------------------|-----------|-------|-----|-----|------|------|-------|---------|--------|-------|-------|-------|---------|--------|
| 440 GL                 | 1.986.000 | 1.721 | 90  | 175 | 11,5 | 9,1  | 431,0 | 198.000 | 72.000 | Serie | Serie | Serie | -       | -      |
| 440 GLS                | 2.198.000 | 1.721 | 90  | 175 | 11,5 | 9,1  | 431,0 | Serie   | 72.000 | Serie | Serie | Serie | -       | -      |
| 440 GLT                | 2.274.000 | 1.794 | 90  | 180 | 11,5 | 8,7  | 431,0 | Serie   | 72.000 | Serie | Serie | Serie | -       | -      |
| 440 GLT                | 2.576.000 | 1.721 | 109 | 183 | 10,8 | 9,2  | 431,0 | Serie   | 72.000 | Serie | Serie | Serie | 240.000 | -      |
| 440 Turbo              | 2.732.000 | 1.721 | 122 | 193 | 9,0  | 11,9 | 431,0 | Serie   | 72.000 | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie  |
| 460 GL                 | 2.382.000 | 1.721 | 90  | 175 | 11,5 | 9,1  | 440,5 | Serie   | 72.000 | -     | -     | -     | -       | -      |
| 460 GLE                | 2.732.000 | 1.721 | 109 | 185 | 10,8 | 10,5 | 440,5 | Serie   | 72.000 | Serie | Serie | Serie | 240.000 | -      |
| 460 GLE Aut.           | 2.924.000 | 1.721 | 109 | 185 | 10,8 | 10,5 | 440,5 | Serie   | 72.000 | Serie | Serie | Serie | 240.000 | -      |
| 480 Turbo              | 3.200.000 | 1.721 | 122 | 200 | 9,0  | 9,9  | 440,5 | Serie   | 72.000 | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie  |
| 480 ES                 | 3.036.000 | 1.721 | 106 | 186 | 10,0 | 9,0  | 425,8 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | 240.000 | Serie  |
| 480 Turbo              | 3.516.000 | 1.721 | 122 | 200 | 9,0  | 9,3  | 425,8 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie  |
| 240 Polar 2.3i         | 2.878.000 | 2.316 | 130 | 185 | 11,2 | 11,8 | 479,0 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | 240.000 | -      |
| 850 GLT                | 3.960.000 | 2.435 | 170 | 215 | 8,9  | 10,2 | 466,0 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie  |
| 850 GLT Aut.           | 4.160.000 | 2.435 | 170 | 205 | 9,6  | 10,5 | 466,0 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie  |
| 940 Royal 2.3i         | 3.418.000 | 2.316 | 130 | 185 | 11,2 | 10,5 | 487,0 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | 240.000 | Opción |
| 940 Royal 2.3i Aut.    | 3.610.000 | 2.316 | 130 | 179 | 11,7 | 10,9 | 487,0 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | 240.000 | Opción |
| 940 2.3i S. Wagon      | 3.440.000 | 2.316 | 130 | 185 | 11,2 | 10,5 | 484,0 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | 240.000 | Opción |
| 940 2.3i Aut. S. Wagon | 3.634.000 | 2.316 | 130 | 179 | 11,7 | 10,9 | 484,0 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | 240.000 | Opción |
| 940 GLE 18V Sedán      | 4.092.000 | 2.316 | 155 | 200 | 10,2 | 11,2 | 487,0 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | Serie   | -      |
| 940 GLE 18V S. Wagon   | 4.228.000 | 2.316 | 155 | 200 | 10,5 | 11,4 | 484,0 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | Serie   | -      |
| 940 Turbo Sedán        | 4.498.000 | 2.316 | 165 | 200 | 9,0  | 13,0 | 487,0 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | Serie   | -      |
| 940 Turbo S. Wagon     | 4.642.000 | 2.316 | 165 | 200 | 9,0  | 13,1 | 484,0 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | Serie   | -      |
| 940 TD                 | 4.498.000 | 2.383 | 122 | 181 | 12,0 | 7,9  | 487,0 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie  |
| 940 TD S. Wagon        | 4.642.000 | 2.383 | 122 | 181 | 12,0 | 8,0  | 484,0 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie  |
| 960 Turbo 16V          | 6.040.000 | 1.986 | 190 | 205 | 8,2  | 12,3 | 487,0 | Serie   | Serie  | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie  |
| 960 24V Aut.           | 6.424.000 | 2.922 | 204 | 220 | 8,9  | 12,2 | 487,0 | Serie   | Serie  | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie  |
| 960 24V Aut. S. Wagon  | 6.496.000 | 2.922 | 204 | 211 | 9,5  | 12,2 | 484,0 | Serie   | Serie  | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie  |

## YUGO

|                      |           |       |    |     |      |     |       |         |        |        |        |   |   |        |
|----------------------|-----------|-------|----|-----|------|-----|-------|---------|--------|--------|--------|---|---|--------|
| 45 A                 | 793.799   | 903   | 45 | 135 | 20,1 | 8,0 | 349,0 | 168.420 | 26.950 | 38.800 | -      | - | - | 71.140 |
| 45 A Star            | 833.147   | 903   | 45 | 135 | 20,1 | 8,0 | 349,0 | 168.420 | 26.950 | 38.800 | -      | - | - | 71.140 |
| 55 A                 | 867.520   | 1.116 | 55 | 145 | 17,0 | 8,5 | 349,0 | 168.420 | 26.950 | 38.800 | -      | - | - | 71.140 |
| 65 A                 | 978.731   | 1.299 | 65 | 155 | 13,5 | 9,0 | 353,0 | 168.420 | 26.950 | 38.800 | -      | - | - | Serie  |
| 65 A GLS             | 1.089.991 | 1.299 | 65 | 155 | 13,5 | 9,0 | 353,0 | 168.420 | 26.950 | 38.800 | -      | - | - | Serie  |
| 65 A EFi Cat.        | 1.095.032 | 1.299 | 74 | 157 | 13,5 | 7,5 | 353,0 | 168.420 | 26.950 | 38.800 | -      | - | - | 71.140 |
| Florida 1.4          | 1.335.569 | 1.372 | 70 | 160 | 14,5 | 9,2 | 396,0 | 168.420 | 33.430 | 38.800 | -      | - | - | 71.140 |
| Florida 1.3 EFi Cat. | 1.413.854 | 1.299 | 74 | 160 | 14,7 | 7,8 | 396,0 | 168.420 | 33.430 | 38.800 | 27.160 | - | - | 71.140 |

**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 Rusconi, S. A. ☐ Giro postal n.º a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.  
D. \_\_\_\_\_  
Calle \_\_\_\_\_  
Localidad \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_  
Fecha de nacimiento \_\_\_\_\_ D.N.I. \_\_\_\_\_ Profesión \_\_\_\_\_  
Precio suscripción \_\_\_\_\_  
España 14.560 ptas. América, África 35.256 ptas.  
Europa, Argelia, Marruecos y Túnez 29.016 ptas. Asia, Oceanía 48.516 ptas.

**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 T.I.         | ---  | 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 | 930  | 800  |
| Alfa 75 2.0 T.S.         | 1800 | 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           | ---  | 1470 | 1220 | 1040 | 840  |
| Alfa 75 3.0 América      | 2030 | 1730 | 1570 | 1410 | 1270 |
| Alfa 90 2.0              | ---  | ---  | ---  | 730  | ---  |
| Alfa 90 2.5              | ---  | ---  | ---  | 920  | ---  |
| Alfa 90 2.4 TD           | ---  | ---  | ---  | 830  | ---  |
| Sprint 1.5               | ---  | ---  | 660  | 530  | ---  |
| Sprint 1.7 QV            | ---  | ---  | 840  | 760  | ---  |
| GTV 2.0                  | ---  | ---  | ---  | 700  | ---  |
| GTV 2.5                  | ---  | ---  | ---  | 890  | ---  |
| Spider 2.0 FL            | ---  | ---  | 1150 | 1030 | ---  |
| 164 Twin Spark Base      | 2030 | 1830 | 1650 | ---  | ---  |
| 164 Twin Spark Clima     | 2160 | 1940 | 1750 | ---  | ---  |
| 164 Twin Spark Luxe      | 2340 | 2110 | 1900 | ---  | ---  |
| 164 3.0 V6               | 2980 | 2680 | 2410 | ---  | ---  |
| 164 3.0 Quadrifoglio     | 3640 | ---  | ---  | ---  | ---  |
| 164 2.5 TD               | 2640 | 2380 | 2140 | ---  | ---  |

## AUDI

| MODELO              | 91   | 90   | 89   | 88   | 87   |
|---------------------|------|------|------|------|------|
| 80 Special          | 1650 | 1490 | 1340 | 1210 | ---  |
| 80 1.8 E            | 1750 | 1580 | 1420 | 1280 | ---  |
| 90 2.2 E            | 2120 | 1960 | 1700 | 1530 | 1380 |
| 90 2.2 E Aut.       | 2400 | 2160 | 1950 | 1760 | 1580 |
| 90 2.0 Front.       | 2670 | 2400 | 2160 | ---  | ---  |
| 90 Quattro          | 2800 | 2500 | 2250 | 2030 | 1830 |
| 100 CC              | ---  | ---  | ---  | 790  | ---  |
| 100 CC y 2.2 E      | 2090 | 1990 | 1870 | 1590 | 1160 |
| 100 CC Avant        | 2330 | 2220 | 2010 | 1720 | 1300 |
| 100 CC Diesel       | 1670 | 1560 | 1410 | 1090 | 840  |
| 100 CC 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 | 2330 | 1960 |
| 200 V8              | 5850 | 5270 | 4740 | ---  | ---  |
| Coupé GT            | 2110 | 1790 | 1520 | 1220 | 930  |
| Coupé Quattro       | 2760 | 2480 | 2120 | 1700 | 1290 |

## BMW

| MODELO          | 91   | 90   | 89   | 88   | 87   |
|-----------------|------|------|------|------|------|
| 316/318i        | ---  | 1360 | 1220 | 1060 | 990  |
| 316i 4p         | 1530 | 1440 | 1350 | 1160 | 1030 |
| 316i 4p (nuevo) | 1900 | ---  | ---  | ---  | ---  |
| 318i            | 1620 | 1530 | 1400 | 1200 | 1060 |
| 318i 4p         | 1710 | 1620 | 1490 | 1280 | 1160 |
| 318i 4p (nuevo) | 2400 | ---  | ---  | ---  | ---  |
| 318i S          | 1900 | 1710 | ---  | ---  | ---  |
| 318i Cabrio     | 2540 | 2290 | ---  | ---  | ---  |
| 320i            | 1890 | 1760 | 1620 | 1460 | 1280 |
| 320i 4p         | 1990 | 1850 | 1710 | 1540 | 1370 |
| 320i 4p (nuevo) | 2700 | ---  | ---  | ---  | ---  |
| 320i Touring    | 2730 | 2460 | ---  | ---  | ---  |
| 320i Cabrio     | 2970 | 2630 | ---  | ---  | ---  |
| 324 D           | 1780 | 1620 | 1540 | 1420 | 1280 |
| 324 TD          | 2100 | 1890 | 1710 | 1540 | ---  |

**ganvam**

| MODELO          | 91   | 90   | 89   | 88   | 87   |
|-----------------|------|------|------|------|------|
| 325i            | 2400 | 2230 | 2060 | 1890 | 1760 |
| 325i 4p         | 2480 | 2310 | 2140 | 1970 | 1840 |
| 325i 4p (nuevo) | 3260 | ---  | ---  | ---  | ---  |
| 325i X          | 2790 | 2570 | 2440 | 2310 | 2080 |
| 325i Young      | 3250 | 2920 | ---  | ---  | ---  |
| 325i Cabrio     | 3500 | 3150 | ---  | ---  | ---  |
| M3              | 4690 | 4330 | 3970 | 3250 | 2930 |
| 520i            | ---  | ---  | ---  | 980  | ---  |
| 520i (nuevo)    | 2800 | 2330 | 2170 | 2000 | ---  |
| 525i            | ---  | ---  | ---  | 1270 | ---  |
| 525i (nuevo)    | 3600 | 3000 | 2750 | 2500 | ---  |
| 528i            | ---  | ---  | ---  | 1440 | ---  |
| M535i           | ---  | ---  | ---  | 2120 | ---  |
| 535i (nuevo)    | 4340 | 3840 | 3610 | 3250 | ---  |
| 524 TD          | ---  | ---  | ---  | 1400 | ---  |
| 524 TD (nuevo)  | 3180 | 2850 | 2570 | 2310 | ---  |
| 730i            | 4150 | 3700 | 3330 | 2970 | 2670 |
| 735i (nuevo)    | 5140 | 4780 | 4330 | 3970 | 3570 |
| 750i A          | 6990 | 6320 | 5860 | 5270 | ---  |
| 635 CSi         | ---  | 3790 | 3420 | 3100 | 2650 |
| M635i           | ---  | 5020 | 4640 | 4070 | 3510 |
| 850i            | 9000 | ---  | ---  | ---  | ---  |

## CITROEN

| MODELO              | 91  | 90  | 89  | 88  | 87    |
|---------------------|-----|-----|-----|-----|-------|
| 2 CV 5 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 II Club y ES   | --- | --- | --- | 260 | ---   |
| Visa II Super E y X | --- | --- | --- | 280 | ---   |
| Visa GT             | --- | --- | --- | 330 | ---   |
| Visa 11 E           | --- | --- | --- | 270 | ---   |
| Visa 11 RE          | --- | --- | --- | 270 | ---</ |



| MODELO                     | 91   | 90   | 89   | 88   | 87  |
|----------------------------|------|------|------|------|-----|
| Fiesta S 1.6 3p            | 960  | 630  | 750  | —    | —   |
| Fiesta Ghia 1.4 5p         | 940  | 800  | 720  | —    | —   |
| Fiesta XR3i                | 1160 | 1000 | 900  | —    | —   |
| Fiesta C 1.8 D 3p          | 880  | 760  | 680  | —    | —   |
| Fiesta CL 1.8 D 3p         | 890  | 760  | 680  | —    | —   |
| Fiesta CL 1.8 D 5p         | 930  | 800  | 720  | —    | —   |
| Escort Laser CL y GL 1.3   | —    | —    | —    | 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 GTi Mark y Xtra 1.6 | 900  | 810  | 730  | 680  | —   |
| Escort Ghia 1.6 Cat        | 1100 | 940  | 850  | —    | —   |
| Escort XR3i                | 1240 | 1060 | 950  | 800  | 570 |
| Escort RS Turbo            | 1460 | 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 GTD 1.6             | 930  | 840  | 760  | —    | —   |
| Escort Country 1.6 D       | 1000 | 900  | 810  | 730  | —   |
| Escort Country 1.8 D       | 1030 | 930  | 840  | —    | —   |
| Escort Cabrio Ghia 1.6     | 1340 | 1320 | 1180 | 990  | 790 |
| Escort Cabrio XR3i         | 1750 | 1500 | 1350 | 1150 | 850 |
| Onion CL 1.4 y 1.6         | —    | 850  | 720  | 610  | 520 |
| 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 Milio 1.8 D     | 1000 | 900  | 820  | 730  | 550 |
| Escort CLX 1.3 5p          | 1220 | —    | —    | —    | —   |
| Escort CLX 1.6 3p          | 1260 | —    | —    | —    | —   |
| Escort CLX 1.6 5p          | 1300 | —    | —    | —    | —   |
| Escort CLX 1.6 i Cat 5p    | 1450 | —    | —    | —    | —   |
| Escort Sport 1.6 i 3p      | 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 1.6 1.8 4p       | —    | —    | —    | 800  | 720 |
| Sierra CL 1.8 5p           | —    | —    | —    | 850  | 770 |
| Sierra CL 1.8 5p           | —    | —    | —    | 850  | 770 |
| Sierra CL 2.0 4p           | 1260 | 1070 | 980  | 850  | 770 |
| Sierra CL 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 Cabriolet    | 1500 | 1270 | 1140 | —    | —   |
| Sierra CL 2.0 5p           | 1320 | 1110 | 1020 | 940  | 840 |
| Sierra GL y GT 2.0 5p      | 1340 | 1130 | 1000 | 900  | 810 |
| Sierra GL 2.0 i 5p         | 1430 | 1260 | 1120 | 990  | 890 |

| MODELO                      | 91   | 90   | 89   | 88   | 87   |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|
| Sierra Ghia 2.0 i 5p        | 1800 | 1400 | 1250 | 1050 | 950  |
| Sierra Sport 2.0 i 3p       | 1490 | 1260 | 1120 | 980  | 890  |
| Sierra Sport 2.0 i 5p       | 1530 | 1300 | 1190 | 1030 | 930  |
| Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i | —    | —    | —    | 1270 | 1140 |
| Sierra XR4 4x4 2.9 i        | 2410 | 2050 | 1740 | 1570 | —    |
| Sierra Cosworth 2.0 i       | 2810 | 2390 | 2140 | 1820 | 1640 |
| Sierra CLD 4p               | 1390 | 1180 | 1030 | 800  | 720  |
| Sierra GLD 4p               | 1550 | 1320 | 1120 | 870  | 780  |
| Sierra CLD 5p               | 1450 | 1220 | 1060 | 950  | —    |
| Sierra GLD 5p               | 1580 | 1360 | 1150 | 900  | 600  |
| Sierra Fam. CL y GL 2.0     | —    | —    | —    | 900  | 600  |
| Sierra Fam. GL 2.0 i        | 1610 | 1360 | 1240 | 1050 | 940  |
| Scorpio CL 2.0 i            | 1700 | 1440 | 1220 | 1100 | —    |
| Scorpio GL 2.0 i            | 1910 | 1620 | 1470 | 1250 | 940  |
| Scorpio GL 2.4 i            | 2300 | 1700 | 1540 | 1310 | 1180 |
| Scorpio GL 4x4 2.9 i        | 2760 | 2340 | 1910 | 1620 | 1480 |
| Scorpio Ghia 2.0 i          | 2220 | 1880 | 1710 | 1450 | 1300 |
| Scorpio Ghia 2.4 i          | 2390 | 2020 | 1840 | 1570 | 1410 |
| Scorpio Ghia 2.8 i          | —    | —    | —    | 1210 | —    |
| Scorpio Ghia 2.9 i          | 2610 | 2210 | 2000 | 1700 | 1530 |
| Scorpio Ghia 4x4 2.9 i      | 3190 | 2700 | 2450 | 2080 | 1870 |
| Scorpio CL Turbo D          | 1910 | 1630 | 1470 | —    | —    |
| Scorpio GL Turbo D          | 2100 | 1780 | 1600 | —    | —    |
| Scorpio Ghia Turbo D        | 2630 | 2140 | 1930 | —    | —    |
| Scorpio Ghia 2.9 Cat        | 2690 | 2230 | 2060 | —    | —    |

#### JAGUAR

| MODELO             | 91   | 90   | 89   | 88   | 87   |
|--------------------|------|------|------|------|------|
| Sovereign V12      | 5410 | 4750 | 3900 | 3430 | 2920 |
| XJS 3.6 Cabriolet  | —    | —    | —    | —    | 3440 |
| XJS V12 Cabriolet  | 6380 | 5890 | 5220 | 4510 | 3830 |
| XJS 3.6            | 4940 | 4460 | 4180 | 3550 | 3200 |
| XJS V12            | 5220 | 4750 | 4460 | 3970 | 3500 |
| XJS 3.6            | 4560 | 3800 | 2940 | 2500 | 2250 |
| Sovereign 3.6 Aut. | 5320 | 4840 | 4580 | 3980 | 3580 |
| Daimler 3.6 Aut.   | 6080 | 5600 | 5130 | 4480 | 4010 |

#### LANCIA

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

| MODELO               | 91   | 90   | 89   | 88   | 87   |
|----------------------|------|------|------|------|------|
| Delta 1600 GT IE     | 1120 | 950  | 850  | 740  | 630  |
| Delta HF Turbo IE    | 1250 | 1060 | 960  | 800  | 680  |
| Delta 4x4            | —    | —    | —    | 1350 | 1150 |
| Delta Integrale      | 2550 | 2170 | 1950 | —    | —    |
| Delta Integrale 16 V | 2750 | 2340 | 2110 | —    | —    |
| Prisma 1.5 LX        | —    | 930  | 790  | 710  | —    |
| Prisma 1600 IE       | —    | —    | —    | 800  | 680  |
| Prisma Symbol        | —    | 1020 | 930  | 790  | 710  |
| Prisma TD            | —    | 1070 | 970  | 820  | 740  |
| Thema 2.0 IE         | 1950 | 1730 | 1540 | 1300 | 1110 |
| Thema IE Turbo       | —    | —    | —    | 1460 | 1250 |
| Thema 6V             | —    | —    | —    | 1500 | 1210 |
| Thema Turbo IE SW    | —    | 2530 | 2280 | 1940 | 1750 |
| Thema 2.0 IE 16 V    | 2180 | 1960 | 1670 | 1500 | —    |
| Thema Turbo IE 16 V  | 2600 | 2340 | 1990 | 1790 | —    |
| Thema 8.32           | —    | 4330 | 3700 | 3330 | —    |
| Thema TD             | —    | —    | —    | 1340 | 1140 |
| Thema TD Nuevo       | 2350 | 2090 | 1880 | —    | —    |
| Thema Turbo DS SW    | —    | 2450 | 2200 | 1980 | —    |
| Decra 1.600 ie       | 1460 | 1310 | —    | —    | —    |
| Decra 1.800 ie       | 1640 | 1480 | —    | —    | —    |
| Decra 2.0 ie         | 1880 | 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 | 2060 |
| 190 E 2.3 16V | —    | —    | —    | 4000 | 3500 |
| 190 E 2.6     | 3580 | 3400 | 3100 | 2720 | 2390 |
| 190 E 2.6 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 Matic | 5590 | 5100 | 4840 | 4250 | 3720 |
| 300 TE        | 5290 | 5020 | 4580 | 4020 | 3520 |
| 300 TE        | 4870 | 4630 | 4220 | 3700 | 3240 |
| 260 SE        | 3960 | 3390 | 2830 | 2550 | 2260 |

| MODELO  | 91   | 90   | 89   | 88   | 87   |
|---------|------|------|------|------|------|
| 300 SE  | 4250 | 3640 | 3030 | 2730 | 2430 |
| 300 SEL | 4570 | 3910 | 3270 | 2930 | 2610 |
| 420 SE  | 5160 | 4420 | 3680 | 3310 | 2950 |
| 420 SEL | 5530 | 4730 | 3940 | 3550 | 3160 |
| 500 SE  | 5570 | 4780 | 3980 | 3580 | 3190 |
| 500 SEL | 6100 | 5230 | 4360 | 3920 | 3490 |
| 560 SEL | 8590 | 7370 | 6140 | 5330 | 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 | 6580 | 5630 | 4700 | 4230 | 3760 |
| 560 SE  | 8230 | 7050 | 6350 | —    | —    |
| 560 SEC | 8570 | 7340 | 6610 | —    | —    |

#### OPEL

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

| MODELO                 | 91   | 90   | 89   | 88   | 87   |
|------------------------|------|------|------|------|------|
| Kadett 1.6 5p LS y Fun | 1120 | 960  | 860  | 770  | 600  |
| Kadett 1.6 5p GL       | 1170 | 1000 | 900  | 800  | 650  |
| Kadett Beauty          | 1170 | 1000 | 900  | 800  | 650  |
| Kadett 1.8 i 5p        | 1370 | 1230 | —    | —    | —    |
| Kadett GSi 2.0 i 5p    | 1520 | 1300 | 1170 | 1040 | 840  |
| Kadett Cabrio 1.6      | 1550 | 1390 | 1250 | —    | —    |
| Kadett Cabrio 2.0 i    | 1720 | 1550 | 1390 | 1180 | —    |
| Kadett 1.5 TD 4p       | 1210 | 1020 | 920  | 710  | 640  |
| Kadett 1.6 D 4p        | —    | —    | —    | 720  | 580  |
| Kadett 1.7 D 4p        | 1090 | 920  | 830  | —    | —    |
| Kadett 1.5 TD 5p       | 1250 | 1010 | 910  | 740  | 670  |
| Kadett 1.6 D 5p        | —    | —    | —    | 720  | 580  |
| Kadett 1.7 D 5p        | 1040 | 890  | 800  | —    | —    |
| Kadett 1.6 S Caravan   | 1200 | 1030 | 920  | 820  | 740  |
| Kadett 1.5 TD Caravan  | 1300 | 1100 | 1000 | 810  | 730  |
| Kadett 1.7 D Caravan   | 1300 | 1100 | 1000 | 810  | 730  |
| Ascona 1.6 4p          | —    | —    | —    | 490  | 420  |
| Ascona 2.0 i 4         | —    | —    | —    | 760  | 680  |
| Ascona 2.0 i 5p        | —    | —    | —    | 760  | 680  |
| Ascona GT 2p           | —    | —    | —    | 700  | 630  |
| Ascona GT 5p           | —    | —    | —    | 750  | 670  |
| Ascona Diesel          | —    | —    | —    | 690  | 440  |
| Ascona Manta Coupé     | —    | —    | —    | 880  | 670  |
| Vectra GL 1.6 S 4p     | 1380 | 1240 | 1110 | —    | —    |
| Vectra GL 1.7 D 4p     | 1410 | 1270 | 1140 | —    | —    |
| Vectra GL 4x4 2.0 i 4p | 2240 | 2010 | 1810 | —    | —    |
| Vectra GLS 2.0 i 4p    | 1640 | 1470 | 1320 | —    | —    |
| Vectra CD 2.0 i 4p     | 1720 | 1540 | 1380 | —    | —    |
| Vectra GT 2.0 i 4p     | 1850 | 1660 | 1480 | —    | —    |
| Vectra 2000 2.0 i 4p   | 2270 | 2040 | 1840 | —    | —    |
| Vectra GL 1.6 S 5p     | 1440 | 1290 | 1160 | —    | —    |
| Vectra GL 1.7 D 5p     | 1470 | 1320 | 1190 | —    | —    |
| Vectra GLS 2.0 i 5p    | 1700 | 1530 | 1380 | —    | —    |
| Vectra CD 2.0 i 5p     | 1990 | 1790 | 1610 | —    | —    |
| Vectra GT 2.0 i 5p     | 1920 | 1730 | 1560 | —    | —    |
| Calibra 2.0 i          | 2140 | —    | —    | —    | —    |
| Calibra 2.0 i 16V      | 2540 | —    | —    | —    | —    |
| Calibra 2.0 i 16V 4x4  | 2870 | —    | —    | —    | —    |
| Omega GL 2.0 i         | 1530 | 1290 | 1180 | 1000 | 900  |
| Omega GL Diamond       | 1770 | 1500 | 1360 | 1160 | 1040 |
| Omega CD 2.0 i         | 1920 | 1630 | 1480 | 1260 | 1130 |
| Omega GLS 2.6 i        | 2300 | —    | —    | —    | —    |
| Omega CD 2.6 i         | 2400 | —    | —    | —    | —    |
| Omega 3.0 i            | 2470 | 2090 | 1930 | 1640 | 1480 |
| Omega 3.0 i 24V        | 3250 | 2920 | —    | —    | —    |
| Omega GLD 2.3 TD       | 1740 | 1480 | 1330 | 1030 | 930  |
| Omega GLS 2.3 TD       | 1880 | 1600 | 1450 | 1120 | 1010 |
| Omega CD               | 1980 | 1660 | 1500 | 1160 | 1040 |
| Omega Caravan 2.0i     | 1590 | 1350 | 1150 | 1090 | —    |
| Omega Caravan 2.3 TD   | 1790 | 1530 | 1300 | 1170 | —    |
| Senator 3.0 E          | —    | —    | —    | —    | 780  |
| Senator 3.0 i          | 2310 | 1950 | 1780 | 1520 | —    |
| Senator 3.0 i CD       | 2620 | 2210 | 2010 | 1720 | —    |
| Senator 3.0 i CD 24V   | 3620 | 3260 | —    | —    | —    |
| Monza 3.0              | —    | —    | —    | 790  | 630  |



| MODELO              | 91   | 90   | 89   | 88   | 87   |
|---------------------|------|------|------|------|------|
| R21 GTS             | 1380 | 1170 | 970  | 870  | 740  |
| R21 TXE             | 1710 | 1450 | 1210 | 1080 | 920  |
| R21 GTX             | 1470 | 1240 | 1040 | 940  | —    |
| R21 TXi             | 1820 | 1640 | —    | —    | —    |
| R21 2.1 Turbo       | 2340 | 1980 | 1650 | 1480 | —    |
| R21 GTD             | 1480 | 1250 | 1040 | 930  | 800  |
| R21 Turbo D         | 1680 | 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 Fan  | 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 | 1080 |
| R25 GTS             | 1320 | 1120 | 1010 | 900  | 770  |
| R25 GTX             | 1850 | 1580 | 1420 | 1270 | 1080 |
| R25 TX              | 1900 | 1610 | 1450 | 1290 | 1100 |
| R25 TXi             | 2320 | 1970 | 1770 | —    | —    |
| R25 V6              | 2730 | 2320 | 2090 | 1860 | 1590 |
| R25 V6 Turbo        | 3750 | 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 |

## ROVER

| MODELO                 | 91   | 90   | 89   | 88   | 87   |
|------------------------|------|------|------|------|------|
| 111 L                  | 800  | —    | —    | —    | —    |
| 111 S 5p               | 850  | —    | —    | —    | —    |
| 114 S                  | 880  | —    | —    | —    | —    |
| 114 SL 5p              | 950  | —    | —    | —    | —    |
| 114 GTi                | 1100 | —    | —    | —    | —    |
| 216 S                  | —    | 800  | 700  | 610  | —    |
| 216 Sprint             | —    | 850  | 750  | 650  | —    |
| 216 SE                 | —    | 950  | 850  | 750  | 670  |
| 216 EFi                | —    | 950  | 850  | 750  | 670  |
| 216 Vitesse            | —    | 1050 | 950  | 850  | 750  |
| 214 S i                | 1240 | 1120 | —    | —    | —    |
| 214 GS i               | 1400 | 1260 | —    | —    | —    |
| 216 GS i               | 1570 | 1400 | —    | —    | —    |
| 116 GTi                | 1720 | —    | —    | —    | —    |
| 414 GSi                | 1450 | —    | —    | —    | —    |
| 416 GSi                | 1500 | —    | —    | —    | —    |
| 416 GTi                | 1700 | —    | —    | —    | —    |
| 820 Si                 | 2300 | 2000 | 1700 | 1500 | 1300 |
| 827 Sterling           | 2900 | 2500 | 2200 | 1900 | 1600 |
| 827 Vitesse            | 2900 | 2500 | 2200 | 1900 | 1600 |
| Metro 1.0              | —    | —    | —    | —    | 230  |
| Metro 1.3              | —    | 600  | 520  | 470  | 400  |
| Metro MG               | —    | 700  | 650  | 570  | 470  |
| Metro 4p               | —    | 670  | 600  | 520  | 450  |
| Maestro EFi 2.0        | 1150 | 1000 | 850  | 750  | 600  |
| Montego Mayfair        | —    | —    | —    | 750  | 650  |
| Montego 1.6 SL         | 1000 | 900  | 800  | —    | —    |
| Montego EFi 2.0        | —    | —    | —    | 900  | 800  |
| Montego GSi 2.0        | 1150 | 1000 | 900  | —    | —    |
| Montego GTi 2.0        | 1200 | 1050 | 950  | —    | —    |
| Montego Estate 2.0 GTi | 1250 | 1100 | 1000 | 900  | 800  |
| Montego DSL Turbo      | 1250 | 1100 | 950  | —    | —    |

## SEAT

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

| MODELO                       | 91   | 90  | 89  | 88  | 87  |
|------------------------------|------|-----|-----|-----|-----|
| Marbella GLX                 | 690  | 540 | 460 | 410 | —   |
| Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9  | 630  | 530 | 490 | 420 | 360 |
| Ibiza GLX 1.2 3p             | 880  | 740 | 680 | 580 | 400 |
| Ibiza Del Sol                | —    | —   | —   | 510 | 410 |
| Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p      | 760  | 640 | 540 | 490 | —   |
| Ibiza XL 1.5 3p              | 850  | 720 | 650 | 560 | 390 |
| Ibiza GL 1.5 3p              | —    | —   | —   | 530 | 420 |
| Ibiza Crono 3p               | —    | —   | —   | 530 | 420 |
| Ibiza CLX 3p                 | —    | —   | —   | 530 | 420 |
| Ibiza GLX 1.5 3p             | 940  | 800 | 730 | 610 | 440 |
| Ibiza S16 1.5 3p             | 1020 | 890 | 780 | 700 | —   |
| Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p | 680  | 580 | 520 | 440 | 350 |
| Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p | 750  | 630 | 570 | 480 | 430 |
| Ibiza L 1.2 5p               | —    | —   | —   | 530 | 480 |
| Ibiza GL y GLX 1.2 5p        | 840  | 710 | 650 | 550 | 490 |
| Ibiza GLX 1.2 5p             | 990  | 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 Disc. y Spc            | 770  | 650 | 580 | 440 | 320 |
| Ibiza Jun. D 3p              | 770  | 650 | 580 | 440 | 320 |
| Ibiza GLD 3p                 | 850  | 740 | 660 | 500 | 370 |
| Ibiza XLD 3p                 | 850  | 740 | 660 | 500 | 370 |
| Ibiza Disc. y Spc            | 820  | 690 | 630 | 480 | 430 |
| Ibiza Jun. D 5p              | 820  | 690 | 630 | 480 | 430 |
| Ibiza GLD                    | 910  | 780 | 700 | 540 | 490 |
| Ibiza XLD 5p                 | 910  | 780 | 700 | 540 | 490 |
| Malaga L, GL, L2             | 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 | 600 | 470 | 370 |
| Malaga GLD                   | 900  | 770 | 600 | 470 | 370 |
| Malaga GLD                   | 900  | 770 | 600 | 470 | 370 |
| Malaga Touring D             | 900  | 770 | 600 | 470 | 370 |

## TALBOT

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

## VOLKSWAGEN

| MODELO                | 91   | 90   | 89   | 88   | 87  |
|-----------------------|------|------|------|------|-----|
| Polo Bunny 1.0 y 40 C | 680  | 580  | 530  | 490  | 300 |
| Polo 45 C y Fox 1.0   | 730  | 630  | 580  | 420  | 340 |
| Polo 55 C y Fox 1.3   | 800  | 680  | 620  | 480  | 360 |
| Polo Classic C 1.3    | 730  | 620  | 570  | 420  | 330 |
| Polo Classic C 1.3    | 830  | 710  | 640  | 480  | 360 |
| Polo Classic Bel Air  | 770  | 650  | 580  | —    | —   |
| Polo Fox Diesel       | 840  | 710  | 600  | 540  | —   |
| Polo Classic CL D     | 870  | 740  | 670  | 520  | 470 |
| Polo Coupé Fox 1.0    | 730  | 630  | 540  | 480  | —   |
| Polo Coupé CL         | 820  | 700  | 590  | 530  | —   |
| Polo Coupé GT 55 cv   | 870  | 750  | 640  | 580  | —   |
| Polo Coupé GT 75 cv   | 920  | 800  | 680  | 610  | —   |
| Golf Sprinter 2 p     | 1120 | 950  | 860  | —    | —   |
| Golf Sprinter 4 p     | 1180 | 1000 | 900  | —    | —   |
| Golf CL 75 cv 2 p     | 1190 | 1020 | 920  | 780  | 590 |
| Golf CL 75 cv 4 p     | 1270 | 1080 | 920  | 830  | —   |
| Golf CL 90 cv 2 p     | 1350 | 1150 | 1040 | 870  | 670 |
| Golf CL 90 cv 4 p     | 1420 | 1220 | 1040 | 940  | —   |
| Golf GTi 112 cv 2 p   | 1440 | 1240 | 1110 | 940  | 730 |
| Golf GTi 112 cv 4 p   | 1500 | 1300 | 1170 | 990  | 750 |
| Golf GTi 16 v 2 p     | 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             | 1480 | 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 |
| Passat CL 90 cv          | 1340 | 1200 | 1080 | 970  | —   |
| Passat GL 90 cv          | 1540 | 1390 | 1250 | 1120 | —   |
| Passat GL 112 cv         | 1660 | 1490 | 1340 | 1200 | —   |
| Passat GT 16 v           | 1950 | 1760 | 1580 | 1420 | —   |
| Passat CL TD             | 1540 | 1390 | 1250 | 1120 | —   |
| Passat Variant CL 90 cv  | 1400 | 1180 | 1000 | 900  | —   |
| Passat Variant GL 112 cv | 1680 | 1420 | 1210 | 1090 | —   |
| Passat Variant TD        | 1600 | 1360 | 1150 | 1040 | —   |
| Corrado 16 v             | 2300 | 1940 | 1650 | 1490 | —   |
| Corrado G 60             | 2640 | 2240 | 1900 | 1710 | —   |
| Santana LX 1.8           | —    | —    | —    | —    | 480 |
| Santana GLX 5            | —    | —    | —    | —    | 660 |
| Santana GLX GTD          | —    | —    | —    | —    | 480 |
| Scirocco GT              | 1250 | 1070 | 960  | 810  | 660 |
| Scirocco GTX             | 1450 | 1230 | 1110 | 940  | 750 |
| Scirocco GT 16V          | 1430 | 1220 | 1040 | 940  | —   |

## VOLVO

| MODELO                | 91   | 90   | 89   | 88   | 87   |
|-----------------------|------|------|------|------|------|
| 244 GL                | 1690 | 1450 | 1260 | 1070 | 850  |
| 244 GLT               | 1950 | 1650 | 1500 | 1350 | 1100 |
| 244 GLD               | —    | 1320 | 1180 | 890  | 710  |
| 245 GL                | 1540 | 1350 | 1220 | 930  | 750  |
| 245 GLD               | 1640 | 1410 | 1260 | 960  | 790  |
| Polar                 | 2100 | 1900 | —    | —    | —    |
| 340 DL                | —    | —    | —    | 500  | 450  |
| 340 GL                | —    | 900  | 810  | 730  | 660  |
| 340 Plus              | 1190 | 1070 | 960  | —    | —    |
| 340 GLD               | —    | —    | —    | 880  | 770  |
| 360 GLE               | —    | 1420 | 1230 | 850  | 770  |
| 360 GLT               | 1570 | 1470 | 1280 | 900  | 810  |
| 440 GL                | 1380 | 1240 | —    | —    | —    |
| 440 GLT/GLE           | 1890 | 1620 | 1460 | —    | —    |
| 440 Turbo             | 2100 | 1820 | 1640 | —    | —    |
| 440 GL                | 1800 | 1620 | —    | —    | —    |
| 460 GLE               | 1950 | 1770 | 1550 | —    | —    |
| 460 Turbo             | 2150 | 1970 | 1770 | —    | —    |
| 480 ES                | 2180 | 1850 | 1670 | 1510 | 1380 |
| 480 ES Turbo          | 2470 | 2100 | 1970 | 1770 | —    |
| 740 GL                | —    | 1530 | 1300 | 1070 | 860  |
| 740 Master y 2.0      | 2100 | 1890 | —    | —    | —    |
| 740 GLE               | —    | 1880 | 1640 | 1350 | 1080 |
| 740 GLJ               | —    | —    | 1320 | 1190 | —    |
| 740 GLD               | —    | 1440 | 1230 | 1060 | 850  |
| 740 200 cv            | 3500 | 3150 | —    | —    | —    |
| 740 Turbo Diésel      | —    | 2080 | 1640 | 1410 | 1120 |
| 740 Turbo Intercooler | —    | 2100 | 1620 | 1360 | 1090 |
| 740 Master            | 2050 | 1840 | —    | —    | —    |
| 745 GLE               | —    | 1870 | 1590 | 1350 | 1080 |
| 745 Turbo Diesel      | 2150 | 1970 | 1590 | 1370 | 970  |
| 745 Turbo Intercooler | 2120 | 1940 | 1620 | 1360 | 1090 |
| 760 GLE               | —    | 2500 | 2250 | 2030 | 1830 |
| 760 Turbo Diésel      | —    | 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 16V STW           | 2850 | —    | —    | —    | —    |
| 940 TD STW            | 3100 | —    | —    | —    | —    |
| 940 Turbo STW         | 3170 | —    | —    | —    | —    |
| 960 Turbo             | 4200 | —    | —    | —    | —    |
| 960 24V               | 4400 | —    | —    | —    | —    |



## 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 listo 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, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 35. 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 8. Seriedad absoluta.

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

**BMW** 530i, año 89, A.A. Tel. 549 57 88.

**CITROEN** AX 11 RE, 5p. año 88, gris met. Tel. 549 64 71.

**CITROEN** BX 1.9, antena, año 90, AA. Tel. 549 57 88.

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

**RENAULT** 21 TXE, A.A. 48.000 km, año 88. Tel. 549 64 71.

**AUTO PEREZ DEL SUR**  
**VENDO**  
ALFA 163 3.0 V6  
M-KV, Full Equip  
2.700.000 ptas  
PEUGEOT 405 SHI  
M-KV, Full Equip  
1.300.000 ptas  
PEUGEOT 309 GTX  
M-KV, A.A.  
1.050.000. Ptas.  
Tel. 6 90 60 21

**RENAULT** 21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. 549 57 88.

**RENAULT** 19 TXE, AA, año 90, rojo. Teléfonos 549 64 71.

**MERCEDES** 300 CE, año 89, ABS, cuero, llantas, aire acondicionado, 4.800.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**MERCEDES** 300 D, año 83, 1.300.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**MERCEDES** 190 E 2.5 D, full, año 86, 2.400.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**MERCEDES** 190 E 2.5 16 V, full, año 87, 2.600.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**MERCEDES** 190 E 2.3, full, año 87, 2.300.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**VW** Escarabajo 1303 Cabrio, motor 1600, 1.450.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

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

**F. TOME, S. A.** Seat Marbella, año 89, garantía 24 meses, por 450.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME, S. A.** Opel Kadett 1.6 GL, año 87, garantía 18 meses, por 750.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME, S. A.** Volkswagen Golf GTI, año

**AUTOMOVILES DE IMPORTACION**

JEOP CHEROKEE LTD. ABS 190 CV 4x4 FULL EQUIPE 3.700.000.-

JEOP CHEROKEE LTD. ABS 195 CV 4x4 FULL EQUIPE. OCTUBRE 91 11.000 KM 3.990.000.-

EAGLE TALON 151 AWD, PIEL, COMPACT DISC, 195 CV, 4x4, FULL EQUIPE 3.990.000.-

DODGE STEALTH 92 RT TURBO 300 CV, 4x4, FULL EQUIPE 6.259.000.-

CHRYSLER VOYAGER LE 3.3 L, 150 CV, 4x4, FULL EQUIPE 4.378.000.-

GMC LUMINA APV CI, V6 3.1 L, FULL EQUIPE 3.400.000.-

CORVETTE ZR1 V8 375 CV FULL EQUIPE 9.600.000.-

NISSAN 300 ZX V6 245 C, FULL EQUIPE 2.950.000.-

AÑO 88, 42.000 KM, NACIONAL TEL: (93) 7 52 03 08 (9 A 14 H Y 16 A 17.30 H) FAX: 9930 7 52 02 48

Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME, S. A.** Seat Ibiza 1.5 Crono, año 90, pocos kilómetros, 2 años de garantía, por 690.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME, S. A.** Audi 100 2.2 CD, año 88, con climatizador, dirección asistida, etc., por 1.975.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**MERCEDES** 190 E, full, año 87, 1.850.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**VW** Corrado G 60, ABS, cuero, equipo Hi-Fi, techo eléctrico, ordenador viaje, llantas, año 89, 2.600.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**VW** Escarabajo 1303, rojo, M-LV, 700.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**OPHEL** Kadett GSI 2.0, cuadro digital, año 87, 975.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**RENAULT** 5 GT Turbo, año 87, negro, 775.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**RENAULT** 21 TXE Nevada 7 plazas, full, año 87, 1.250.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65 y 460 49 00.

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



VEHICULOS DE OCASION  
DE MANOS DE UN AMIGO



GARANTIA TOTAL  
ESCRITA

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

89, garantía 24 meses, por 1.390.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

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

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

**F. TOME, S. A.** Renault 11 turbo, año 86, por sólo 450.000 ptas.

A.A., precioso, por 650.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME, S. A.** Audi 100 2.2 CD, año 88, con climatizador, dirección asistida, etc., por 1.975.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**MERCEDES** 190 E, full, año 87, 1.850.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**VW** Corrado G 60, ABS, cuero, equipo Hi-Fi, techo eléctrico, ordenador viaje, llantas, año 89, 2.600.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**VW** Escarabajo 1303, rojo, M-LV, 700.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**OPHEL** Kadett GSI 2.0, cuadro digital, año 87, 975.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**RENAULT** 5 GT Turbo, año 87, negro, 775.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**RENAULT** 21 TXE Nevada 7 plazas, full, año 87, 1.250.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65 y 460 49 00.

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



# ICAR

TALLER DE DIAGNOSI DE MOTORS - CANVI D'OLI  
MUNTATGE D'AIRE ACONDICIONAT - AUTO-RADIOS  
TELEFONS DE COTXES - BOTIGA D'ACCESORIS  
REVISIONS PER A ITV - ALARMES

ENTENÇA, 78 08015 BARCELONA  
TEL. 4 23 41 15 FAX: 4 23 03 50



## RALLYE MANZANARES

ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES

### PORTA BICICLETAS «UNIVERSAL» PARA LA PARTE POSTERIOR DE LOS VEHICULOS

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

PVP (Incluido I.V.A.) 10.040 ptas., envío por correo más gastos.

•INSTALAMOS ENGANCHES DE REMOLQUES

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



# VAROSA

motors

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

**ECLIPSE GS.**  
Probado M-16 N° 440, 24 Marzo.  
•0-100, 6,5 seg  
•Vel. Max. 230 Km/h.  
•Consumo a 90, 6,7 L.

**ECLIPSE GS.**  
Full Equip. 3.692.000

**ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES**



**MITSUBISHI**  
**TOYOTA**  
**HONDA**  
**MAZDA**

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

**SEAT** Ibiza SXI, gráfico, año 88, 775.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**CHEROKEE** Limited 1990, impecable. 36.500 km. 3.300.000 ptas. Teléfono (91) 401 61 54. Oficina.

**MERCEDES** 300 D, gris plata metalizado. Tels. (91) 43 78 13 y 42 06 10.

**BMW** 325 Touring, negro metalizado, extras. Tels. (91) 43 78 13 y 42 06 10.

**AUDI** Quattro 2.3, 20 V, 170 CV, Catalizador, todos los extras, impecable, equipo Hi-Fi, integrado. Teléfonos (91) 31 52 92.

**ESCORT** RS Turbo, 1988, M-K, blanco, alarma, techo Recaro. Alpine, regalo todo riesgo, perfecta ocasión. 990.000 ptas. Tel. (91) 767 09 98. Mensaje.

**AUDI** Coupe 20 V, Quattro, full equip, mayo 1990, 29.000 km. impecable. Tel. (958) 25 69 97.

**JEOP** Cherokee 4x4, 5 velocidades, año 89, aire, llantas impecables para matricular, 2.500.000 ptas. Tel. (91) 873 53 37.

**JEOP** Cherokee 89, 4x4, manual, aire, llantas diesel, 2.500.000 ptas. Teléfono (91) 873 53 37.

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

**MERCEDES** CE, azul oscuro, muchos extras. Tels. (91) 43 78 13 y 42 06 10.

**VOLVO** 440 GL, cuatro meses, color rojo, garantía vigente. Tel. (91) 672 59 88.

**IBIZA** 1.5 GLX, 1987, negro, amortiguadores, seguro todo riesgo, 6 altavoces, con extras, 70.000 km. 450.000 ptas. Tel. 36 10 00.

**MERCEDES** 190 2.5 D, full, año 86, 2.400.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**TERRENO** 5 puertas 2.7 TD, estrenar Patrol 2.8 TD. «GR», estrenar, disponibles en Tecnipauto. Tels. (948) 26 27 62 y (972) 30 42 04.

**BMW** 325 4P, aire, techo, Recaro, 1.550.000, facilidades, Azcona, 62. Tel. 725 86 21.



Enviar a

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

**ENVÍENOS** este cupón debidamente cumplimentado. Escriba el texto a máquina o en mayúsculas. El precio por palabra es de 50 ptas. También puede anunciarse en los módulos de 40 x 40 mm, cuyo importe es de 9.000 ptas. Si desea anunciarse con módulos de mayor tamaño llame al teléfono (91) 407 27 00.

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

## CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos

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

Contactos Sres. María Esteban y Carlos Martínez Peñacoba



**UNA OCASION DE AMIGO.**

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

ABRIL SABADOS Y DOMINGOS

**CADA SEMANA 5 12.000 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 \_\_\_\_\_



**Motor 16**

**Motor 16**



# DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE

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

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

OFRECEMOS NEGOCIO DE PORVENIR  
CON EL LIFTING DEL VEHICULO Y  
NUESTRO PULIDO AL TEFLON.  
FORMACION ASEGURADA.  
COMPLEMENTO IDEAL PARA  
PROFESIONALES.  
TEL: (96) 3 23 62 21

**VENDO** Porsche 928, 94, full equip, año 87, 55.000 km., no importado, 6.000.000. Paco. Tel. (982) 21 47 06 y 22 14 39. C-3253 AG. **MERCEDES** 350 SLC, abril 79, verde metalizado, muy buen estado, 190.000 km. Precio: 2.200.000 ptas. Tel. (948) 26 27 62. **FORD** Sierra Cosworth 4x4, uso particular, 10 meses, con extras, en perfectísimo estado, 3.400.000 ptas. Tel. (964) 21 01 65. **DODGE** Dynasty Le Brougham, clásico, sedán, estreno, full. Chevy Camaro V8 inyección, full, a estrenar. Plymouth láser, 16 V. Garantizados. Tel. (91) 314 59 96. **SUZUKI** Samurai, motor Swift, 16V, barras Trail Raster, etc., particular. Teléfonos (91) 505 02 47. 1.300.000 ptas. **MITSUBISHI** 3000 VR4, año 92. Teléfonos 549 64 71.

**LANCIA** Delta HF, turbo M-HX, 76.000 km., neumáticos nuevos, Recaro, llantas aleación, techo compact-disc, amplificador Alcantara, estado extraordinario, Marcos. Tel. 577 71 25. Oficina. 960.000 ptas. **ESCARABAJO** 1330 M-GF, motor nuevo, pilotos grandes, volante deportivo, faros halógenos, color plata, 625.000 ptas. Tel. (91) 738 74 23. **PORSCHE** 914, 2000, inyección, motor Volkswagen, descapotable, faros ocultos, llantas aluminio originales, totalmente restaurado, pasada ITV, regalo otro de baja 1.200.000 ptas. Teléfonos (91) 477 34 70. **VW** Escarabajo, barato, muy bonito, Azcona, 62. **COUPE** Subaru 4WD, todos extras, aire, servodirección, techo, etc. sólo 1.750.000 ptas. Azcona, 62.



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

Inspección Técnica de Vehículos

En  
JUNIO

Deben acudir  
a la ITV  
De:

M-6336-HV



M-3713-HX

PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMAS

**VENDO** Porsche 911, Targa Carrera 3 L, A.A. 1977, perfecto, motor nuevo, precio 3.500.000 ptas. Tel. (96) 172 00 28. **BMW** 325 Touring, año 1990, 26.000 km. 2.975.000 ptas. 1 año de garantía, motor central. Teléfono (91) 474 30 66, ext. 29. **BMW** M-3, full equipo, año 1988, 3.000.000, 1 año de garantía, motor central. Tel. 474 30 66, ext. 29. **BMW** 524 TD, año 1989, 3.000.000 ptas. 1 año de garantía, motor central. Tel. (91) 474 30 66, ext. 29. **BMW** 325 i, 4P, año 1988, 2.400.000, 1 año de garantía, motor central. Tel. 474 30 66, ext. 29. **BMW** 730 i, full equipo, año 1987, 3.000.000 ptas. 1 año de garantía, motor central. Tel. (91) 474 30 66, ext. 29. **AVION** Caribú para discoteca-pub, 2.000.000 ptas.; o cambio. Tel. 673 04 21. **VOLKSWAGEN** Santana, motor Audi, 5 cilindros, bien cuidado, aire, etc. Azona, 62. **C.A.N.S.A.** Asesoramiento y venta de todas las marcas, ofertas especiales todas marcas. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21 y 725 17 17.

**OCASION** interesante: **BMW** 325i 4P, gris metalizado, llantas, etc. M-KU, Azcona, 62. Tel. 725 86 21. **SUZUKI** Vitara, nuevos, todos modelos, entrega inmediata, oferta, regalos varios, Azcona, 62. Tel. 725 86 21. **SUZUKI** 410, techo rígido, 590.000 ptas. Azcona, 62. **VOLKSWAGEN** Escarabajo 1300, buen estado, 390.000 ptas. Tel. 725 86 21. **VOLKSWAGEN** Escarabajo 1303, moderno, precioso, extras, 890.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 725 86 22. **ALFA** Romeo 33, 1.5 TI, único dueño, garantía, 550.000 ptas. Azcona, 62. **BMW** 325 i, 4 puertas, extras, precioso, garantía, 1 año, buen estado, facilidades, Azcona, 62. Tels. 725 86 21/22. **OPEL** Corsa 1.2, Don Algodón, impecable estado, M-KB, buen precio, garantía, facilidades, Azcona, 62. Tel. 725 86 21. **BMW** 528i, maravilloso coche, ningún problema, muchos extras, precio interesante, Azcona, 62. **VOLKSWAGEN** Escarabajo descapotable, rojo, 1.300.000 ptas. perfecto estado, facilidades. Tel. 726 17 17.

## 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   | Garantía | Precio    | Marca y modelo              | Año | Color  | Garantía | Precio    |
|------------------------------|-----|---------|----------|-----------|-----------------------------|-----|--------|----------|-----------|
| Seat Ibiza 1.5 A.A.          | 91  | Rojo    | 6 meses  | 975.000   | Citroën BX 1.6 TGS A.A.     | 91  | Gris   | 6 meses  | 1.390.000 |
| Mini After Eight             | 91  | Verde   | 6 meses  | 875.000   | Ford Fiesta 1.4 GLX A.A.    | 90  | Azul   | 6 meses  | 975.000   |
| Audi 90 2.2 E. Full Equip    | 90  | Blanco  | 6 meses  | 2.575.000 | Ford Fiesta 1.6 S           | 90  | Rojo   | 6 meses  | 1.045.000 |
| Fiat Uno Rap                 | 91  | Blanco  | 6 meses  | 875.000   | Ford Fiesta XR2i            | 91  | Blanco | 6 meses  | 1.275.000 |
| Fiat Tipo 1.8 16 V. F. Equip | 91  | Gris    | 6 meses  | 1.675.000 | Ford Escort 1.6 Diesel      | 88  | Blanco | 6 meses  | 790.000   |
| Renault Supercinco Aut.      | 90  | Gris    | 6 meses  | 875.000   | Ford Escort XR3i A.A.       | 89  | Rojo   | 6 meses  | 1.150.000 |
| Renault 19 Diesel            | 89  | Rojo    | 6 meses  | 1.125.000 | Ford Escort Cabrio I        | 91  | Rojo   | 6 meses  | 2.050.000 |
| Renault 19 TSe A.A.          | 89  | Blanco  | 6 meses  | 1.225.000 | Ford Orion 1.6 Ghia         | 91  | Blanco | 6 meses  | 1.325.000 |
| Renault 19 Chamele A.A.      | 90  | Gris    | 6 meses  | 1.375.000 | Ford Sierra 2.0i S.A.A.     | 88  | Gris   | 6 meses  | 1.175.000 |
| R-21 Nevada TXE 7 P A.A.     | 88  | Rojo    | 6 meses  | 1.525.000 | Ford Sierra 2.0i G.F.E.     | 89  | Blanco | 6 meses  | 1.650.000 |
| Renault 25 GTX Full E.       | 88  | Gris    | 6 meses  | 1.250.000 | Ford Sierra 2.0 GL          | 90  | Blanco | 6 meses  | 1.375.000 |
| Rover 820 Si 16 V.F.E.       | 90  | Verde   | 6 meses  | 2.250.000 | Ford Sierra XR4i F.E.       | 91  | Blanco | 6 meses  | 2.100.000 |
| Opel Corsa City              | 90  | Blanco  | 6 meses  | 610.000   | Alfa Romeo 33 1.7i          | 90  | Blanco | 6 meses  | 1.275.000 |
| Opel Corsa 1.4 Joy Sport     | 91  | Blanco  | 6 meses  | 1.050.000 | Alfa 164 TD F.E.            | 89  | Rojo   | 6 meses  | 2.475.000 |
| Opel Corsa 1.4 GL 4 p.       | 91  | Gris    | 6 meses  | 990.000   | Volvo 440 GLS               | 92  | Rojo   | 6 meses  | 1.875.000 |
| Opel Corsa GSi               | 91  | Rojo    | 6 meses  | 1.125.000 | Volkswagen Polo GT          | 89  | Rojo   | 6 meses  | 795.000   |
| Opel Vectra 2.0 i GT F.E.    | 92  | Blanco  | 6 meses  | 2.325.000 | V. Golf Sprinter            | 89  | Blanco | 6 meses  | 1.125.000 |
| Opel Omega 2.6 CD F.E.       | 91  | Burdeos | 6 meses  | 2.850.000 | V. Golf GTI                 | 90  | Blanco | 6 meses  | 1.575.000 |
| Peugeot 205 GTX              | 92  | Blanco  | 6 meses  | 845.000   | V. Golf GTI 16 V. F.E.      | 88  | Rojo   | 6 meses  | 1.475.000 |
| Peugeot 205 Style 4p.        | 88  | Blanco  | 6 meses  | 745.000   | V. Golf GTI A.A.            | 89  | Rojo   | 6 meses  | 1.525.000 |
| Peugeot 205 GTX              | 90  | Blanco  | 6 meses  | 1.125.000 | V. Golf G-60 F.E.           | 91  | Blanco | 6 meses  | 2.250.000 |
| Peugeot 309 SR               | 89  | Burdeos | 6 meses  | 1.650.000 | V. Golf Turbo Diesel        | 89  | Blanco | 6 meses  | 1.475.000 |
| Peugeot 405 SR F.E.          | 89  | Blanco  | 6 meses  | 725.000   | V. Corrado G-60             | 91  | Negro  | 6 meses  | 2.825.000 |
| Citroën AX Sapporo           | 89  | Blanco  | 6 meses  | 625.000   | Suzuki Samurai              | 91  | Rojo   | 6 meses  | 1.175.000 |
| Citroën AX GT                | 89  | Blanco  | 6 meses  | 625.000   | Nissan Patrol 6 DII D. A.A. | 91  | Blanco | 6 meses  | 2.650.000 |
| Citroën BX Diesel            | 90  | Blanco  | 6 meses  | 1.275.000 |                             |     |        |          |           |

**TALLERES EMILIO ARENAS. S.A.**

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

### SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



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

### LAHORE LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES LAOR

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

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



En los mejores Establecimientos del Ramo ALEACION EN CONJUNTO





**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

**SUZUKI** Swift GTI, nuevo, entrega inmediata, oferta especial. Tels. 725 86 21/22.  
**FORD** Fiesta, moderno M-LH, precio interesante. Tel. 725 86 22.  
**MERCEDES** 16V, moderno 2.5, negro-azul metalizado, varios extras, buen estado, garantizado 1 año, precio muy interesante, admto cambio. Teléfono 726 17 17.  
**BMW** 325 4P, aire, techo, Recaro, 1.550.000, facilidades, Azcona, 62. Tel. 725 86 21.  
**ALFA** 75 2.0, A.A. año 87. Tel. 549 57 88.  
**BMW** 535-I, año 90, extras. Tel. 549 64 71.

**BMW** 530-I, año 89, A.A. Tel. 549 57 88.  
**CITROEN** AX 11 RE, 5p. año 88, gris met. Tel. 549 64 71.  
**CITROEN** BX 1.9, antena, año 90, A.A. Tel. 549 57 88.  
**FORD** Orion 1.6-I, A.A. año 88. Tel. 549 64 71.  
**FORD** Sierra Cosworth, 2p. 549 57 88.  
**FORD** Scorpio 2.9-I Ghia, año 90, todos extras. Tel. 549 64 71.  
**MERCEDES** 300-CE, 24V, full equipo, año 90. Tel. 549 57 88.  
**MERCEDES** 190 E 2.5 16 V, full, año 87, 2.600.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**SE VENDE  
AUDI 90 2.2 E**  
Blanco, año 89, M-3333-JJ, Sistema PROCONTEN, ABS y Aire acondicionado 1.850.000 Ptas. Tel: (91) 639 36 37

**PORSCHE** 944, todos extras, 44.000 km. Tel. 549 57 88.  
**RENAULT** 21 TXE, A.A. 48.000 km, año 88. Tel. 549 64 71.  
**RENAULT** 21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. 549 57 88.  
**MERCEDES** 300 CE, año 89, ABS, cuero, llantas, aire acondicionado, 4.800.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.  
**MERCEDES** 300 D, año 83, 1.300.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.  
**MERCEDES** 190 E 2.3, full, año 87, 2.300.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.

**MERCEDES** 190 E, full, año 87, 1.850.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.  
**VW** Corrado G 60, ABS, cuero, equipo Hi-Fi, techo eléctrico, ordenador viaje, llantas, año 89, 2.600.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.  
**VW** Escarabajo 1303, rojo, M-LV, 700.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.  
**OPEL** Kadett GSI 2.0, cuadro digital, año 87, 975.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.  
**RENAULT** 19 TXE, A.A. año 90, rojo. Teléfonos 549 64 71.

**AUTO SONIDO RONDA**

**KENWOOD**  
**OFERTA**  
**SONY**  
**SHERWOOD**



• HIFI  
• OCULTADORES  
• ALARMAS  
**spy BALL**



MOTOROLA FLUO ..... 89.000 + IVA.  
MOTOROLA EXPLO II ..... 84.000 + IVA.  
MOTOROLA PLUS. B. .... 161.000 + IVA.  
NEC FLUO ..... 93.000 + IVA.  
NEC POCKET ..... 166.000 + IVA.

**RONDA DE ATOCHA 16 TLF 468.74.30**  
28012 MADRID

**TELEFONIA MOVIL**

**Motor 16**

**MITSUBISHI 3000.**



**• MITSUBISHI • HONDA  
• TOYOTA • MAZDA**

Introducción 1990, 1991, 1992, 1993, 1994, 1995, 1996, 1997, 1998, 1999, 2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 2680, 2681, 2682, 2683, 2684, 2685, 2686, 2687, 2688, 2689, 2690, 2691, 2692, 2693, 2694, 2695, 2696, 2697, 2698, 2699, 2700, 2701, 2702, 2703, 2704, 2705, 2706, 2707, 2708, 2709, 2710, 2711, 2712, 2713, 2714, 2715, 2716, 2717, 2718, 2719, 2720, 2721, 2722, 2723, 2724, 2725, 2726, 2727, 2728, 2729, 2730, 2731, 2732, 2733, 2734, 2735, 2736, 2737, 2738, 2739, 2740, 2741, 2742, 2743, 2744, 2745, 2746, 2747, 2748, 2749, 2750, 2751, 2752, 2753, 2754, 2755, 2756, 2757, 2758, 2759, 2760, 2761, 2762, 2763, 2764, 2765, 2766, 2767, 2768, 2769, 2770, 2771, 2772, 2773, 2774, 2775, 2776, 2777, 2778, 2779, 2780, 2781, 2782, 2783, 2784, 2785, 2786, 2787, 2788, 2789, 2790, 2791, 2792, 2793, 2794, 2795, 2796, 2797, 2798, 2799, 2800, 2801, 2802, 2803, 2804, 2805, 2806, 2807, 2808, 2809, 2810, 2811, 2812, 2813, 2814, 2815, 2816, 2817, 2818, 2819, 2820, 2821, 2822, 2823, 2824, 2825, 2826, 2827, 2828, 2829, 2830, 2831, 2832, 2833, 2834, 2835, 2836, 2837, 2838, 2839, 2840, 2841, 2842, 2843, 2844, 2845, 2846, 2847, 2848, 2849, 2850, 2851, 2852, 2853, 2854, 2855, 2856, 2857, 2858, 2859, 2860, 2861, 2862, 2863, 2864, 2865, 2866, 2867, 2868, 2869, 2870, 2871, 2872, 2873, 2874, 2875, 2876, 2877, 2878, 2879, 2880, 2881, 2882, 2883, 2884, 2885, 2886, 2887, 2888, 2889, 2890, 2891, 2892, 2893, 2894, 2895, 2896, 2897, 2898, 2899, 2900, 2901, 2902, 2903, 2904, 2905, 2906, 2907, 2908, 2909, 2910, 2911, 2912, 2913, 2914, 2915, 2916, 2917, 2918, 2919, 2920, 2921, 2922, 2923, 2924, 2925, 2926, 2927, 2928, 2929, 2930, 2931, 2932, 2933, 2934, 2935, 2936, 2937, 2938, 2939, 2940, 2941, 2942, 2943, 2944, 2945, 2946, 2947, 2948, 2949, 2950, 2951, 2952, 2953, 2954, 2955, 2956, 2957, 2958, 2959, 2960, 2961, 2962, 2963, 2964, 2965, 2966, 2967, 2968, 2969, 2970, 2971, 2972, 2973, 2974, 2975, 2976, 2977, 2978, 2979, 2980, 2981, 2982, 2983, 2984, 2985, 2986, 2987, 2988, 2989, 2990, 2991, 2992, 2993, 2994, 2995, 2996, 2997, 2998, 2999, 3000, 3001, 3002, 3003, 3004, 3005, 3006, 3007, 3008, 3009, 3010, 3011, 3012, 3013, 3014, 3015, 3016, 3017, 3018, 3019, 3020, 3021, 3022, 3023, 3024, 3025, 3026, 3027, 3028, 3029, 3030, 3031, 3032, 3033, 3034, 3035, 3036, 3037, 3038, 3039, 3040, 3041, 3042, 3043, 3044, 3045, 3046, 3047, 3048, 3049, 3050, 3051, 3052, 3053, 3054, 3055, 3056, 3057, 3058, 3059, 3060, 3061, 3062, 3063, 3064, 3065, 3066, 3067, 3068, 3069, 3070, 3071, 3072, 3073, 3074, 3075, 3076, 3077, 3078, 3079, 3080, 3081, 3082, 3083, 3084, 3085, 3086, 3087, 3088, 3089, 3090, 3091, 3092, 3093, 3094, 3095, 3096, 3097, 3098, 3099, 3100, 3101, 3102, 3103, 3104, 3105, 3106, 3107, 3108, 3109, 3110, 3111, 3112, 3113, 3114, 3115, 3116, 3117, 3118, 3119, 3120, 3121, 3122, 3123, 3124, 3125, 3126, 3127, 3128, 3129, 3130, 3131, 3132, 3133, 3134, 3135, 3136, 3137, 3138, 3139, 3140, 3141, 3142, 3143, 3144, 3145, 3146, 3147, 3148, 3149, 3150, 3151, 3152, 3153, 3154, 3155, 3156, 3157, 3158, 3159, 3160, 3161, 3162, 3163, 3164, 3165, 3166, 3167, 3168, 3169, 3170, 3171, 3172, 3173, 3174, 3175, 3176, 3177, 3178, 3179, 3180, 3181, 3182, 3183, 3184, 3185, 3186, 3187, 3188, 3189, 3190, 3191, 3192, 3193, 3194, 3195, 3196, 3197, 3198, 3199, 3200, 3201, 3202, 3203, 3204, 3205, 3206, 3207, 3208, 3209, 3210, 3211, 3212, 3213, 3214, 3215, 3216, 3217, 3218, 3219, 3220, 3221, 3222, 3223, 3224, 3225, 3226, 3227, 3228, 3229, 3230, 3231, 3232, 3233, 3234, 3235, 3236, 3237, 3238, 3239, 3240, 3241, 3242, 3243, 3244, 3245, 3246, 3247, 3248, 3249, 3250, 3251, 3252, 3253, 3254, 3255, 3256, 3257, 3258, 3259, 3260, 3261, 3262, 3263, 3264, 3265, 3266, 3267, 3268, 3269, 3270, 3271, 3272, 3273, 3274, 3275, 3276, 3277, 3278, 3279, 3280, 3281, 3282, 3283, 3284, 3285, 3286, 3287, 3288, 3289, 3290, 3291, 3292, 3293, 3294, 3295, 3296, 3297, 3298, 3299, 3300, 3301, 3302, 3303, 3304, 3305, 3306, 3307, 3308, 3309, 3310, 3311, 3312, 3313, 3314, 3315, 3316, 3317, 3318, 3319, 3320, 3321, 3322, 3323, 3324, 3325, 3326, 3327, 3328, 3329, 3330, 3331, 3332, 3333, 3334, 3335, 3336, 3337, 3338, 3339, 3340, 3341, 3342, 3343, 3344, 3345, 3346, 3347, 3348, 3349, 3350, 3351, 3352, 3353, 3354, 3355, 3356, 3357, 3358, 3359, 3360, 3361, 3362, 3363, 3364, 3365, 3366, 3367, 3368, 3369, 3370, 3371, 3372, 3373, 3374, 3375, 3376, 3377, 3378, 3379, 3380, 3381, 3382, 3383, 3384, 3385, 3386, 3387, 3388, 3389, 3390, 3391, 3392, 3393, 3394, 3395, 3396, 3397, 3398, 3399, 3400, 3401, 3402, 3403, 3404, 3405, 3406, 3407, 3408, 3409, 3410, 3411, 3412, 3413, 3414, 3415, 3416, 3417, 3418, 3419, 3420, 3421, 3422, 3423, 3424, 3425, 3426, 3427, 3428, 3429, 3430, 3431, 3432, 3433, 3434, 3435, 3436, 3437, 3438, 3439, 3440, 3441, 3442, 3443, 3444, 3445, 3446, 3447, 3448, 3449, 3450, 3451, 3452, 3453, 3454, 3455, 3456, 3457, 3458, 3459, 3460, 3461, 3462, 3463, 3464, 3465, 3466, 3467, 3468, 3469, 3470, 3471, 3472, 3473, 3474, 3475, 3476, 3477, 3478, 3479, 3480, 3481, 3482, 3483, 3484, 3485, 3486, 3487, 3488, 3489, 3490, 3491, 3492, 3493, 3494, 3495, 3496, 3497, 3498, 3499, 3500, 3501, 3502, 3503, 3504, 3505, 3506, 3507, 3508, 3509, 3510, 3511, 3512, 3513, 3514, 3515, 3516, 3517, 3518, 3519, 3520, 3521, 3522, 3523, 3524, 3525, 3526, 3527, 3528, 3529, 3530, 3531, 3532, 3533, 3534, 3535, 3536, 3537, 3538, 3539, 3540, 3541, 3542, 3543, 3544, 3545, 3546, 3547, 3548, 3549, 3550, 3551, 3552, 3553, 3554, 3555, 3556, 3557, 3558, 3559, 3560, 3561, 3562, 3563, 3564, 3565, 3566, 3567, 3568, 3569, 3570, 3571, 3572, 3573, 3574, 3575, 3576, 3577, 3578, 3579, 3580, 3581, 3582, 3583, 3584, 3585, 3586, 3587, 3588, 3589, 3590, 3591, 3592, 3593, 3594, 3595, 3596, 3597, 3598, 3599, 3





## IMPORJAPAN «CANTERA DE CAMPEONES»

Le informamos que ya puede ver y disfrutar de los nuevos modelos del 92.

- MITSUBISHI ECLIPSE TURBO 16V 145CV 4x4
- CHEVROLET LUMINA APV-V6 ABS
- CHEROKEE LAREDO MANUAL
- TOYOTA MR2 200 CV.
- MAZDA MX3

Todos ellos los tenemos en stock de entrega inmediata.  
**Consúltenos en:** C/Almacellas, 44 Binefar (Huesca).  
 Tel: (974) 42 80 11 Fax: (974) 43 06 02.



**GM Saturn SC**, Coupe deportivo, 2.0 L, 16 V, nuevo, 12.000 km. 8 meses, uso garantizado, full, precio ocasión, 2.600.000 ptas. Tel. (91) 314 59 96.  
**DODGE Stealth ES**, V6 3.0 L, 24 V, 222 CV., a estrenar, rojo, full, matriculado, garantía total escrita, ocasión, ahorro 20 %. Teléfono (91) 314 59 96.  
**BMW 730i**, full equipo, año 1987, 3.000.000 ptas. 1 año de garantía, motor central. Tel. (91) 474 30 66, ext. 29.  
**AVION Caribú** para discoteca-pub, 2.000.000 ptas., o cambio. Tel. 673 04 21.

**DODGE Dynasty** Le Brougham, clásico, sedán, estreno, full. Chevy Camaro V8 inyección, full, a estrenar. Plymouth laser, 16 V. Garantizados. Tel. (91) 314 59 96.  
**ESCARABAJOS** 1330 M-GF, motor nuevo, pilotos grandes, volante deportivo, faros halógenos, color plata, 625.000 ptas. Tel. (91) 738 74 23.  
**BMW M-3**, full equipo, año 1988, 3.000.000, 1 año de garantía, motor central. Tel. 474 30 66, ext. 29.  
**VW Escarabajo**, barato, muy bonito, Azcona, 62.

**PARTICULAR VENDE**  
**BMW M.635**  
 Matricula, NA  
 Equipo completo,  
 Asientos cuero, Extras.  
 En garantía,  
 Motor nuevo.  
 Trato directo.  
 Tel: Particular de 9 a 11  
 (94) 441 36 16

**SUZUKI Samurai**, motor Swift, 16V, barras Trail Raster, etc., particular. Teléfonos (91) 505 02 47, 1.300.000 ptas.  
**BMW 524 TD**, año 1988, 3.000.000 ptas. 1 año de garantía, motor central. Tel. (91) 474 30 66, ext. 29.

**VENDO** Porsche 911, Targa Carrera 3 L, A.A. 1977, perfecto, motor nuevo, precio 3.500.000 ptas. Tel. (98) 172 00 29.  
**BMW 325i** Touring, año 1990, 26.000 km. 2.975.000 ptas. 1 año de garantía, motor central. Teléfono (91) 474 30 66, ext. 29.  
**BMW 325i** 4P, año 1988, 2.400.000, 1 año de garantía, motor central. Tel. 474 30 66, ext. 29.  
**OPEL Corsa** 1.2 Don Algodón, impecable estado, M-KB, buen precio, garantía, facilidades. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

**COUPE** Subaru 4WD, todos extras, aire, servodirección, techo, etc. sólo 1.750.000 ptas. Azcona, 62.  
**VOLKSWAGEN** Santana, motor Audi, 5 cilindros, bien cuidado, aire, etc. Azcona, 62.  
**OCASION** interesante: BMW 325i 4P, gris metalizado, llantas, etc. M-KU, Azcona, 62. Tel. 725 86 21.  
**SUZUKI** Vitara, nuevos, todos modelos, entrega inmediata, oferta, regalos varios, Azcona, 62. Tel. 725 86 21.  
**SUZUKI** Swift GTI, nuevo, entrega inmediata, oferta especial. Tels. 725 86 21/22.

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

## AUTO RADIO — UNION — ALARMAS

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

15% Descuento

VISA, ETC.

«TELEFONIA MOVIL»  
 30 AÑOS DE EXPERIENCIA  
 AUTENTICOS ESPECIALISTAS  
 C/ SEGOVIA (Zona Viaducto), 10.

Tels. (91) 248 42 46/247 71 28  
 28005 MADRID

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

Motor 16

## TODOS LOS VEHICULOS QUE PUEDA IMAGINAR LOS TENEMOS EN STOCK



JEEP CHEROKEE LIMITED



JEEP WRANGLER RENEGADE



PONTIAC TRANS SPORT GT  
 Nuevo modelo 165 CV ABS



CADILLAC SEVILLE  
 Full Equip.



DODGE STEALTH R/T TURBO 300 CV 4 x 4 Full Equip.



TOYOTA LAND CRUISER STATION WAGON  
 Gasolina y Turbo Diesel 167 CV



FORD EXPLORER EDDIE BAUGER



CHEVROLET BLAZER S-10 LT



CADILLAC ELDORADO  
 Full Equip.



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

**Teo Martín**  
 AUTOMOVILES

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



ENTREVISTA CON JORDI GENE

# HA NACIDO UNA ESTRELLA

*Jordi Gené es la esperanza española para situar un piloto, en un corto espacio de tiempo, en la Fórmula 1. Tiene las dotes necesarias para triunfar en la categoría reina, pero en esta ocasión olvidamos su ajetreada vida deportiva y tratamos de conocer un poco el perfil humano del deportista de Elite.*



**J**ORDI Gené es, hoy por hoy, nuestro mejor piloto de circuitos. Integrado en el equipo inglés Pacific, está disputando el Campeonato Internacional de F-3000. Su comienzo en esta especialidad no podía haber sido mejor, se impuso con rotundidad en la primera carrera disputada en Silverstone. Esta victoria le ha puesto en boca de altas personalidades del automovilismo mundial, incluyendo a directores deportivos de diferentes escuderías de Fórmula 1. Todos coinciden al afirmar que tiene unas enormes facultades y el potencial técnico necesario para llegar a lo más alto.

Mucho se ha hablado y escrito acerca de sus condiciones de volandista, sin embargo se conoce mucho menos su faceta humana y per-

sonal. En esta entrevista hemos pretendido descubrir un poco su vida íntima.

**¿Nombre y apellidos?**

Jordi Gené Guerrero

**Nacido en...**

Sabadell, el 5 de diciembre de 1970.

**Tu signo del Zodiaco es...**

Sagitario.

**¿Crees en esto del Zodiaco?**

No.

**¿Estado civil?**

Soltero.

**¿Hasta cuándo?**

Espero que hasta bastante. Es una cuestión que todavía no me he planteado. Pienso más en mi futuro profesional.

**¿Cuánto mides y cuánto pesas?**

Mido 1,70 metros y peso 68 ki-

los con el casco y el mono puestos. Este es mi peso declarado en la ficha de la FISA.

**¿Te cuesta mantenerte en forma?**

No, tengo mucha suerte en este aspecto y no hace falta que me cuide mucho.

**¿Te sacrificas de alguna manera por tu forma física?**

Este año me tengo que sacrificar y preocupar mucho. Correr en la Fórmula 3000 supone hacerlo con coches con unas prestaciones muy elevadas y requieren una forma física excepcional. Después de la primera carrera en Silverstone acabé destrozado. Para estar bien en forma acudo a un sitio especializado en el tipo de preparación que necesito.

**¿Y por tu formación cultural?**

Si, creo que es muy importante, además hay otras cosas que las carreras y los coches.

**¿Qué libro estás leyendo estos días?**

«Un negro con un saxo». También todas las revistas de coches que caen en mis manos.

**¿Y la última película que has visto?**

Realmente voy poco al cine. Los compromisos con mi equipo me impiden tener el tiempo suficiente como para poder ir a ver alguna película. Suelo ver, si estoy en casa, alguna que haya interesante en la televisión.

**Al margen del automovilismo, ¿practicas algún otro deporte?**

En general me gustan todos los deportes. Principalmente monto en mountain bike y me gusta mucho el esquí. Sólo lo practico cuando no es temporada de carreras, para evitar cualquier caída.

**¿Ves deporte por televisión?**

Si, mucho.

**¿Ves mucho la televisión?**

No, tengo muy poco tiempo libre.

**¿Crees en el diablo?**

No.

**¿Hay algún partido político al que no votarías nunca?**

No me interesa mucho la política.

**¿Te importa hablar de política o de temas comprometidos?**

Generalmente no.

**¿Y sobre cuestiones personales o íntimas?**

Tampoco, siempre y cuando la persona con quien lo hable sea de mi confianza.







**EL MOMENTO DE LA ALEGRÍA**  
El equipo de Jordi Gené festeja el momento en que el piloto español cruzó en primera posición la línea de meta en Silverstone.

**¿Duermes vestido?**

Me gusta dormir con poca ropa.

**¿Cuántas horas?**

Ocho.

**¿Sueñas?**

Sólo me acuerdo de los sueños que tengo cuando se acerca una carrera.

**¿Cuál es tu gran ilusión?**

Ser Campeón del Mundo de Fórmula 1.

**¿Y al margen del automovilismo?**

Ser feliz.

**¿Qué compartes?**

Las carreras, mis ganas de llegar a cumplir mi objetivo.

**¿Qué no compartes?**

No tengo nada que no compartir. Por supuesto con las personas indicadas en cada momento.

**¿Tienes cinco amigos íntimos?**

No.

**¿Haces diferencias entre amigos y amigas?**

No.

**¿Eres supersticioso?**

Sí, un poco. Casi todos los pilotos lo somos.

**¿Qué cambiarías en tu vida?**

Ahora nada.

**¿A qué hora te acuestas normalmente?**

Sobre las 11,30 ó 12.

**¿Qué te gusta comer?**

En general toda la comida española, cuando estoy fuera la hecho mucho de menos. También me gusta mucho la pasta italiana.

**¿Qué platos no pides nunca?**

Cualquier cosa que lleve puerros. No puedo ni verlos.

**¿A qué te hubieras dedicado en otras circunstancias?**

Posiblemente trabajaría en el negocio que tiene mi padre de industria textil.

**¿Qué estás dispuesto a sacrificar?**

Todo por llegar a la Fórmula 1.

**¿Y qué no sacrificarías nunca?**

La vida familiar.

**¿Lees los periódicos?**

Sí, por lo general.

**Defínenos en pocas palabras a las siguientes personas:**

**Esteban Gené:** Un gran aficionado al automovilismo. Por supuesto, un padre genial.

**Ayrton Senna:** Un piloto rapidísimo, es el que más me gusta.

**Rubens Barrichello:** Un rival de gran calidad. Muy rápido, pero creo que poco maduro.

**Hugo Von Vesler:** Es una persona que sabe mucho de patrocinios.

**Carlos Gracia:** Pienso que ha hecho mucho por el automovilismo español.

Manuel Madrid



**TODO PARA LLEGAR A LA FÓRMULA 1**  
La meta de Gené es llegar a la Fórmula 1. Está dispuesto a no escatimar ningún tipo de esfuerzo para conseguirlo.

# VIAJES DE OTRO NIVEL



**GV 16**  
GENTE Y VIAJES

La Guía del Viajero. Un regalo de 100 PIPERS de Luxe Scotch Whisky. Con cada número de la revista Gente y Viajes, un tomo. Para comer volando de sobra. Para dar con los hoteles de más encanto. Ciudad a ciudad. Pueblo a pueblo. Una compañía indispensable para los que saben conectar con la magia de cada lugar. La primera oportunidad de muchas que le ofrecerá el programa Viajes de Otro Nivel.



ESTE MES, CON LA REVISTA GENTE Y VIAJES 16, EL PRIMER TOMO.



## BENETTON FORD B-192.

# UN TRABAJO BIEN HECHO

*El nuevo monoplaza de Witney, representa el ejemplo más evidente de un conjunto de ideas acertadas, y combinadas entre sí en su justa medida. La competitividad del B192 consiste en un acertado equilibrio tecnológico, que hace posible la adaptación de este monoplaza a cualquier tipo de trazado que se le pueda plantear.*

**A** LO largo de los cuarenta años de vida de la Fórmula 1, se ha podido comprobar que el equilibrio entre aerodinámica, suspensiones y motor, forma la clave secreta para que un coche

sea competitivo y, por lo tanto, pueda convertirse en ganador. Al contrario de lo que a primera vista pueda parecer, el Benetton Ford B192 no es la directa evolución del modelo anterior diseñado por John

Barnard. Sin lugar a dudas, el trabajo realizado por el eminente ingeniero británico en el B191 sirvió de base; sin embargo, al haber cambiado la dirección técnica de la escudería, el B192 es el resultado de soluciones aerodinámicas y de estructura bastante diferentes.

Desde que Tom Walkinshaw se hizo con las riendas de la escudería angloitaliana, las cosas han tomado otro rumbo y, por suerte, se ha logrado llenar el vacío tecnológico dejado por Barnard. El primer



ESTRUCTURA DESMONTABLE EN FIBRA DE CARBONO.

AMORTIGUADORES HIDRONEUMÁTICOS.

ARCO ESTRUCTURAL DE PROTECCIÓN DEL HABITÁCULO.

BOMBA HIDRÁULICA DEL EMBRAGUE DEL MOTOR.

ESTRUCTURA ENTREARMADA EN MATERIALES COMPÓSITOS.

BOMBAS DE FRENO.

PROLONGACIÓN DEL FONDO PLANO DESMONTABLE.

CHASIS EN NIDO DE ABEJA DE ALUMINIO, KEVLAR Y FIBRA DE CARBONO.

DEPÓSITO DEL COMBUSTIBLE. 200 LITROS.

SISTEMA DE INYECCIÓN.

CAJETÍN DE INDUCCIÓN DEL AIRE PARA EL MOTOR.

BOMBONA DE OXÍGENO DE SURVIVENCIA.

PONTONES ALTOS Y CON TOMA DEFLECTADA.

PINZA DE FRENO Y DISCOS EN FIBRA DE CARBONO.

UBICACIÓN DEL RADIADOR DEL LÍQUIDO REFRIGERANTE.

CENTRALITAS ELECTRÓNICAS DEL PROPULSOR.

DISTRIBUIDOR DEL ENCENDIDO DEL MOTOR.

TROMPETAS DE ADMISIÓN DE LONGITUD VARIABLE.

VASO DE EXPANSIÓN DEL LÍQUIDO REFRIGERANTE.

AMORTIGUADORES POSTERIORES.

PROLONGACIÓN DEL PERFIL EXTRACTOR DEL FONDO.

CAMBIO TRANSVERSAL CON SEIS VELOCIDADES.

INTERCAMBIADOR DEL ACEITE DEL CAMBIO.



## EL MOTOR

**EN EL LIBRO DE ORO DE LA F-1**, los motores Cosworth V8 ocupan las páginas más destacadas.

Si antaño los poderosos ocho cilindros británicos han cosechado ciento cincuenta y nueve victorias, es también una victoria indiscutible el nivel de competitividad alcanzado por el propulsor HB-Serie VII.

Se trata de la máxima expresión de un ocho cilindros, en el cual se han alcanzado cotas de rotación, potencia y dimensiones que representan un hito singular en la historia de la F-1.

En contra de lo que se opinaba cuando se regresó a los motores atmosféricos, este V8 tocó la barrera de los setecientos caballos de potencia, y superó la cota de las trece mil quinientas revoluciones por minuto. Respecto a la versión anterior, en la serie VII, el probado por primera vez en Imola, se ha cambiado absolutamente todo menos el bloque del motor. Aparentemente, el Serie VII es igual al Serie VI; sin embargo, en sus entrañas vive una tecnología totalmente nueva y, sin duda, totalmente desafiante.

### COMPACTO Y PODEROSO

Los hombres de Cosworth guardan, con gran sigilo, los secretos externos de su poderoso V8-HB-Serie VII. Aparentemente, poco ha cambiado. Por el contrario, del anterior modelo, sólo queda el bloque motor.



## El eterno ocho cilindros

### FICHA TECNICA



**MOTOR.** FORD COSWORTH HB F1 Serie VII. Ocho cilindros en V a 75 grados. Cilindrada total: 3494 cc. Cuatro árboles de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cada cilindro, accionadas neumáticamente. Dos segmentos en cada pistón por carrera. Un segmento en cada pistón para clasificación. Relación de compresión: 12:1. Potencia máxima: 700 CV a 13.600 rpm. Explosiones por segundo: 453. Duración de una fase: 8,8 milésimas de segundo. Duración de una explosión: 10 microsegundos. Presión máxima sobre el pistón: 6,8 toneladas. Velocidad máxima del pistón: 20 metros por segundo. Temperatura de la explosión: 2.500 grados aprox. Duración máxima del motor: 400 kilómetros.

**ALIMENTACION.** Inyección indirecta Ford-Cosworth EECIV con un inyector por cada cilindro y trompetas de admisión de longitud variable. Una bujía por cada cilindro. Encendido digital Ford Cosworth con capacidad de 1,7 millones de impulsos por segundo. Presión de la inyección: 9,5 Bar. Presión de lubricación: 8,5 Bar. Consumo medio de combustible: 64 litros por cada cien kilómetros. Consumo de lubricante: 1,5 litros por cada cien kilómetros.

**DIMENSIONES.** Peso en seco: 130 kilos. Longitud 595 mm. Altura máxima 521 mm. Anchura máxima 591 mm. Materiales empleados en la construcción: aluminio articular. Avional. Titanio. Fibra de carbono. Magnesio. Bronce con berilio. Nimonic. Aleaciones de aceros varios. Escapes de incanell.

acierto fue volver a contratar a Rory Byrne, padre de los últimos Toleman y posteriormente de varios Benetton. Nadie puede olvidar que el técnico surafricano logró la competitividad de todos sus coches, que a lo largo de un lustro utilizaron el motor Hart 415T en un primer tiempo, luego el BMW Turbo, más tarde el Ford V6 Turbo y al final el Ford Cosworth HB-V8. Cuatro motores, totalmente diferentes en su estructura, condicionaron seriamente todo su trabajo, que en todas las ocasiones fue realmente admirable. Si no se supiera que Byrne está en Benetton, se podría adivinar al analizar el B192. Formas insólitas, radiadores colocados de forma peculiar, un aspecto estético singular y un comportamiento aerodinámico soberbio, delatan su personalidad.

Como refuerzo para el diseño de estructuras y suspensiones, Walkinshaw ha recurrido a Ros Brawn, un joven ingeniero (ex-Arrows y Jaguar) dotado de bastante experiencia y buenos conocimientos. Entre ambos han sabido conservar las soluciones con futuro, concebidas por Barnard, y dirigir la realización del nuevo monoplaza hacia conceptos diferentes.

### LLEGAR AL LÍMITE

Según palabras de Brawn, en un primer tiempo se centró el trabajo en llegar al límite del peso en todos los elementos. Buena prueba de ello, es que se ha logrado un chasis con un peso inferior a los treinta kilos. Al mismo tiempo, Byrne concentró su trabajo en la parte posterior del coche, para sacar el máximo rendimiento al hecho de tener el cambio transversal. Justo por esto, el fondo plano del B192 se ha prolongado hacia arriba hasta llegar al mismo nivel de la carrocería. Al respecto, Byrne asegura que la extracción del aire del fondo plano es óptima, y que no interfiere sobre la aerodinámica del alerón posterior.

Como se ha dicho en un principio, la colocación de los radiadores es original, como en todos los coches de Byrne. En este caso, en el lado izquierdo está ubicado el radiador del refrigerante para el motor, mientras que en el lado opuesto se ha colocado de forma

asimétrica al del aceite y uno de menor tamaño del refrigerante. También los pontones son especialmente altos, y en las tomas de aire se ha conservado la idea de Barnard -ya experimentada con éxito en los Ferrari 639-642, cuyas entradas son estrechas, altas y con una deflexión muy pronunciada en la parte exterior.

### LO LLAMAN TIBURÓN

Lo más significativo del trabajo de Byrne es la parte del morro, en la que ha optado por la solución de levantarlo lo más posible del suelo y hacer su parte final pronunciada hacia arriba. Al respecto, Byrne dijo que lo ideal hubiese sido extremar dicha forma, pero no se hizo por miedo a que en un accidente el morro golpeará directamente a otro piloto. En resumidas cuentas, el B192 es el resultado de diferentes soluciones, combinadas entre sí en perfecta armonía. La rigidez del chasis se combina perfectamente con la estructura del motor, las



**LAS DOS CABEZAS** Rory Byrne y Ros Brawn, son los autores de este nuevo monoplaza. Entre ambos existe un perfecto entendimiento que se refleja en los sorprendentes resultados de este nuevo monoplaza.

suspensiones aprovechan el buen reparto de pesos y la configuración aerodinámica, convirtiendo el coche en un monoplaza muy sensible a cualquier regulación.

Al mismo tiempo, las prestaciones del motor Ford Cosworth HB-V8 se aprovechan al máximo, debi-

do a la estabilidad del coche, tanto en las salidas de las curvas, donde se saca el máximo partido al par motor, como en recta, lugar en el que el B192 goza de una respetable velocidad punta, superior a la de McLaren y Ferrari.

Gigi Corbetta

## Las mejores ideas MOMO para tu coche



MIRAGE



QUASAR



IDEA



PULSAR



STAR



MADE IN ITALY

**AGENTES OFICIALES MOMO:** ALICANTE: Al. J. J. 40.03.00. AVILA: M. J. 25.01.00. ASTURIAS: A. J. 25.01.00. BALEARES: B. J. 25.01.00. BARCELONA: B. J. 25.01.00. BILBAO: B. J. 25.01.00. BURGOS: B. J. 25.01.00. CÁDIZ: C. J. 25.01.00. CANTABRIA: C. J. 25.01.00. CASTELLÓN: C. J. 25.01.00. CATALUÑA: C. J. 25.01.00. COCINA: C. J. 25.01.00. CRISTINA: C. J. 25.01.00. CUBA: C. J. 25.01.00. GALICIA: G. J. 25.01.00. GIRONA: G. J. 25.01.00. GRANADA: G. J. 25.01.00. GUADALUPE: G. J. 25.01.00. HUELVA: H. J. 25.01.00. JAEÉN: J. J. 25.01.00. LA CORUÑA: L. J. 25.01.00. LEÓN: L. J. 25.01.00. LUGO: L. J. 25.01.00. MADRID: M. J. 25.01.00. MÁLAGA: M. J. 25.01.00. MURCIA: M. J. 25.01.00. NAVARRA: N. J. 25.01.00. ORENSE: O. J. 25.01.00. PALMA DE MAYORCA: P. J. 25.01.00. PAMPLONA: P. J. 25.01.00. PISA: P. J. 25.01.00. PUEBLA: P. J. 25.01.00. RIVERO: R. J. 25.01.00. SALAMANCA: S. J. 25.01.00. SEBASTIÁN: S. J. 25.01.00. SANTANDER: S. J. 25.01.00. SEVILLA: S. J. 25.01.00. TARRAGONA: T. J. 25.01.00. TENERIFE: T. J. 25.01.00. TOLEDO: T. J. 25.01.00. VALENCIA: V. J. 25.01.00. VALLADOLID: V. J. 25.01.00. VIGO: V. J. 25.01.00. ZARAGOZA: Z. J. 25.01.00.



# MIL MILLAS

# Y VAN DIEZ

Las Mil Millas es la carrera histórica por antonomasia. En esta ocasión ha celebrado su décima edición. Como no podía ser menos, no han faltado a la cita italiana los apellidos ilustres del mundo del motor ni tampoco los del espectáculo. Y una vez más, prácticamente toda Italia ha vibrado al paso de las bellas y prestigiosas mecánicas de antaño.

José Luis Aznar

Enviado especial

**T**RADICIONALMENTE en el mes de mayo se disputaban dos de las pruebas más importantes del calendario automovilístico mundial: el Gran Premio de Mónaco y las 500 Millas de Indianápolis. A ellas hay que unir las Mil Millas históricas que ya van por su décima edición. Una vez más se cumplió con el tradicional ritual consistente en una primera jornada en que la Piazza Vittoria de Brescia

**TAMBIÉN LLOVIÓ**  
No podía ser menos, la lluvia no faltó a la cita. Los pilotos de los coches descubiertos la sufrieron más que nadie.



**COMPANEROS**  
Eduardo Azpilicueta y Alberto Mallo compartieron el volante de un soberbio Fiat V8.



**MONUMENTOS**  
Las bellas y legendarias mecánicas hacen perfecto juego con el clasicismo arquitectónico italiano.



se convierte en la mayor y más cara exposición de «incunables» de competición que pueda verse en el mundo. En ella, desde la mañana, se van dando cita los más de trescientos coches que durante los dos días siguientes recorrerán la mágica cifra de las Mil Millas por las carreteras italianas. Esa histórica plaza que en los días de la carrera «de verdad» veía salir los coches minuto a minuto y con la hora pintada en el capó para que así los espectadores pudieran calcular las diferencias, hoy es el punto de reunión de los coches y de los aficionados que acuden a la llamada de la evocación. Como cada año hablar de ejemplares notables es casi una utopía puesto que la mayoría de ellos son excepcionales. Si en las carreras habituales se habla de coches oficiales o de la fábrica, aquí hay que hacerlo de «museos oficiales». Nada menos que los de Mercedes, BMW, Alfa Romeo, Lancia y Fiat presentaban varios ejemplares en la salida, y en esta ocasión eran las marcas germanas las que lo hacían con más énfasis. La de la estrella de las tres puntas



**GIGI «POLICIA»**  
Villoresi fue de nuevo en coche policial.

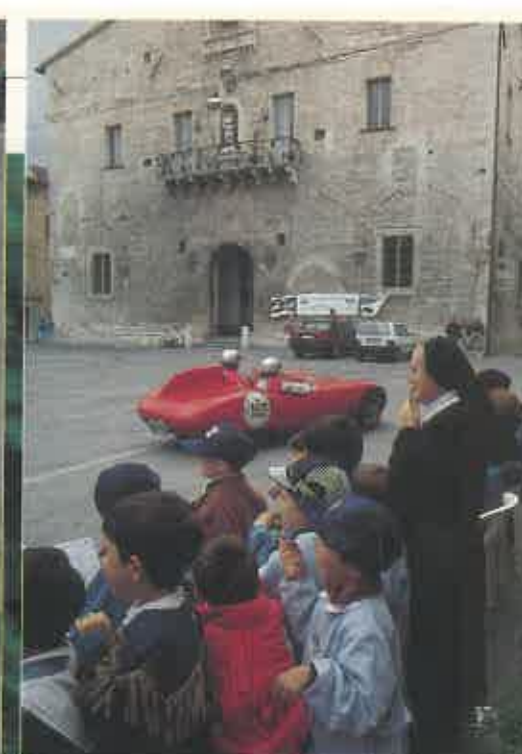
contaba, como ya es habitual, con la «joya de la corona», el 300 SLR que, como también ya va siendo costumbre, pilotaba uno de los hombres más carismáticos: Stirling Moss. Por cierto, que el británico llevaba instalada en el interior del automóvil una cámara de la BBC y cuando en el control de paso de Perugia los técnicos de la televisión británica quisieron comprobar cómo habían quedado las imágenes, para estupor de todos ellos se encontraron con que no había nada grabado. Quien cargó con la culpa fue la lluvia. Otro coche de lujo de la Mercedes era el ejemplar que precisamente llevara a la victoria Rudolf Caracciola en 1931, un SSKL.

Uno de los hombres esperados con expectación era el piloto de Ferrari Jean Alesi, quien en esta ocasión también pilotaba para el Cavallino en compañía de Karl-Friedrich Scheufele, vice-presidente de Chopard, un 750 Monza. Entre el elee-



**LEYENDA VIVA**

Stirling Moss y su Mercedes 300 SLR acapararon una vez más la atención del público. Los Ferrari, Bugatti y demás maravillas mecánicas forman una perfecta simbiosis con el ambiente italiano.



co no podían faltar los hombres de la política -dos ministros italianos-, del espectáculo -Fabio Testi, por ejemplo, o la «porno-star» Moana Pozzi-, o de las finanzas.

De todos modos, nosotros preferimos fijarnos en las viejas glorias como pueden ser Villoresi, que de nuevo salía con el Alfa Romeo 1900 de las «Panteras Históricas», es decir, la escudería de la Policía Italiana inscrita nada menos que por el Ministerio del Interior, el más desconocido Cliff Allison que pilotaba un Lotus XI, la hija del indestructible Clay Regazzoni con una Lancia Aurelia, y un largo etcétera entre los que citaremos a Jochen Mass, Olivier Gendebien, Phil Hill.

En esta ocasión la representación española era mucho más menguada, destacaba Ribadeneyra con un Austin Healey 100/4 de pabellón ecuatoriano. Otro era el ya habitual Alfa Romeo 1500S de Galbusera. El tercer equipo español pilotaba «oficialmente» para el Centro Histórico de Fiat ya que Eduardo Azpilicueta, director de Autopista, y Alberto Mallo, nuestro ex-director, conducían nada menos que un magnífico Fiat V8 de 1954. Por

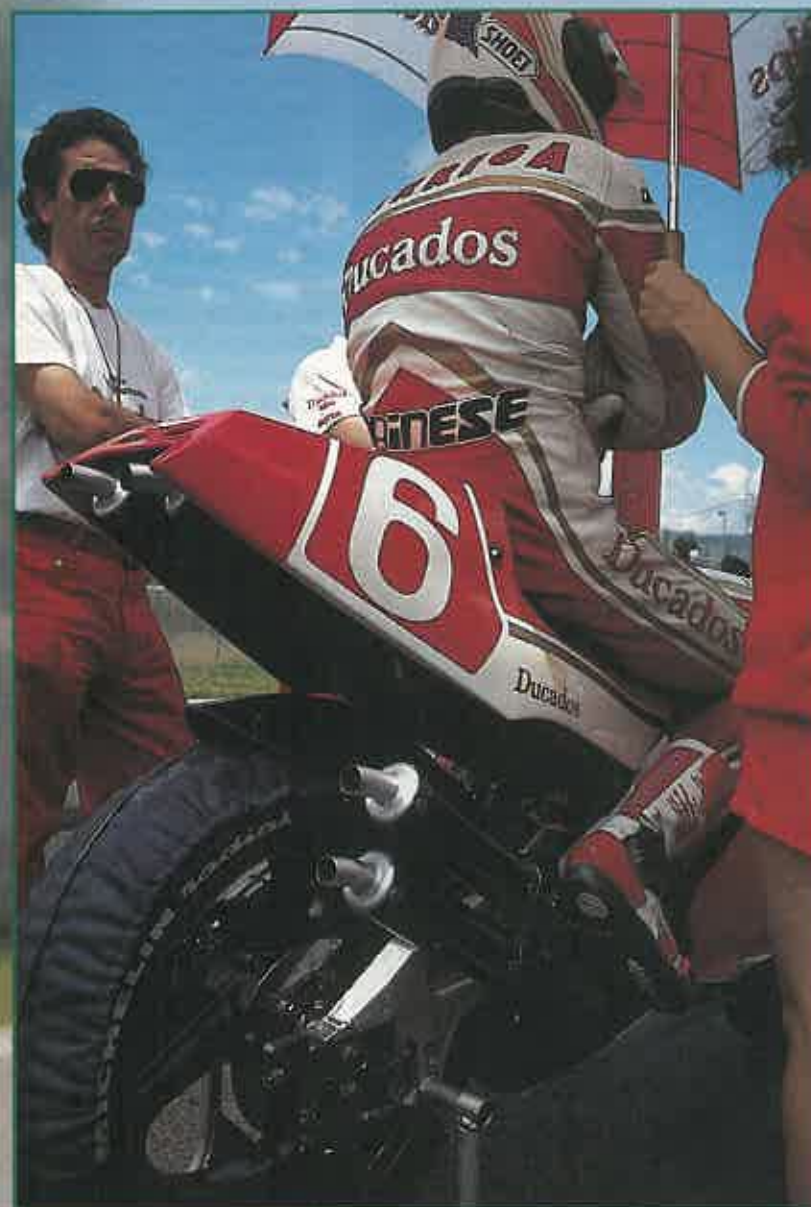


**CLIFF ALLISON**  
Fiel a la cita con el histórico Lotus XI.

aquello del parentesco no queremos dejarnos en el tintero esta vez a la representación argentina, de los cuales destacaremos las más impresionantes monturas, como es el caso del Superba con motor OM, de un rutilante Duesenberg o de sendos impresionantes Healey Silverstone.

Como siempre aquí lo de menos es la clasificación final, que como sabrán se disputa en los tramos de regularidad. Los más efectivos con los relojes fueron los ocupantes del BMW 507 de 1957 Giuliano Cané y Lucia Galliani. Le siguieron Agnelli-Voltolini y Buzzonetti-Argenti. Los primeros españoles fueron como no, la pareja Azpilicueta - Mallo. Esta edición ha sido considerada como una de las más duras, y así de los más de trescientos coches que tomaron la salida se retiraron 51 y otros 34 llegaron fuera del tiempo máximo.





**CON BUEN PIE**  
Tras los problemas que le ocasionaron los Dunlop en los anteriores grandes premios, la decisión de Juan Garriga de recurrir a Michelin parece acertada a la vista de los resultados obtenidos en Mugello.

**BUSCANDO LA VICTORIA**  
Aspar y Casanova mantuvieron hasta la última vuelta un cerradísimo duelo, en pos de una victoria que se les niega sistemáticamente en los últimos tiempos.



**CARGOS CONFIRMADOS**  
A la izquierda Lucas Schmidt, nuevo jefe técnico del equipo Repsol Honda. George Moller, junto a Aspar, ha demostrado que está en el camino correcto.

# MOTOS: GRAN PREMIO DE ITALIA LLEGO LA REVOLUCION

El Gran Premio de España supuso una importante decepción para algunos de los pilotos españoles con aspiraciones. Como Juan Garriga, Carlos Cardús y Jorge Martínez «Aspar». Tras la carrera hubo palabras, discusiones, cavilaciones y por fin, acciones. Todas ellas han sido trascendentales para el desarrollo del Gran Premio de Italia y lo serán para el de Europa que se disputa esta semana en Montmeló.

José Luis Aznar

Enviado especial

**P**RESUPUESTOS millonarios y montajes de excepción, sus equipos son la envidia del paddock. Dentro de un orden, se puede decir que no les falta de nada. Bien, sí, lo que echan de menos son resultados a la medida de sus aspiraciones. Y es que «Aspar», Cardús y Garriga ya están hartos de tener que explicar, cada vez que terminan una carrera, qué es lo que les ha fallado, qué es lo que les ha ido mal y qué es lo que les ha impedido obtener una clasificación digna de sus medios y de su fama. Cuando no son los neumáticos, es la moto que no corre, siempre hay algo que no ha ido como debía. A estas alturas de la temporada, aunque se hayan perdido ya demasiadas oportunidades, aún es tiempo de rectificar. Mejor dicho, hay que rectificar. Y eso han hecho.

En el caso de «Aspar», la trifulca tras el Gran Premio de España fue tal que se especulaba con que Jorge Moller, el responsable técnico iba a ir a la calle, aunque era difícil encontrarle sustituto. Ginés Guirado, jefe de mecánicos y hombre que había sido en JJ-Cobas el encargado de las motos de Cardús hace años, se llevaba a muerte con el suizo, persona de reconocida dificultad en el trato. No había tranquilidad por culpa del enfrentamiento entre ambos y aprovechando que en el equi-





LA PELICULA DE LA CARRERA



DE NUEVO EL OCTAVO DE LITRO

proporcionó un gran espectáculo, puesto que, una vez más, se asistió a una emocionantísima lucha en pelotón. Este se componía de nueve pilotos: «Aspar», Gianola y Casanova, que fueron quienes más a menudo frecuentaron los puestos de cabeza, Raudies, Waldmann, Gresini, Oetli, Debbia y Ueda. A medida que se sucedían las vueltas, el español y Casanova se destacaron del grupo y se apresuraron a disputar un mano a mano por la victoria en el último giro. El italiano no podía con el de Alcira, pero éste, a media vuelta del término de la carrera, abrió el acelerador un pensamiento antes de lo que era debido, precisamente en la curva... ¡Casanova! Los neumáticos ya no estaban para esfuerzos extraordinarios y el de Alcira se salió por la arena,

aunque tuvo la fortuna de no caerse y pudo terminar sexto, mientras que el italiano, también perjudicado por el lance, fue octavo. Con eso, un felicísimo Gianola, que también merecía salir del negro túnel en que últimamente estaba sumido. Mala suerte la de Charly Gíro, que abandonó por culpa de problemas de carburación. La carrera de 250 proporcionó un vibrante espectáculo, fue una de las más emocionantes de los últimos años. En efecto, tras un efímero liderato de Cardús, y pese a los intentos de Bradl, la lucha por la victoria fue un asunto entre italianos. Nada menos que cuatro pilotos, tres de Aprilia: Reggiani, que había salido mal, Chili y Biaggi, que se las veían con la Honda de Cadalora. Especialmente emocionante resultaba la frenada a final de recta, puesto que entraban de cuatro en fondo. Fue sin embargo, en la última vuelta, cuando el piloto de Módena resolvió la situación a su favor, gracias, y son sus palabras, «a la ayuda que hoy me ha proporcionado mi moto». Chili, en su intento de subir al cajón, se fue por los suelos. Excelente la carrera de Alberto Puig. Pese a tener una mala salida, el



Por fin, Kevin Schwantz



barcelonés se mantuvo tras el grupo de cabeza rodando a ritmo similar. Finalmente fue sexto y al bajarse de la moto estaba muy contento, esta vez nada falló: «si no es por la salida hubiese estado con ellos luchando por la victoria. Espero que los de Aprilia me den en España las piezas que me prometen para que mi moto sea como las oficiales...»

Kevin Schwantz fue el héroe en la máxima categoría, ya que ha logrado interrumpir la racha de cuatro victorias de Doohan. Éste, pese a tener la «pole» y ser líder en los primeros compases, se vio superado por un Rainey desencadenado, tanto que se iría por los suelos acusando irresolubles problemas de estabilidad en el tren delantero de su moto, y por Schwantz, que obtuvo una convincente victoria. Crivillé había podido aspirar, una vez más, a la tercera plaza del podio, pero a media carrera el neumático trasero se degradó e irremisiblemente el de Seva fue perdiendo posiciones hasta terminar octavo.

**MALA SALIDA**  
Alberto Puig rodó durante toda la carrera en los tiempos de los mejores. Si hubiera hecho una buena salida habría estado con los de cabeza.



Mugello desde el box

**L**ORIS CAPIROSSI ha firmado con el equipo Pireli por dos años más y con una opción para 1995. Esta firma lleva implícita la promesa de que el italiano disponga en el futuro de una Honda NSR. Evidentemente, podría ser la que deje libre Cadalora cuando pase a 500.

**R**ANDY MAMOLA tuvo problemas con los organizadores, debido a que su perro Suki mordió el retrovisor del coche de un encargado de las



comunicaciones. Aquellos le impusieron una multa, pero el californiano sólo accedió a disculparse, pero no a pagar.

**L**ÓPEZ MELLA terminó decimotercero pese a sus magulladuras, a consecuencia de una caída en el «warm-up»; Torrontegui, decimotercero, acusando problemas en la puesta apunto de su moto; D'Antín, vigesimotercero, lamentando la

la moto ha estado entre las más rápidas y esto le ha permitido al valenciano hacer su mejor carrera desde que en 1990 ganara tres Grandes Premios. Sólo ha sido la fatalidad, la mano negra, o como quiera llamarsele, lo que ha impedido rematar la faena. A nueve curvas del final, el sueño se hizo añicos. Los neumáticos estaban en las últimas, Jorge no quería perder por nada en el mundo y los apuró hasta lo indecible. Se le escapó una merecida victoria. Pero

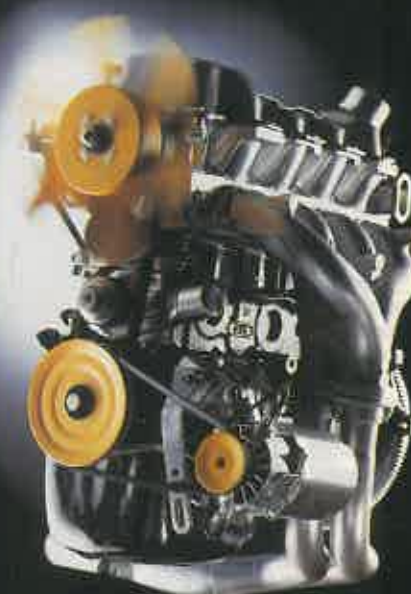


falta de velocidad de su montura; Hernández, decimocuarto, tras una bonita carrera y Miralles se fue por los suelos cuando se le rompió... ¡el manillar!, lo que le supuso una fractura en un dedo.

**H**ARALD BARTOL ha recibido una oferta de Kenny Roberts para desarrollar los motores de las Yamaha de Rainey y Kocinski. El austriaco, responsable de tal apartado en Gilera, ha declinado la oferta, pero ello no impide que en la casa italiana haya algunos problemas, debido a que el trabajo del ingeniero Federico Martini ha sido cuestionado y está relegado a funciones en fábrica.

**W**AYNE GARDNER reapareció antes de lo previsto tras su caída en Japón, en la que se fracturó la pierna por siete sitios. Corrió con un yeso, pero en la última sesión cronometrada volvió a caerse. En el lance sólo tuvo magulladuras y no se dañó, como podía temerse, la pierna herida, pero quedó muy dolorido y no salió en la carrera: «No tiene sentido correr así porque no tengo fuerza en la pierna para pilotar como es debido».

**ASEGURE**  
UNA BUENA  
CARBURACION  
**PROTEJA**  
EL SISTEMA  
DE INYECCION  
**MEJORE**  
LA COMBUSTION  
**AUMENTE**  
EL RENDIMIENTO



**WYNN'S**  
EL EQUILIBRIO  
IDEAL  
PARA SU MOTOR



**Wynn's**  
PURA FUERZA



**DOOHAN CONSERVADOR**  
El piloto australiano no estaba totalmente satisfecho del comportamiento de sus neumáticos y prefirió no buscar la lucha directa con Schwantz.



**POCA FORTUNA**  
Carlos Cardús volvió a ser presa de la mala suerte y, después de una excelente salida, se vio relegado por el mal comportamiento de su neumático trasero. Así mismo, Chili volvió a caerse en la última vuelta.



años. Las riendas en el apartado técnico las ha tomado Lukas Schmidt, mecánico que fuera de Manfred Herweh, Anton Mang y Martin Wimmer, sucesivamente. Es decir, ¡casi nadie al aparato! En Mugello la Honda de Tiriti corría y además éste, y ya era hora, hizo una buena salida, con lo que mandó el pelotón durante varias vueltas. Hasta que el neumático trasero comenzó a rebotar. Un defecto de fabricación, no era perfectamente redondo como comprobó un técnico de HRC, le hizo perder terreno.

Cardús terminó séptimo, pero la moto demostró comportarse como Dios manda. Ahora solamente queda solucionar el tema de los neumá-

ticos y es muy posible que en el circuito de Montmeló la NSR de Repsol calce Michelin...

Tal vez a ello le ayude la decisión que tomó Garriga una semana antes. Harto de los problemas con los Dunlop, éste optó por pasarse al fabricante galo. «De momento tenemos los neumáticos estándar, pero ya son un paso hacia adelante con respecto a los otros. Como los demás equipos tenemos que pagarlos, aunque tal vez Michelin España nos eche una mano». La diferencia, por el momento, entre Garriga y los demás usuarios de primera fila de la marca de Clermont-Ferrand, es que el piloto de Ducados tiene menos posibilidades de elección, pero

para la carrera ya le dieron un neumático mejor que los de serie. «No pudimos escoger, pero nos dieron una goma de las de desarrollo de este año». Ello se notó tanto que Garriga después comentaba a este semanario: «A media carrera me preguntaba cuando empezaría a quedarme sin neumáticos y eso no sucedió. ¡No me lo podía creer!». El barcelonés llevó a cabo su mejor carrera del año y en las dos últimas vueltas adelantó a McKenzie, Crivillé y Duhamel, mientras que sucumbió frente a Barros, al que también había superado durante un momento en ese giro, tan sólo por once milésimas que sólo la «foto-finish» fue capaz de apreciar.

Tras la carrera, de los tres, sólo Garriga estaba contento, pero «Aspar» y Cardús ven que la salida del túnel se acerca. Los tres pilotos se han dado cuenta de que sus decisiones no han estado equivocadas. Montmeló puede darles la prueba.

#### CLASIFICACIONES

##### CLASIFICACIÓN FINAL

**GP3 (125cc.)**  
1º Ezio Gianola (Honda) a 42'22"606, 2º D. Raudies (Honda) a 42'25"080. 3º N. Ueda (Honda) a 2'986, 4º P. Oetli (Rotax) a 5'028, 5º F. Gresini (Honda) a 6'401.

**GP2 (250cc.)**  
1º Luca Cadalora (Honda) a 43'52"313, 2º L. Reggiani (Aprilia) a 0'168, 3º M. Biaggi (Aprilia) a 2'860, 4º H. Bradl (Honda) a 4'591, 5º W. Zeelenberg (Suzuki) a 6'875.

**GP1 (500cc.)**  
1º Kevin Schwantz (Suzuki) a 46'26"225, 2º M. Doohan (Honda) a 5'068, 3º J. Kocinski (Yamaha) a 32'542, 4º D. Chandler (Suzuki) a 36'084, 5º A. Barros (Cagiva) a 43'606.

##### ASI VA EL MUNDIAL

**GP3 (125cc.)**  
1º Ralf Waldmann, 72 Puntos, 2º B. Casanova, 45; 3º A. Gramigni, 41; 4º F. Gresini, 34. 5º E. Gianola, 33.

**GP2 (250cc.)**  
1º Luca Cadalora, 90 Puntos, 2º H. Bradl, 47; 3º L. Reggiani, 43; 4º C. Cardús, 37; 5º A. Puig, 31.

**GP1 (500cc.)**  
1º Mick Doohan, 95 puntos; 2º K. Schwantz, 52; 3º W. Rainey, 45; 4º D. Chandler, 42; 5º J. Garriga, 22.



**EMOCIÓN A RAUDALES**  
Pese a la ausencia de algunos pilotos, la emoción estuvo asegurada, sobre todo gracias a los 'toques' entre los participantes.

## COPA CITROËN AX NO HAY QUINTO MALO

**Esta temporada se cumple la quinta edición de la Copa Citroën AX. Un trofeo monomarca, que nació con la idea de servir de rampa de lanzamiento a nuevos valores y, ante todo, ser un certamen competido y espectacular.**

**D**ESDE su primera edición se pudo comprobar que la marca del Chevron había acertado de pleno, buena prueba de ello fue su increíble inscripción, con más de un centenar de inscritos. José María Barroso, director de Servicios de Competición y, actualmente, también coordinador de la Promoción Europea, nos contó en el circuito del Jarama el porqué de la Copa Citroën AX: «Todo surgió porque Citroën tenía muy poca presencia en competición y se pensó la forma de estar presentes de forma importante. Decidimos hacerlo en tres frentes, con el equipo oficial en los Rallyes de Tierra, en la Challenge de promoción en este mismo certamen y en la Copa de circuitos, la fórmula ideal para iniciarse en el mundo de la competición».

Lo cierto es que, después de cua-



**JOSÉ MARÍA BARROSO**  
Es uno de los principales culpables del éxito de la Copa Citroën AX.

tro años de AX en los circuitos, parece que ya desde el principio dieron con la fórmula, que se ha visto reflejada en una numerosísima inscripción, que lleva camino de repetirse en el 92: «La clave del éxito es que cuando empezamos a estudiarlo, no lo hicieron unos señores sesudos, sino que hicimos consultas a pilotos con una enorme experiencia en circuitos. También hablamos con preparadores y, sobre todo, estudiamos muy a fondo la oferta que había en ese momento en este tipo de campeonatos. Creo que buena parte de la culpa del éxito, la tiene el que hayamos encontrado unos costos muy ajustados de adquisición del coche y principalmente de mantenimiento y una seriedad demostrada por nuestra parte. Pienso que hoy en día, todos consideran la Copa AX como un trofeo en





**ÉXITO ASEGURADO**  
Un año más, y de nuevo con una buena inscripción, el espectáculo de la Copa Citroën está servido.

## COPA CITROËN AX

**LA PRIMERA CARRERA** de la Copa Citroën AX, debido al cambio de coche, cogió a muchos participantes sin sus monturas preparadas y a otros sin el correspondiente kit de preparación. Esto motivó que muchos de los inscritos no estuvieran presentes, con lo que el número de participantes, inferior a lo esperado, hizo que no se disputasen las dos finales previstas del sábado. Se celebraron dos mangas de entrenamientos y el domingo la superfinal. Pero esto no restó ni un ápice de emoción a la carrera del domingo; los espectadores, disfrutaron de lo lindo con una carrera muy disputada, en la que hay que incluir numerosos toques y

## Película de la carrera

algún vuelco. El vencedor fue Gregorio Díaz en dura pugna con José Jiménez. La lucha por la tercera plaza estuvo muy disputada siendo al final para Javier Santías. Se disputaron carreras de la Fórmula Fiat y la Fórmula Ford. En la primera de ellas venció Manuel Izaguirre, que tras unas primeras vueltas muy peleadas con Israel Rodríguez, pudo cruzar la línea de meta en solitario. En la Fórmula Ford, de nuevo victoria de David Bosch, tres de tres, configurándose como el máximo favorito al triunfo final. Destacar en esta carrera la presencia de quince pilotos portugueses y también la actuación de Víctor M. Fernández, que desde el puesto dieciséis de la parrilla finalizó en quinta posición.

el que no se consiente ningún cambio mecánico que no esté debidamente autorizado y, ante todo, somos serios y rigurosos con las verificaciones, que se hacen habitualmente.

Desde su inicio, este certamen no ha experimentado una evolución significativa. El cambio más importante se ha producido esta temporada que acaba de comenzar, el AX GTI ha dado el relevo al ya veterano GT: «En su momento pensamos en el AX GT, principalmente porque era la versión más alta de la gama, buscando que el piloto tuviese un coche con el que se pudiese divertir. Ahora el más alto de la serie es el GTI y, por lo tanto, siguiendo con esa filosofía lo hemos sustituido. Lo cierto es que viendo las hojas de tiempos se puede comprobar, que a pesar de ser la primera carrera, son un segundo más rápidos por kilómetro que los GT». En Citroën no descansan y no se conforman «sólo» con estar presentes en los circuitos

tos con la Copa AX. Están buscando otras alternativas, pensando en que pilotos que han tomado parte en la Copa puedan seguir con la marca en un certamen de más importancia: «Siempre es muy difícil encontrar un producto competitivo para realizar un campeonato de semejante éxito. Mi idea es que la competición tenga una evolución. Pienso que se pueden tomar dos caminos, uno es buscar un modelo diferente (ZX) y el otro es hacer un campeonato europeo, son las soluciones que veo más claras». Pero para conocer un poco más la Copa AX, no sólo el punto de vista de la marca organizadora, nos pusimos al habla con Ramón Álvarez, uno de los pilotos veteranos del certamen, que está compitiendo en la AX desde su primer año. Él tiene muy claro porque prefirió este trofeo a otros: «Elegí este campeonato, porque, en un principio, me pareció que el coche era muy divertido, estaba muy bien organizado, en un fin de semana tenías la posibilidad de conducir mucho y, por supuesto, porque los premios eran muy tentadores».



## CLASIFICACIONES

### CITROËN AX

1º Gregorio Díaz 15 00.30.47.823, 2º José Giménez Reyes 15 00.30.48.105, 3º Javier Santías 15 00.30.53.452, 4º José M. Aráez 15 00.30.54.798, 5º Javier Valentin 15 00.30.58.643

### FORMULA FORD

1º David Bosch 15 00.26.12.990, 2º Gonzalo Rodríguez 15 00.26.15.983, 3º Marc Gené 15 00.26.19.611, 4º Josué Burgueno 15 00.26.32.183, 5º Víctor M. Fernández 15 00.26.35.230.

### FORMULA FIAT

1º Manuel Izaguirre 10 00.18.15.444, 2º Sylbain Boeffard 10 00.18.24.146, 3º Gregorio Giménez 10 00.18.24.729, 4º Ibón García 10 00.18.24.903, 5º Alberto Tombo 10 00.18.28.905.

Este año ha habido un importante cambio de coches, del GT se ha pasado al GTI, algo más potente: «El cambio de coche es bueno, éste es mucho mejor, corre más y por lo tanto es más divertido, que es lo que pretende el piloto». Por supuesto, el cambio de montura trae también consigo alteraciones en el presupuesto

**UNA ORGANIZACIÓN EXCELENTE**  
Ramón Álvarez, foto de la izquierda, se siente francamente orgulloso de participar en la Copa Citroën, donde la organización, foto de la derecha, realiza un efectivo e impresionante despliegue de medios técnicos y humanos.



para correr una temporada: «El presupuesto se incrementa en torno a un veinte por ciento, que no es mucho. Pero si tenemos en cuenta la ayuda de compra al cambiar de coches, aumento de las primas y premios, prácticamente no se nota». En definitiva, todo parece indicar que este año vamos a vivir otra emocionante temporada en la Copa AX. Coches más rápidos, mejores premios y una buena inscripción son ingredientes más que suficientes para garantizar el espectáculo. ○

Manuel Madrid





## 500 Millas de Indianápolis

ESTA edición de la más famosa carrera de los Estados Unidos pasará a la historia automovilística como una de las más accidentadas. Guerrero, Sneva, Gache, Mears, Fittipaldi, Vasser,

Bonner, Bettenhausen, Lyendyk, Mario Andretti y Jeff Andretti se estrellaron contra el fatídico muro que rodea el anillo, en algunos casos a más de 300 kilómetros por hora, destrozando sus monoplazas. Eso sin contar los accidentes durante los entrenamientos, y el de Nelson Piquet en particular, sufriendo graves fracturas que le apartarán de la competición de forma definitiva. La locura de la carrera norteameri-

camericana tuvo de colofón un final de infarto, en el que Al Unser impuso el morro de su Galmer Chevrolet ante el Lola Buick de Scott Goodyear. Desde luego, no fue el día de Michael Andretti, que tuvo que abandonar a diez vueltas del final tras haber dominado la cabeza de la carrera desde el principio. Para los pilotos, el viento y los neumáticos, que no llegaban a calentarse del todo, fueron la causa

de los numerosísimos accidentes. «Algo nunca visto» según las propias palabras de Bob Jenkins, la voz que retransmite las 500 millas de Indianápolis desde hace 35 años.

### CLASIFICACION FINAL

- 1- Al Unser Jr. (Galmer Chevrolet).
- 2- Goodyear (Lola Buick).
- 3- Al Unser Senior (Lola Buick).
- 4- Sullivan (Galmer Chevrolet).
- 5- Rahal (Lola Chevrolet).



LO NUNCA VISTO Indianápolis siempre resulta peligrosa, pero el número de accidentes de este año ha sido excepcional.

## MUNDIAL DE RALLYES 1993

Representantes de once marcas de automóviles, tres fabricantes de neumáticos y todos los organizadores de rallyes del Campeonato del Mundo (incluidos dos representantes del Real Automóvil Club de Cataluña), se reunieron en Roma con la comisión de rallyes de la FISA, presidida por Max Mosley, con el único fin de detener la escalada de costos para los participantes en el Mundial de Rallyes. El reciente abandono de Nissan, el recorte sufrido por Mitsubishi y la incógnita de Lancia en 1993 han hecho que Mosley llamase a maitines a todos los implicados en búsqueda de una solución.

bastante difícil en su Cataluña-Costa Brava. Sólo se podrá cambiar una vez de asfalto a tierra, lo que únicamente afectará al Rallye Sanremo. La Superespecial no es obligatoria y, en general, cada etapa no implicará más de 17 horas de conducción. Por lo que respecta a los constructores, sólo se les autorizará un cambio de turbo, caja de cambios y diferenciales al final de cada etapa. El tema más espinoso lo constituyen los neumáticos, después de las declaraciones de Max Mosley de limitarlos a seis por etapa, ante lo que se pronunció duramente



En lo referente a las organizaciones, se limitarán los entrenos a 11 días, en lugar de 15 y se agruparán las verificaciones de turbos y técnicas en un solo día, reduciéndose la competición en una jornada respecto a la edición del presente año, con un mínimo de tres. El kilometraje total cronometrado será de 580 kilómetros en lugar de 600, sin la tolerancia del 10 por ciento vigente hasta la fecha. La longitud máxima de los tramos será de 30 kilómetros, autorizándose un tramo de 45 por etapa como en el reciente Tour de Córcega. Algo que los hombres del RACC tendrán

Carlos Sainz en su día. Lo único claro es la prevista limitación de la anchura de la llanta a 9 pulgadas, en lugar de diez, con un diámetro máximo de 650 milímetros. Se está estudiando implantar un único suministrador de carburante, así como elevar el peso mínimo a 1.200 kilogramos en lugar de los 1.100 anteriores. Igualmente, se crea una Copa del Mundo para vehículos de Grupo A, dos litros atmosféricos y dos ruedas motrices, debiendo quedar todo ello aprobado a finales de junio en el Consejo Mundial, que tendrá lugar en la capital francesa, París.



## Espanoles en Inglaterra

LOS pilotos del «Racing For Spain», Iván Arias y Pedro Martínez de la Rosa, se han colocado como líderes del Campeonato Británico de Fórmula Renault. La carrera, celebrada en Thruxton, comenzó con el dominio de Iván Arias desde la primera vuelta, mientras que De la Rosa, con algunos problemas de estabilidad, entabló una espectacular lucha con Harry Nuttall y Adrian Wood.

Horner, que había conseguido la pole en la parrilla de salida, rompió su motor, quedando fuera de carrera, al intentar dar caza a Iván Arias.

## Off Shore

FERNANDO Sousa, tripulante de la Cobra Policover, ha sido el primer español en ganar una carrera del Campeonato Mundial de esta especialidad. La competición, disputada en aguas de Coco Beach es la primera del campeonato y se realizó bajo muy malas condiciones meteorológicas, con olas de tres metros de altura; provocando que, de 32 embarcaciones, sólo llegaran 16 a la

meta. La próxima cita del mundial de off shore es el día 14 en la costa de Marathon, donde la embarcación Cobra Policover intentará, además de vencer la prueba, batir el récord del mundo de velocidad.

## Mundial de Trial

JORDI Tarrés ya se ha situado como líder del Campeonato del Mundo de Trial tras disputarse la prueba andorrana de este calendario. Su mayor rival, y hasta ahora primero en la clasificación, el finlandés Tommy Ahvala, «pinchó» al realizar una carrera en la que no logró puntuar, bajando hasta el tercer puesto del campeonato. La lucha fue esta vez con el italiano de Fantic Diego Bossis, a quien Jordi Tarrés aventajó en un recorrido final que consiguió realizar «a cero» con su Beta.





## Fórmula Ford Británica

TRA fórmula de promoción británica que cuenta con participantes españoles, la Ford, celebró su sexta prueba en el mítico circuito de Silverstone. Ángel Burgueño consiguió el noveno puesto, mientras que su compañero Miguel Ángel de Castro, tuvo que retirarse nada más comenzar la primera vuelta. Justo desde el inicio, se produjeron una serie de accidentes que fueron decisivos a la hora de la clasificación final. De Castro se vio involucrado en uno de ellos, cuando Carl Jarvis le sacó de la pista y quedó inmovi-



### PRIVILEGE FÓRMULA

Todo aficionado a los coches ha soñado alguna vez en montarse en un monopla de verdad, aun a sabiendas de que nunca iban a llegar a ser Ayrton Senna. Pero las lógicas dificultades y, tal vez, el temor a no saber controlar una máquina tan peculiar impiden dar el primer paso. La Escuela de Conducción Privilege Fórmula ofrece esta posibilidad. Durante una jornada pudimos satisfacer este sueño de la mano de Thierry Canga y todo su equipo. En contra de lo que la mayoría de la gente cree, no hay que estar especialmente ducho en



conducción para montarse en uno de estos monopla. En esta escuela se utilizan monopla de la Fórmula Renault con chasis Alpa y una especificación de motor de 130 caballos que ofrece una mejor respuesta en baja. De esta forma el inicio es siempre mucho más fácil. A pesar de estar acostumbrados a conducir cualquier tipo de coche, por potente que sea, la sensación de manejar un monopla resulta totalmente diferente e infinitamente más agradable. La escuela imparte varios tipos de cursos en función de las aspiraciones del alumno. Estos pueden ser de ocio, empresa y deportivos. En los primeros, el fin que se persigue es que el alumno se encuentre a gusto pilotando el coche sin correr el menor riesgo. Las clases teóricas aclaran los puntos básicos sobre las frenadas, el uso del cambio y las trayectorias. Después, la teoría se pone realmente en práctica sobre los coches. La mejor forma de iniciarse en estas lides es olvidarse de todos los usos y costumbres adquiridos anteriormente para asimilar los trucos de la conducción de un monopla. La experiencia es muy gratificante y las horas pasan con mucha rapidez. Los más quemados y experimentados pueden pasar al siguiente nivel, en el que se busca el perfeccionamiento para alcanzar el nivel de competición. A su vez, estos cursos están divididos en tres niveles. Los cursillistas que completan los tres niveles pasan una selección, de la cual saldrá un piloto que participará, por cuenta de la escuela, en la última carrera del Campeonato de Fórmula Renault.

lizado en la gravilla sin poder volver a pista. Otro piloto, en la misma situación, al incorporarse a la carrera salió al paso de Ángel Burgueño golpeándole y provocando un trompo del español, relegándole a la decimocuarta plaza, desde la que tuvo que remontar de forma constante hasta su resultado definitivo. El vencedor de la carrera fue el actual líder del campeonato Jamie Spence.

«Habíamos introducido mejoras en el coche que al final no han resultado. Durante los entrenamientos fue una lástima, pues rodé tan sólo una décima de segundo por debajo del tercer clasificado. Un poquito más y hubiera salido en la segunda línea de parrilla», declaraba Burgueño.

## Raid Atlas para Saby

BRUNO Saby ya ha cosechado los primeros resultados de su nueva trayectoria deportiva. El veterano vencedor del Montecarlo ha brindado a su equipo, Mitsubishi-Rothmans, la victoria del Rallye del Atlas. La ausencia de Citroën en esta carrera no ha restado mérito a Saby y su copiloto Dominique Serriys, que han tenido que vérselas con el traicionero terreno marroquí, el experimentado piloto de su mismo equipo, Al Hajri (segundo en la meta), y la responsabilidad de ser el favorito. En motos, Magnaldi se hacía con la prueba, seguido de Olivier.



### Cambios en turismos

PARA potenciar el pujante interés que está cobrando el Campeonato de España de Turismos, la Federación Española de Automovilismo ha tomado una serie de medidas rectorias respecto al reglamento, que tienden a

potenciar las posibilidades de los coches. En la carrera que se disputará en Montmeló, el próximo día 14, los Renault 21 podrán mejorar suspensiones y montar llantas de 17 pulgadas, mientras que los Ford Sierra Cosworth de tracción trasera podrán incorporar una brida en el turbo de mayor tamaño. A estas medidas se suma también una tabla de pesos mínimos nueva.



**VICTORIA NECESARIA**  
Bruno Saby quería ya una victoria en raids para afianzarse en esta especialidad.



## BOXES

El piloto castellonense Luis Martínez, ganó con su Lola - BMW la subida a los Valles de Andorra, cuarta prueba en el calendario de montaña y probablemente puntuable para el Europeo del año que viene. Tras él quedaron Herbert Stenger y Aitor Zabaleta.



Alex Crivillé ya ha accedido, por méritos propios, a la categoría de héroe de la moto. Como ejemplo, una efigie suya preside el balcón de la sede del Moto Club de Cataluña para admiración de sus innumerables incondicionales barceloneses.

Roger Morback continúa su aventura en el europeo de la Fórmula Opel-Lotus. En el rapidísimo circuito austriaco de Zeltweg, donde se consiguen medias de 190 kilómetros por hora, realizó el undécimo tiempo en entrenos, bajo una intensa lluvia, para finalizar la carrera en decimoquinta posición.

El Rallye de Antibes, tercera carrera del Campeonato Europeo, fue dominado de principio a fin por Pierre-César Baroni. El piloto francés se resarcía así del disgusto que le supuso perder por reclamación en el Grasse-Alpino.

Hitoshi Ogawa, el piloto japonés que sufrió un grave accidente en la última carrera de F-3000 del campeonato nipón, ha fallecido en Suzuka. De 36 años, era piloto oficial de Toyota en Sport Prototipos, había ganado junto a Lees las 500 Millas de Monza 1992 y debía disputar la próximas 24 Horas de Le Mans.

Doug Polen, el piloto norteamericano de Ducati, encabeza el Campeonato del Mundo de Superbikes tras la cuarta prueba disputada en Spa. Tras él, encabezan la clasificación Phillis (Kawasaki) y Roche (Ducati).

La próxima temporada el campeonato de F-1 contará con un equipo totalmente japonés. La escudería se llamará Trebrón Racing y estaría compuesta por chasis Mitsubishi y motores Judd. La dirección técnica estará a cargo del canadiense Norbert Hamy y Richard Lloyd será el director deportivo.





## La guerra de los grandes

**S**E prevén serias luchas en el seno de los grandes constructores. También se espera una feroz batalla en General Motors entre Bob Stempel, de 58 años, presidente general y John G. Smale, de 63 y presidente retirado de Procter & Gamble. Miembro, éste último, del Consejo de Administración de General Motors, fue «ascendido» por el consejero delegado Ira Millstein, y obtuvo (a costa de Stempel) la presidencia del Comité Ejecutivo de General Motors, también consiguió la sustitución del director general (y amigo de Stempel) Lloyd Reuss por Jack Smith de 54 años y vicepresidente del grupo y antiguo animador de GM-Europa. También logró que se reemplazara a Bob O'Connell, cabeza visible de asuntos financieros, por Bill Hoglund de 57 años que no figuraba en la lista de amigos de Stempel. Hay lucha también en Chrysler. Llega el momento de buscar un sucesor para Lee Iacocca y el Consejo de Administración propone a Bob Eaton, presidente general de GM-Europa, para el puesto de Lee. Esta candidatura ya la avanzó Roger Penske, hombre al que Lee Iacocca, tiempo antes, había propuesto como candidato a su sucesión. Bob Lutz, por su parte, no estaba en la lista aun habiendo desaparecido sus enemigos internos -Gerry Greenwald, que hubiera sido bien recibido, pero que mostraba demasiada prisa en ocupar el despacho de Iacocca, y Steve Miller, ahora en el mundo de las finanzas neoyorquinas- Lee Iacocca reprochaba a Lutz que se estaba haciendo demasiada publicidad (proclamándose el verdadero «padre» de los

nuevos productos Chrysler) intentando hacerle sombra. «Naturalmente esto me decepcionó, me escribe Lutz, pero he aprendido a conocer a Eaton y a trabajar junto a él de manera que entre los dos formamos un buen equipo. Eaton es un hombre muy inteligente y estoy seguro de que será un buen patrón». De todas formas el futuro no está claro en Highland Park. Para empezar, Iacocca seguirá, desde su puesto de presidente del Comité Ejecutivo, siendo la conciencia de Chrysler. En cuanto a Lutz, se estima que ha perdido una batalla pero no la guerra. Y en estas batallas intestinas, no se libran los alemanes de Volkswagen. Son muchos los observadores que opinan que Ferdinand Piëch no se entenderá mucho tiempo con su vicepresidente Daniel Goeudevert, responsable de la marca VW. Todo separa a estos dos hombres, su formación y sus opiniones, quién vencerá... Como conclusión a todo esto nos preguntamos que por qué luchan entre ellos, y es que, la autoridad y el poder son grandes motores, ya sea por una ambición personal o, sin entrar en comisiones, sólo por un «sueldo base». Por poner algún ejemplo, Stempel ha percibido el último año cien millones de pesetas. En Ford, Hal Poling se ha embolsado 114 millones entre salario y gratificaciones. Iacocca, por su parte, ha recibido un sueldo base de cien millones a lo que hay que añadir una buena suma en acciones, dividendos e intereses, con lo que la suma se cifra en unos trescientos millones. Su sucesor, Eaton, percibirá un sueldo más modesto, 75 millones de pesetas.



BALLESTA



# ¡OYE, como va!

**NUEVO SAMARA LX**  
1.150.000 PTAS

Y COMO VIENE! CON UNA LINEA SUPEREXPLOSIVA, CON SPOILER DELANTERO Y TRASERO, FAROS ANTINIEBLA, LLANTAS DE ALEACION Y UN VOLANTE EXTRADEPORTIVO PARA QUE TE AGARRES A TODAS LAS CURVAS. CON EL NUEVO LADA SAMARA LX TE VAS A SENTIR EN TU SALSA.

Y PARA QUE EL RITMO TE ACOMPAÑE, TE INSTALAMOS GRATIS EL RADIO-CASSETTE Y COMPACT DISC SONY QUE TE AGRAVAMOS.

NOA ASOCIADOS

3 Y 5 PUERTAS • 1.500 cc • 75 CV • 5 VELOCIDADES • SERVOPRENO • CINTURONES DE SEGURIDAD TRASEROS  
LADA IBERICA CUBRE TODO EL TERRITORIO NACIONAL CON UNA RED DE MAS DE 300 PUNTOS DE VENTA Y ASISTENCIA TECNICA. PREGUNTA POR EL MAS CERCAÑO EN EL TIF. (91) 803 42 44 SIEMPRE DE TU LADO





# EN CITROËN

*Su coche usado,  
con garantía europea  
por escrito*

SELECCION  
CITROËN EUROCAISION  
CARNET DE GARANTIA



## COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

**Todas las marcas.  
Todos los modelos.**

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir. Con Garantía.

**Garantía Europea  
hasta 2 años.**

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de garantías por escrito. Con garantía nacional de 3 y 6 meses y garantía Europea de 12, 18 y 24 meses (según estado del vehículo).

**Servicio Citroën 24 Horas.**

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía Europea disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario, dentro del ámbito nacional.

**RED DE CONCESIONARIOS CITROËN**



# Eurocasion

**Vehículos de ocasión. Coches de primera.**

SEMANA

# MOTOR 16

2 de junio de 1992

Núm. 450 • 350 ptas.

## Prueba de 30.000 Kms.

# EL PEUGEOT 106 SIN SECRETOS



**TODAS  
LAS CARAS  
DEL FIAT  
CINQUECENTO**



## A FONDO: HONDA CIVIC VTi

**COMPARATIVA:  
FORD ORION 1.8 16V  
OPEL ASTRA 1.6 GT**

