



LA SEMANA DE CRIVILLE Y SAINZ



MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

7 de julio de 1992

Núm. 455 • 350 ptas.

**E
X
C
L
U
S
I
V
A**

NUEVO BMW

M5



DOS COMPARATIVAS

- Renault 19 Cabrio
Rover 216 Cabrio
- Audi Coupé 2.3
BMW 320i Coupé

A FONDO

- Saab 9000 CS Turbo S



20 CIGARETTES

Winston

GOLD

SMOOTH RICH TASTE

suavízate.

Descubre la suavidad con genuino sabor. Lo más nuevo de Winston.
Porque sólo donde hay sabor se puede añadir suavidad.

**NUEVO WINSTON GOLD.
PLENO SABOR SUAVE.**

ESTAS SEMANAS

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



NUEVO BMW M3 PÁG. 14



SAAB 9000 CS TURBO S 2.3 PÁG. 42



GRAN PREMIO DE HOLANDA DE MOTOCICLISMO PÁG. 90



VICTORIA DE SAINZ PÁG. 104



BMW K 1100 LT PÁG. 54

- 6 PUNTO DE MIRA
- 10 SU CASO
- 12 LO ÚLTIMO
- COCHES DE PLÁSTICO, GENERAL ELECTRIC
- 14 BMW M3
- 18 AL VOLANTE
- BMW M5

- CENTRO TÉCNICO DE RENAULT EN LARDY
- 54 MOTOS
- BMW K 1100 LT
- 59 MAGAZINE
- 63 PRECIOS
- 90 DEPORTE
- GRAN PREMIO DE MOTOCICLISMO

- 24 FRENTE A FRENTE
- R-19 CABRIOLET, ROVER 216 CABRIOLET
- 34 AUDI COUPÉ 2.3E, BMW 320 I COUPÉ
- 42 A FONDO
- SAAB 9000 CS TURBO S 2.3
- 48 DISEÑO
- CENTRO DE ESTILO ALFA ROMEO
- 50 ACTUALIDAD

- EN HOLANDA
- 96 CAMPEONATO NACIONAL DE TURISMOS, ALBACETE
- 100 RALLYE TIERRA DE CANTABRIA
- 104 MUNDIAL DE RALLYES: NUEVA ZELANDA
- 110 A TODO GAS

La fuerza de una Nueva Generación.



El Nuevo Renault 19 es la respuesta rotunda a todas las exigencias de una nueva generación de conductores, en temas tan importantes como potencia, tecnología, diseño, protección del medio ambiente, confort y seguridad. Con la inclusión de elementos vitales como un asiento

especial para niños, integrado en la banqueta posterior.

En cuatro tipos de carrocerías, 3, 4 ó 5 puertas y Cabriolet.

Con cinco niveles de equipamiento y una extensa gama de motorizaciones: Motor Energy

de 80 CV. e inyección de 107 CV. sin catalizador. Motor 1.8 Inyección, con catalizador, de 95 CV. y 16 V. de 137 CV. Diesel: 65 CV. atmosférico y 93 CV. turbo alimentado.

Si quieres vivir toda la fuerza de una nueva generación, entra en el nuevo Renault 19.

NUEVO
Renault 19. Orgulloso de tí.



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 instalaciones Renault a tu servicio. **RENAULT recomienda lubricantes elf**

Y SE ACABO LA SEQUIA

A era hora de que nuestros deportistas nos dieran una alegría. El fin de semana pasado, por fin, se acabó la sequía de triunfos españoles en los campeonatos mundiales. Si importante fue la victoria de **Carlos Sainz** en el Rallye de Nueva Zelanda, que le devuelve el liderazgo provisional del Campeonato Mundial de Rallyes, más importante aún -un verdadero hito histórico- supuso el triunfo del joven piloto catalán **Alex Crivillé** en el Gran Premio de Holanda de Motociclismo, ni más ni menos que en el mítico circuito de Assen, algo así como la catedral del mundo de la moto; allí donde una afición se convierte en religión.

Si analizamos las razones del triunfo de Crivillé, se podría argumentar que los tenores del Campeonato de «quinientos» faltaron, por una u otra razón, a la cita, pero eso no empaña ni mucho menos su hazaña. Por otro lado, más que una mera victoria, el hecho en sí demuestra que hay una joven generación de pilotos españoles que muy pronto pondrán a nuestro motociclismo en el lugar que le corresponde dentro del concierto mundial. Ha sido la primera victoria española de la historia en la categoría reina de un deporte tan difícil como el de la moto, y no será la única. Desde ahora se puede decir que ha nacido una nueva era que acabará con casi tres años totalmente en blanco para nuestros deportistas.

En cuanto a **Carlos Sainz**, es sabido que este año se está encontrando con más dificultades de las esperadas, no sólo porque la evolución de su Toyota es lenta, sino porque los **Lancia**, sus grandes enemigos, van muy deprisa y han demostrado en todo momento una gran fiabilidad. Pues bien, la victoria de Nueva Zelanda le permite meterse de lleno, y con muchas posibilidades, en la lucha por el título, al tiempo que le dará mucha más moral para acometer el resto de la temporada, una temporada larga y difícil en la que nuestro campeón mundial debe y quiere demostrar que sigue siendo el mejor piloto del mundo.

En definitiva, los aficionados al mundo del motor estamos de enhorabuena gracias a dos hombres, **Crivillé** y **Sainz**, que están llamados a mantenernos en tensión hasta final de año. Con ellos es fácil olvidar los malos momentos vividos.

Manuel Doménech



El espía que surgió del frío

Los suecos de Saab siempre han tenido un cierto atractivo por el espionaje; no en balde uno de los productos estrella de la compañía son los aviones de combate. Nuestro hombre en Suecia, Carlos Medina, nos cuenta el último caso. La historia comienza hace unos meses cuando la dirección de Saab en Trollhattan recibe una carta anónima en la que se ofrecen algunos bocetos de un nuevo motor de automóvil. En la carta no se especificaba la procedencia del motor, pero los técnicos de Saab lo reconocieron como producido por Mercedes-Benz en Alemania. Aunque hubo dudas iniciales porque algunos elementos del motor también recordaban a los últimos productos de Audi y BMW.

El jefe de seguridad de Saab, Lennart Runestig, tomó la decisión de tender una trampa al vendedor de bocetos. Tras informar a Mercedes-Benz, cuyos responsables presentaron la denuncia a la policía, en Saab siguieron adelante con su plan, contestando al informador que aceptaban su propuesta económica, que depositarían en un apartado de correos.

Tras bastantes meses de paciente espera, hace unos días hizo su aparición en la estafeta de correos de Bremen, en Alemania, el supuesto estafador, que resultó ser un ingeniero, cuyo nombre no se ha hecho público. Arrestado de inmediato, fue puesto a disposición

del juez, quien a dictado una sentencia de un año de cárcel y 35.000 coronas suecas de multa, algo más de 200.000 pesetas.

El «topo» no es un trabajador a sueldo de Mercedes-Benz, sino miembro de un consultorio técnico que trabaja para muchas otras empresas automovilísticas alemanas y europeas, por lo que se cree que esta práctica fraudulenta la ha llevado a cabo en otras ocasiones, y es extraño que hasta la fecha nadie lo haya denunciado. En todo caso, sus socios le han demandado por daños y perjuicios.

Nombramientos en el RACE

Manuel Iza Campoy es el nuevo director de Recursos Humanos del Real Automóvil Club de España.

Nacido en Madrid, Manuel Iza es Master Executive MBA por el Instituto de Empresa, además de haber realizado diferentes cursos relacionados con el área de personal y Recursos Humanos. Posee una dilatada experiencia en la Gestión de Personal y Recursos Humanos, desarrollada a través de sus cargos en diferentes empresas como Hauser y Menet, Heliocolor y el grupo Cortefiel.



SEMAFOROS

CITROEN TIENE CALLE

El Ayuntamiento socialista de Vigo ha tenido la sensibilidad de dedicarle una calle a Citroën, una empresa de la que viven 15.000 familias y que es parte integrante de la historia de la ciudad.

HAY QUE SER INGENUO

José Alberto Zaragoza, secretario general de Planificación y Concertación Territorial del MOPT, le ha dado a la sociedad dos años para decidir si acepta la figura del peaje como mecanismo de financiación de infraestructuras, y si no lo hace, la idea quedará desterrada. La política del «a ver si cuela» de este Gobierno no tiene límites.

CON LA IGLESIA HEMOS TOPADO

La Conferencia Episcopal ha hecho un llamamiento a los fieles, a través del Apostolado Nacional de la Carretera, y apela a las autoridades para que, además de controlar el cumplimiento de las normas de circulación, arreglen nuestras carreteras altamente deterioradas y con demasiados «puntos asesinos».

MARTES Y TRECE VIERNES 13

La Dirección General de Tráfico no quiso pasar la oportunidad de amargarnos la noche y adelantó en un día el inicio de su campaña divulgativa, aprovechando el tirón de audiencia de Martes y Trece, para mostrarnos unas imágenes dignas de Viernes 13.

Lada apunta muy alto

El próximo año, la marca rusa Lada va a ampliar su oferta con la aparición de un nuevo modelo en lo alto de su gama. Este nuevo turismo mide 4,28 centímetros de largo, por lo que se encuadra en el segmento que ocupan coches tales como el Ford Orion, Renault 19, Opel Astra, etcétera.

No se trata de una evolución del Samara, sino un modelo totalmente nuevo, que coexistirá con las versiones que se comercializan actualmente.

El desarrollo de este nuevo modelo se ha realizado en conjunto con el departamento de desarrollo y diseño de Porsche, tal y como ya se hizo con el Samara, y estará disponible con tres carrocerías diferentes: dos volúmenes de cinco puertas, tres volúmenes de cuatro puertas y familiar.

El estilo está claramente influenciado por los diseñadores de Porsche, por lo que se puede decir que el nuevo Lada va a ser el más europeo de los coches rusos. Lada es una de las escasas marcas del Este europeo que mantiene su independencia, aunque con una gran



influencia tecnológica del grupo Fiat.

La aerodinámica del nuevo Samara está muy cuidada y su Cx se estima en torno a los 0,30.

En cuanto a la mecánica, se aprovechan muchos de los elementos ya utilizados en la versión actual del Samara. Es un tracción delantera con un motor transversal, derivado del ya existente de 1,5 litros. Su potencia sube hasta los 96 caballos gracias a una culata de cuatro válvulas por cilindro y a una inyección electrónica. Hay otra versión menos

potente de tres válvulas por cilindro que desarrolla 80 caballos.

Con este coche, los responsables rusos quieren entrar a fondo en el mercado europeo. Para ser verdaderamente competitivos han hecho un especial hincapié en el acabado y el equipamiento. Entre los elementos de serie que se van a incorporar en el nuevo modelo destaca la servodirección, el cierre centralizado, los elevalunas eléctricos, los asientos calentables y un panel de instrumentos digital, que en Rusia aún aprecian.

Rover desmiente

El MOTOR 16 recogía hace unos días el rumor que corría por Fiat, en Italia, respecto a un posible acuerdo con Rover. Desde el gabinete de prensa de Rover España S.A. nos informan que: «Rover no está en venta y no hay conversaciones ni con Fiat, ni con cualquier otra compañía. Todo tipo de información en este sentido es pura especulación».



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

TOYOTA Y GENERAL MOTORS han decidido prolongar el acuerdo inicial de producción, fijado hasta 1996, para la compañía fabricante de coches y camiones New United Motor Manufacturing, de la que ambos poseen el 50 por ciento. Esta «joint venture», creada en 1984 en Fremont, California, fabricó el pasado año 113.000 coches y camiones para Toyota y 95.000 unidades para el fabricante de Detroit.

CHRYSLER COMENZARÁ EN BREVE la venta en Japón de pijamas, calcetines y cosméticos de la marca Jeep. ¡No parece que el número dos de Detroit tenga clara la estrategia a seguir para aumentar sus ventas en el mercado japonés!

MERCEDES-BENZ acaba de poner a la venta en Japón dos berlinas de lujo. Se trata de 300 unidades del 300 E Limited y 500 unidades del 190E Limited, con precio de 6 y 4 millones de pesetas.

TOYOTA HA NEGADO las acusaciones de discriminación

racial por excluir personas de raza negra de sus concesionarios norteamericanos en la vista celebrada en Washington. Según James Olson, director general adjunto de la filial, los concesionarios regidos por negros, hispanos y otras minorías representan en su empresa el 2,5 por ciento del total, una cifra similar a la de G. Motors, Ford y Chrysler.

TOYOTA QUIERE proponerle a General Motors producir una berlina para el mercado americano, y suavizar así las relaciones entre ambos países.



BUGATTI EB 110: EL MAS RAPIDO DEL MUNDO

Ettore Bugatti dijo en una ocasión que sus coches estaban hechos para correr, no para frenar. Esta frase, que se convirtió en un lema para Ettore a lo largo de toda su trayectoria profesional, se ha materializado una vez más en la figura del Bugatti EB 110, que acaba de ser proclamado como el coche de serie más rápido del mundo. Las pruebas se han realizado en la pista de alta velocidad de

Nardó, donde este biplaza, con motor turboalimentado de 12 cilindros en V, alcanzó la nada desdeñable velocidad de 342 kilómetros por hora, estableciendo un nuevo récord mundial. En las jornadas de pruebas se realizaron otras mediciones que demuestran la magnitud de las prestaciones del EB 110: una aceleración de 0 a 100 kilómetros por hora en 4,11 segundos; con sólo recorrer 400 metros ya había alcanzado una velocidad de 200,4 kilómetros por hora, y tardó 20,4 segundos en conseguir los 259,7 kilómetros por hora.

Policia Municipal: más efectivos

LA pasada semana se incorporaron al Cuerpo de la Policía Municipal de Madrid medio millar de nuevos agentes ya son 5.500, que recibieron sus despachos y acataron la Constitución en el curso del acto de clausura de las actividades celebradas a lo largo de una semana con motivo del patrón del Cuerpo, San Juan Bautista.

En el acto de clausura, presidido por el alcalde de Madrid, José María Álvarez del Manzano, que estuvo acompañado por el delegado del Gobierno Segismundo Crespo, el teniente general jefe del Estado Mayor del Aire, el director de Protección Civil de la Comunidad Autónoma, y demás representantes de las administraciones públicas, también se hizo entrega de las correspondientes condecoraciones a los agentes que se han distinguido a lo largo del

año por su labor de ayuda ciudadana.

En el discurso, José María Álvarez del Manzano destacó la función primordial de los agentes de la Policía Municipal en la gestión diaria del tráfico, felicitándoles por su constancia y paciencia en esta «labor nada fácil de realizar, ya que es imposible ampliar calles, disminuir el número de vehículos o evitar todos esos incidentes que hacen tan difícil el tránsito rodado en capital madrileña».



Reglamento de autobuses: ya va siendo hora

LA trágica muerte de cinco niños al despenarse un autobús en Pontevedra hace pocos días, y la de tres ancianos, también fallecidos a causa de un accidente de autobús ocurrido tres horas antes en la provincia de Huelva, han vuelto a poner el dedo en la llaga sobre la vulnerabilidad de este tipo de vehículos. Mientras tanto, fuentes de la Subdirección de Seguridad Industrial, departamento que dirige Adalberto Perea, siguen asegurando que antes de que finalice el año será obligatorio el cumplimen-

to del Reglamento Internacional número 66, derivado del «Acuerdo de Ginebra», y que regula las normas que han de cumplir las carrocerías de los autocares.

España preside el grupo de trabajo de Ginebra en el área de autobuses desde hace cinco años. Sin embargo, este hecho parece haber servido de poco a la hora de presionar a los fabricantes de autobuses para que produzcan máquinas menos bonitas, y más seguras, mientras que se acumulan las cifras de accidentes de este tipo de vehículos, con resultados casi siempre dantescos, y que podrían evitarse con un simple dispositivo que incrementa el coste del vehículo en unas 200.000 pesetas, aproximadamente.

CONTANTE Y SONANTE

NISSAN HA TRASLADADO

dos líneas de producción de camiones desde su planta de la Zona Franca a la factoría de Ávila, con una de las fases del plan estratégico para estructurar su producción. A partir del verano, Nissan dedicará la totalidad de la capacidad productiva en la Zona Franca para la fabricación del Serena.

CITIBANK HA PRESTADO YA

más de 175.000 millones de pesetas desde que comenzó su línea de créditos para la financiación de vehículos, resultantes de 150.000 operaciones firmadas.

SEAT VENDERÁ TURISMOS EN SUDAMERICA

a partir de próximo año El desembarco comercial se realizará principalmente en Venezuela, Brasil y Argentina.

ROBERT HORTON, PRESIDENTE DE BP

ha dimitido inesperadamente de su cargo, «por bien de la compañía», que arrastra unas deudas superiores a los 1,4 billones de pesetas, y una caída del 14 por ciento en 1991, registrando en el primer trimestre de ese año las primeras pérdidas de su historia, con 11.100 millones de pesetas.

VOLKSWAGEN QUIERE POTENCIAR

su producción en México, pasando de 150.000 unidades anuales hasta 400.000 unidades. Este comunicado, que se hace público poco después de conocerse que BMW va a construir una factoría en Carolina del Sur, viene a confirmar la «huida» de los fabricantes germanos, ante los elevados costes de fabricación en tierras alemanas.

Garrigues entrega el testigo de Citroën

EN la sede social de Citroën Hispania, en la Zona Franca de Vigo, ha tenido lugar la Junta General de la compañía. Un trámite anual obligado, que este año ha tenido algunas características claramente diferenciadoras.

En primer lugar porque el Consejo de Administración ha aceptado la dimisión de su presidente, Antonio Garrigues Díaz-Cañabate, que la había presentado por razones personales y por el largo periodo de tiempo, 16 años, en el cargo. Antonio Garrigues, uno de los empresarios más carismáticos de nuestro país, ex-embajador y ex-ministro, ha sido nombrado Presidente de Honor.

Para sustituirle al frente de la filial española, el Consejo ha nombrado a Ignacio Bayón Maríné, otro de los hombres con peso especifi-



Antonio Garrigues, a la izquierda, ha abandonado la Presidencia de Citroën, que ahora tiene un nuevo presidente en la figura de Ignacio Bayón (a la derecha)

co en el tejido empresarial español, ex-ministro de Industria y presidente de Renfe, entre otros muchos cargos.

La mañana fue pródiga en acontecimientos, por cuanto se aprovechó la presencia en Vigo de Xavier Karcher, vicepresidente y Director general de Automóviles Citroën, para inaugurar una placa conmemorativa, que da el nombre de Avenida Citroën a una calle de la ciudad pontevedresa. Una decisión del Ayuntamiento,

en homenaje a la primera industria no sólo de la ciudad, sino de Galicia. El alcalde de la ciudad, Carlos Príncipe y el Portavoz del Gobierno de la Xunta de Galicia, Vázquez Portomeñe, estuvieron presentes en este acontecimiento, así como en el acto de relevo de la presidencia del Consejo de Administración Citroën, en el que Garrigues pronunció unas breves y entrañables palabras de agradecimiento

y esperanza en el buen hacer de su sucesor.

En cuanto a los resultados del ejercicio 91, aprobados por la junta de accionistas, cabe señalar unos beneficios de 5.568 millones de pesetas, que se destinarán a incrementar las reservas voluntarias de la compañía, cuyas inversiones previstas para los cuatro próximos años alcanzan 40.000 millones de pesetas.

NOVEDADES PIAGGIO: UTILES Y POTENTES

El grupo Piaggio continua su ofensiva en nuestro país y acaba de iniciar la comercialización de dos nuevas versiones. La primera de ellas, el Vespino F9e, representa un paso adelante en la evolución de estos populares modelos, ya que cuenta con importantes novedades. Para comenzar, el F9e dispone de mezclador automático de aceite, arranque eléctrico, pistón más ligero y una culata más robusta con una relación de compresión de 10,2 a 1. El precio del nuevo Vespino se sitúa en 162.700 pesetas, IVA incluido.

La segunda novedad del grupo Piaggio en nuestro país pertenece a la marca Gilera y se trata de la nueva RC 600 Cobra. Un modelo evolucionado que dispone de mejoras en la parte mecánica con la inclusión de un motor de arranque con limitador de par máximo, encendido inductivo y mayor potencia que alcanza los 53 caballos. También se ha modificado la línea estética y se aumenta el largo del sillín para mejorar la comodidad. La RC 600 Cobra se comercializará con un precio de 687.100 pesetas.



CUENTENOS
SU CASO

Tráfico sangriento

ANTE todo felicitarlos por la que considero la mejor revista del sector y por el estupendo artículo de Gigi Corbetta (Firma de la Casa, nº 453) referido a los nuevos aparatos televisivos de la DGT.

Al respecto unas consideraciones, los mil trescientos millones de pesetas que nos ha costado a los españoles estos engendros, los podría dedicar el ingenio Miguel María Muñoz en comprar parte del papel higiénico que va a necesitar para remediar semejante cagada. No es de recibo que nos metan el miedo en el cuerpo a los que tenemos que convivir día a día con el volante de un vehículo, porque según los spots o somos unos asesinos o unos suicidas, claro que al echarnos la culpa de los accidentes a los conductores, se las quitan ellos de encima. A corto plazo no se puede solucionar el problema del tráfico en España, no hay que ser ilusos, ni ingenuos, señor Muñoz. Olvide lo de que «la letra con sangre entra», ya no cuela, no disponga de nuestro dinero para aterrorizarnos, sino para enseñarnos, hace falta educación a todos los niveles, empiece por ahí. En cuanto al problema del alcohol, la solución se puede llevar a cabo a corto plazo, todos sabemos, usted también, donde se consume, cuando se consume y quién lo consume. Hacen falta más controles

10 / Motor 16



de alcoholismo en las discotecas de moda y en las salidas de las ciudades, ese sería un buen remedio. Pero, lo primero, empiece por sus propios hombres: es harto frecuente encontrar a los motoristas de la DGT tomando alcohol estando de servicio y si el ejemplo cunde que sea para bien.

Vicente S.L.P.
Callosa d' En Sarriá

Coches a medida

EL ciudadano español de los años 50 podía elegir entre el Renault 4-4, el Seat 1.400 y el Citroën 2 CV. El de Valladolid era verde, el de Barcelona negro y el gallego gris. Hoy se le ofrecen decenas de marcas con centenares de modelos en todos los colores. Pero ¿es tan amplio el surtido?, ¿la aparente variedad es auténtica?, entre semejante muchedumbre ¿puedo encontrar el vehículo que satisfaga mis gustos particulares? Estimo que no. Y ello al menos para los ciudadanos que no participamos de la idea de considerar lo caro, lo moderno, lo lujoso o lo confortable absolutamente superior a lo sencillo, lo antiguo, lo más barato.



talizada y no me importa esperar 4 ó 6 meses a que me lo fabriquen con el método flexible de Siemens. Por favor, háganlo. Reconozcan la mayoría de edad al consumidor español.

E.M.Prieto
Madrid

Inyección en el Corsa GT

SOY propietario de un Opel Corsa 1.3 GT desde hace dos años y medio, el cual tiene 50.000 km. Dado que ahora le he puesto unos neumáticos 185/60 14 ha mejorado en estabilidad, frenos, etc., pero ha menguado mucho en prestaciones, notándose falta de fuerza y sin reprim, aspectos muy importantes para mí que lo utilizo sobre todo por carretera. El coche no me ha dado ningún problema grave hasta ahora, por lo cual no quiero cambiarlo, ya que tampoco



¿Porqué no aceptan la competencia del comprador para que elija libremente los accesorios y componentes de su vehículo?

Yo quiero un 205 con las ruedas delgadas del GL, con la mediana potencia del GR pero con ventanillas a manivela, con los confortables y anatómicos asientos del GTI pero sin pintura me

tengo posibilidad. Mi pregunta es la siguiente, ¿sería posible la instalación del sistema de inyección del Corsa 1.4i, 1.6 GSi, (o cualquier otro)? ¿Cuál sería su coste y beneficios: prestaciones, consumos, etc...? ¿se resentiría mucho el motor?

Alfonso Navarro
Madrid

R.-El coste de la preparación que nos expone superaría con creces todas sus expectativas. Tenga en cuenta que no solamente sería la inyección, habría que sustituir el colector de admisión y añadir una centralita, una bomba en el depósito y un largo etcétera con una factura final de infarto.

Motor 16



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

Director:
Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Terralba. Redactores Jefe: Víctor Piccione (Producto). Miguel Ángel Turci (Edición). 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, Fernando Cañal, Simonetta Garin, Manuel Madrid, Javier Mohá, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Sola. Diseñador: Carmen Rodríguez. Fotografía: Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Corresponsales en el extranjero: Michel Meillerey (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Documentación: Mary Franchini. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Mayte de Oyarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica).

Autoedición: José M. Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M. Ormazábal.

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suanes. Publicidad Zona Centro: Elvira Aricha, M. Jesús Sánchez y Eduardo Abián. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguero. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calaña Rué. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Director de Publicidad Internacional: M. Angel Durá. De Interés 16: Antonio Rodríguez (Director Comercial). Zona Cataluña: Roser Freixas. Coordinadora: Concha Moreno.

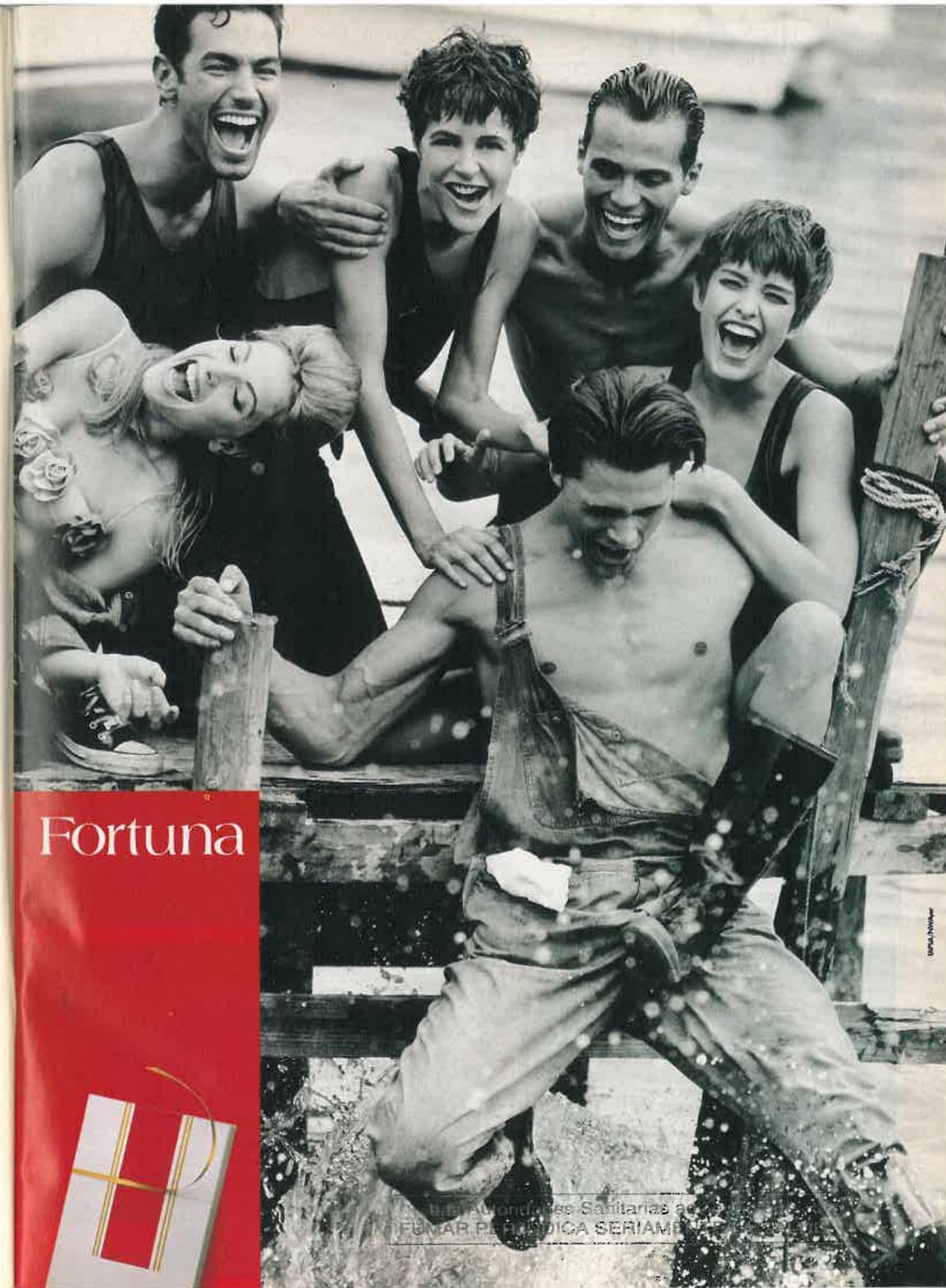
Directores Gerentes: Enrique López Nieto y J. Luis González Martín.
Directora de Marketing: María Lizárraga.
Directora de Nuevos Proyectos:
Charo Oñate.
Director de Planificación: Simón Molero.
Director Administrativo-Financiero:
Eduardo de Toledo.
Director de Producción: Antonio Toribio Triviño.
Director 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: 45974 NYRE E. BARCELONA: Pº de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 5º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58. 1º 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Imprenta: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.
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 Burau, 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).



Las Autoridades Sanitarias aconsejan FUMAR PASIVAMENTE

GENERAL ELECTRIC

PLASTICO PARA TODO

La industria del plástico está abriendo innumerables posibilidades en el mundo del automóvil. Permite no sólo construir paneles para carrocerías; además se puede utilizar en sitios donde haga falta una gran resistencia a los impactos y al calor. De todo esto «General Electric Plastics» sabe mucho.

Las nuevas tecnologías se están imponiendo a pasos agigantados. El plástico no es ajeno a las nuevas modas y con nuevos materiales y fórmulas para elaborarlo ofrece mil y una soluciones. General Electric, en su división de plásticos, una de las marcas líderes del mercado mundial, está trabajando con nuevos materiales y ha presentado recientemente una gran variedad de aplicaciones en el mundo del automóvil.

Su trabajo más representativo es el Ethos, un atractivo descapotable, de reducido tamaño y diseñado por Pininfarina, (del que ya dimos una amplia información en Motor 16, número 447) en el que «General Electric Plastics» ha realizado los paneles de la carrocería en plástico totalmente reciclable. Además de este trabajo, ya conocido y que causó una enorme sensación en el Salón de Turín, GE Plastics está realizando importantes avances en otros muchos apartados de la industria del automóvil.

SILICONAS SALVAVIDAS
Con unas siliconas específicas de GE Plastics, se pueden realizar recubrimientos para los airbag. Tienen la ventaja de ser térmicamente muy resistentes.

Europa, recientemente, se ha sumado a la normativa americana y japonesa, que permite la utilización de materiales termoplásticos en la fabricación de las pantallas de los faros. GE Plastics, con una enorme experiencia en estos países, ha mostrado la abundante gama de posibilidades que ofrece esto. Los faros ya no tendrán obstáculo para adoptar la forma más increíble que le quiera dar su diseñador, y con ello también podrá cambiar el estilo de los coches. General Electric está desarrollando pantallas realizadas en un material denominado Lexan, que junto a unas siliconas específicas que posee esta marca, además de permitir obtener unas formas espectaculares, ofrecen una mayor resistencia a los impactos que recibe la pantalla.

Con su resina termoplástica Xenoy, están desarrollando unos nuevos parachoques de pared delgada, que con un espesor de 2,2 milímetros, además de una reducción de peso, ofrecen una resistencia a los



choques similar a los realizados con parachoques de polipropileno, mucho más gruesos. Con su amplia gama de resinas, GE Plastics está desarrollando un nuevo revestimiento para airbag, que tiene la ventaja de contener un menor volumen, una mayor resistencia térmica, una mayor duración y mejor fiabilidad. Al margen, también están experimentando con termoplásticos que pueden ser utilizados en la fabricación, incluso de cárteres para aceite. Además de todo esto, toda la nueva tecnología que está desarrollando GE Plastics, podrá ser totalmente reciclable. ○

MUCHAS POSIBILIDADES
Con plástico se pueden hacer muchas cosas, desde paneles para carrocerías hasta faros con un diseño muy espectacular, pasando por piezas que tengan que aguantar presión y calor, por ejemplo un cárter.

NUEVO BMW M3

TODO POTENCIA

Derivado de los actuales Coupé de la Serie 3, el futuro M3 estará movido por un motor de seis cilindros en línea, tres litros de cilindrada y 286 caballos de potencia. Empezará a comercializarse a inicios de 1993.

CUANDO se dio a conocer el primer BMW M3, en verano de 1986, se justificaba la adopción de un motor de cuatro cilindros por tratarse de una configuración «más apropiada a la competición que los propulsores de seis cilindros en línea» que equipaban los M1, M5 y M635. «Al tratarse de un cigüeñal más corto -explicaban- es también más robusto y vibra menos a altas revoluciones». Sin embargo, en la actualidad, parece que ese razonamiento ha pesado poco en el momento de diseñar el próximo M3, que llevará un motor de seis cilindros en línea con una culata de veinticuatro válvulas. Las nuevas técnicas de fabricación y tratamiento de materiales han permitido incorporar este motor, que lleva el cigüeñal forjado, sin poner en peligro la fiabilidad. La cilindrada es de

tres litros y la potencia alcanza 286 caballos. Si bien esta cifra resulta impresionante (unos 95 caballos por litro), el par máximo se sitúa a un nivel parecido, con 32,6 kgm. a un régimen bajo para tratarse de un motor de talante deportivo: 3.600 revoluciones por minuto. Estas cifras resultan casi idénticas a las del antiguo BMW M 635 CSi, que con casi medio litro más de cilindrada, obtenía la misma potencia y un par máximo ligeramente superior, aunque también a un número de revoluciones por minuto bastante más elevado.

Para alcanzar estas cifras se parte de una culata totalmente nueva, con las consabidas cuatro válvulas por cilindro y distribución variable. Por otro lado, estas cifras no se alcanzan gracias a un consumo desmesurado, ya que la cifra media

COUPÉ
Ningún alerón quiebra el limpio perfil del coche, que dispone de un exterior más sobrio que el de su antecesor.



NO ES POCO
Llantas, retrovisores exteriores, faldones y anagrama distinguen al M3. Sin embargo, en carretera no resultará fácil verlo pasar.



ponderada, según normas, DIN es de 9,1 litros cada cien kilómetros.

Por lo que se refiere a la carrocería, este M3 se diferencia poco de los coupés de la Serie 3 de BMW (en la página 34 de este mismo número probamos el 320i Coupé). Los abultados pasos de rueda y el característico alerón del anterior M3, desaparecen en esta versión. Con todo, las llantas de diecisiete pulgadas, con neumáticos de 235/40 en el eje trasero, son exclusivas de este modelo, así como los retrovisores exteriores y los faldones delantero y posterior. Gracias a ellos, y a la sigla M3, se puede distinguir al M3 del resto de las versiones.

En cuanto al bastidor, aunque la carrocería no deja traslucir variaciones considerables en cuanto a anchura de vías, otros parámetros como altura de la carrocería, dureza de suspensión y cotas de los trenes delantero y trasero sí reciben modificaciones, para alcanzar una estabilidad a la altura del motor. ○

Javier Moltó

SEIS CILINDROS
Un motor de seis cilindros en línea se esconde bajo el capó del nuevo M3. Se trata de repetir los éxitos deportivos de su predecesor.

3.2 L, 6 CILINDROS 24 V, MOTOR GASOLINA

/ 3.1 L, TURBODIESEL INTERCOOLER

OPEL MONTEREY 4x4 UN LUGAR EN LA CUMBRE



Hay personas que para llegar a lo más alto siguen su propio camino. Superan obstáculos, afrontan retos. Exigen el máximo en todos los terrenos.

Personas que conocen el poder de los motores 3.2 L. de 6 cilindros en V y 3.1 Turbodiesel Intercooler.

Personas que se han hecho acreedoras de un lugar en la cumbre. Para ellos, y sólo para ellos, ha nacido un nuevo todo-terreno. El Opel Monterey 4x4.

EQUIPAMIENTO DE SERIE:

MONTEREY CORTO RS 3 P.:
Aire acondicionado. Cierre centralizado. Dirección asistida. Elevalunas eléctricos. Retrovisores exteriores eléctricos y térmicos. Volante regulable en altura. Desbloqueador de ruedas delanteras. Diferencial autoblocante. ABS.

MONTEREY LARGO LS 5P.:
incluye capacidad para 7 plazas y todo el equipamiento anterior, excepto ABS.

| MOTOR | 3.2 i. 24V. 177 CV. | 3.1 TD INTERC. 114CV. |
|-----------------------|------------------------|--------------------------|
| MONTEREY CORTO RS 3P. | 3.626.000 Ptas. | 3.626.000 Ptas. |
| MONTEREY LARGO LS 5P. | 3.660.000 Ptas. | 3.660.000 Ptas. |

Modelos de disponibilidad limitada.



OPEL

* P.V.P. recomendado por el fabricante (Península y Baleares). Transporte, IVA y gastos de pre-entrega incluidos.

BMW M5

COSA SERIA



Para BMW era todo un desafío mejorar su modelo M5 en la nueva serie. Su filial Motorsport GmbH puede estar orgullosa del resultado obtenido: un sobresaliente deportivo en toda regla, con forma de cómoda berlina. Confortable en su interior y en las suspensiones, la eficacia dinámica y el rendimiento del motor pone al BMW M5 en un posición privilegiada entre los mejores coches de la actualidad.

El cometido de Karl-Heinz Knaibfell, el entusiasta director de Motorsport, es la realización de unos 8.000 coches al año. Para ello dispone de 500 trabajadores, 500 colaboradores externos y la materia prima nacida de BMW. No son coches normales, por su aspecto algunos pudieran parecerlo pero sus interioridades mecánicas distan mucho de la gran serie de la marca bávara. Es precisamente lo que le pasa, y de una forma más acusada que en el caso de su antecesor al BMW M5. Externamen-

te, los menos avisados tendrán que fijarse en el pequeño anagrama bicolor que firma las creaciones de Motorsport para saber que se trata de un BMW especial. Nada de alerones, deflectores de gran tamaño o decoraciones llamativas, el M5 puede pasar ronroneando a nuestro lado sin llamar más la atención que sus primos «civilizados». El faldón delantero, un poco más pronunciado, o las espectaculares llantas de 17 pulgadas, no dejan adivinar lo que realmente «se cuece» por debajo de la elegante carrocería.

Si del anterior M5 se llegó a decir categóricamente que se trataba de la mejor berlina del mundo, la pugna para contrarrestar la aparición del Mercedes 500 E de ocho cilindros, no iba a ser cosa de aficionados. BMW no creyó necesario recurrir a ese número de pistones para impulsar de forma rotunda a su M5 hasta los 250 kilómetros por hora de rigor, limitados voluntariamente por la marca. No obstante, el propulsor de seis cilindros ha sido objeto de una drástica revisión que ha llevado a los hombres de Motors-



DEPORTIVO A LO GRANDE
A pesar de pertenecer a un segmento superior y tener un peso considerable, el M5 se mueve como pez en el agua por todo tipo de curvas. La motricidad es impresionante en todo momento.



APARIENCIA DISCRETA
Exteriormente, nadie advinaria el enorme potencial que esconde la elegante carrocería. Tan sólo el anagrama de Motorsport y las llantas lo delatan. Estas son de 17 pulgadas y montan enormes neumáticos, de distinta medida delante y detrás.



port a crear un nuevo bloque de diámetro y carrera mayores, con lo que se ha ganado no sólo en cilindrada (de 3.535 centímetros cúbicos se ha pasado a 3.795), sino en potencia, pasando de los 315 a los actuales 340 sin variar por ello el régimen máximo. La respiración del motor se ha mejorado, agrandando las válvulas de admisión y la gestión electrónica se ha adecuado a las nuevas exigencias. Con todo ello, se ha conseguido mantener los mismos planteamientos mecánicos y la fiabilidad a pesar del incremento de potencia.

La propia cilindrada del M5 garantiza un empuje constante y rotundo desde los más bajos regímenes. La sensación es realmente impresionante, al notar que el empuje de este espacioso automóvil lanza sus dos toneladas de peso cargado, con un poder comparable al de potentes deportivos biplaza. La facilidad con que el M5 deja atrás la banda de asfalto obliga al conductor a mantener constantemente un ojo sobre el velocímetro, la rapidez con la que pasa el paisaje a través de las ventanillas no basta para tomar consciencia en el interior del confortable

y silencioso habitáculo. Ni que decir tiene que estas generosas respuestas sirven para circular con una total holgura por todo tipo de carreteras. En quinta, a 60 kilómetros por hora, el impresionante par de más de 40 kilográmetros, permite acelerar sin ninguna protesta ni pereza por parte del motor. Las respuestas, en cualquier circunstancia, permiten librarse de obstáculos de la circulación en tiempos mucho menores que los necesarios en cualquier automóvil «normal». Y en el caso de la velocidad máxima, BMW sigue fiel a su tajante autolimitación

de 250 kilómetros por hora, pero la aceleración consigue alcanzar desde parado los 100 kilómetros por hora en 5,9 segundos. Sobran los comentarios ante la furia desatada por esta sofisticada mecánica alemana.

Pero todo este alarde de poder sería inútil sin un chasis adecuado que lo soporte. En este campo, los hombres de Motorsport se llevan otro sonado acierto en su minucioso trabajo. La rigidez innata de la carrocería Serie 5, se ve aún más potenciada, hasta conseguir un comportamiento intachable a pesar de que se busquen los límites (muy lejanos para la mayoría de los conductores) de este eficaz compromiso entre lo razonable y lo pasional. En curva, la precisa dirección de asistencia variable y la nobleza del conjunto permiten trazar, con la gran berlina, como si de un coche de competición se tratase, es decir, hilando muy fino. Aquí, según el uso que se haga del acelerador, más o menos bruscamente, aparecen dos facetas de comportamiento. Mien-



EL CORAZÓN DE LA FIERA
El seis cilindros ha ganado potencia y respuestas respecto al anterior M5 aunque sin perder fiabilidad. Responde de forma contundente en cualquier circunstancia.

**NUEVAS
NORMAS DE
CIRCULACION**

**LA IGNORANCIA DE LA LEY
NO EXIME DE SU CUMPLIMIENTO**

**LAS IMPRUDENCIAS
SE PAGAN...
CADA VEZ MAS.**

Dirección Gral. de Tráfico
Ministerio del Interior
INFORMACION DE INTERES PARA VD.

Dirección Gral. de Tráfico

Ministerio del Interior



LUJO Y PODER
El alarde mecánico no merma un ápice la prestancia interior del BMW. Tanto el equipo como los acabados no desmerecen respecto a sus lujosos pero más «civilizados» rivales del segmento.

FICHA TECNICA

MOTOR: Seis cilindros en línea, dos árboles de levas y cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada 3 795 c.c. Potencia max: 340 CV a 6 900 r.p.m. Par max: 40,8 kgm a 4 750 r.p.m.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cinco marchas.

DIRECCION: De bolas, asistida. Diámetro de giro: 11 m.

FRENOS: Discos ventilados en las cuatro ruedas con ABS.

SUSPENSION: Delantera: Independiente McPherson con reglaje automático de los amortiguadores y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de triángulos oblicuos, bieletas y muelles helicoidales.

RUEDAS: Neumáticos: Michelin MX2 235 x 45ZR17 delante y 255 x 40ZR17 detrás.

PESOS Y CAPACIDADES. Peso en orden de marcha: 1 719 kg.

PRESTACIONES: De 0 a 100 Km/h: 5,9 segundos. Velocidad máxima: 250 km/h.

tras que con una conducción suave el coche tiende a ser subvirador, en comportamientos más bruscos aparece la impetuosa tendencia a sobrevirar de todo potente tracción trasera. El impresionante calzado del M5 (distintas medidas de neumático delante y detrás montados sobre llantas de 17 pulgadas), proporciona un agarre y una motricidad elevadísimos. Sobre todo en seco, pues en mojado habrá que ir con mucho más cuidado a la hora de las fogosidades con el pie derecho. El diferencial autoblocante ayuda, sin duda alguna, a hacer más dóciles las reacciones, pero en última instancia, será el conductor el que deba administrar y suministrar los caballos adecuadamente para que la fiera mecánica no se encabrite. La suspensión (de regulación variable), aguanta lo que le echen a la hora de evolucionar en curvas de todo tipo. Al tacto, pueden parecer blandas para tratarse de un coche con un potencial casi «de carreras», pero la filosofía de berlina utilizable y cómoda impera en el trasfondo del M5. No se trata de hacer un prototipo para circuitos incómodo e inconducible en carretera, sino un coche de calle especial, para clientes especiales y con rendimientos muy su-

periores a cualquier modelo de su segmento. Tan sólo los frenos, encargados de una ardua misión dado el peso y las prestaciones barajadas, desfallecen en algún momento tras un tratamiento un tanto despiadado. Además, el ABS alarga demasiado las frenadas sobre firmes irregulares, sumándose a lo anterior, sobre todo en carreteras de montaña, donde estas dos circunstancias suelen ir asociadas.

En cuanto al equipo y el ambiente del habitáculo, nada tiene que envidiar el M5 a los cuatro plazas de planteamiento lujoso pero de mecánica más convencional. La climatización puede regularse de forma distinta en la derecha y en la izquierda, según el gusto de cada ocupante, y el coche está equipado de serie con una supermoderna alarma antirrobo entre otras sofisticaciones.

El privilegio de poseer un M5 es algo más que un argumento comercial. Además de los diez millones de pesetas que cuesta uno de ellos, el mercado alemán ya ha absorbido las 400 unidades previstas para la producción de este año. Así que habrá que sumar paciencia al dinero si se quiere poseer uno de los mejores coches del momento.

Giancarlo Perini



**KAS TE REGALA
3 ALFA ROMEO SPIDER 2.0.**



Y MÁS DE MEDIO MILLÓN DE PREMIOS DIRECTOS.



Vive el verano Kas a toda marcha. Debajo de las anillas, chapas y tapones de los envases señalizados de Kas Naranja, Limón y Tónica, puedes encontrar participaciones para el sorteo de tres magníficos Alfa Romeo Spider 2.0 o más de medio millón de regalos directos: Mountain Bikes, gorras, pamelas, discos voladores y mecheros aventura.

Canjea tus anillas, chapas o tapones con premio directo llevándolos a tu emisora de la cadena 40 Principales más próxima o enviándolos junto a tu nombre, dirección y código postal al apartado nº 43.191, 28080 Madrid. Envía tus participaciones para el sorteo de los coches a este mismo apartado.

Fecha sorteo coches, 30 Octubre. Caducidad promoción, 28 Octubre 1992. Tel. servicio al consumidor: (91) 575 99 32.

¡No te olvides! Puedes canjear tus regalos en tu emisora de 40.



VIRTUDES

- Diseño carrocería
- Sistema de capota
- Protección aerodinámica

RENAULT 19 1.8 CABRIOLET
PRECIO: 2.585.000 ptas.

- Torsiones del chasis
- Ruidos de carrocería
- Respuesta a bajo régimen

DEFECTOS

VIRTUDES

- Suavidad de marcha
- Comportamiento
- Alarma de origen

ROVER 216 CABRIOLET
PRECIO: 2.685.000 ptas.

- Turbulencias aerodinámicas
- Tacto del cambio
- Tacto de freno

DEFECTOS



R-19 CABRIOLET CONTRA ROVER 216 CABRIOLET
MEDIOS AL PODER

Se acabó. El monopolio de las grandes berlinas sobre el lujo y la «dolce vida» ha terminado. La revolución burguesa ha hecho posible que todas estas bellas preparaciones, hasta ahora reservadas para los más poderosos, se extiendan a todo tipo de familias.

LOS dos coches aquí comparados provienen de los dos países donde nació, Inglaterra, y se difundió, Francia, la revolución burguesa. Los desmanes de la aristocracia y el nuevo orden económico levantaron a la mayoría en contra de los hasta entonces más poderosos. Es un poco lo que ha

pasado en el caso que nos ocupa. ¿Porqué pagar cinco millones de pesetas por un descapotable? Los placeres que depara circular con un cabriolet cuando el tiempo (y la polución) lo permitan, tenía que ser algo más asequible dado el nivel tecnológico de los automóviles actuales e independientemente de su





MÁS DECORADO
Mientras que el Rover viene de fábrica con bellas llantas de aleación, el Renault se conforma con las de chapa.

segmento. El desmelenamiento que ha supuesto descapotar los coches «convencionales» por llamar de alguna forma a los modelos de gran serie más vendidos, fue iniciado, como no, por el Volkswagen Golf, chico aventajado del mercado europeo. La réplica de otras marcas no se hizo esperar y paulatinamente fueron apareciendo versiones de ca-

OTRO CONCEPTO DE VIAJAR
No hay que buscar en ellos un deportivo, sino eficaces coches para uso diario y placenteros viajes, disfrutando del paisaje.

FICHA TECNICA



| | RENAULT 19 CABRIOLET | ROVER 216 CABRIOLET |
|--------------------------------|-----------------------|-------------------------|
| MOTOR | | |
| Disposición | delantero transversal | delantero transversal |
| Número de cilindros | 4 en línea | 4 en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 1.794 | 1.590 |
| Arbol de levas | 1 en cabeza | 2 en cabeza |
| Nº válvulas por cilindro | 2 | 4 |
| Alimentación | inyección electrónica | inyección electrónica |
| Compresión | 9,7 a 1 | 9,5 a 1 |
| Potencia máxima / l.p.m. | 95 CV (70 kW)/5.750 | 130 CV (95,6 kW)/6.800 |
| Par máximo / l.p.m. | 14,8mkg(145 Nm)/2.750 | 14,6mkg(143,0 Nm)/4.700 |
| TRANSMISION | | |
| Tracción | delantera | delantera |
| Caja de cambios | manual, 5 velocidades | manual, 5 velocidades |
| Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª | 8,1 / 13,4 / 18,9 | 7,7 / 12,8 / 18,5 |
| Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª | 25,9 / 33,1 | 24,1 / 29,4 |
| Embrague | mando mecánico | mando hidráulico |
| DIRECCION | | |
| Sistema | cremallera asistida | cremallera asistida |
| Vueltas de volante | 3,5 | 3,4 |
| Diámetro de giro (m) | 10,4 | 10,2 |
| FRENOS | | |
| Delante | discos ventilados | discos ventilados |
| Detrás | tambores | discos |
| Antibloqueo | no | no |
| SUSPENSIONES | | |
| Delantera | tipo McPherson | tipo McPherson |
| Trasera | brazos guiados | doble trapecio |
| RUEDAS | | |
| Llantas (pulgadas) | chapa 5,5 x 14 | aleación 5 x 15 |
| Neumáticos | 175/65 R14 | 185/55 VR 15 |
| PESOS Y CAPACIDADES | | |
| En orden de marcha (kg.) | 1.125 | 1.150 |
| Capacidad depósito combust. | 55 | 55 |



pota blanda del Ford Escort, Opel Kadett, Peugeot 205 y, más recientemente, el nipón Suzuki Swift. Todos ellos cuestan entre los dos millones y los dos millones y medio, ofreciendo un equipo y un acabado superior dentro de sus respectivas gamas. Ahora, con la llegada del Renault 19 Cabriolet y el Rover 216 Cabriolet (algo más lujosos y caros),

esta pequeña revolución dentro de los coches medios de alrededor de cuatro metros, triunfa creando un pequeño y divertido segmento con carácter propio.

A pesar de que no se trata de coches deportivos en la acepción pura del concepto, todos tienen un ramalazo *sport* debido a su propio aspecto y a sus motorizaciones, en las

que se ha buscado una opción potente y nerviosa en sus respuestas. Centrándose en los recién llegados, Renault posee una versión cabriolet de 16 válvulas, pero por precio, potencia y prestaciones ya se separa considerablemente del 216. Éste, a pesar de recurrir a una culata de cuatro válvulas por cilindro, guarda un carácter más tranquilo «confor-

mándose» con 122 caballos. La versión probada frente al Rover, es pues la 1.8 de inyección monopunto y 95 caballos. Nuevo motor recientemente incorporado a la gama 19 que, en el Cabriolet, propone un buen compromiso entre potencia y versatilidad sin necesidad de recurrir a la deportiva mecánica Renault de 16 válvulas. Tanto el Renault co-

CONSUMOS



| Datos en l/100 km | R-19 | 216 |
|------------------------------|------|------|
| CIUDAD | | |
| A 30,2 km/h de promedio | 9,5 | 9,4 |
| CARRETERA | | |
| A 90 km/h de cruceo | 6,2 | 6,6 |
| En conducción rápida | 14,4 | 11,7 |
| AUTOPISTA | | |
| A 120 km/h de cruceo | 8,4 | 9,4 |
| A 140 km/h de cruceo | 10,9 | 10,4 |
| CONSU. MED. PONDERADO | | |
| Litros/100 km | 8,8 | 8,5 |
| AUTONOMIA MEDIA | | |
| Kilómetros recorridos | 561 | 596 |

PRESTACIONES



| | R-19 | 216 |
|------------------------------------|-------|-------|
| VELOCIDAD MAXIMA | | |
| Km/h | 180,2 | 196,7 |
| ACELERACION | | |
| 400 m salida parada (seg.) | 18,7 | 17,1 |
| 1.000 m salida parada (seg.) | 34,5 | 31,1 |
| 0-100 km/h (seg.) | 13,0 | 9,7 |
| Metros recorridos | 225,4 | 160,2 |
| RECUPERACION | | |
| 400 m desde 40 km/h en IV (seg.) | 19,0 | 18,2 |
| 400 m desde 40 km/h en V (seg.) | 20,7 | 19,8 |
| 1.000 m desde 40 km/h en IV (seg.) | 35,5 | 33,6 |
| 1.000 m desde 40 km/h en V (seg.) | 39,2 | 37,2 |
| De 80 a 120 km/h en IV (seg.) | 10,0 | 10,5 |
| Metros recorridos | 335,2 | 296,7 |
| De 80 a 120 km/h en V (seg.) | 16,9 | 14,0 |
| Metros recorridos | 477,8 | 397,7 |

SONORIDAD



| | R-19 | 216 |
|------------|------|------|
| Al ralentí | 47,3 | 48,5 |
| A 60 km/h | 62,1 | 66,3 |
| A 90 km/h | 65,4 | 69 |
| A 120 km/h | 71,4 | 74,5 |
| A 140 km/h | 74,2 | 77,7 |
| A tope | 78,3 | 84,5 |

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

FRENOS



| | R-19 | 216 |
|------------------------------|------|------|
| DISTANCIAS DE FRENADO | | |
| En metros | | |
| A 60 km/h | 19,1 | 18,4 |
| A 100 km/h | 53,0 | 48,3 |
| A 120 km/h | 77,3 | 71,3 |

mo el Rover encuentran en sus motores unos buenos aliados para afrontar las exigencias requeridas de uno de estos descapotables de cuatro metros. La filosofía de estos coches debe quedar clara y en este tipo de coches la velocidad máxima o la potencia deben ser considerados con mayor cautela. Circular a alta velocidad descapotado o intentar buscar los límites de estabilidad con estas carrocerías no conduce sino a darse cuenta de que no son coches hechos para eso. La posibilidad de liberarse del habitáculo retirando la capota es tan sólo una placentera opción para quienes disfruten del aire, el sol y no teman despeinarse. En cuanto a la imagen, es indudable que los cabrios tienen un atractivo especial y desvían la mirada de los curiosos hacia sus ocupantes.

La forma de resolver el problema ha sido tratado de forma muy distinta en uno y otro. Mientras que en el Rover sencillamente se ha «cortado» el techo dejando invariado el resto de la carrocería, Renault ha encargado al especialista en preparaciones Karmann la realización de una carrocería específica para su 19 más atrevido. El concepto de carrocería autoportante y la influencia del concepto *roadster*, al poder escamotear la capota completamente en un vano especial, han hecho posible un cabrio de líneas muy puras y atractivas, una de las bazas más interesantes del coche. El Rover recurre a un robusto arco de seguridad para resolver los problemas de rigidez que la pérdida del techo supone. Su capota queda a la vista, o cubierta por una lona especial para tal efecto y así resalta más el arco, pero no queda tan elegante como la sencillez superior del Renault.

Las capotas están muy bien realizadas en tres capas de tejido, totalmente impermeable y resistente a las inclemencias del tiempo. Su ajuste es muy preciso, quedando en ambos casos bien sujetas y lo suficientemente tensas como para no provocar molestas vibraciones aerodinámicas. Su plegado y desplegado se hace así mismo de forma distinta. En el Renault es manual. Se realiza en medio minuto y su inconveniente, para los más perezosos, radica en tener que bajarse del coche. En contrapartida, tras ser plegada, la capota queda completa-

mente guardada y protegida bajo el capó trasero. Además, este hueco puede utilizarse como un guardaobjetos cuando la capota va desplegada. Por el contrario, Rover ha instalado electromotores que accionan suavemente la capota, a coche parado y tensado el freno de mano,

DISTINTOS SISTEMAS
Para el Renault se ha diseñado un ingenioso sistema que esconde completamente la capota bajo la carrocería. El plegado es manual y se realiza en 30 segundos. En el Rover, el accionamiento es eléctrico y dispone de un cubrecapota de lona.



hasta sus dos posiciones. Ventaja aprovechable para los más urbanos que quieran aprovechar los semáforos para tal fin.

Como en casi todos los coches de capota blanda, la visibilidad posterior no es precisamente buena. Los anchos montantes de la capota

aumentan el ángulo muerto posterior y las lunetas de plástico no tienen la transparencia del vidrio, sobre todo con lluvia (se echa de menos la excelente luneta trasera de vidrio del Ford Escort Cabrio). Eso sí, en ambos casos disponen de un ventilador de aire caliente pa-

ra eliminar la escarcha que en ellas pudiera formarse.

Circulando por carretera, descapotados y con las cuatro ventanillas subidas o bajadas, el Rover absorbe mayor rebufo aerodinámico en el interior del habitáculo. En el interior del Renault, con una luneta más en-

EQUIPAMIENTO



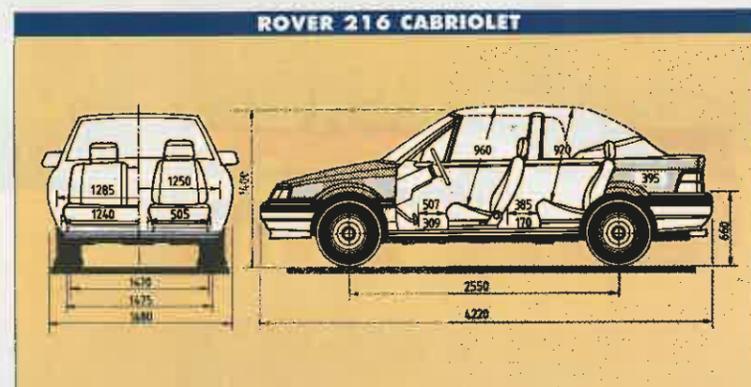
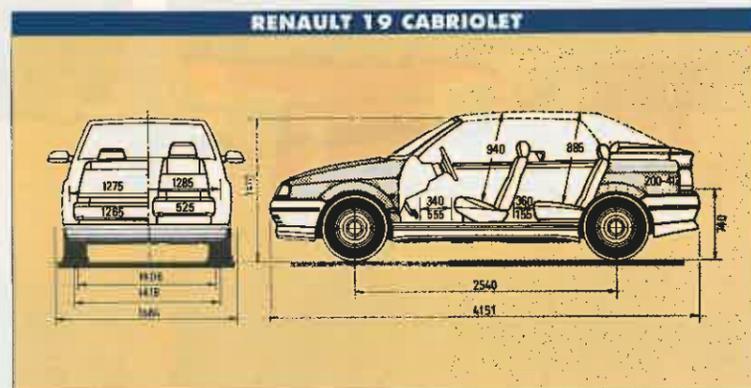
| | R-19 | 216 |
|--|-------|-------|
| Cuentarrevoluciones | SI | SI |
| Manómetro de aceite | NO | NO |
| Termómetro de agua | SI | SI |
| Indicador carga de batería | SI | SI |
| Ordenador de viaje | NO | NO |
| Volante regulable | SI | SI |
| Faros antrible | SI | NO |
| Aire acondicionado | OP | OP |
| Asiento conductor regulable en altura | SI | SI |
| Asientos regulables electrónicamente | NO | NO |
| Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.) | SI/SI | SI/SI |
| Mando a distancia de apertura de puertas | SI | NO |
| Elevallas eléctricos (D/T) | SI/SI | SI/NO |
| Cierre centralizado | SI | SI |
| Cinturones de seguridad traseros | SI | SI |
| Asiento posterior divisible | NO | SI |
| Faros regulables desde el interior | NO | NO |

OPCIONES

Renault 19 Cabriolet: Aire acondicionado, 148.000 ptas. Pintura metalizada, 29.000 ptas. ABS, 184.500 ptas. **Rover 216 Cabriolet:** Aire acondicionado, 180.000 pts. Pintura metalizada, 29.800. ABS, 203.000 ptas.

DATOS DEL COMPRADOR

RENAULT Importador: Fasa Renault, S.A. Avda.-Burgos, 89. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 302 29 94. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.400 puntos de asistencia en toda España. **ROVER Importador:** Rover España, S.A. Mar Mediterráneo 2. 28033 Teléfono: (91) 676 82 11. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 207 puntos de asistencia en toda España.



ESTILO ORIGINAL
El excelente ejercicio estilístico de Karmann hace del 19 uno de los cabriolet más originales.



SOBRIA ELEGANCIA
Rover ha recurrido al arco superior como elemento que sirve para obtener una mayor rigidez y seguridad. Sin ser tan original como el Renault, su aspecto resulta muy atractivo.



volvente, se notan mucho menos los azotes del viento. Al estar especialmente diseñado como descapotable ha recibido mayor atención en cuanto al estudio del diseño aerodinámico. Otro punto a su favor, las lunetas traseras pueden bajarse eléctricamente desde las plazas delanteras y, además, bajan hasta enrasarse con la carrocería, mientras que en el Rover sobresalen unos centímetros.

El comportamiento dinámico de un coche en versión cabrio siempre es peor que la de su homólogo de carrocería compacta. El concepto autoportante tiene que suplirse a base de arcos superiores caso del Rover, o bien reforzando muy seriamente el chasis como en el Renault. La primera solución es estéticamente peor, pero es más sencilla y aporta un elemento de seguridad en un hipotético vuelco que no hay que deshechar. La segunda, más elegante, requiere sin embargo mucho trabajo oculto bajo la carrocería (por supuesto, el Rover también ha recibido refuerzos en su base). Todo ello conlleva un aumento de peso que, en el caso del Renault 19 es de 100 kilos. Los refuerzos del francés atañen a órganos muy diversos como pilares delanteros, montan-

¿Hasta dónde eres capaz de llegar?



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

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

SUZUKI Samurai 4x4

PATROCINADOR OFICIAL PABELLÓN DE ANDALUCÍA EN EXPO'92

El más duro sobre el terreno.

SUZUKI SAMURAI • VERSIONES DE 1.000 CC. Y 1.300 CC. • CARROCERÍA CORTA O LONG BODY • TECHO DE LONA. TECHO METÁLICO FIJO O TECHO DESMONTABLE DE RESINA • GASOLINA NORMAL O SIN PLOMO • MAS DE 350 PUNTOS DE ASISTENCIA. FINANCIACION DISPONIBLE A TRAVÉS DE SANTANA-CREDIT EN TODOS LOS CONCESIONARIOS SUZUKI.

MECANICA

1º ROVER Más potente con menor cilindrada y con una suavidad de funcionamiento que hace la conducción muy agradable.

2º RENAULT Es más que suficiente para disfrutar del 19 sin recurrir al 16 válvulas. A bajo régimen su inyección adolace pequeños tirones.

COMPORTAMIENTO

1º ROVER Más rígido que su homólogo francés, no plantea problemas siempre que la conducción sea suave y precisa.

2º RENAULT Su chasis monocasco produce ruidos en la carrocería al torsionar en los apoyos o al pasar a cierta velocidad sobre algún bache.

RENDIMIENTO

1º ROVER A pesar de la discreto de su cilindrada, el 216 consigue prestaciones sobresalientes manteniéndose en unos buenos niveles de consumo.

2º RENAULT No se queda atrás, sin embargo, respecto al Rover; su motor es el nuevo 1.8 de inyección que equipará el resto de la gama.

CONFORT

1º RENAULT El habitáculo es casi tan amplio como en el resto de los 19 y, descapotado, protege muy bien de las turbulencias aerodinámicas.

1º ROVER Su carrocería no está estudiada aerodinámicamente para ir descapotado y se nota en forma de rebufo interiores. Es también más ruidoso.

CARROCERIA

1º RENAULT Karmann, por encargo de Renault, no se ha conformado con descapotar el 19. Ha creado un nuevo concepto de berlina media.

2º ROVER Aunque su aspecto es elegante y atractivo, no es tan original como su rival. Su arco de seguridad es algo a tener en cuenta.

ECONOMIA

1º RENAULT Más barato que el Rover, es una buena alternativa frente al caro R-19 16V, disponiendo además de mecánica nueva y un buen equipo.

2º ROVER Se separa en el precio de la media en este particular segmento de los cabrios, siendo cien mil pesetas más caro que el Renault.



CONFORT AL AIRE LIBRE
El interior del Renault es muy confortable, incluso rodando sin capota. Su parabrisas ofrece una excelente protección al viento y, con la capota puesta, es más silencioso que el Rover.

las cifras de distancia en frenado lo desmienten.

El acabado de estos coches es excelente y a la altura de segmentos superiores. En cuanto a equipo, vienen bastante bien dotados, particularmente el Rover que incluye un sistema de alarma por rayos infrarrojos

que actúa, incluso, con la capota plegada. Por contra, y a diferencia de su hermano de techo metálico, no cuenta con mando interior del maletero. A pesar de sus precios, incrementados sobre sus homólogos por la especial fabricación que requieren, estos coches ofrecen una interesante oportu-

nidad de acceder a sensaciones hasta ahora vetadas a coches mucho más exclusivos. No renuncian a su condición de polivalentes, pero se distinguen y distinguen de forma especial a quien los posee.

Juan Luis Soto
Fotos: José Robledo



PROTECCIÓN SUPERIOR
El arco del Rover ofrece una mejor protección en caso de accidente. Sin embargo, las lunetas posteriores no bajan del todo, sobresaliendo unos centímetros.

APERTURA SENCILLA

Para levantar las capotas bastará apretar un botón en el Rover y accionar una palanca en el Renault.



MECÁNICAS SUFICIENTES

Las motorizaciones de ambos coches permiten disfrutar sin problemas en carretera y utilizarlos en ciudad a diario.



delantero y trasero cuando no están alineados siempre será particularmente acusada en este tipo de carrocerías.

Por estas circunstancias es mejor adoptar con el Rover y, sobre todo con el Renault, una conducción suave y sin brusquedades, trazando las curvas por la trayectoria ideal y sin insistir en fuertes apoyos que provocarán de inmediato el rechazo del propio coche y de sus ocupantes. El paseo tranquilo es donde los cabriolet encuentran su ambiente y donde se puede disfrutar del paisaje sin ir crispado en la conducción ni ensordado por las turbulencias.

Los motores del Renault 19 y del Rover 216 dan para esto y mucho más. A ambos les gusta respirar arriba en su curva de rendimiento, pero el Rover es más suave en sus primeras respuestas. Algo que desaprovecha por el tacto de su palanca de cambios, un tanto imprecisa y que se pone en evidencia ante la eficacia de la caja de cambios Renault. Otro tanto ocurre con el pedal de freno del inglés, que hace pensar que el coche frena mal cuando

tes, puertas y plataforma. Hasta los vidrios de las lunetas han visto incrementado su grosor para mejorar la rigidez del conjunto.

Las torsiones, sin embargo, se producen y se notan. En el Rover son más discretas y se manifiestan en apoyos fuertes o al pasar irregularidades de la carretera a cierta velocidad como pequeñas oscilaciones de la dirección. Puede hablarse

de todas formas de discreción en cuanto a las deformaciones dinámicas. No es así en el Renault 19 que, desde baja velocidad, manifiesta crujidos que se convierten a más velocidad en movimientos de la carrocería. Tampoco hay que alarmarse, pues la estabilidad y la seguridad no se ven gravemente afectadas, pero la sensación de imprecisión que producen los trenes

AUDI COUPÉ 2.3E CONTRA
BMW 320 i COUPÉ

DEPORTISTAS DISTINGUIDOS

Con la llegada de las versiones Coupé, BMW puede plantar cara a su rivales tradicionales y devolver la pelota con ventaja al campo contrario. El carácter deportivo que impone la marca de Munich a sus modelos contrasta con el funcionamiento sobrio y verdaderamente tranquilo del Audi.



A TOPE
El cuadro del Audi (izquierda), es muy completo pero de lectura más difícil. El BMW es más convencional.

VIRTUDES

- Suavidad de marcha
- Comportamiento
- Acabado general

AUDI COUPÉ 2.3 E
PRECIO: 3.772.000 ptas.

- Maletero escaso
- Desarrollos de cambio largos
- Fatiga de frenos

DEFECTOS

VIRTUDES

- Habitabilidad
- Prestaciones
- Manejo del cambio

BMW 320 i COUPÉ
PRECIO: 3.663.000 ptas.

- Motor ruidoso
- Túnel de transmisión voluminoso

DEFECTOS





EL comprador actual de un coupé se encuentra con serias dudas a la hora de elegir el modelo ideal. En realidad no hay mucha variedad en relación a segmentos más populares; sin embargo, los seis o siete modelos disponibles no facilitan, básicamente por las diferencias entre potencia, precio y equipamiento, la elección. Nuestra prueba reúne a los dos modelos que más se desmarcan, so-

bre todo por precio (más alto), del resto de coupés, el Audi Coupé 2.3 y el nuevo BMW 320i Coupé.

Ambos rondan los cuatro millones de pesetas si incluimos una opción tan elemental como el aire acondicionado, mientras que sus más directos competidores superan por poco los 3,5 millones y a veces hasta son más potentes. Pero sepamos el porqué de estas diferencias y sobre todo cuál de estos dos modelos interesa más.

Los más expertos cuentan con un dato clave para comenzar a deshojar la margarita: uno es tracción delantera (Audi) y otro trasera (BMW), con todo lo que esto implica a nivel de comportamiento o facilidad de conducción. A continuación, y siempre teniendo en cuenta lo primero que debería valorar el futuro propietario, tenemos una verdadera carrocería coupé en el Audi y un tres volúmenes a caballo entre la berlina y el coupé en el BMW, cuyo resultado final, sin desmerecer en absoluto, no consigue los resultados visuales de su rival.

En compensación, sus ocupantes sufren menos estrecheces que los del Audi, sobre todo en cuanto a la altura en las plazas traseras y la

POCO ESPACIO
El maletero del Audi no tiene mucha capacidad, pero resulta funcional gracias al portón.



sensación de ir embutido se reduce considerablemente. El diseño del modelo de los cuatro aros vuelve a pasar factura cuando se trata de iniciar un viaje y hay que hacer encaje de bolillos para acomodar el equipaje. Éste tiene que compartir espacio con la rueda de respuesto (de tamaño normal) en un exíguo maletero que cuenta al menos con la posibilidad de aumentar el volumen a base de abatir asimétricamente los respaldos traseros. El BMW, a pesar de no utilizar un portón trasero (recordemos su imagen de tres volúmenes retocado), también ofrece la oportunidad de abatir el respaldo y, sobre todo, una altura de carga (distancia del asfalto al hueco del maletero) mucho más razonable. Otra pequeña contrariedad de una auténtica carrocería coupé es la visibilidad trasera, menor de la que ofrece el BMW.

La presentación interior difiere notablemente. Por un lado, el coupé de Audi cuenta con los mejores asientos pero la posición al volante no es la mejor, por postura y por volante, no tan atractivo como el que utiliza su rival. La madera le da un toque clásico y, si acaso, aporta un ambiente más acogedor en un habi-

táculo más cuidado; sin embargo, la habitual sobriedad BMW no encaja mal en el coupé de la marca bávara, el único alarde en este caso se centra en poner todo en su sitio y cuidar el acabado, que no los materiales, al máximo. Si esto se combina con un diseño brillante, el conjunto consigue contrarrestar el despliegue de Audi.

Pero sí, aparentemente, los dos modelos tienen un potencial com-

COMO UNA BERLINA
El maletero del BMW Coupé no tiene nada que envidiar del de otros modelos más grandes.





BUEN CONFORT
En el interior del Audi se pueden alojar cuatro adultos sin apreturas, siempre y cuando los de las plazas posteriores no sean muy altos.

prador común, lo cierto es que incluso mecánicamente las diferencias son grandes. Así nos encontramos con un cinco cilindros de 10 válvulas y 133 caballos en el Audi y con un seis cilindros de 24 válvulas y 150 caballos en el BMW. Pero otros factores influyen, además de la potencia, en el funcionamiento global de los coches; por un lado, el 320 Coupé pesa 145 kilogramos más que el Audi (el equivalente a

dos adultos) y su motor no es capaz de rendir óptimamente a bajas revoluciones a pesar de entregar su potencia a través de unos desarrollos más cortos. El resultado de todo esto, confirmado por nuestro *correvit*, es que el BMW acelera mejor y alcanza una velocidad máxima superior en 11 km/h a la conseguida por el Audi. Sin embargo, la capacidad de recuperación en cuarta o quinta desde-baja velocidad no es su fuer-

te. En estas condiciones, el Coupé de los cuatro aros permite una mayor utilización y un menor número de cambios de marcha.

Globalmente, el Audi es un coche más tranquilo, una versión que incluso puede llegar a decepcionar (un Peugeot 106 XT acelera igual), en el aspecto prestacional, al conductor que se compra un coupé para algo más que darle envidia al vecino. Su mecánica de dos válvulas por cilindro tiene más bajos, pero si una vez superado el régimen al que se consigue la potencia máxima en el Audi (5.500 rpm), el coche se estabiliza y se niega a correr más, a no ser que se le ponga por delante un prolongado desnivel. En el BMW el «problema» lo encontramos por la rapidez con que sube de vueltas en aceleración, cuando el conductor busca el máximo rendimiento y por lo atento que hay que ir para cambiar en el momento adecuado. Afortunadamente, manejar el cambio del 320i Coupé es una delicia por precisión y rapidez. El de su contrincante no ofrece tantas facilidades ni posibilidades aunque no es de los peores.

Esta necesidad, y casi obligatorie-



ALEACIÓN LIGERA
El espectacular diseño de las llantas está a la altura de las monturas.



BUEN NIVEL
Las dos puertas del BMW permiten un buen acceso a su interior.

dad, de llevar el BMW muy revolucionado si se quiere dejar atrás al Audi, proporciona también una mayor rumorosidad mecánica (parece un molinillo de café) y un consumo más alto, aunque este último aspecto pase a un segundo plano en este segmento.

Pero la revancha del Audi llega muy pronto, en cuanto se abandonan las aburridas y largas (aunque más seguras y rápidas) autopistas y el conductor se interna en una auto-vía o en un puerto de montaña. Antes de que comience a llover, una ligera superioridad permite al Audi escaparse o, cuanto menos, equili-

TODO DETALLE
En la guantera del BMW hay una práctica linterna.



FICHA TECNICA

| | AUDI 2.3 | BMW 320 |
|--------------------------------|-------------------------|--------------------------|
| MOTOR | | |
| Disposición | Delantero longitudinal | Delantero longitudinal |
| Número de cilindros | 5 en línea | 6 en línea |
| Cilindrada (c.c.) | 2 309 | 1 991 |
| Árbol de levas | Uno, en cabeza | Dos en cabeza |
| Nº válvulas por cilindro | 2 | 4 |
| Alimentación | Inyección electrónica | Inyección electrónica |
| Compresión | 10 a 1 | 10,5 a 1 |
| Potencia máxima / r.p.m. | 133 CV (98 kW)/5 500 | 150 CV (110 kW)/5 900 |
| Par máximo / r.p.m. | 19 mkg(186 Nm)/4 000 | 19,4 mkg(190 Nm)/4 700 |
| TRANSMISION | | |
| Tracción | Delantera | Trasera |
| Caja de cambios | Manual de 5 velocidades | Manual de 5 velocidades |
| Velocidad a 1 000 rpm 1ª/2ª/3ª | 8,1/13,7/22,3 | 7,8/13,2/20 |
| Velocidad a 1 000 rpm 4ª/5ª | 28,1/34,6 | 27,2/33,2 |
| Embrague | Monodisco en seco | Accionamiento Hidráulico |
| DIRECCION | | |
| Sistema | Cremallera asistida | Cremallera asistida |
| Vueltas de volante | 3,0 | 3,4 |
| Diámetro de giro (m) | 11,0 | 10,4 |
| FRENOS | | |
| Delante | Discos ventilados | Discos |
| Detrás | Discos | Discos |
| Antibloqueo | Si (Bosch) | Si |
| SUSPENSIONES | | |
| Delantera | Indep Tipo McPerson | Indep Tipo McPerson |
| Trasera | Eje rígido | Independiente |
| RUEDAS | | |
| Llantas (pulgadas) | Aleación 6 J x 15 | Aleación 7 J x 15 |
| Neumáticos | 205/60 VR 15 | 205/60 R 15 |
| PESOS Y CAPACIDADES | | |
| En orden de marcha (kg) | 1 170 | 1 315 |
| Capacidad depósito combus | 70 | 65 |

brar la balanza que el BMW por potencia había inclinado a su favor. El 320 Coupé flota más en las curvas largas y cerradas de autovía, cuesta más hacerse al coche porque los apoyos no son continuos y obligan a corregir la trayectoria constantemente cuando queremos bordar el trazado. El Audi es más noble en todos los sentidos, perdona las equivocaciones y transmite mayor sensación de seguridad, lo que permite un paso por curva más rápido (lástima que se quede sin motor).

El BMW necesita unas manos más expertas o con más práctica, una premisa imprescindible cuando caen las primeras gotas y el asfalto se vuelve deslizante. Desde luego, los nuevos modelos no tiene nada que ver con los antiguos, el comportamiento ha mejorado una barbaridad y los sustos han disminuido a unos niveles «razonables» pero éste, y cualquier otro tracción trasera de 150 caballos, hay que saber llevarlo por su sitio.

La dirección está asistida de serie en los dos modelos, no obstante también encontramos diferencias

CINCO O SEIS CILINDROS
El motor del Audi (arriba) tiene un funcionamiento muy suave pero le falta garra. El BMW rebosa potencia a alto régimen.



| MECÁNICA | |
|----------------|--|
| 1º BMW | El conjunto de la mecánica del BMW resulta muy equilibrado. Es destacable la caja de cambios y los frenos. |
| 2º AUDI | El carácter tranquilo del Audi viene dado por una mecánica muy pensada para el cliente alemán. |
| COMPORTAMIENTO | |
| 1º AUDI | En el Audi se puede disfrutar al máximo de la seguridad que ofrece un buen tracción delantera. |
| 2º BMW | Tiene un buen comportamiento, pero como todos los coches de propulsión posterior requieren un mayor nivel de conducción. |
| RENDIMIENTO | |
| 1º BMW | El rendimiento del 320 entra de lleno en lo que se espera de un coche de clara vocación deportiva. |
| 2º AUDI | Unos desarrollos largos potencian el ahorro en unas condiciones muy concretas, pero penalizan las prestaciones. |
| CONFORT | |
| 1º BMW | Por amplitud interior y por mullido de los asientos, el BMW permite viajar cómodamente a cuatro adultos. |
| 1º AUDI | A pesar de ser más pequeño, el Audi tiene un buen confort de marcha y resulta más silencioso. |
| CARROCERÍA | |
| 1º BMW | Aunque sólo tiene dos puertas, el 320 Coupé disfruta de casi todas las ventajas de sus hermanos de cuatro puertas. |
| 2º AUDI | Es más pequeño y tiene un maletero escaso para realizar viajes al completo. No obstante tiene la ventaja del portón posterior. |
| ECONOMÍA | |
| 1º BMW | Tiene un precio algo elevado respecto a la gran mayoría de sus competidores. El equipo de serie es digno. |
| 2º AUDI | Está al mismo nivel que su oponente, pero muestra un acabado algo más aparente con algunos paneles de madera. |

CONSUMOS

| Datos en l/100 km | AUDI | BMW |
|------------------------------|------|------|
| CIUDAD | | |
| A 30,2 km/h de promedio | 11,9 | 12,8 |
| CARRETERA | | |
| A 90 km/h de cruceo | 7,9 | 7,8 |
| En conducción rápida | 12,0 | 11,9 |
| AUTOPISTA | | |
| A 120 km/h de cruceo | 9,2 | 8,9 |
| A 140 km/h de cruceo | 9,9 | 9,7 |
| CONSU. MED. PONDERADO | | |
| Litros/100 km | 10,4 | 10,9 |
| AUTONOMÍA MEDIA | | |
| Kilómetros recorridos | 623 | 596 |

PRESTACIONES

| | AUDI | BMW |
|-------------------------------------|-------|-------|
| VELOCIDAD MÁXIMA | | |
| Km/h | 205,4 | 210,4 |
| ACELERACIÓN | | |
| 400 m. salida parada (seg.) | 17,8 | 16,9 |
| 1 000 m. salida parada (seg.) | 33,2 | 30,8 |
| 0-100 km/h (seg.) | 11,4 | 9,8 |
| Metros recorridos | 196 | 166 |
| RECUPERACIÓN | | |
| 400 m. desde 40 km/h en IV (seg.) | 18,6 | 19,0 |
| 400 m. desde 40 km/h en V (seg.) | 20,3 | 20,4 |
| 1 000 m. desde 40 km/h en IV (seg.) | 34,6 | 34,2 |
| 1 000 m. desde 40 km/h en V (seg.) | 38,1 | 38,0 |
| De 80 a 120 km/h en IV (seg.) | 11,2 | 10,7 |
| Metros recorridos | 313 | 297 |
| De 80 a 120 km/h en V (seg.) | 15,7 | 14,9 |
| Metros recorridos | 439 | 417,5 |

EQUIPAMIENTO

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

OPCIONES

AUDI COUPÉ 2.3 E. ABS 143 609 ptas Servotronic 38 272 ptas Techo solar eléctrico 255 045 ptas Saco portaesquís 30 259 ptas Airbag 223 652 ptas Regulación lumbar 14 232 ptas Regulación de los faros 17 940 ptas Tempomat 63 312 ptas Lavafaros 35 680 ptas Climatronic 153 088 ptas Computadora 40 544 ptas Alarma antirrobo 67 654 ptas Termómetro temperatura ext 13 394 ptas Pintura metalizada 43 176 ptas Pintura nácar 222 556 ptas **BMW 320 i.** Diferencial autoblocante 94 083 ptas Volante M Technic 11 313 ptas Suspensión deportiva 41 449 ptas Airbag 140 754 ptas Pintura metalizada 89 806 ptas Alarma antirrobo 50 118 ptas Espejos eléctricos 21 876 ptas Techo solar eléctrico 184 547 ptas Calefacción asientos delanteros 67 483 ptas Reposacabezas para asientos traseros 26 656 ptas Tapicería de cuero 244 911 ptas Lavafaros 53 012 ptas Regulador de faros 11 514 ptas faros antiniebla 37 830 ptas Aire acondicionado 249 411 ptas Computadora de abordó 85 110 ptas Check control 32 623 ptas

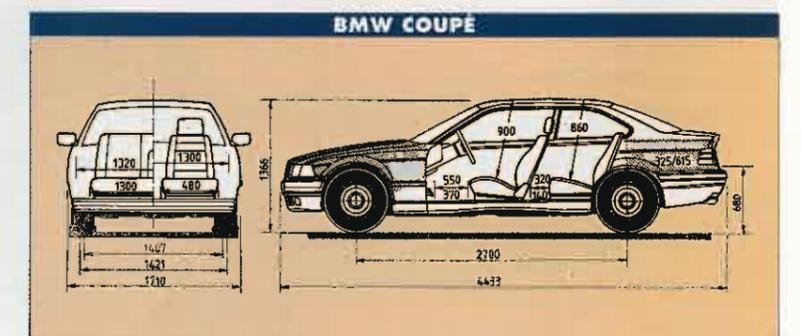
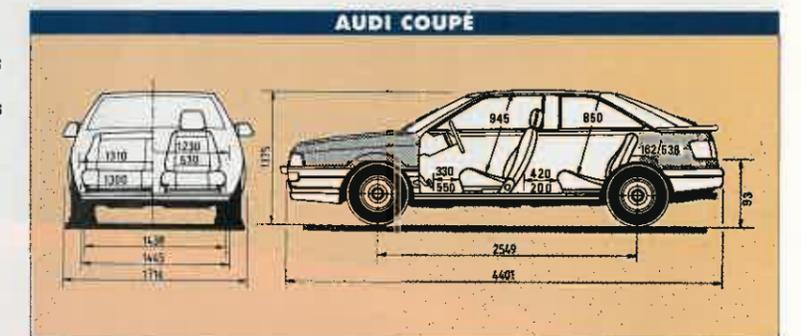
de sensibilidad, siendo la del Audi la mejor adaptada a la filosofía del coche.

Son en cambio los frenos del BMW los que mejor funcionamiento global proporcionan. La efectividad en ambos casos está por encima de la media; sin embargo, el tacto del pedal, muy esponjoso, en el Audi, no permite dosificar convenientemente la frenada, por lo que, a veces, ésta se alarga de manera preocupante y se llega a dudar si el coche va a parar donde queremos.

La decisión de comprar cualquiera de estos dos modelos en lugar de decidirse por un Calibra o un Corrado (mucho más baratos y no menos atractivos) puede llegar a ser complicada pero mejor lo dejamos para otra prueba. Sin duda, la elección por cualquiera de los dos contendientes de esta prueba viene dada por el prestigio y la garantía que ofrecen estas dos marcas. Entre BMW o Audi la cuestión monetaria, a favor del 320i Coupé, y las predilecciones por el tipo de tracción o el carácter de la mecánica, pueden llegar a ser aspectos determinantes para el futuro comprador.

Andrés Mas
Fotos: José Robledo

VARIAS FORMAS
Aunque los dos son coupés, sus carrocerías tienen estilos muy distintos.



DATOS DEL COMPRADOR

Audi Importador: SEAT S.A. Pau Claris, 162 08032 Barcelona Teléfono: (93) 215 81 53
Garantía: Un año sin límite de kilómetros **Red de postventa:** 1 052 puntos de asistencia en toda España **BMW Importador:** BMW Ibérica, S.A. Paseo de la Castellana 149 28046 Madrid **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra **Red de postventa:** 70 puntos de asistencia en toda España

SONORIDAD

| | AUDI | BMW |
|--|------|------|
| Al ralentí | 47,3 | 48,1 |
| A 60 km/h | 62,4 | 63,3 |
| A 90 km/h | 64,6 | 65,2 |
| A 120 km/h | 67,8 | 69,6 |
| A 140 km/h | 70,2 | 71,6 |
| A tope | 78,0 | 81,2 |
| Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios | | |

FRENOS

| | AUDI | BMW |
|------------------------------|------|------|
| DISTANCIAS DE FRENADO | | |
| En metros) | | |
| A 60 km/h | 15,6 | 15,4 |
| A 100 km/h | 43,8 | 44,6 |
| A 120 km/h | 66,6 | 67,4 |

SAAB 9000 CST-S 2.3

DISCRETA DISTINCIÓN

Entre los fabricantes de coches de prestigio hay marcas, como es el caso de Saab, que consiguen el difícil equilibrio entre el lujo y la discreción. El 9000 CS Turbo S es su máxima expresión, con un cierto toque deportivo. Sus 200 caballos y su tecnología de primera fila lo sitúan entre los objetivos prioritarios del potencial comprador de un coche de alto nivel.

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

DESDE que en 1984 Saab decidió entrar en el mercado de las berlinas de lujo con el modelo 9000, la marca sueca se ha acreditado como un fabricante de alto nivel que nada tiene que envidiar ni aprender. De hecho, de los cuatro integrantes del proyecto original (Alfa Romeo, Fiat, Lancia y Saab), tan sólo el fabricante sueco ha conseguido hacerse con una exce-

VIRTUDES

- Motor elástico y potente
- Confort de marcha
- Acabado de primera

SAAB 9000 CST-S 2.3
Precio: 5.760.000 ptas.

- Consumo elevado
- Precio elevado
- Rebotes del eje trasero

DEFECTOS

lente reputación acorde con la categoría del vehículo.

Dentro de su política de ofrecer productos distinguidos, Saab comercializa la versión S, protagonista de estas páginas. A grandes rasgos, las diferencias entre el S y el modelo original se centran en los reglajes de la suspensión, ahora más duros, y en un nivel de equipamiento superior. Esto va acompañado de un incremento de precio sustancial que, según los gustos del futuro comprador, puede resultar difícilmente justificable.

El motor se mantiene intacto respecto a la versión convencional. Los 200 caballos que surgen de este



FICHA TECNICA



MOTOR: Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.290 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 90 mm. Carrera: 90 mm. Compresión: 8,5 a 1. Potencia máxima: 200CV (147 Kw) a 5.000 rpm. Par máximo: 33,6 mkg (330 Nm) a 2.000 rpm. Alimentación: Inyección y turbo. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Sistema antipatinamiento TCS. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 16,7 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 24,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 39,0 km/h.

DIRECCION: Sistema: De piñón y cremallera, asistencia hidráulica. Vueltas de volante entre topes: 3,25 vueltas. Diámetro de giro: 10,9.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente con triángulos transversales, muelles y amortiguadores, barra de torsión. Trasera: Eje rígido de brazos longitudinales con muelles y estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 205/50 ZR 16. Llantas de chapa de 6,5 x 16.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.358 kg. Capacidad del depósito de combustible: 66 litros.

CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

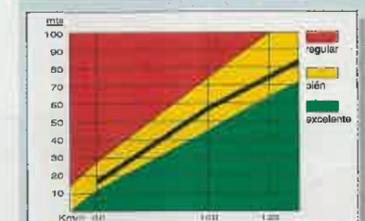
| | |
|----------------------------|------|
| CIUDAD | |
| A 31 km/h de promedio | 13,5 |
| CARRETERA | |
| A 90 km/h de cruce | 7,1 |
| En conducción rápida | 16,8 |
| AUTOPISTA | |
| A 120 km/h de cruce | 12,6 |
| A 140 km/h de cruce | 13,3 |
| CONSUMO MEDIO POND. | |
| Litros 100/km | 13,1 |
| AUTONOMIA MEDIA | |
| Kilómetros recorridos | 503 |

PRESTACIONES



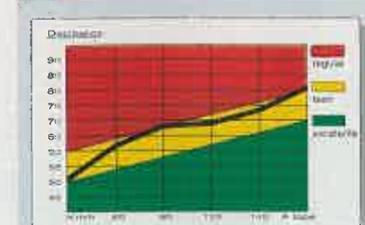
| | |
|-----------------------------|-------|
| VELOCIDAD MAXIMA | |
| Km/h | 233,1 |
| ACELERACION (seg.) | |
| 400 m salida parada | 15,7 |
| 1.000 m salida parada | 28,3 |
| De 0 a 100 km/h | 8,3 |
| Recorriendo (metros) | 132,6 |
| RECUPERACION | |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª | 16,3 |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª | 19,2 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | 29,0 |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | 33,4 |
| De 80 a 120 km/h en 4ª | 10,5 |
| recorriendo (metros) | 305,7 |
| De 80 a 120 km/h en 5ª | 11,2 |
| recorriendo (metros) | 453,6 |

FRENOS



| | |
|------------|------|
| A 60 Km/h | 14,5 |
| A 100 Km/h | 42,3 |
| A 120 Km/h | 60,2 |

SONORIDAD



| | |
|------------|------|
| Al ralentí | 48,3 |
| A 60 Km/h | 61,9 |
| A 90 Km/h | 65,6 |
| A 120 Km/h | 67,4 |
| A 140 Km/h | 79,6 |
| A Topé | 80,2 |

DATOS DEL COMPRADOR

SAAB Importador: Porsche España S.A. Avenida de Burgos, 87. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 383 83 52. **Garantía:** Dos años sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 27 puntos de asistencia en toda España.

MATICES EXTERNOS
Desde fuera hay que fijarse mucho para distinguir la versión S de una convencional. Las llantas no son una pista fiable ya que también se montan opcionalmente en el resto de la gama.



PURA ELASTICIDAD
Este cuatro cilindros es único en cuanto a suavidad de funcionamiento y capacidad de recuperación desde pocas vueltas.

S DE SPORT
La identificación posterior deja bien claro que se trata de una versión con matices deportivos.

cuatro cilindros son más que suficientes para satisfacer a los conductores más ardientes. La gran virtud de este motor reside en su increíble capacidad de recuperación desde los regímenes más bajos. El par máximo se obtiene a sólo 2.000 revoluciones por minuto, es decir,

apenas 1.200 más arriba del régimen de ralentí. Esta característica del coche confiere una gran polivalencia al coche. Por una parte podemos conducirlo tranquilamente, sin que el motor suba demasiado de vueltas. En estas condiciones se pueden utilizar constantemente mar-

chas largas, por lo que las cifras de consumo a velocidad constante son poco habituales en un coche de 200 caballos y casi 1.400 kilos de peso. A pesar de ser un cuatro cilindros, su funcionamiento es muy suave gracias a los árboles contrarrotantes que eliminan las vibraciones.

La otra faceta del Saab se descubre en cuanto hacemos que la aguja del cuentavueeltas suba hasta las proximidades de la zona roja, allá por las 5.500 vueltas. En estas condiciones, el coche sueco se transforma en el rey de los semáforos. Acelera como un cohete y tan sólo



FRENTE A SUS RIVALES

Los rivales del Saab suelen contar con unos precios más aquilatados, tal y como el Alfa Romeo 164 Q (5.387.275 ptas), aunque con un acabado peor. El Audi 100 2.8E (4.394.000 ptas.) ofrece un motor V6 pero menos potencia. El BMW 525i (4.765.000 ptas.) esta ala par en calidad, pero resulta mucho más remolón de conducir. El Mercedes 300E (5.756.000 ptas.) cuesta lo mismo pero tiene mucho menos equipamiento. Su compatriota, el Volvo 940 Turbo 16V (6.040.000 ptas.), comparte muchas cualidades con el Saab pero a más precio.

OPCIONES: Asientos ajustables eléctricos: 203.000 ptas. Airbag: 113.000 ptas. Equipo de audio: 188.000 ptas. Cambio automático: 223.000 ptas. Limpiaparabrisas posterior: 31.000 ptas. Ordenador de viaje: 39.000 ptas. Techo corredizo eléctrico: 145.000 ptas. Techo eléctrico transparente: 152.000 ptas. Pintura metalizada: 66.000 ptas.

COMO UN AVIÓN
En el diseño del cuadro se notan las influencias aeronáuticas de la firma sueca. Lástima que el manejo del computador de abordo sea tan poco práctico.

cuando se llega a su tope de velocidad, pasados los 230 kilómetros por hora, se deja de notar el tremendo empuje del motor. Claro está que, en estas condiciones, el consumo cambia radicalmente y las cifras se disparan entre los 13 y 16 litros.

En estas condiciones, se agradece que el sistema antipatinamiento esté incluido entre el equipo de serie del S. El TCS, que así se llama dicho sistema, funciona correctamente siempre y cuando no se abuse de las marchas cortas en curvas cerradas, ya que en estas condiciones nos podemos encontrar con una pérdida de efectividad de los frenos, encargados de evitar que la potencia se escape por las ruedas delanteras. Cuando llueve, el TCS se hace especialmente necesario, ya que basta con apretar el acelerador con un poco de energía para notar cómo las ruedas pasan apuros para transmitir tanto empuje.

FONDO DIFERENTE

Si bien las diferencias estéticas hay que buscarlas casi con lupa, en cuanto el Saab se pone en marcha, todo un mundo de mejoras aparece. Los nuevos amortiguadores de gas confieren al coche un equilibrio casi perfecto entre el aplomo de un deportivo y el confort exigible a una

berlina de lujo. En las rápidas curvas de las autopistas, el Saab se apoya con firmeza, siguiendo fielmente las órdenes del conductor. En estas condiciones, el confort no se resiente lo más mínimo. Si el suelo está algo más bacheado, entonces sí que se nota el endurecimiento del conjunto amortiguador. A un ritmo normal, el nuevo asentamiento resulta muy agradable, ya que se han reducido los balanceos, pero si se anima el ritmo, el eje posterior empieza a protestar con rebotes que no afectan al comportamiento, pero sí a la comodidad de los ocupantes.

MÁQUINA DE VIAJAR

Los largos desplazamientos en el Saab son un auténtico placer. Los asientos, de cuero en la unidad de pruebas, son cómodos y sujetan bien teniendo en cuenta que no se trata de un deportivo. El nivel sonoro es muy bajo hasta los 150 kilómetros por hora. A partir de esta velocidad se incrementa notablemente

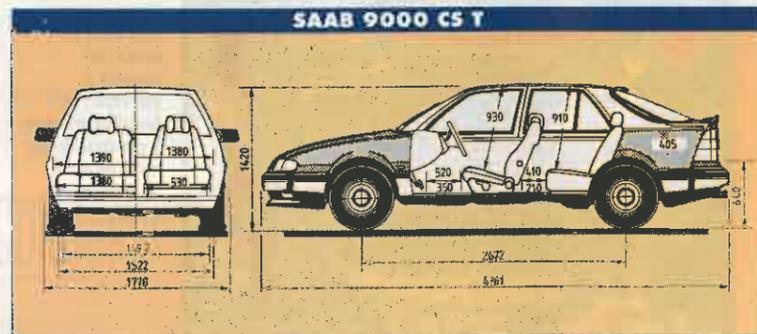


por los silbidos aerodinámicos. Sin duda, parece un poco duro pagar este sobrepeso para disfrutar de un coche prácticamente igual que la versión original, pero lo cierto es

que cualquiera que disfrute conduciendo apreciará las diferencias.

GRAN SALÓN
El interior es cómodo y no se echa en falta ningún elemento.

Víctor Piccione
Fotos: Ramón Rodríguez



EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ El equipamiento es muy completo, con detalles, tales como el volante, que lo diferencian.
- ▲ La climatización destaca tanto por su efectividad, como por la facilidad de uso.

EN CONTRA

- ▼ El ordenador de viaje es bastante complicado de utilizar.
- ▼ El sistema de control automático de velocidad viene de serie, pero resulta inútil dadas las condiciones de tráfico.

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 **ALPINE 7525R**. Un radiocassette con carátula extraíble, que además de un revolucionario diseño, incorpora el innovador sistema **ASC** (Compensador de Sonido Ambiental); lo último para poder escuchar su música preferida con total nitidez.

Ahora, con ALPINE, ya tiene a su alcance la Tecnología Líder.

ALPINE
Digital Car Audio Systems

NIUEVO CENTRO DE ESTILO ALFA ROMEO ESTETICA Y TRADICION

La combinación entre la más avanzada tecnología y el diseño vanguardista, representan la fórmula que da paso al éxito. Alfa Romeo acaba de inaugurar su centro de estilo; sin lugar a dudas, uno de los mejores del mundo.

EN Arese, a pocos kilómetros de Milán, adosado a la fábrica de Alfa Romeo, y próximo al museo que lleva el mismo nombre, ha cobrado vida el Centro de Estilo Alfa Romeo. Lo que antaño se limitaba a unas pocas mesas abarrotadas de compases, escuadras y

plantillas, se ha convertido en una entidad de estudio en la que cobran forma los coches del mañana. Es ahí, en esos seis mil cuatrocientos metros cuadrados, sobre los cuales se erige el edificio, donde un grupo de cuarenta y cinco personas, a las órdenes de Walter De Silva, esbo-

zan y rematan el diseño que ha de caracterizar los futuros modelos del sello de la serpiente. Tras esas paredes, recortadas por grandes ventanales de cristales opacos que ocultan los diseños venideros, late un espíritu de creatividad que se diferencia de otros por la juventud de



INFORMÁTICA A TOPE
Por medio de los más modernos ordenadores, estilistas e ingenieros llevan a cabo sus proyectos.



HAY MADERA

Las maquetas definitivas se realizan con madera revestida de materiales plásticos. Su manipulación precisa de hábiles artesanos y de un constante control, por parte de los técnicos, para que la fidelidad con los diseños sea total.



EL BRAZO Y LA MENTE
La compenetración entre los diseñadores y los técnicos que hacen realidad sus creaciones, es total.



quien lo integra. En el Centro de Estilo, la edad media de los estilistas es de veintiséis años, y entre ellos, se respira un ambiente cosmopolita creado por italianos que trabajan codo con codo con norteamericanos, alemanes, suizos, brasileños y otros. Lo que interesa no son los linajes raciales, sino lo que se plasma en las pantallas de los ordenadores. Al respecto, cabe destacar que un gran número de CAS (Computer Aided Styling) de CAD (Computer Aided Design), están combinados con los estudios tecnológicos de estructuras que realizan los ingenieros por medio de los CAM (Computer Aided Modulation Mechan-

ism). En ningún caso puede producirse un error de entendimiento entre los diferentes departamentos de estudio, y una vez que las órdenes llegan a las fresas pantográficas, la realización de las maquetas a escala 1:1 es perfecta. En el caso de querer modificar algún detalle en el aspecto estético, mientras la fresa está trabajando, por medio de dichos ordenadores se puede parar la modelación e introducir desde el ordenador los cambios deseados.

La principal ventaja que aporta la informatización del proceso de creación, es que actualmente se ha reducido en un treinta por ciento el tiempo de estudio y realización de

la maqueta definitiva de un modelo; con lo cual, de tres a seis meses es lo que se tarda en entregar al proceso de producción un nuevo coche.

Al margen del gran potencial creativo y operativo del Centro de Diseño, Alfa Romeo seguirá con su colaboración con estilistas como Pininfarina y Bertone, ya que las relaciones tendrán un enfoque diferente; sin embargo, continuado.

Según palabras de Paolo Cantarella -consejero delegado de Fiat Auto- el Centro de Estilo de Alfa Romeo dispondrá de una total independencia respecto a departamentos de la misma índole existentes en Fiat y Lancia. La principal finalidad de es-

ta medida, consiste en el firme propósito de recuperar y acrecentar el más puro estilo estético, que desde siempre caracterizó a los coches Alfa Romeo.

Al mismo tiempo, por medio de un importante despliegue tecnológico, aplicado al diseño y a una nueva disciplina de creación, se intenta poner a disposición del Centro los medios necesarios para que el diseño esté totalmente al servicio de las necesidades de producción, sin por eso privar a los nuevos modelos de la belleza necesaria, o crear frustraciones entre la parte tecnológica y la creativa.

Gigi Corbetta

MEDIOS Y DETALLES
Antes de pasar a la producción, se realiza el interior de los coches con todo detalle. En el «Centro de Estilo» no falta imaginación ni medios.

**CENTRO TÉCNICO
DE RENAULT EN LARDY**

DESTRUIR PARA SALVAR

Puesta a punto de los órganos mecánicos, pruebas de fatiga y corrosión, ensayos de seguridad, ensayos anti-contaminantes... Desde 1951, Renault posee en la tranquila localidad de Lardy, al sur de París, un Centro Técnico en el que cualquier circunstancia del tráfico es simulada y estudiada.

NO son sólo los once kilómetros de pistas de pruebas (con circuitos especiales para todo terreno incluidos), lo que hace a Lardy un mundo desconocido para cualquier conductor de automóviles. Laboratorios donde se re-

producen temperaturas de treinta grados bajo cero o un archivo donde se guardan datos sobre el minucioso seguimiento de más de 10.000 accidentes reales, son algunos ejemplos de la diversificación investigadora de este centro experimental. Esta ha sido la segunda vez en la historia del centro en la que se ha permitido a un grupo de periodistas visitar las interioridades de Lardy. Muchas veces, la confidencialidad de las pruebas realizadas sobre prototipos o incluso modelos de otras marcas, hacen muy secretas las actividades de puertas para adentro, donde se restringe la entrada exclusivamente a los ingenieros, médicos y especialistas implicados y no se permiten ni visitas ni fotografías.

Las recientes aplicaciones y controversias en materia de homologaciones han multiplicado y puesto de especial relieve los llamados *crash-test* o pruebas de choque. En ellos se intenta establecer el «accidente tipo» que sirva para exigir de los fabricantes las mejores condiciones de seguridad cuando lleguen a producirse. Renault, no contenta con las normas internacionales actuales, ha creado su propia normativa. La velocidad de impacto contra un muro perpendicular ha sido incrementada de los 38 kilómetros por hora frente a un muro perpendicular prescrito hasta los 56 kilómetros por hora sobre la perpendicular de un

muro inclinado a 30 grados. Si se habla de la energía producida y disipada en el choque, esta nueva simulación supone un incremento del 34 por ciento en la violencia de la prueba. Los resultados son contrastados con el análisis por ordenador de miles de casos reales estudiados desde 1970 en conjunto con



CUESTIÓN DE MILÍMETROS
La columna de dirección del Safrane es de las más seguras del mundo.



MÁS LEJOS
Renault ha querido ir más lejos que las normas internacionales y sus pruebas se realizan a mayor velocidad. El problema de los niños es especial, al no poder establecer un maniquí tipo para todas las edades. Para poder ajustar correctamente el cinturón la banqueta sube.



CENTRO TÉCNICO

Anatomía de un accidente

UN aspecto que llama especialmente la atención del Centro Técnico de Lardy es su laboratorio de Fisiología y Biomecánica donde se recurre a cadáveres humanos para estudiar las consecuencias de los accidentes y su prevención. Según su director, el doctor Claude Tarrière, especialista en seguridad desde 1957, «Los maniqués con sensores no pueden aún reproducir exactamente lo que ocurre con los órganos del cuerpo humano en un accidente. Por ello recurrimos a cadáveres de personas altruistas que al fallecer donan su cuerpo a la ciencia», (más de mil al año sólo en París). El doctor Tarrière restablece la presión sanguínea y la tensión de

los tejidos llenando vasos y vísceras con preparados líquidos y mide puntualmente los efectos de impactos y deceleraciones. Así por ejemplo, los daños cerebrales son simulados dentro de un auténtico cráneo humano en el que se adaptan sensores en el hueso; ahora, la moderna tecnología ha creado pequeños sensores que «flotan» gracias a pequeñas alas en el interior de la masa encefálica simulada. Tras el simulacro, los ordenadores y los bancos de datos se encargan de hacer una precisa aproximación matemática de lo que ha ocurrido y qué lo ha provocado. Accidentología, Biomecánica, Fisiología y Ergonomía dan como fruto los nuevos diseños.

CHOQUE TIPO
Para los ingenieros, médicos y técnicos de Lardy, el choque tipo que reproduce los accidentes más frecuentes es contra un muro inclinado 30 grados a 56 kilómetros por hora. Las deformaciones de la carrocería deben absorber la energía liberada.

las fuerzas de orden público y los hospitales donde se ha tratado a las víctimas. El resultado es una incipiente ciencia, llamada Accidentología que dará las pautas para diseñar los nuevos vehículos producidos.

Algunos ejemplos, ya históricos, de las investigaciones realizadas que han mejorado la seguridad y el confort de los ocupantes en modelos concretos, pueden ser la calefacción por capas del Renault 16 (1957), montaje del cinturón de tres puntos de fijación (1960), inicio de la tracción delantera en el Renault 4 (1961), el Renault 8 es el primer coche pequeño con cuatro frenos de disco (1962), primer coche experimental de síntesis-seguridad BRV (1974), segundo vehículo experimental de seguridad EPURE (1978), reconocimiento del Renault 25 y 21 como los coches más seguros estadísticamente en carretera (1988), tercer vehículo experimental de se-



DURO TRABAJO
Los técnicos y probadores no descansan sobre el circuito de Lardy. Con 1.107 empleados y 11 kilómetros de pistas de todo tipo, se contabilizan más de 12 millones de kilómetros de pruebas cada año.

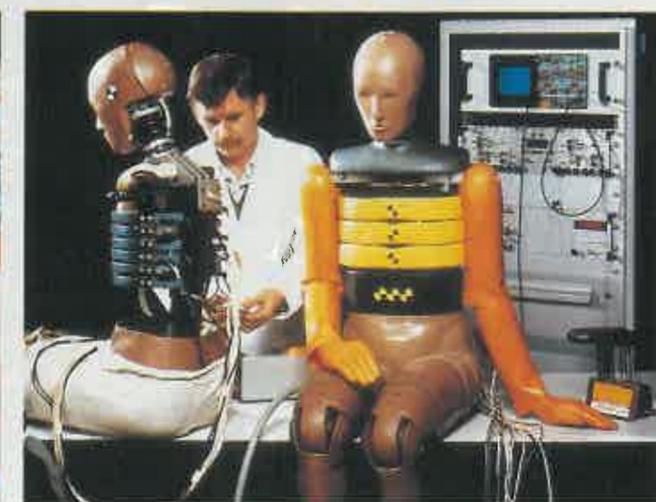


COVER
Prevenir, evitar y proteger son los parámetros de trabajo del Cover. Este Renault 19 es un auténtico laboratorio rodante donde se experimentan todos los sistemas de seguridad antes de aplicarlos a la serie. En él se sintetizarán diez años de estudios.



guridad COVER (1991). Los resultados de estos esfuerzos por las marcas de mejorar las condiciones de desplazamiento por carretera se reflejan en las estadísticas. A pesar de que el tráfico se intensifica día a día, en Francia se ha conseguido que paulatinamente el número de muertos en accidentes de tráfico disminuyera a partir de 1972 en un tercio hasta 1988.

En las pruebas de choque entre dos vehículos o contra un muro (esta última más rigurosa, según Renault respecto a los resultados), se ha concluido que la energía liberada en el impacto debe transformarse totalmente en deformación. Por



ello, los vehículos modernos están configurados por una célula aislante rígida, que envuelve a los ocupantes, y está rodeada de zonas de deformación progresiva y programada. Esta serie de puntos fusibles de la carrocería son los que sufren la fuerza del choque cediendo y deformándose de forma controlada para que la deceleración (una colisión a 36 kilómetros por hora sin cinturón somete a los ocupantes a fuerzas entre cinco y quince toneladas) no mate instantáneamente a los ocupantes.

Las mediciones registradas en el propio vehículo, en los sensores aplicados a los maniqués de experi-

mentación y la filmación a cámara rápida del momento del impacto han revelado interesantes conclusiones. Por ejemplo, el apoyacabezas es inútil para evitar lesiones si en el momento del accidente no está en contacto con la cabeza. Para evitar esto y otros efectos de la deceleración (como la sumersión al resbalar por debajo del cinturón de seguridad) Renault ha desarrollado una bolsa hinchable y un sistema de pretensado del cinturón de accionamiento pirotécnico que retrae los cinturones 8 centímetros en 40 milisegundos y que será montado en serie en todos los Renault. Un problema de especial mención en los

trabajos realizados en Lardy es el de los niños. Su fragilidad y su morfología cambiante ha llevado a la marca del rombo a homologar distintos sistemas en función de la edad y un asiento especial elevable para que los niños puedan utilizar el mismo cinturón de seguridad que sus mayores. En este sentido, las investigaciones han revelado la necesidad de que el cinturón se ajuste perfectamente sobre las piernas del pequeño, por debajo de la cresta iliaca (caderas) para evitar el efecto de sumersión. Los niños muy pequeños tienen que ir casi tumbados y de espaldas al sentido de la marcha. ○

Juan Luis Soto

MINUCIOSO ESTUDIO
Los maniqués tampoco lo tienen fácil. Al año se realizan más de 400 pruebas de choque. Entre los diversos estudios realizados en la actualidad, se investigan los efectos cancerígenos de los distintos carburantes sobre colonias de bacterias.

BMW K 1100 LT

CONTIGO AL FIN DEL MUNDO



La fábrica bávara quiere mantener intacto su prestigio en la categoría del máximo lujo. Para enfrentarse con éxito a sus rivales, ha lanzado un producto totalmente renovado que pone muy alto el listón entre las grandes motos superturismo.

B MW Motos siempre ha destacado por sus vehículos de carácter turístico, desde hace años la comodidad y el lujo, aliadas con la fiabilidad mecánica, han sido las premisas básicas de la marca de la hélice. La LT, siglas que significan Luxury Touring, ha sido hasta el momento la máxima expresión en la categoría.

Sin embargo, la llegada de nuevas competidoras, ha impulsado a la marca germana a atacar a fondo, lanzando esta nueva LT, ahora con un nuevo motor de 1.100 centímetros cúbicos y la ya conocida culata de dieciséis válvulas.

En realidad, el trabajo ha ido más allá del cambio de mecánica, pues-

REINA DE LA AUTOPISTA
El apabullante aspecto estético de la LT 1.100 es el reflejo de una moto en la que prima ante todo la suavidad y el confort de marcha. Una moto creada para los largos viajes.



to que se han introducido importantes mejoras en todos los aspectos. En la parte ciclística, las novedades son una nueva horquilla y un nuevo amortiguador trasero. La transmisión adopta el sistema Paralever, que ya montaban sus hermanas K1 y K 100 RS. Finalmente, en el aspecto estético, también se han introducido variaciones, que afectan principalmente a la cúpula frontal, ahora con altura regulable y unas nuevas maletas de mayor capacidad. Todas estas novedades dan como resultado final una moto de reacciones y características completamente distintas de las que poseía su antecesora.

Para incrementar la cilindrada se

VIRTUDES

- Motor potente y suave
- Confort de marcha
- Acabado excelente

BMW K 1100 LT
PRECIO: 1.742.000 Ptas.

- Peso excesivo
- Cambio impreciso
- Precio elevado

DEFECTOS





FICHA TECNICA

MOTOR: Tetracilíndrico en línea, horizontal longitudinal, de cuatro tiempos con refrigeración por agua. Doble árbol de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada total: 1.092 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 70,5 mm. Carrera: 70 mm. Compresión: 11 a 1. Potencia máxima: 100 CV a 7.750 rpm. Par máximo: 10,9 mkg a 5.500 rpm.

ALIMENTACION: Inyección electrónica Bosch Motronic.

ENCENDIDO: Electrónico digital. Batería 12 V 25 Ah.

LUBRICACION: Cártter seco.

TRANSMISION: Primaria por engranajes, secundaria por cardán. Cambio de cinco velocidades. Embrague multidisco en seco.

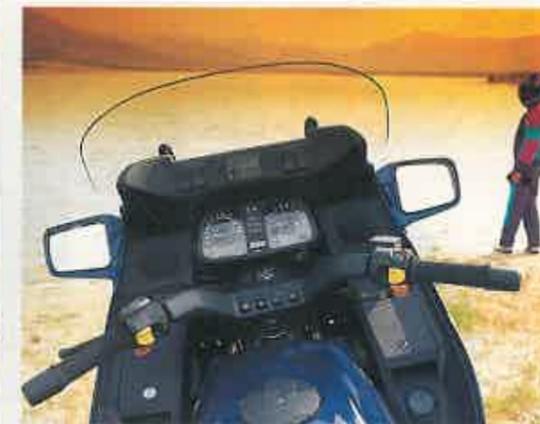
BASTIDOR: Chasis de doble cuna tubular con motor portante. Suspensión delantera con horquilla telehidráulica de 41,7 mm de diámetro de barras, con 135 milímetros de recorrido. Suspensión trasera, monoamortiguador con sistema Paralever 120 mm. Frenos: delantero, doble disco flotante de 305 mm de diámetro con pinza de cuatro pistones. Trasero de disco con 285 mm y pinza de doble pistón. Llantas de aleación de tres radios. Neumáticos: delantero 110/80-VR 18. Trasero 140/80-VR 17.

DIMENSIONES: Longitud total: 2.250 mm. Altura del asiento: 780 mm. Distancia entre ejes: 1.565 mm.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en vacío: 290 kg. Capacidad del depósito: 22 litros.



POTENCIA Y SEGURIDAD
El nuevo motor con culata de dieciséis válvulas y el sistema ABS dotan a este modelo de grandes ventajas.



CONSUMOS

| | |
|--------|------|
| MÍNIMO | 5,8 |
| MEDIO | 7,7 |
| MÁXIMO | 12,5 |

PRESTACIONES

| | |
|---------------------|------|
| VELOCIDAD MÁXIMA | |
| Km/h | 200 |
| ACELERACION (seg.) | |
| 400 m salida parada | 13,1 |
| De 0 a 100 km/h | 3,85 |

RUTERA DE ALCANCE
La nueva LT se mueve con pasmosa agilidad para su enorme peso. El sistema Paralever influye positivamente en su comportamiento.



ha aumentado el diámetro de los cilindros, el resultado es un poderoso motor que empuja prácticamente desde el ralenti y que sube de vueltas con inusitada alegría. Esto permite a la nueva LT desenvolverse con muchísima mayor facilidad que el anterior modelo, teniendo en cuenta que también su potencia ha aumentado para situarse ahora en 100 caballos.

También la adopción del Paralever ha influido positivamente en el comportamiento de esta 1.100, ahora más agradable y sencilla de controlar en reducciones bruscas. Las nuevas suspensiones Showa, con

un mayor nivel de dureza, también colaboran eficazmente en la consecución de un mayor nivel de seguridad y efectividad. Incluso en carreteras sin un firme excesivamente bueno, la LT mantiene el tipo sin ningún problema. Su comportamiento en carreteras sinuosas es sorprendentemente ágil para una moto de 300 kilogramos. También su frenada es sumamente efectiva, para ello se han escogido los frenos Brembo con doble disco delantero y pinzas de cuatro pistones que se muestran potentes y eficaces ayudados, además, por el ABS.

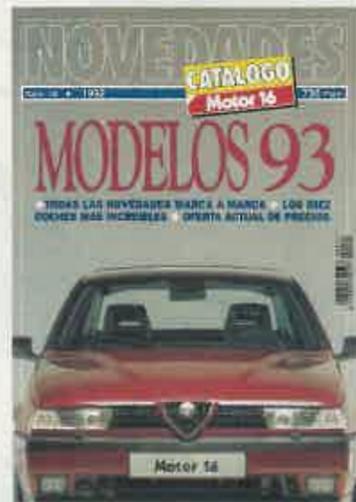
Pero la LT es una moto para gran-

des espacios, carreteras rectas y rápidas, viajes de largo recorrido donde demuestra todas sus posibilidades. La suavidad de marcha que impone su excelente mecánica, se suma al confort que ofrece el magnífico asiento de dos alturas. La guinda la pone la nueva cúpula regulable que permite elegir la altura más conveniente para cada conductor. También se han adoptado unas maletas de nuevo diseño y mayor capacidad, todo con un acabado digno de la marca de Munich, siempre fiel a su tradicional buen hacer. ○

Fernando Cañizal
Fotos: **Gigi Corbetta**

MAYOR CONFORT
Entre las novedades de este modelo destaca el nuevo frontal regulable en altura y las maletas de nuevo diseño y mayor capacidad.

¿QUE HAY DE NUEVO?



Todos los coches para una nueva era. Increíbles, exclusivos, ecológicos, revolucionarios.

100 Coches, 100 novedades que en los próximos años asombrarán al mundo. Lo mejor del 93 y avances hasta el 95.

CATALOGO DE NOVEDADES DE MOTOR 16.

EL FUTURO ESTA ESCRITO.



Conduzca con ventaja.

Es una publicación del 

MAGAZINE

QUERIDOS COCHES

BARON NEGRO

■ No son frecuentes en España las importaciones de coches de pequeña producción, algo muy habitual en otros países europeos. Por ello, nos alegra que empresarios españoles se animen en esta actividad. Es el caso de la firma Systema España Select S.L., de Altea, Alicante (fax: 96/584 09 67), que ha iniciado la importación de un atractivo deportivo de dos plazas, bautizado Black Baron. En su versión básica se conforma con un motor de 1.200 centímetros cúbicos y 35 caballos de potencia, suficientes para alcanzar una velocidad máxima de 150 kilómetros por hora. Pero esta motorización es sólo un punto de partida, ya que cada cliente podrá elegir la que desee, dentro del catálogo del grupo Volkswagen-Seat-Audi. Esto es también una garantía a la hora de disponer de piezas de recambio y de servicio post-venta.

El Black Baron comenzará a venderse a partir de septiembre, cuando hayan finalizado los obligados trámites de homologación. El precio de venta de la versión básica es de 2.200.000 pesetas, a las que habrá que añadir el IVA.

60 AÑOS DEL FIAT BALILLA

■ EL 12 de abril de 1932, se presentaba en el Salón del automóvil de



Milán el Fiat 508 Balilla; un coche símbolo del despegue industrial italiano.

Fiat, de la mano de Giovanni Agnelli, había comenzado a fabricar coches de serie en 1925, con el modelo 509, al que pronto seguirían otras versiones del «500».

Una visita de Agnelli a las instalaciones de Ford en Detroit fue suficiente para darse cuenta de las necesidades de un coche barato, ligero, fiable y al alcance de la mayoría de los bolsillos de los italianos de clase

media. Hasta entonces, un Fiat 509 costaba el equivalente a 30 veces el sueldo mensual de un profesional de la clase media.

Diseñado por Antonio Fessa (cálculos), Emilio Martinotti (chasis), Bartolomeo Nebbia (motores) y Rodolfo Schaeffer (carrocería), el Balilla fue el primer coche cuyo lanzamiento constituyó una compleja operación de marketing e imagen, con el propio Duce conduciendo el coche por el parque romano de Villa Torlonia.

Carteles, canciones y

conursos de elegancia, el Balilla estaba presente en la vida italiana de los años 30 y 40, hasta su cese de producción en la fábrica turinesa de Lingotto a causa de la II Guerra Mundial.

AQUELLOS LOCOS AÑOS

Uno de los carteles publicitarios del Balilla, realizado por Dudovich en 1934, fue retocado por la censura por destacar excesivamente las curvas posteriores de la esbelta señora.



EL PRIMER SÍMBOLO DEL COCHE LEGENDARIO Balilla, el heroico jovencito que hizo frente a tropas austriacas, fue el símbolo del Fascio y del primer Fiat verdaderamente popular. A la derecha el popular coche italiano.



Motor 16 / 59

MERCADO

LAS VENTAS DIFIEREN EN CADA COMUNIDAD

DENTRO del actual descenso generalizado que ha experimentado el número de las matriculaciones el año pasado, fueron las comunidades balear y catalana las que han sufrido una caída más fuerte, seguidas por la comunidad andaluza y la valenciana.

Según datos de la Dirección General de Tráfico, durante el año 1991 las matriculaciones de turismos en nuestro país han descendido un 9,23 por ciento con relación al año anterior, al haberse matriculado 914.061 unidades frente a un total de 1.007.014 en el año 1990.

Todas las provincias, sin excepción, han visto descender alarmantemente el número de sus matriculaciones, la provincia de Málaga (-23,53 por ciento) se sitúa a la cabeza en este ranking negativo, le sigue Gerona con un

-19,76 por ciento, en Huelva el -17,63 por ciento y en Valladolid -16,48 por ciento las que experimentaron un mayor retroceso.

En total, diecinueve provincias han superado ese descenso medio del 9,23 por ciento, mientras Jaén, Toledo, Pontevedra y Zaragoza no llegan al 3,2 por ciento.

Por Comunidades Autónomas, las que tuvieron un descenso mayor fueron la balear con 14,89 por ciento menos, la catalana (-13,59 por ciento), la comunidad andaluza (-12,82 por ciento) y la valenciana (-12,58 por ciento) y las que menos, la aragonesa (-3,98 por ciento), la gallega (-4,17 por ciento) y la extremeña (-4,81 por ciento).

La Comunidad Autónoma de Madrid, no sólo ha sido la que más turismos ha matriculado, superando a la de Cataluña, sino que se ha convertido además en la que más unidades ha matriculado por cada mil habitantes, con 35,5 turismos, seguida de la de Baleares (32,2), Cataluña (26,8) y la comunidad Navarra (26,6) y las que menos, Extremadura, las dos Castillas y Andalucía, que no llegan a las 20 unidades por cada mil habitantes.



MATRICULACIONES POR PROVINCIAS Y COMUNIDADES AUTONOMAS

| | 1990 | 1991 | 91/90 |
|---------------------------|------------------|----------------|--------------|
| ANDALUCIA | 149.084 | 129.967 | -12,82 |
| Almería | 9.746 | 8.744 | -10,28 |
| Cádiz | 22.180 | 19.065 | -14,04 |
| Córdoba | 15.165 | 13.819 | -8,88 |
| Granada | 14.911 | 14.193 | -4,82 |
| Huelva | 8.962 | 7.382 | -17,63 |
| Jaén | 9.156 | 8.935 | -2,41 |
| Málaga | 28.558 | 21.839 | -23,53 |
| Sevilla | 40.406 | 35.990 | -10,93 |
| ARAGON | 26.307 | 25.261 | -3,98 |
| Huesca | 4.593 | 4.258 | -7,29 |
| Teruel | 2.388 | 2.291 | -4,06 |
| Zaragoza | 19.326 | 18.712 | -3,18 |
| ASTURIAS | 24.008 | 22.710 | -5,41 |
| BALEARES | 26.577 | 22.620 | -14,89 |
| CANARIAS | 39.156 | 35.495 | -9,35 |
| Las Palmas | 19.696 | 17.794 | -9,66 |
| Tenerife | 19.460 | 17.701 | -9,04 |
| CANTABRIA | 12.677 | 11.662 | -8,01 |
| CASTILLA-LA MANCHA | 31.653 | 29.752 | -6,01 |
| Albacete | 6.779 | 6.200 | -8,54 |
| Ciudad Real | 7.960 | 7.617 | -4,31 |
| Cuenca | 3.438 | 3.107 | -9,63 |
| Guadalajara | 3.334 | 2.955 | -11,37 |
| Toledo | 10.142 | 9.873 | -2,65 |
| CASTILLA Y LEON | 52.332 | 47.906 | -8,46 |
| Ávila | 2.967 | 2.873 | -3,17 |
| Burgos | 7.668 | 7.370 | -3,89 |
| León | 10.615 | 9.830 | -7,4 |
| Palencia | 3.828 | 3.493 | -8,75 |
| Salamanca | 6.398 | 5.965 | -6,77 |
| Segovia | 3.389 | 3.130 | -7,64 |
| Soria | 1.900 | 1.812 | -4,63 |
| Valladolid | 11.794 | 9.850 | -16,48 |
| Zamora | 3.773 | 3.583 | -5,04 |
| CATALUÑA | 185.107 | 159.942 | -13,59 |
| Barcelona | 142.560 | 124.445 | -12,71 |
| Gerona | 17.402 | 13.963 | -19,76 |
| Lérida | 9.659 | 8.412 | -12,91 |
| Tarragona | 15.486 | 13.122 | -15,27 |
| EXTREMADURA | 17.017 | 16.198 | -4,81 |
| Badajoz | 10.518 | 9.991 | -5,01 |
| Cáceres | 6.499 | 6.207 | -4,49 |
| GALICIA | 58.307 | 55.873 | -4,17 |
| La Coruña | 25.110 | 23.990 | -4,46 |
| Lugo | 7.115 | 6.721 | -5,54 |
| Orense | 6.936 | 6.536 | -5,38 |
| Pontevedra | 19.146 | 18.599 | -2,86 |
| LA RIOJA | 5.854 | 5.335 | -8,87 |
| MADRID | 183.624 | 171.761 | -6,46 |
| MURCIA | 24.670 | 21.874 | -11,33 |
| NAVARRA | 14.664 | 13.726 | -6,4 |
| PAIS VASCO | 47.924 | 44.577 | -6,98 |
| Alava | 6.292 | 5.896 | -6,29 |
| Guipuzcoa | 15.388 | 13.891 | -9,73 |
| Vizcaya | 26.244 | 24.790 | -5,54 |
| VALENCIANA | 103.947 | 90.874 | -12,58 |
| Alicante | 34.821 | 29.122 | -16,37 |
| Castellón | 12.550 | 10.944 | -12,8 |
| Valencia | 56.576 | 50.808 | -10,2 |
| CEUTA | 2.382 | 6.773 | 184,34 |
| MELILLA | 1.724 | 1.755 | 1,8 |
| TOTAL | 1.007.014 | 914.061 | -9,23 |

JUEGOS

COMO CONDUCIR COMO UN CABESTRO

Cómo salir del fondo de los baches de nuestras carreteras, cómo criar geranios en la bandeja trasera, cómo aprobar el examen de conducir al octogésimo cuarto intento, cómo cruzar por un paso de cebra y seguir vivo, son algunas de las cuestiones a las que da respuesta Rafael Cerro en su segundo libro (ya ha escrito una biografía de Sito Pons). «Cómo conducir como un auténtico cabestro». Desde su cargo de director del programa de motor de Antena 3 Radio, Especial motor en



marcha, Rafael Cerro, cuenta con una dilatada experiencia en temas de circulación vial. En este libro pone una nota de humor, y sarcasmo, a las cotidianas conductas del ciudadano ante el volante: conducir y esquivar, el coche y sus partes, donde desarrolla una teoría metafísica sobre los intermitentes; los accesorios como el techo solar, el pinito «de las narices» y otros ambientadores como preludio de la guerra química; los adornos como el «papanocorras», o los cojines de ganchillo; las vías públicas donde se analiza la emoción de conducir por nuestras autovías. «Cómo conducir como un auténtico cabestro» ha sido editado por Grupo Libro 88, S.A., Guzmán el Bueno 133, 28003 Madrid.

AUTOSONIDO

KENWOOD CAR-HIFI, SONIDO REAL

EN la amplia gama de aparatos de autosonido, presentada a lo largo del 92 por Kenwood, destacan los nuevos sistemas de sonido digital.

El aparato estrella es el KRC-953R radiocassette con control de Compact Disc múltiple, un modelo que ofrece un elevado nivel de tecnología. En lo que se refiere a su sintonizador está dotado con RDS, sistema paneuropeo de transmisión de datos en FM con tecnología digital, que permite el acceso instantáneo a la información sobre el tráfico, etcétera, que se transmite a través de redes locales y nacionales de radiodifusión. También permite la sintonía automática de una emisora presintonizada en cualquier lugar donde se encuentre.

La sección de cassette incorpora un nuevo sistema en el cabezal que no requiere ningún ajuste de

alineación del azimut y una cabeza de aleación amorfa de la máxima calidad para reproducción de cintas con un óptimo nivel de calidad.

Está dotado del reductor de ruido Dolby C, sistema de búsqueda directa de canciones, exploración de índices, repetición de canciones y saltos de espacios en blanco. Posee también fader electrónico, control electrónico de volumen y control electrónico de graves, medios y agudos.

El precio de este modelo en el mercado español es de 76.950 pesetas aproximadamente.

El cargador para diez Discos Compactos KDC-C600 es el idóneo para ser controlado por el KRC-953R, una unidad ultracompacta que puede instalarse horizontal o verticalmente. Y tiene un mecanismo flotante para evitar vibraciones.



PESOS PESADOS

NUEVAS PARADAS DE CAMIONES

HACE poco más de un año, la compañía petrolera BP inauguraba en Guarromán (Jaén), el primer «Truckstop» de España.

Con este nombre se define a un área de servicio, especialmente pensada

para camiones de largo recorrido, pero también utilizable por otro tipo de vehículos.

En estas áreas, el camionero encuentra no sólo una estación de suministro de combustible, sino un centro en el que puede descansar, ducharse, lavar la ropa, llamar por teléfono,

recibir o enviar un fax... en fin, todos los servicios que hacen su trabajo más fácil, seguro y relajado.

La compañía BP tiene instaladas en toda Europa 16 gasolineras similares, que reciben todos los días miles de vehículos.

En España, tras el éxito del primer centro en Andalucía, se acaba de inaugurar el segundo, en los alrededores de Zaragoza, concretamente en el kilómetro 257 de la N-232 Logroño-Zaragoza, en el término municipal de La Joyosa.

Se trata del más moderno «Truckstop» construido hasta la fecha, incluye todos los servicios reseñados anteriormente, ofrece además surtidores de gran caudal, especialmente pensados para camiones. Este centro permanece abierto las 24 horas del día, durante los 365 días del año.



Alarma ROJA!!

Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

Dotadas de un microprocesador que ofrece los máximos adelantos en fiabilidad y funciones, tales como: autoalimentación, telecomando por radiofrecuencia o por infrarrojos, alzacristales automáticos, radares volumétricos a ultrasones e infrarrojos, sensores de movimiento, bloqueo motor, etc.

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti

RANGER
COMPUTER ALARM

RADIOVOX, S.A.

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

NUEVOS PRODUCTOS

TELEFONOS NOKIA

El nuevo Reglamento de Circulación, que entró en vigor el pasado 15 de junio, destaca la obligación por parte del conductor, de mantener en todo momento la atención necesaria para la conducción, prohibiendo el uso de cascos auriculares y de teléfonos móviles mien-

tras se conduce. Para esto la firma Nokia se ha adelantado en ofrecer una nueva generación de teléfonos de coche que pueden ser utilizados sin soltar las manos del volante y que incorporan, como opción, otros detalles, como la reducción del volumen de la radio cuando se recibe una llamada; el funcionamiento del claxon para avisar de una llamada cuando el conductor se encuentra fuera del vehículo o la conexión automática del teléfono con la puesta en marcha del vehículo.

ta, a las que se unen Ford, General Motors y los importadores de marcas europeas y americanas, presentando cada uno sus nuevos productos de reciente comercialización en nuestro país. Pero si hemos de resaltar alguna peculiaridad del certamen es la disponibilidad de una «zona pasiva» con 15.000 metros cuadrados destinados únicamente a la exposición, y una «zona activa» de más de 45.000 metros cuadrados dedicada a pruebas de los Todo Terreno, y que constituye un marco perfecto para que los fabricantes realicen sus demostraciones prácticas. Será del 24 al 27 de septiembre. Para más información sobre este evento, pueden dirigirse a la calle Girona, 53 principal. 6º, 08009 Barcelona, o llamando al teléfono (93) 302 70 62 ó al Fax (93) 317 12 27.

AGENDA

CERDANYA 4x4

Esta es la segunda convocatoria del Cerdanya 4x4, el único salón monográfico sobre el 4x4 que se presenta dentro de un entorno natural en Puigcerdá, la capital de la comarca pirenaica de la Cerdanya.

Este año esperan repetir el éxito conseguido en su edición anterior, para lo que cuentan con la presencia de las principales marcas del sector del 4x4: Rover, Nissan Daihatsu, Suzuki, Toyo-



DEBATE DE FUTURO

La Comisión de Comunidades Europeas llevará a debate, durante los días del 21 al 22 de septiembre en Bruselas, la regulación sobre la emisión de gases de los vehículos a motor. «Auto Emission 2000» tiene como objetivo debatir y establecer las bases europeas para la

CEPSA ESTRENA PUBLICACION

La compañía petrolífera CEPSA acaba de presentar una nueva revista de periodicidad trimestral, que se engloba dentro del fuerte plan de acciones de mejora ante el compromiso que supone la integración de España en la Comunidad Europea y la liberalización del mercado.

La revista «A Punto», realizada por Cambio y Rusconi, S.A., editora de MOTOR 16 entre otras muchas publicaciones, está dirigida exclusivamente al personal de la Red de Estaciones de Servicio Cepsa y tiene como objetivo lograr una comunicación más directa y actuar como lazo de unión entre Cepsa Red, sus filiales y abanderados de la compañía, frente al gran reto europeo. Su distribución será gratuita.



elaboración de una regulación exhaustiva en materia de emisión de gases por la que deberán registrarse todos los fabricantes de automóviles al final de esta década. Para ello se ha establecido una rueda

compuesta por seis conferencias: sistemas tradicionales de propulsión, otras alternativas, combustibles y otras fuentes de energía, programas de investigación de la CE y mundiales, reglamentaciones técnicas y marco económico e incentivos fiscales. Le darán más información en el teléfono 07 32 2 235 02 13 o el fax 07 32

2 235 37 36, preguntando por J.P. Scheins.

DESTINO JAPÓN

El pintor Manuel Luca de Tena y el escritor y crítico de cine japonés Alan Booth son los autores de esta «Guía Ilustrada sobre Japón», y editada por Anaya Touring

Ellos nos revelan que Japón es mucho más que el tópico de «pequeño país superpoblado». Manuel Luca de Tena, tras haber vivido en Tokio durante seis años, nos escribe sobre la vida cotidiana de este país y ofrece una visión más profunda que la difundida más allá de sus fronteras.

S NUEVOS

ALEKO

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | 0/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Elev. | Cierre | Dircc. | ABS | Llantas |
|-------------|-----------|-------|----|-----|-------|-------|-------|----|---------|-------|--------|--------|-------|---------|
| ACM | | | | | | | | | | | | | | |
| ACM OH | 1.864.500 | 1.568 | 54 | 114 | - | - | 382,7 | - | - | - | - | - | Serie | - |
| ACM OH TD | 2.076.000 | 1.568 | 70 | 147 | - | - | 382,7 | - | - | - | - | - | Serie | - |
| ACM OH TD E | 2.375.000 | 1.568 | 70 | 147 | - | - | 382,7 | - | - | - | - | - | Serie | - |

| | | | | | | | | | | | | | | |
|------------|---------|-------|----|-----|------|-----|-------|---|---|---|---|---|---|--------|
| Aleko 2141 | 924.000 | 1.568 | 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 ie | 1.685.042 | 1.490 | 98 | 181 | 10,7 | 8,6 | 407,5 | 182.857 | 34.647 | Serie | Serie | 62.556 | - | 64.481 |
| 33 1.5 ie Milano | 1.685.000 | 1.490 | 98 | 181 | 10,7 | 8,6 | 407,5 | 182.857 | 34.647 | Serie | Serie | 62.556 | - | 64.481 |
| 33 1.5 ie GTC | 1.760.000 | 1.490 | 98 | 181 | 10,7 | 8,6 | 407,5 | 182.857 | 34.647 | Serie | Serie | 62.556 | - | 64.481 |
| 33 1.7 ie | 1.830.289 | 1.712 | 110 | 190 | 9,5 | 8,9 | 407,5 | 182.857 | 34.647 | Serie | Serie | 144.361 | - | 64.481 |
| 33 1.7 ie GTC | 1.860.000 | 1.712 | 110 | 190 | 9,5 | 8,9 | 407,5 | 182.857 | 34.647 | Serie | Serie | 144.361 | - | 64.481 |
| 33 1.7 ie 16V | 2.043.944 | 1.712 | 137 | 208 | 8,4 | 9,0 | 407,5 | 182.857 | 34.647 | Serie | Serie | 144.361 | - | 64.481 |
| 33 16V Quadrifoglio | 2.122.861 | 1.712 | 137 | 208 | 8,4 | 9,0 | 407,5 | 182.857 | 34.647 | Serie | Serie | 144.361 | - | 64.481 |
| 33 16V Permanent 4 | 2.578.079 | 1.712 | 137 | 202 | 8,9 | 9,0 | 407,5 | 182.857 | 34.647 | Serie | Serie | 144.361 | - | 64.481 |
| 33 1.7 ie Sport Wagon | 1.976.575 | 1.712 | 110 | 187 | 9,8 | 8,9 | 420,0 | 182.857 | 34.647 | Serie | Serie | 144.361 | - | 64.481 |
| 75 1.6 ie | 1.918.901 | 1.570 | 107 | 180 | 11,3 | 7,9 | 443,0 | 216.541 | 60.800 | Serie | Serie | 144.361 | - | 80.896 |
| 75 1.6 ie La Mans | 1.899.653 | 1.570 | 107 | 180 | 11,3 | 7,9 | 443,0 | 216.541 | 60.800 | Serie | Serie | 144.361 | - | 80.896 |
| 75 1.8 ie | 2.130.630 | 1.779 | 122 | 190 | 10,4 | 8,9 | 443,0 | 216.541 | 60.800 | Serie | Serie | 144.361 | - | 80.896 |
| 75 1.8 ie La Mans | 2.178.750 | 1.779 | 122 | 190 | 10,4 | 8,9 | 443,0 | 216.541 | 60.800 | Serie | Serie | 144.361 | - | 80.896 |
| 75 2.0 Twin Spark | 2.510.780 | 1.962 | 148 | 198 | 8,2 | 8,6 | 443,0 | 216.541 | 60.800 | Serie | Serie | 252.672 | - | 80.896 |
| 75 Twin Spark Podium | 2.525.216 | 1.962 | 148 | 198 | 8,2 | 8,6 | 443,0 | 216.541 | 60.800 | Serie | Serie | 252.672 | - | 80.896 |
| 75 3.0 V6 Q | 3.580.975 | 2.959 | 192 | 230 | 7,5 | 11,9 | 442,0 | 216.541 | 60.800 | Serie | Serie | 252.672 | - | 80.896 |
| 75 2.0 TD | 2.409.728 | 1.995 | 95 | 175 | 12,4 | 8,5 | 442,0 | 216.541 | 60.800 | Serie | Serie | 252.672 | - | 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 | 252.672 | - | 80.896 |
| 155 1.8 Twin Spark | 2.194.000 | 1.773 | 129 | 200 | 10,3 | 8,6 | 444,3 | 250.000 | 40.000 | 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 | 250.000 | 40.000 | Serie | Serie | 200.000 | - | 75.000 |
| 155 2.0 Twin Spark | 2.650.000 | 1.995 | 143 | 205 | 9,3 | 8,5 | 444,3 | 250.000 | 40.000 | Serie | Serie | 200.000 | - | 75.000 |
| 155 2.5 V6 | 3.495.000 | 2.492 | 166 | 215 | 8,4 | 10,3 | 444,3 | 250.000 | 40.000 | Serie | Serie | 200.000 | - | 75.000 |
| 155 2.5 Q4 | 4.200.000 | 1.995 | 190 | 225 | 7,0 | 10,6 | 444,3 | 250.000 | 40.000 | Serie | Serie | 200.000 | - | 75.000 |
| 164 2.0 Twin Spark | 3.037.080 | 1.962 | 148 | 210 | 9,2 | 12,1 | 455,5 | 216.541 | 76.992 | Serie | Serie | 269.474 | - | 105.865 |
| 164 2.0 V6 Turbo | 4.780.960 | 1.996 | 210 | 240 | 7,2 | 10,1 | 455,5 | 216.541 | 76.992 | Serie | Serie | 269.474 | - | 105.865 |
| 164 3.0 V6 | 4.653.921 | 2.959 | 192 | 230 | 7,9 | 12,3 | 455,5 | 216.541 | 76.992 | Serie | Serie | 269.474 | - | 105.865 |
| 164 Quadrifoglio | 5.387.275 | 2.959 | 200 | 231 | 7,7 | 11,3 | 455,5 | 216.541 | 76.992 | Serie | Serie | 269.474 | - | 105.865 |
| 164 2.5 TD | 3.852.238 | 2.500 | 117 | 204 | 10,8 | 7,6 | 455,5 | 216.541 | 76.992 | Serie | Serie | 269.474 | - | 105.865 |
| Spider 2.0 ie | 3.558.380 | 1.962 | 126 | 190 | 9,0 | 9,1 | 425,8 | 216.541 | 76.992 | Serie | Serie | 269.474 | - | 105.865 |

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 | 315.207 | 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 | 315.207 | 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 | 315.207 | 55.265 | 150.791 | Serie | Serie | 183.820 | - | 158.600 |
| 80 2.8 E V6 | 4.035.000 | 2.771 | 174 | 220 | 8,0 | 10,3 | 448,2 | 315.207 | 55.265 | 150.791 | Serie | Serie | 183.820 | - | 158.600 |
| 80 2.8 E V6 Quattro | 4.569.000 | 2.771 | 174 | 220 | 8,0 | 11,4 | 448,2 | 315.207 | 55.265 | 150.791 | Serie | Serie | 183.820 | - | 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 | 315.207 | 55.265 | 150.791 | Serie | Serie | 183.820 | - | 158.231 |
| 100 2.3 E | 3.550.000 | 2.309 | 133 | 202 | 10,2 | 10,5 | 479,0 | 315.207 | 55.265 | 150.791 | Serie | Serie | 183.820 | - | 158.231 |
| 100 2.3 E Quattro | 4.307.000 | 2.309 | 133 | 202 | 10,4 | 10,7 | 479,0 | 315.207 | 55.265 | 150.791 | Serie | Serie | 183.820 | - | 158.231 |
| 100 2.3 E Aut. | 3.792.000 | 2.309 | 133 | 202 | 11,9 | 10,5 | 479,0 | 315.207 | 55.265 | 150.791 | Serie | Serie | 183.820 | - | 158.231 |
| 100 2.8 E V6 | 4.394.000 | 2.771 | 174 | 218 | 8,0 | 10,4 | 479,0 | 315.207 | 55.265 | 150.791 | Serie | Serie | 183.820 | - | 158.231 |
| 100 2.8 E V6 Aut. | 4.667.000 | 2.771 | 174 | 216 | 9,2 | 11,5 | 479,0 | 315.207 | 55.265 | 150.791 | Serie | Serie | 183.820 | - | 158.231 |
| 100 2.8 E V6 Quattro | 4.987.000 | 2.771 | 174 | 218 | 8,0 | 11,8 | 479,0 | 315.207 | 55.265 | 150.791 | Serie | Serie | 183.820 | - | 158.231 |
| 100 S4 | 6.611.000 | 2.226 | 230 | 244 | 6,8 | 12,1 | 479,0 | 315.207 | 55.265 | 150.791 | Serie | Serie | 183.820 | - | 158.231 |
| 100 2.5 TDI | 4.127.000 | 2.461 | 115 | 195 | 11,1 | 6,6 | 479,0 | 315.207 | 55.265 | 150.791 | Serie | Serie | 183.820 | - | 158.231 |
| 100 Avant 2.3 E | 3.991.000 | 2.309 | 133 | 194 | 10,5 | 10,9 | 479,0 | 315.207 | 55.265 | 150.791 | 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 | 315.207 | 55.265 | 150.791 | 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 | 315.207 | 55.265 | 150.791 | Serie | Serie | 183.820 | - | 158.231 |
| 100 Avant 2.8 E V6 | 4.842.000 | 2.771 | 174 | 212 | 8,3 | 10,6 | 479,0 | 315.207 | 55.265 | 150.791 | Serie | Serie | 183.820 | - | 158.231 |
| 100 Avant 2.8 E V6 Aut. | 5.109.000 | 2.771 | 174 | 207 | 9,5 | 11,6 | 479,0 | 315.207 | 55.265 | 150.791 | Serie | Serie | 183. | | |



CITROËN

OFERTAS
AX 11 TE y TRE:
160.000 pesetas de descuento.

AX 14 TGS y TZX:
200.000 pesetas de descuento o aire acondicionado gratis.

AX GT y GTI 3p:
descuento de 200.000 pesetas o aire acondicionado gratis.

ZX gasolina y diésel:
Descuento de 150.000 pesetas en todas las versiones o aire acondicionado de forma gratuita.

BX:
Todas las versiones tienen un descuento de 300.000 pesetas.

BX Diesel:
Descuento de 200.000 pesetas.

XM:
200.000 pesetas de descuento en todos los modelos.



| MODELO | PVP | CC | CV | VM | 0/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|-------------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|-------|---------|
| BERTONE | | | | | | | | | | | | | | |
| Freeclimber TD T. Duro | 3.694.535 | 2.443 | 116 | 153 | 13,9 | 10,9 | 414,5 | 232.053 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Freeclimber 2.7 T. Duro | 3.694.535 | 2.693 | 129 | 160 | 13,4 | 12,2 | 414,5 | 232.053 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Freeclimber 2.7 Cabrio | 3.694.535 | 2.693 | 129 | 160 | 13,4 | 12,2 | 414,5 | 232.053 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | 0/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|----------------------|------------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|---------|--------|--------|---------|---------|
| BMW | | | | | | | | | | | | | | |
| 316i 4p | 2.528.000 | 1.596 | 100 | 185 | 12,8 | 9,0 | 443,5 | 249.441 | 89.806 | 104.774 | 60.116 | Serie | 161.684 | 176.872 |
| 316i 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 | 249.411 | 89.806 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 325i Coupé Aut. | 4.470.000 | 2.494 | 192 | 231 | 9,0 | 10,9 | 443,3 | 249.411 | 89.806 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 325i 4p | 4.120.000 | 2.494 | 192 | 234 | 7,9 | 11,8 | 443,5 | 249.411 | 89.806 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 325i 4p Aut. | 4.375.000 | 2.494 | 192 | 231 | 8,9 | 12,0 | 443,5 | 249.411 | 89.806 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 325i Cabrio | 5.020.000 | 2.494 | 170 | 214 | 9,0 | 11,5 | 432,5 | 168.421 | 68.096 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 325i Cabrio Aut. | 5.270.000 | 2.494 | 170 | 210 | 10,5 | 11,1 | 432,5 | 168.421 | 68.096 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 325i Touring | 4.784.000 | 2.494 | 170 | 210 | 9,7 | 11,7 | 432,5 | 168.421 | 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 | 6.219.000 | 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 | 225 | 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 Aut. | 4.170.000 | 1.991 | 150 | 207 | 12,0 | 11,2 | 472,0 | Serie | 114.149 | Serie | Serie | Serie | Serie | 202.116 |
| 525i | 4.765.000 | 2.494 | 192 | 225 | 8,6 | 9,0 | 472,0 | Serie | 114.149 | Serie | Serie | Serie | Serie | 163.397 |
| 525i Aut. | 5.054.000 | 2.494 | 192 | 225 | 9,9 | 11,1 | 472,0 | Serie | 114.149 | Serie | Serie | Serie | Serie | 163.397 |
| 525i X | 5.477.000 | 2.494 | 192 | 220 | 9,5 | 11,5 | 472,0 | Serie | 114.149 | Serie | Serie | Serie | Serie | 158.004 |
| 525i X Aut. | 5.790.000 | 2.494 | 192 | 217 | 10,8 | 11,8 | 472,0 | Serie | 114.149 | Serie | Serie | Serie | Serie | 158.004 |
| 535i | 5.795.000 | 3.430 | 211 | 235 | 7,7 | 14,5 | 472,0 | Serie | 114.149 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 535i Aut. | 6.108.000 | 3.430 | 211 | 231 | 8,8 | 14,0 | 472,0 | Serie | 114.149 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| M-5 | 9.452.000 | 3.535 | 315 | 250 | 6,3 | 16,8 | 472,0 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 520i Touring | 4.255.000 | 1.991 | 150 | 205 | 11,3 | 11,0 | 472,0 | Serie | 114.149 | Serie | Serie | Serie | Serie | 177.455 |
| 520i Touring Aut. | 4.520.000 | 1.991 | 150 | 202 | 12,6 | 11,3 | 472,0 | Serie | 114.149 | Serie | Serie | Serie | Serie | 177.455 |
| 525i Touring | 5.131.000 | 2.494 | 192 | 221 | 9,2 | 11,2 | 472,0 | Serie | 114.149 | Serie | Serie | Serie | Serie | 151.409 |
| 525i Touring Aut. | 5.395.000 | 2.494 | 192 | 218 | 10,0 | 11,7 | 472,0 | Serie | 114.149 | Serie | Serie | Serie | Serie | 151.409 |
| 525 TDS | 4.397.000 | 2.498 | 143 | 207 | 11,0 | 7,7 | 472,0 | Serie | 114.149 | Serie | Serie | Serie | Serie | 163.397 |
| 525 TDS Aut. | 4.698.000 | 2.498 | 143 | 205 | 11,6 | 8,1 | 472,0 | Serie | 114.149 | Serie | Serie | Serie | Serie | 163.397 |
| 525 TDS Touring | 4.808.000 | 2.498 | 143 | 202 | 11,6 | 7,8 | 472,0 | Serie | 114.149 | Serie | Serie | Serie | Serie | 177.455 |
| 525 TDS Touring Aut. | 5.121.000 | 2.498 | 143 | 200 | 12,2 | 8,4 | 472,0 | Serie | 114.149 | Serie | Serie | Serie | Serie | 177.455 |
| 730i | 5.785.000 | 2.986 | 188 | 225 | 9,3 | 15,0 | 491,0 | Serie | 138.328 | Serie | Serie | Serie | Serie | 204.120 |
| 730i Aut. | 6.125.000 | 2.986 | 188 | 222 | 10,6 | 13,7 | 491,0 | Serie | 138.328 | Serie | Serie | Serie | Serie | 204.120 |
| 730i V8 | 6.825.000 | 2.997 | 218 | 233 | 8,5 | 12,4 | 491,0 | Serie | 138.328 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 730i V8 Aut. | 7.175.000 | 2.997 | 218 | 230 | 9,3 | 12,6 | 491,0 | Serie | 138.328 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 740i Aut. | 8.425.000 | 3.962 | 286 | 240 | 7,4 | 13,9 | 491,0 | Serie | 138.328 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 740i L Aut. | 9.195.000 | 3.962 | 286 | 240 | 7,4 | 13,9 | 502,5 | Serie | 138.328 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 750i Aut. | 10.015.000 | 4.988 | 300 | 250 | 7,4 | 15,0 | 491,0 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 750i L Aut. | 11.015.000 | 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 |

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | 0/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|-----------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|
| CHRYSLER | | | | | | | | | | | | | | |
| Saratoga 2.5 | 2.310.665 | 2.501 | 99 | 163 | 13,8 | 11,3 | 460,2 | 192.000 | 41.344 | 57.600 | Serie | Serie | 192.000 | Serie |
| Saratoga 3.0 V6 Aut. | 2.680.823 | 2.972 | 141 | 180 | 11,1 | 11,5 | 460,2 | 192.000 | 41.344 | 57.600 | Serie | Serie | 192.000 | Serie |
| Le Baron GTC | 3.164.340 | 2.501 | 155 | 202 | 8,5 | 11,0 | 469,6 | 192.000 | 42.240 | 57.600 | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Voyager SE | 2.538.478 | 2.501 | 99 | 154 | 15,7 | 12,0 | 452,5 | 192.000 | 41.344 | 69.120 | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Voyager LE Aut. | 3.313.432 | 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 | Serie |
| 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 Lana | 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 | 183 | 180 | 10,2 | 15,5 | 424,0 | 169.500 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Cherokee Limited Aut. | 4.272.618 | 3.960 | 183 | 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 | Serie | Serie |

FIAT

OFERTAS

Uno:
Descuento de 100.000 pesetas.

Uno Turbo i.e.:
Descuento de 250.000 pesetas.

También todas las versiones de este espacioso turismo se benefician con un descuento final de 100.000 pesetas.

Estas berlinas de tipo medio de Fiat gozan de 128.000 pesetas de sobretasación al entregar el coche usado.

Croma 2.0 i.e.:
Descuento de 121.600 pesetas.

Croma Turbo i.e.:
Descuento de 154.800 pesetas.



FORD

OFERTAS

Fiesta:
La gama Fiesta tiene un descuento que va desde las 60.000 pesetas hasta las 150.000 pesetas según el modelo.

Escort y Orion:
Estos modelos se benefician de un descuento que, según las versiones, puede ser de hasta 140.000 pesetas o incluir el aire acondicionado de forma gratuita.

Sierra:
Sistema de frenos antibloqueo ABS gratis.

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | O/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Dirac. | ABS | Llantas |
|---------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|
| Uno DS 3p. | 1.392.745 | 1.697 | 58 | 156 | 15,9 | 5,0 | 368,9 | | | | | | | |
| Uno DS 5p. | 1.515.932 | 1.697 | 58 | 156 | 15,9 | 5,0 | 368,9 | | 18.688 | Serie | 17.920 | | | |
| Uno TD S 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 | | | | | |
| 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 | 85 | 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 Studio | 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 | 164.920 | 66.560 |
| 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 | 66.560 |
| Tempra 1900 DS | 1.971.338 | 1.929 | 85 | 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 | | | |
| 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 | 85 | 162 | 18,9 | 5,8 | 447,2 | 192.850 | 34.560 | 23.680 | 23.680 | | | |
| Tempra 1.9 TD SX SW | 2.636.361 | 1.929 | 92 | 175 | 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 | | 43.309 | Serie | Serie | Serie | 263.699 | 86.616 |
| Croma 2.0 ie S | 3.102.730 | 1.995 | 120 | 192 | 9,8 | 8,2 | 449,5 | | 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 | | 43.309 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Croma TD ID | 2.844.805 | 1.995 | 92 | 180 | 12,5 | 5,3 | 449,5 | | 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 | | 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

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | O/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Dirac. | ABS | Llantas |
|-----------------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|
| Fiesta Cheers 1.1 3p. | 1.065.000 | 1.118 | 54 | 143 | 16,3 | 6,1 | 374,3 | | 26.000 | | | | | |
| Fiesta CLX 1.1 3p. | 1.160.000 | 1.118 | 54 | 143 | 16,3 | 6,1 | 374,3 | | 26.000 | 24.500 | 24.500 | | | |
| Fiesta CLX 1.1 Cat. 3p. | 1.344.000 | 1.118 | 50 | 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 Pacha 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. | 2.299.000 | 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 | | 26.000 | | | | | |
| Fiesta Ghia 1.4 3p. | 1.371.000 | 1.392 | 75 | 166 | 12,0 | 7,4 | 374,3 | | 26.000 | Serie | Serie | | | |
| Fiesta Ghia 1.4 Cat. 3p. | 1.554.000 | 1.392 | 71 | 162 | 13,0 | 7,7 | 374,3 | | 26.000 | Serie | Serie | | | |
| Fiesta 1.8 i 16V 3p. | 1.549.000 | 1.796 | 105 | 182 | 9,5 | 8,5 | 380,1 | | 26.000 | Serie | Serie | | | |
| Fiesta XR2i 1.6V 3p. | 1.694.000 | 1.796 | 130 | 200 | 8,5 | 8,5 | 380,1 | | 26.000 | Serie | Serie | | 64.000 | |
| Fiesta Cheers 1.8 D 3p. | 1.328.000 | 1.753 | 80 | 152 | 16,0 | 6,7 | 374,3 | | 26.000 | | | | | |
| Fiesta CLX 1.8 D 3p. | 1.405.000 | 1.753 | 80 | 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 | 5,3 | 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 Pacha 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 | | 26.000 | | | | | |
| Fiesta Ghia 1.4 5p. | 1.439.000 | 1.392 | 75 | 166 | 12,0 | 7,4 | 374,3 | | 26.000 | Serie | Serie | | | |
| Fiesta Ghia 1.4 Cat. 5p. | 1.622.000 | 1.392 | 71 | 162 | 13,0 | 7,7 | 374,3 | | 26.000 | 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 | 80 | 152 | 16,0 | 6,7 | 374,3 | | 26.000 | 24.500 | 24.500 | | | |
| Fiesta Ghia 1.8 D 5p. | 1.564.000 | 1.753 | 80 | 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 | 20.000 | 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 | 101.000 | 65.000 |
| Escort XR3i 1.8 16V 3p. | 2.137.000 | 1.796 | 130 | 202 | 9,3 | 8,6 | 404,0 | 141.000 | 26.000 | Serie | Serie | Serie | 101.000 | 65.000 |
| Escort RS 2.000 i 16V 3p. | 2.358.000 | 1.968 | 150 | 208 | 8,9 | 9,2 | 404,0 | | 26.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 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 | | 26.000 | Serie | Serie | 69.000 | | |
| Escort Ghia 1.6 5p. | 1.901.000 | 1.598 | 90 | 177 | 11,6 | 8,0 | 403,6 | | 26.000 | Serie | Serie | Serie | 101.000 | |
| Escort Ghia 1.8 i 16V 5p. | 1.901.000 | 1.796 | 105 | 187 | 10,4 | 8,3 | 403,6 | 141.000 | 26.000 | Serie | Serie | Serie | 101.000 | 65.000 |
| Escort Prima 1.8 D 5p. | 1.684.000 | 1.753 | 80 | 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 | 80 | 155 | 18,1 | 6,7 | 403,6 | 72.000 | 26.000 | Serie | Serie | Serie | 101.000 | |
| Escort Nomade Ghia 1.6 | 1.944.000 | 1.597 | 90 | 171 | 12,3 | 8,3 | 428,8 | | 26.000 | Serie | Serie | Serie | 101.000 | 65.000 |
| Escort Nomade Ghia 1.8i 16V | 1.944.000 | 1.796 | 105 | 187 | 10,8 | 8,5 | 428,8 | 141.000 | 26.000 | Serie | Serie | Serie | 101.000 | 65.000 |
| Escort Nomade Ghia 1.8D | 1.944.000 | 1.753 | 80 | 155 | 18,1 | 6,7 | 428,8 | | 26.000 | Serie | Serie | Serie | 101.000 | 65.000 |
| Escort Cabrio XR3i 1.8 16V | 2.647.000 | 1.796 | 130 | 198 | 9,3 | | | | | | | | | |



MERCEDES

Las novedades de Mercedes en este verano son múltiples. De entrada llegan los nuevos modelos de la Serie S con carrocería coupé. Dos son las versiones que comienzan su andadura, el 500 SEC y el 600 SEC. El primero de ellos disfruta del motor de cinco litros y 326 caballos, mientras que el 600 SEC recurre al impresionante V12 de seis litros y 408 caballos de potencia. La otra novedad viene sin capota, puesto que es la versión Cabriolet del Mercedes 300 CE 24V. Este modelo es un auténtico cuatro plazas que permite a sus pasajeros tener el cielo como techo. En este número incluimos también todos los nuevos precios y modelos de la Serie G de Mercedes, la que corresponde a los vehículos todo terreno. Aquí hay que destacar los nuevos Mercedes 350 GDT, con un nuevo motor turbodiésel de 3,5 litros y una potencia de 136 caballos. Por supuesto, estos coches disfrutan de la excelente calidad de la que hacen gala todos los Mercedes.



| MODELO | PVP | CC | CV | VM | O/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|---------------------|-----------|-------|----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|-----|---------|
| Semara 1.5 LX 5p | 1.209.633 | 1500 | 75 | 160 | 12,5 | 7,7 | 400,8 | 100.619 | 12.470 | 21.527 | 16.477 | | | Serie |
| Niva 1.8 4x4 | 1.209.858 | 1.569 | 78 | 127 | 23,0 | 11,5 | 372,0 | | 20.781 | | | | | |
| Niva 1.8 4x4 Cabrio | 1.547.553 | 1.569 | 78 | 127 | 23,0 | 11,5 | 372,0 | | 20.781 | | | | | |

LANCIA

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | O/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|------------------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|
| Y-10 Fire | 1.006.000 | 999 | 45 | 148 | 16,0 | 6,0 | 339,2 | | | | | | | |
| Y-10 Mia | 1.084.000 | 999 | 45 | 148 | 16,0 | 6,0 | 332,2 | | Serie | Serie | Serie | | | |
| Y-10 Avenue Cat. | 1.190.000 | 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 1.6 LX | 1.523.000 | 1.498 | 82 | 165 | 12,0 | 7,4 | 389,5 | | Serie | Serie | Serie | | | Serie |
| Delta 1.6 GT I.e | 1.723.000 | 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 18V | 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 | 198 | 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 | 185 | 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 18V | 3.568.000 | 1.995 | 160 | 205 | 9,5 | 8,9 | 459,0 | Serie | 65.000 | Serie | Serie | Serie | 251.000 | 95.000 |
| Thema I.e Turbo 16V | 4.495.000 | 1.995 | 185 | 225 | 7,0 | 9,4 | 459,0 | Serie | 65.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Thema Turbodiesel | 3.842.000 | 2.445 | 118 | 186 | 11,0 | 7,4 | 459,0 | Serie | 65.000 | Serie | Serie | Serie | 250.000 | 95.000 |

LAND ROVER

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | O/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|----------------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|-------|---------|
| Defender 90 TDI 3p | 2.618.000 | 2.495 | 107 | 136 | 16,8 | 11,8 | 388,3 | 265.000 | | | | | | |
| Defender 110 TDI 3p | 2.870.000 | 2.495 | 107 | 136 | 18,8 | 12,7 | 443,8 | 265.000 | | | | | | |
| Defender 110 TDI 5p | 3.027.000 | 2.495 | 107 | 136 | 18,8 | 12,7 | 443,8 | 265.000 | | | | | | |
| Defender 90 TDI Pick Up | 2.517.000 | 2.495 | 107 | 136 | 16,8 | 11,8 | 388,3 | 265.000 | | | | | | |
| Defender 110 TDI Pick Up | 2.679.000 | 2.495 | 107 | 136 | 18,8 | 12,7 | 443,8 | 265.000 | | | | | | |
| Discovery TDI 3p | 3.420.000 | 2.495 | 112 | 147 | 19,1 | 9,3 | 425,1 | 237.000 | 63.000 | Serie | Serie | Serie | | 27.036 |
| Discovery TDI 5p | 4.393.000 | 2.495 | 112 | 147 | 19,1 | 9,3 | 425,1 | Serie | 71.000 | Serie | 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 | 179 | 11,1 | 15,3 | 447,5 | 301.000 | 90.000 | Serie | Serie | Serie | | 32.987 |
| R. Rover Vogue EFI V8 5p | 6.391.000 | 3.947 | 182 | 179 | 9,9 | 15,3 | 447,5 | Serie | | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| R. Rover Vogue EFI V8 Aut. | 6.756.000 | 3.947 | 182 | 179 | 11,1 | 16,2 | 447,5 | Serie | | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| R. Rover Vogue SE V8 5p | 7.213.000 | 3.947 | 182 | 179 | 9,9 | 15,3 | 447,5 | Serie | | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| R. Rover SE V8 Aut. | 7.579.000 | 3.947 | 182 | 179 | 11,1 | 15,3 | 447,5 | Serie | | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| R. Rover TD 3p | 3.666.285 | 2.500 | 120 | 152 | 15,8 | 10,4 | 447,5 | 301.000 | 90.000 | -1 | -1 | Serie | | 32.987 |
| R. Rover TD 5p | 5.394.000 | 2.500 | 120 | 152 | 15,8 | 10,4 | 447,5 | Serie | 90.000 | Serie | Serie | Serie | | 32.987 |

NOTA: Opción 1: Electric Pack: 305.000 ptas. Incluye elevallas eléctrico, cierre centralizado, retrovisores exteriores eléctricos y lavafaros.

LOTUS

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | O/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|-----------------|------------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|-------|---------|
| Esprit Turbo | 11.310.080 | 2.174 | 228 | 249 | 5,2 | 12,7 | 433,0 | Serie | 192.500 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Esprit Turbo SE | 12.482.080 | 2.174 | 264 | 272 | 4,7 | 13,8 | 433,0 | Serie | 192.500 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Elan SE | 5.742.080 | 1.588 | 165 | 220 | 7,2 | 9,4 | 393,3 | 255.000 | 185.000 | Serie | Serie | Serie | | Serie |

MAHINDRA

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

MASERATI

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | O/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|----------|------------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|-------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|
| 222 | 5.475.394 | 1.996 | 220 | 214 | 6,2 | 11,7 | 415,3 | Serie | 84.561 | Serie | Serie | Serie | 256.000 | Serie |
| 222 SE | 6.896.224 | 2.790 | 250 | 240 | 5,7 | 14,6 | 415,3 | Serie | 84.561 | Serie | Serie | Serie | | Serie |
| 222 SR | 7.991.495 | 2.790 | 225 | 220 | 6,2 | 12,8 | 419,0 | Serie | 84.561 | Serie | Serie | Serie | | Serie |
| 228 | 9.232.928 | 2.790 | 250 | 240 | 5,8 | 14,6 | 446,0 | Serie | 86.878 | Serie | Serie | Serie | | Serie |
| 422 | 6.494.637 | 1.996 | 220 | 214 | 6,2 | 11,7 | 440,0 | Serie | 86.878 | Serie | Serie | Serie | | Serie |
| 430 | 7.995.889 | 2.790 | 250 | 240 | 5,7 | 14,6 | 440,0 | Serie | 86.878 | Serie | Serie | Serie | 234.800 | Serie |
| Spider E | 7.999.500 | 2.790 | 250 | 240 | 5,7 | 14,6 | 404,3 | Serie | 84.561 | Serie | Serie | Serie | | Serie |
| Shamal | 13.204.320 | 3.217 | 325 | 260 | 5,3 | 11,5 | 410,0 | Serie | | Serie | Serie | Serie | | Serie |

MAZDA

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | O/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|---------------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|-------|---------|--------|--------|--------|-------|---------|
| 323 F | 2.982.400 | 1.840 | 140 | 201 | 8,2 | 8,4 | 426,0 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 323 GT | 2.752.000 | 1.840 | 140 | 198 | 8,2 | 8,4 | 339,5 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 323 GT-R 4WD | 3.863.480 | 1.840 | 185 | 210 | 7,1 | 10,0 | 408,0 | Serie | | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| MX-3 1.8 24V | 3.425.280 | 1.845 | 136 | 202 | 8,5 | - | 422,0 | Serie | | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| MX-5 LSD | 3.489.920 | 1.597 | 116 | 183 | 6,7 | 8,5 | 395,0 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 626 2.5i V6 24V Hatchback | 3.980.800 | 2.497 | 185 | 220 | 8,5 | 13,0 | 469,5 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 626 2.5i V6 4WS Hatchback | 4.192.000 | 2.497 | 185 | 220 | 8,5 | 13,0 | 469,5 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| MX-6 2.5i V6 24V | 4.275.200 | 2.497 | 185 | 225 | 8,0 | 13,0 | 461,0 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| MX-6 2.5i V6 24V 4WS | 4.484.480 | 2.497 | 185 | 225 | 8,0 | 13,0 | 461,0 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| RX-7 Cabrio | 7.008.773 | 2.616 | 200 | 234 | 7,0 | 11,9 | 431,5 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |

MERCEDES BENZ

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | O/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|---------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|-------|---------|
| 190 E 1.8 | 2.947.000 | 1.797 | 109 | 185 | 12,3 | 8,1 | 444,8 | 290.000 | 100.600 | 78.000 | Serie | Serie | Serie | 122.200 |
| 190 E 2.0 | 4.101.560 | 1.998 | 118 | 193 | 10,9 | 8,4 | 444,8 | Serie | 100.600 | Serie | Serie | Serie | Serie | 96.500 |
| 190 E 2.3 | 4.293.560 | 2.298 | 132 | 203 | 10,6 | 9,8 | 444,8 | Serie | 100.600 | Serie | Serie | Serie | Serie | 96.500 |
| 190 E 2.6 | 4.991.160 | 2.597 | 160 | 208 | 9,2 | 11,5 | 444,8 | Serie | 100.600 | Serie | Serie | Serie | Serie | 96.500 |
| 190 E 2.5 16V | 7.012.280 | 2.498 | 195 | 235 | 7,7 | 10,8 | 444,8 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 190 D | 3.403.960 | 1.997 | 75 | 164 | 17,9 | 7,3 | 444,8 | 290.000 | 100.600 | 78.000 | Serie | Serie | Serie | 122.200 |

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | O/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|-----------|-----|----|----|----|-------|-------|-------|----|---------|--------|--------|--------|-----|---------|
| 190 D 2.5 | | | | | | | | | | | | | | |



RENAULT

OFERTAS

Clio:

En todas las versiones se realiza un descuento de 75.000 pesetas.

Clio Baccara:

Descuento de 150.000 pesetas.

Clio 16V:

150.000 pesetas de descuento.

R-19 (nueva gama):

Descuento de 60.000 pesetas.

R-21 2L Turbo y Turbo Quadra:

240.000 pesetas de descuento.

R-21 Baccara y Nevada:

Descuento de 240.000 pesetas.

R-21 2L Turbo y Turbo Quadra (gama 92):

240.000 pesetas de descuento.

R-21 Baccara y Nevada (gama 92):

Descuento de 240.000 pesetas.

R-25:

300.000 pesetas de descuento.



Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like 405 GLD, 405 Style D, etc.

POLONEZ

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

PORSCHE

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like 968, 968 Tiptronic, etc.

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

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like R-4 GTL, R-5 Five 3p, etc.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like R-19 RN 1.9 D 5p, R-19 RT 1.9 D 5p, etc.

NOTA: Opción 1: forma un pack completo: 186.700 ptas. Opción 2: incluye elevallas eléctricas delanteras, cierre centralizado y ordenador de abordo de 77.000 pesetas.

ROLLS ROYCE/BENTLEY

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like RR Silver Spirit, RR Silver Spur, etc.

ROVER

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like Mini Cooper 1.3i, Rover 111 L 3p, etc.

SAAB

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like 900 16V 3p, 900 16V 5p, etc.



ROVER

OFERTAS

Serie 100:

Financiando en estos modelos un máximo de 980.000 pesetas a un año, los intereses a pagar son del 0%.

Rover 114 GTi:

Se puede elegir entre este tipo de financiación especial o el aire acondicionado gratis.

Serie 200:

100.000 pesetas de gasolina gratis en toda la serie.

Serie 400:

Financiando en estos modelos un máximo de 1.330.000 pesetas a un año, los intereses son del 0%.

Rover 414 GSi, 416 GSi y 416 GTi:

Se puede optar por la financiación especial o por incluir el aire acondicionado gratis.

Serie 418 GSD Turbo:

Diésel a precio de gasolina con un descuento final de 198.000 pesetas.

Ofertas vigentes en la red de concesionarios y agentes Rover de Madrid.



PRECIOS COCHES NUEVOS



SEAT

OFERTAS

Marbella: Desde 50.000 a 115.000 pesetas de descuento según versiones.

Ibiza GLX 90: Aire acondicionado gratis

Toledo: Para celebrar el primer año de ventas del Toledo, Seat ofrece ahora en este modelo el aire acondicionado gratis o hasta 165.000 pesetas de descuento según las versiones.



PRECIOS COCHES NUEVOS

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 9000 CST 2.0 16V 5p, 9000 CST 2.3 16V 5p, 9000 CST Sport 2.3 16V.

SANTANA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 2.5 D Corto Techo duro, 2.5 D Largo Techo duro, 2.500 D Corto, 2.500 D Largo.

SEAT

Large table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Marbella Kiss, Marbella Maxi Moto, Marbella Jeans, Marbella Special, Marbella CLX, Ibiza Special 0.9 3p, Ibiza Special 1.2 3p, Ibiza CLX 1.2 3p, Ibiza GLX 1.2 3p, Ibiza CLX 1.5 3p, Ibiza GLX 1.5 3p, Ibiza SXi 1.5 3p, Ibiza Sport Line 1.7 i 3p, Ibiza CLX 1.7 D 3p, Ibiza GLX 1.7 D 3p, Ibiza Special 0.9 5p, Ibiza Special 1.2 5p, Ibiza CLX 1.2 5p, Ibiza GLX 1.2 5p, Ibiza CLX 1.5 5p, Ibiza GLX 1.5 5p, Ibiza SXi 1.5 5p, Ibiza Sport Line 1.7 i 5p, Ibiza CLX 1.7 D 5p, Ibiza GLX 1.7 D 5p, Toledo 1.6 CL, Toledo 1.6 GL, Toledo 1.8i CL, Toledo 1.8i Sport, Toledo 1.8i GL, Toledo 1.8i GLX, Toledo 2.0i CL, Toledo 2.0i Sport, Toledo 2.0i GL, Toledo 2.0i GLX, Toledo 2.0i GLX Aut., Toledo 2.0i GT Aut., Toledo 1.8i GT 16V, Toledo 1.9 D CL, Toledo 1.9 D GL, Toledo 1.9 TD GL, Toledo 1.9 TD GLX.

SKODA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Favorit, Favorit Plus, Favorit Komfort, Forman, Forman Marathon.

SUBARU

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Legacy 1.8 GL 16V, Legacy 1.8 GL 16V SW, Legacy 2.2 GX 4WD, Legacy 2.2 GX 4WD SW, Legacy 2.0 Turbo 4WD.

SUZUKI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Swift 1.3 GL, Swift GTi 3p, Swift Sedan 1.6 GLX, Swift Sedan 1.6 GLX 4x4, Swift 1.3 i Cabrio, Samurai Mil Cup-1, Samurai Mil Techo Lona, Samurai Mil Techo Duro, Samurai Mil Techo Met., S J 413 Techo Lona, S J 413 Techo Duro, S J 413 Techo Met., S J 413 T. Lona Long Body, S J 413 T. Duro Long Body, Vitara Cup. Techo Duro, Vitara Techo Lona, Vitara Techo Lona Lujo.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Vitara Techo Duro, Vitara Techo Duro Lujo, Vitara TD Lujo Power Pack, Vitara Techo Metálico, Vitara Techo Metálico Lujo, Vitara 1.6i 16V Long Body.

TOYOTA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Corolla 1.6 Liftback, Celica 2.0i 16V, Celica Turbo 4WD Limited, Supra 3.0i Turbo, Supra 3.0i Turbo Targa, Land Cruiser 250 TDi, Land Cruls. Station Wagon, Four Runner V6.

UMM

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 100 DA Techo Lona, 100 DA Techo Duro, 100 DTi Techo Lona, 100 DTi Techo Duro, 109 DTi Marathon, 121 DA Techo Lona, 121 DTi Techo Lona.

VOLKSWAGEN

Large table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Elev., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Polo Fox 1.05 4V, Polo Fox 1.05, Polo Fox 1.4, Polo CL 1.05, Polo CL 1.3, Polo Coupé Fox 1.05 4V, Polo Coupé Fox D 1.4, Polo Coupé CL 1.05, Polo Coupé CL 1.3, Polo Coupé GT 55, Polo Coupé GT Injection, Polo Coupé G-40, Polo Classic C 1.3, Polo Classic CL 1.3, Polo Classic CD 1.4, Golf 1.4 CL 3p, Golf 1.8 CL 75 3p, Golf 1.8 CL 90 3p, Golf 1.8 GL 75 3p, Golf 1.8 GL 90 3p, Golf 1.8 GL 90 Aut. 3p, Golf 2.0 GTi 3p, Golf 2.8 VR6 3p, Golf 1.9 D CL 3p, Golf 1.9 D GL 3p, Golf 1.9 D GTD 3p, Golf 1.4 CL 5p, Golf 1.8 CL 75 5p, Golf 1.8 CL 90 5p, Golf 1.8 GL 75 5p, Golf 1.8 GL 90 5p, Golf 2.0 GTi 5p, Golf 2.8 VR6 5p, Golf 1.9 D CL 5p, Golf 1.9 D GL 5p, Golf 1.9 D GTD 5p, Golf Cabrio GL, Golf Cabrio GLI, Vento 1.8 CL, Vento 1.8 CL, Vento 1.8 GL, Vento 1.8 GL, Vento 1.9 D CL, Vento 1.9 TD CL, Vento 1.9 TD GL, Corrado 16 V, Corrado G-60, Corrado VR6, Passat 1.8 CL, Passat 2.0 GL, Passat 2.0 GL Aut., Passat GT 18V, Passat GT Sincro G-60, Passat VR6, Passat VR6 Aut., Passat CL Turbodiesel, Passat Variant 1.8 CL, Passat Variant 2.0 GL, Passat Variant 2.0 GL Aut., Variant GT 16V, Variant GT Sincro G-60.

TELEFONOS DE EMERGENCIA

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

CAMPASA Tel.(900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA Tel.(91) 742 12 13

ADA Tel.(900) 10 08 99

AHSA Tel.(91) 259 46 05

DYA Tel.(91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE Tel.(91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE Tel.(91) 441 33 44

RACE Tel.(91) 593 33 33

RACC Tel.(93) 200 07 55

ALFA ROMEO Tel.(91) 654 40 11

AUDI Tel.(900) 11 22 22

BMW Tel.(900) 10 04 82

CITROËN Tel.(91) 519 13 14

FIAT Tel.(91) 519 16 16

FORD Tel.(900) 14 51 45

HONDA Tel.(900) 30 80 80

LANCIA Tel.(91) 450 13 50

MAZDA Tel.(91) 597 21 25

MERCEDES-BENZ Tel.(91) 441 41 77

MITSUBISHI Tel.(91) 441 33 44

OPEL Tel.(91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT Tel.(91) 597 21 25

RENAULT Tel.(91) 556 39 99

SEAT Tel.(900) 11 22 22

VOLKSWAGEN Tel.(900) 13 65 24

PRECIOS COCHES NUEVOS



VOLKSWAGEN

OFERTAS

Polo:
Descuento de **100.000 pesetas.**

Polo Fox:
Descuento de **81.000 pesetas.**

Polo Coupé GT:
Descuento de **102.000 pesetas.**

Financiación Polo:
Hasta **750.000 pesetas** en financiación a un año supone un 0% de interés.

Passat:
En estos modelos se ofrece ahora un descuento de **150.000 pesetas.**

| MODELO | PVP | CC | CV | VM | 0/100 | L/100 | Long. | AA | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS | Llantas |
|------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|-------|---------|--------|--------|--------|---------|---------|
| Variant VR6 | 4.048.224 | 1.792 | 174 | 218 | 8,3 | 10,7 | 457,5 | Serie | 40.421 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Variant VR6 Aut. | 4.245.517 | 1.792 | 174 | 218 | 8,9 | 12,1 | 457,5 | Serie | 40.421 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Variant CL TD | 2.759.713 | 1.588 | 80 | 171 | 16,2 | 7,1 | 457,5 | Serie | 40.421 | 39.543 | Serie | Serie | 175.158 | 112.600 |

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

VOLVO

| | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|-----------|-------|-----|-----|------|------|-------|---------|--------|-------|-------|-------|---------|--------|
| 440 GL | 1.986.000 | 1.721 | 90 | 175 | 11,5 | 9,1 | 431,0 | 198.000 | 72.000 | | | | | |
| 440 GLS | 2.198.000 | 1.721 | 90 | 175 | 11,5 | 9,1 | 431,0 | Serie | 72.000 | Serie | Serie | Serie | | |
| 440 GLE | 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 | 3.032.000 | 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 | |
| 460 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 1.6V Sedán | 4.092.000 | 2.316 | 155 | 200 | 10,2 | 11,2 | 487,0 | Serie | 82.000 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| 940 GLE 1.6V S. Wagon | 4.228.000 | 2.316 | 155 | 200 | 10,5 | 11,4 | 484,0 | Serie | 82.000 | Serie | 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 | 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 | 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 |

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 1.4 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.



Copyright Motor 16, 1992. Prohibida su reproducción.

S USADOS

O

E

C

E

R

D

La valoración de los coches usados es algo enormemente aleatorio. Sin embargo, entidades como Ganvam (Asociación nacional de vendedores) o Faconauto (Asociación de Concesionarios), publican unas listas indicativas que sirven como elemento de partida para establecer una valoración completa. Motor 16 publica estas tablas en las que se recogen los precios medios de las transacciones, año a año. Se trata, insistimos de precios medios, para coches en un estado de conservación normal. Y se trata de los precios de compra: es decir los precios medios por los que podemos comprar los coches.

Para conocer el precio al que podemos vender nuestro coche usado, tendremos que descontar un porcentaje, de alrededor del 25 por ciento, que se considera beneficio del comprador. Obviamente, hay que descontar también los gastos para poner en buen estado de funcionamiento el coche en cuestión. Esta lista se actualiza trimestralmente.



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 TL | — | 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 | 1380 | 1220 | 1150 | — | — |
| Alfa 75 1.8 TB | — | — | — | 1010 | — |
| Alfa 75 1.8 T América | — | 1400 | 1300 | 1170 | — |
| Alfa 75 2.0 C | — | — | 1090 | 930 | 800 |
| Alfa 75 2.0 TS | 1600 | 1360 | 1230 | 1110 | 1000 |
| Alfa 75 2.0 TD | 1570 | 1330 | 1200 | 970 | 840 |
| Alfa 75 2.4 TD | 1750 | 1480 | 1330 | — | — |
| Alfa 75 2.5 QV | — | 1420 | 1220 | 1040 | 840 |
| Alfa 75 3.0 América | 2030 | 1730 | 1570 | 1410 | 1270 |
| Alfa 90 2.0 | — | — | — | 730 | — |
| Alfa 90 2.5 | — | — | — | 920 | — |
| Alfa 90 2.4 TD | — | — | — | 830 | — |
| Sprint 1.5 | — | — | — | 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 | 1660 | 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 CD y 2.2 E | 2080 | 1990 | 1870 | 1590 | 1160 |
| 100 CD Avant | 2330 | 2220 | 2010 | 1720 | 1300 |
| 100 CC Diesel | 1670 | 1560 | 1410 | 1090 | 840 |
| 100 CD Turbo Diesel | 1970 | 1770 | 1590 | 1240 | 950 |
| 200 Turbo | 3390 | 3060 | 2710 | 2340 | 1900 |
| 200 Turbo Aut. | 3650 | 3290 | 2960 | — | — |
| 200 CD | — | — | — | 1640 | 1230 |
| 200 Quattro | 3560 | 3250 | 2710 | 2300 | 1860 |
| 200 V8 | 5850 | 5270 | 4740 | — | — |
| Coupé GT | 2110 | 1790 | 1520 | 1220 | 930 |
| Coupé Quattro | 2760 | 2480 | 2120 | 1700 | 1290 |

BMW

| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
|-----------------|------|------|------|------|------|
| 316/316i | — | 1360 | 1220 | 1060 | 990 |
| 316i 4p | 1530 | 1440 | 1350 | 1180 | 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 | 1730 | — | — | — |
| 318i Cabrio | 2540 | 2290 | — | — | — |
| 320i | 1880 | 1760 | 1620 | 1450 | 1280 |
| 320i 4p | 1980 | 1850 | 1710 | 1540 | 1370 |
| 320i 4p (nuevo) | 2700 | — | — | — | — |
| 320i Touring | 2730 | 2460 | — | — | — |
| 320i Cabrio | 2970 | 2630 | — | — | — |
| 324i D | 1760 | 1620 | 1540 | 1420 | 1280 |
| 324i TD | 2100 | 1890 | 1710 | 1540 | — |

CITROËN

| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
|--------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| 2 CV 6 CT | — | — | — | — | 200 |
| Mehari 4 p. | — | — | — | — | 230 |
| AX 11 RE | 710 | 610 | 520 | 470 | — |
| AX 11 RE 5 p | 750 | 640 | 580 | — | — |
| AX TRE | 780 | 650 | 580 | 490 | |

| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
|-----------------------------|------|------|------|------|-----|
| Fiesta S 1.6 3p | 960 | 830 | 750 | — | — |
| Fiesta Ghia 1.4 5p | 940 | 800 | 720 | — | — |
| Fiesta XR2i | 1160 | 1000 | 900 | — | — |
| Fiesta C 1.8 D 3p | 880 | 760 | 680 | — | — |
| Fiesta CL 1.8 D 5p | 890 | 780 | 680 | — | — |
| Fiesta CL 1.8 D 5p | 930 | 800 | 720 | — | — |
| Escort Laser CL y GL 1.3 | — | — | — | 600 | 440 |
| Escort Xtra 1.4 | 1100 | 940 | 850 | — | — |
| Escort Ghia 1.6 | 1000 | 900 | 810 | 730 | 550 |
| Escort Ghia 1.6 i | 1050 | 950 | 870 | 780 | 700 |
| Escort GT, Mark y Xtra 1.6 | 900 | 810 | 730 | 660 | — |
| Escort Ghia 1.6 Cat. | 1100 | 940 | 850 | — | — |
| Escort XR3i | 1240 | 1060 | 950 | 800 | 570 |
| Escort RS Turbo | 1460 | 1250 | 1120 | 950 | 760 |
| CLD, GLD y Wagon 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 1.8 D | 1000 | 900 | 810 | 730 | — |
| Escort Country 1.8 D | 1030 | 930 | 840 | — | — |
| Escort Cabrio Ghia 1.6 | 1540 | 1320 | 1180 | 990 | 790 |
| Escort Cabrio XR 3i | 1750 | 1500 | 1350 | 1150 | 850 |
| Orion CL 2.4 y 1.6 | — | 850 | 720 | 610 | 520 |
| Orion Ghia GT y Mito. 1.6 | 1050 | 930 | 840 | 750 | 600 |
| Orion Ghia 1.6 i | 1150 | 1000 | 910 | 800 | 720 |
| Orion Ghia 1.6 Cat. | 1200 | 1020 | 920 | — | — |
| Orion CLD y GLD 1.6 | — | — | — | 680 | 550 |
| Orion Ghia 1.6 D/1.8 D | 1050 | 950 | 870 | 780 | 600 |
| Orion GT y Millonario 1.8 D | 1000 | 900 | 820 | 730 | 650 |
| Escort CLX 1.3 5p | 1220 | — | — | — | — |
| Escort CLX 1.6 3p | 1260 | — | — | — | — |
| Escort CLX 1.6 5p | 1300 | — | — | — | — |
| Escort CLX 1.6 i Cat. 5p | 1450 | — | — | — | — |
| Escort Sport 1.6 3p | 1450 | — | — | — | — |
| Escort CLX 1.8 D 5p | 1290 | — | — | — | — |
| Escort Ghia y Nomad 1.6 | 1430 | — | — | — | — |
| Escort Ghia y Nomad 1.8 D | 1330 | — | — | — | — |
| Escort Cabrio 1.6 i | 1880 | — | — | — | — |
| Orion CLX 1.6 | 1370 | — | — | — | — |
| Orion CLX 1.6 i Cat. | 1460 | — | — | — | — |
| Orion Ghia 1.6 i | 1460 | — | — | — | — |
| Orion Ghia 1.6 i Cat. | 1570 | — | — | — | — |
| Orion CLX 1.8 D | 1250 | — | — | — | — |
| Orion Ghia 1.8 D | 1370 | — | — | — | — |
| Sierra CL y GL 1.8 4p | — | — | — | 800 | 720 |
| Sierra CL 1.8 5p | — | — | — | 850 | 770 |
| Sierra GL 1.8 5p | — | — | — | 850 | 770 |
| Sierra CL y GT 2.0 4p | 1280 | 1070 | 980 | 850 | 770 |
| Sierra GL 2.0 4p | — | — | — | 900 | 810 |
| Sierra GL 2.0 4p | 1440 | 1220 | 1090 | 940 | 850 |
| Sierra Ghia 2.0 y 2.0 14p | 1750 | 1360 | 1200 | 1050 | 800 |
| Sierra CL 2.0 Catalizad. | 1500 | 1270 | 1140 | — | — |
| Sierra CL 2.0 5p | 1320 | 1110 | 1020 | 940 | 840 |
| Sierra GL y GT 2.0 5p | 1340 | 1130 | 1000 | 900 | 810 |
| Sierra GL 2.0 5p | 1490 | 1260 | 1120 | 990 | 890 |

| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|
| Sierra Ghia 2.0 5p | 1800 | 1400 | 1250 | 1050 | 950 |
| Sierra Sport 2.0 3p | 1490 | 1260 | 1120 | 990 | 890 |
| Sierra Sport 2.0 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 | 890 | 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 CL 2.0 i | 1910 | 1620 | 1470 | 1250 | 940 |
| Scorpio CL 2.4 i | 2000 | 1700 | 1540 | 1310 | 1180 |
| Scorpio GL 4x4 2.9 i | 2760 | 2340 | 1910 | 1620 | 1460 |
| Scorpio Ghia 2.0 i | 2220 | 1880 | 1710 | 1450 | 1300 |
| Scorpio Ghia 2.4 i | 2390 | 2020 | 1840 | 1570 | 1410 |
| Scorpio Ghia 2.8 i | — | — | — | — | 1210 |
| Scorpio Ghia 2.8 i | 2610 | 2210 | 2000 | 1700 | 1530 |
| Scorpio Ghia 4x4 2.9 i | 3190 | 2700 | 2450 | 2080 | 1870 |
| Scorpio CL Turbo D | 1910 | 1630 | 1470 | — | — |
| Scorpio GL Turbo D | 2100 | 1780 | 1600 | — | — |
| Scorpio Ghia Turbo D | 2530 | 2140 | 1930 | — | — |
| Scorpio Ghia 2.9 Cat. | 2690 | 2290 | 2060 | — | — |

| JAGUAR | | | | | |
|--------------------|------|------|------|------|------|
| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
| Sovereign V12 | 5410 | 4750 | 3900 | 3430 | 2920 |
| XJS 3.6 Cabriolet | — | — | — | — | 3440 |
| XJS V12 Cabriolet | 6380 | 5690 | 5220 | 4510 | 3830 |
| XJS 3.6 | 4940 | 4480 | 4180 | 3550 | 3200 |
| XJS V12 | 5220 | 4750 | 4460 | 3970 | 3500 |
| XJ6 3.6 | 4560 | 3800 | 2940 | 2500 | 2250 |
| Sovereign 3.6 Aut. | 5320 | 4840 | 4560 | 3960 | 3560 |
| Delimier 3.6 Aut. | 6080 | 5600 | 5130 | 4460 | 4010 |

| LANCIA | | | | | |
|----------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
| Y10 Fire | — | 550 | 470 | 420 | — |
| Y10 Fire | 670 | — | — | — | — |
| Y10 Fire LX IE | 800 | 720 | 650 | 580 | 490 |
| Y10 Turbo | — | 730 | 660 | 570 | 480 |
| Y10 GT | 910 | 820 | 740 | — | — |
| Delta 1300 | 970 | 820 | 750 | 640 | 580 |

| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
|-----------------------|------|------|------|------|------|
| Delta 1800 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 1.6 V | 2750 | 2340 | 2110 | — | — |
| Prisma 1.5 LX | — | 930 | 790 | 710 | — |
| Prisma 1600 IE | — | — | — | 800 | 690 |
| 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 | 2260 | 1940 | 1750 |
| Thema 2.0 IE 1.6 V | 2180 | 1960 | 1670 | 1500 | — |
| Thema Turbo IE 1.6 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 |
| Debra 1.600 e | 1480 | 1310 | — | — | — |
| Debra 1.800 e | 1640 | 1480 | — | — | — |
| Debra 2.0 e | 1880 | 1690 | — | — | — |
| Debra 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 | 2560 | 2240 | 1960 |
| 190 D 2.5 T | 3300 | 3130 | 2870 | — | — |
| 200 D | 3220 | 3060 | 2790 | 2450 | 2150 |
| 250 D | 3620 | 3340 | 3050 | 2690 | 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 | 3680 | 3400 | 3100 | 2720 | 2390 |
| 190 E 2.5 16V | 5260 | 5000 | 4560 | — | — |
| 200 | 3000 | 2850 | 2600 | 2280 | 2000 |
| 230 E | 3510 | 3330 | 3040 | 2660 | 2340 |
| 230 CE | 4480 | 4260 | 3880 | 3400 | 2980 |
| 230 TE | 3960 | 3760 | 3430 | 3010 | 2640 |
| 260 E | 4080 | 3880 | 3590 | 3110 | 2730 |
| 300 E | 4420 | 4230 | 3930 | 3360 | 2950 |
| 300 E 4 Matic | 5690 | 5400 | 4840 | 4250 | 3720 |
| 300 CE | 5290 | 5020 | 4580 | 4020 | 3520 |
| 300 TE | 4870 | 4630 | 4220 | 3700 | 3240 |
| 260 SE | 3960 | 3390 | 2830 | 2550 | 2260 |

| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
|---------|------|------|------|------|------|
| 300 SE | 4250 | 3640 | 3030 | 2730 | 2430 |
| 300 SEL | 4570 | 3910 | 3270 | 2930 | 2610 |
| 420 SE | 5160 | 4420 | 3680 | 3310 | 2950 |
| 420 SEL | 5530 | 4730 | 3940 | 3550 | 3160 |
| 500 SE | 5570 | 4780 | 3960 | 3580 | 3190 |
| 500 SEL | 6100 | 5230 | 4360 | 3920 | 3490 |
| 560 SEL | 8590 | 7370 | 6140 | 5530 | 4910 |
| 300 SL | 6500 | 6200 | 5800 | 5080 | 4320 |
| 420 SL | — | — | — | 5500 | 4680 |
| 420 SEC | 6200 | 5320 | 4430 | 4000 | 3550 |
| 500 SL | — | — | — | 6080 | 4900 |
| 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 GS | 1070 | 920 | 780 | 700 | — |
| Corsa GL y Swing 1.2 4p | 850 | 720 | 650 | 560 | 490 |
| Corsa 1.3 4p | 920 | 790 | 710 | 600 | 540 |
| Corsa GL 1.4 4p | 950 | — | — | — | — |
| Corsa Swing 1.4 4p | 860 | — | — | — | — |
| 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 | 960 | 730 | 660 | 510 | 460 |
| Kadett 1.3 3p | — | — | — | 820 | 690 |
| Kadett 1.4 3p | 1100 | 990 | — | — | — |
| Kadett 1.6 3p | 1170 | 1010 | 910 | — | — |
| Kadett 1.8 3p | 1240 | 1060 | 950 | — | — |
| Kadett GSI 2.0 3p | 1460 | 1250 | 1130 | 1000 | 900 |
| Kadett GSI 2.0 16V 3p | 1720 | 1470 | 1320 | 1180 | 1060 |
| Kadett 1.4 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., Fris | 1190 | 1020 | 920 | 820 | 660 |
| Kadett 1.8 4p | 1320 | 1130 | 1020 | 910 | 740 |
| Kadett 1.3 5p | 910 | 770 | 690 | — | — |
| Kadett 1.4 5p | 1120 | 1000 | — | — | — |

| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
|------------------------|------|------|------|------|-----|
| Kadett 1.6 5p LS y Fun | 1120 | 960 | 860 | 770 | 600 |
| Kadett 1.6 5p GL | 1170 | 1000 | 900 | 800 | 650 |
| Kadett Beauty | 1170 | 1000 | 900 | 800 | 650 |
| Kadett 1.8 5p | 1370 | 1230 | — | — | — |
| Kadett GSI 2.0 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 | — | — | — | 7 | |

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 TX i | 1820 | 1640 | — | — | — |
| R21 2 L Turbo | 2340 | 1980 | 1650 | 1480 | — |
| R21 GTD | 1480 | 1250 | 1040 | 930 | 800 |
| R21 Turbo D | 1660 | 1400 | 1170 | 1050 | — |
| R21 Turbo DX | 1760 | 1480 | 1250 | 1120 | — |
| R21 Nevada GTS | 1530 | 1290 | 1080 | 960 | 820 |
| R21 Nevada TXE | 1750 | 1480 | 1240 | 1100 | 940 |
| R21 Nevada TXE Fam. | 1820 | 1540 | 1290 | 1150 | 980 |
| R21 Nevada GTD | 1670 | 1410 | 1180 | 1050 | 900 |
| R21 Nevada Turbo D | 1820 | 1540 | 1290 | 1150 | 1030 |
| R21 Nevada Turbo DX | 1910 | 1620 | 1350 | 1210 | 1090 |
| R25 GTS | 1320 | 1120 | 1010 | 900 | 770 |
| R25 GTX | 1850 | 1580 | 1420 | 1270 | 1080 |
| R25 TX | 1900 | 1610 | 1450 | 1290 | 1100 |
| R25 TX i | 2320 | 1970 | 1770 | — | — |
| R25 V6 i | 2730 | 2320 | 2090 | 1860 | 1590 |
| R25 V6 Turbo | 3760 | 3190 | 2880 | 2560 | 2190 |
| R25 GTD | 1470 | 1180 | 1080 | 940 | 810 |
| R25 Turbo D | 2290 | 1950 | 1670 | 1570 | 1340 |
| Espace GTS | 2000 | 1700 | 1530 | — | — |
| Espace TSE | — | — | 1380 | 1010 | — |
| Espace TXE | 2400 | 2080 | 1850 | 1570 | 1140 |
| Espace TXE Quadra | 2650 | 2250 | 2020 | — | — |
| Espace Turbo D | 2290 | 1870 | 1670 | 1280 | 960 |
| Espace Turbo DX | 2470 | 2110 | 1880 | 1470 | 1080 |
| Alpine V6 Turbo | 5350 | 4600 | 4300 | 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 Sprnt | — | 850 | 750 | 650 | — |
| 216 SE | — | 950 | 850 | 750 | 670 |
| 216 EPI | — | 950 | 850 | 750 | 670 |
| 216 Vitesse | — | 1050 | 950 | 850 | 750 |
| 214 S | 1240 | 1120 | — | — | — |
| 214 GSi | 1400 | 1260 | — | — | — |
| 216 GSi | 1570 | 1400 | — | — | — |
| 116 GTI | 1720 | — | — | — | — |
| 414 GSi | 1450 | — | — | — | — |
| 416 GSi | 1500 | — | — | — | — |
| 418 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 | — | — | — | — | 290 |
| Metro 1.3 | — | 600 | 520 | 470 | 400 |
| Metro MG | — | 700 | 650 | 570 | 470 |
| Metro 4p | — | 670 | 600 | 520 | 450 |
| Maestro EPI 2.0 | 1150 | 1000 | 850 | 720 | 600 |
| Montego Mayfair | — | — | — | 750 | 650 |
| Montego 1.6 SL | 1000 | 900 | 800 | — | — |
| Montego EPI 2.0 | — | — | — | 900 | 800 |
| Montego GSi 2.0 | 1150 | 1000 | 900 | — | — |
| Montego GTI 2.0 | 1200 | 1050 | 950 | — | — |
| Montego Estate 2.0 GTI | 1250 | 1100 | 1000 | 900 | 800 |
| Montego DSL Turbo | 1250 | 1100 | 950 | — | — |

SEAT

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

MODELO 91 90 89 88 87

| | | | | | |
|------------------------------|------|-----|-----|-----|-----|
| Marbella GLX | 630 | 540 | 460 | 410 | — |
| Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9 | 630 | 530 | 490 | 420 | 360 |
| Ibiza GLX 1.2 3p | 880 | 740 | 680 | 580 | 400 |
| Ibiza Del Sol | — | — | — | 510 | 410 |
| Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p | 780 | 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 SW 1.5 3p | 1020 | 860 | 780 | 700 | — |
| Ibiza Disc. Spc. Str. 0.9 5p | 680 | 580 | 520 | 440 | 350 |
| Ibiza Disc. Spc. Str. 1.2 5p | 750 | 630 | 570 | 480 | 430 |
| Ibiza L 1.2 5p | — | — | — | 530 | 480 |
| Ibiza GL y GLX 1.2 5p | 840 | 710 | 650 | 550 | 490 |
| Ibiza GLX 1.2 5p | 930 | 790 | 720 | 610 | 550 |
| Ibiza GL y XL | 800 | 680 | 620 | 530 | 480 |
| Ibiza 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 1.2 | 720 | 610 | 530 | 450 | 400 |
| Malaga Young 1.2 | 720 | 610 | 530 | 450 | 400 |
| Malaga GLX 1.2 | 750 | 640 | 570 | 480 | 430 |
| Malaga L, GL y Bi | 790 | 670 | 590 | 480 | 360 |
| Malaga Young 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 GLXD | 900 | 770 | 600 | 470 | 370 |
| Malaga Young 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 EMD y GTD Aut. | — | — | — | — | 380 |
| Solara Escorial Aut. | — | — | — | — | 360 |
| Solara Escorial D | — | — | — | — | 430 |

VOLKSWAGEN

| | | | | | |
|-----------------------|------|------|------|------|-----|
| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
| Polo Bunny 1.0 y 40 C | 680 | 580 | 530 | 400 | 300 |
| Polo 45 C y Fox 1.0 | 730 | 630 | 560 | 420 | 340 |
| Polo 55 C y Fox 1.3 | 800 | 680 | 620 | 460 | 360 |
| Polo Classic C 1.3 | 730 | 620 | 570 | 420 | 330 |
| Polo Classic CL 1.3 | 830 | 710 | 640 | 480 | 360 |
| Polo Classic Bel Air | 770 | 650 | 580 | — | — |
| Polo Fox Diesel | 840 | 710 | 600 | 540 | — |
| Polo Classic CL D | 870 | 740 | 670 | 520 | 470 |
| Polo Coupé Fox 1.0 | 730 | 630 | 540 | 490 | — |
| Polo Coupé CL | 820 | 700 | 590 | 530 | — |
| Polo Coupé GT 55 cv | 870 | 750 | 640 | 580 | — |
| Polo Coupé GT 75 cv | 920 | 800 | 680 | 610 | — |
| Golf Sprinter 2 p | 1120 | 950 | 860 | — | — |
| Golf Sprinter 4 p | 1180 | 1000 | 900 | — | — |
| Golf CL 75 cv 2 p | 1190 | 1020 | 920 | 780 | 590 |
| Golf CL 75 cv 4 p | 1270 | 1080 | 920 | 830 | — |
| Golf CL 90 cv 2 p | 1350 | 1150 | 1040 | 870 | 670 |
| Golf CL 90 cv 4 p | 1420 | 1220 | 1040 | 940 | — |
| Golf GTI 112 cv 2 p | 1440 | 1240 | 1110 | 940 | 730 |
| Golf GTI 112 cv 4 p | 1500 | 1300 | 1170 | 990 | 750 |
| Golf GTI 16 v 2 p | 1850 | 1410 | 1270 | 1070 | 860 |
| Golf GTI 16 v 4 p | 1730 | 1480 | 1330 | 1120 | 900 |

MODELO 91 90 89 88 87

| | | | | | |
|--------------------------|------|------|------|------|-----|
| Golf CL D 2 p | 1180 | 1000 | 900 | 690 | 540 |
| Golf CL D 4 p | 1250 | 1060 | 960 | 740 | 580 |
| Golf GTD 2 p | 1390 | 1180 | 1060 | 820 | 630 |
| Golf GTD 4 p | 1460 | 1240 | 1120 | 850 | 660 |
| Golf Cabrio GLI | 1520 | 1300 | 1170 | 990 | 800 |
| Golf Cabrio Quattro | 1700 | 1450 | 1300 | 1100 | 900 |
| Jetta CL 75 cv | 1040 | 860 | 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 CL D Turbo | — | — | — | 570 | 510 |
| Passat CL 90 cv | 1340 | 1200 | 1080 | 970 | — |
| Passat GL 90 cv | 1540 | 1390 | 1250 | 1120 | — |
| Passat GL 112 cv | 1660 | 1490 | 1340 | 1200 | — |
| Passat GT 16 v | 1950 | 1760 | 1580 | 1420 | — |
| Passat CL TD | 1540 | 1390 | 1250 | 1120 | — |
| Passat Variant CL 90 cv | 1400 | 1180 | 1000 | 900 | — |
| Passat Variant GL 112 cv | 1680 | 1420 | 1210 | 1090 | — |
| Passat Variant TD | 1800 | 1580 | 1350 | 1040 | — |
| Corrado 16 v | 2300 | 1940 | 1650 | 1490 | — |
| Corrado G 60 | 2640 | 2240 | 1900 | 1710 | — |
| Santana LX 1.8 | — | — | — | — | 480 |
| Santana GX 5 | — | — | — | — | 680 |
| Santana GX GTD | — | — | — | — | 480 |
| Scirocco GT | 1250 | 1070 | 960 | 810 | 660 |
| Scirocco GTX | 1450 | 1230 | 1110 | 940 | 750 |
| Scirocco GT 16V | 1430 | 1220 | 1040 | 940 | — |

VOLVO

| | | | | | |
|-----------------------|------|------|------|------|------|
| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
| 244 GL | 1880 | 1480 | 1260 | 1070 | 850 |
| 244 GTI | 1980 | 1580 | 1360 | 1160 | 1100 |
| 244 GLD | — | 1320 | 1180 | 890 | 710 |
| 245 GL | 1540 | 1350 | 1220 | 930 | 750 |
| 245 GLD | 1640 | 1410 | 1260 | 980 | 790 |
| Polar | 2100 | 1900 | — | — | — |
| 340 DL | — | — | — | 500 | 450 |
| 340 GL | — | 900 | 810 | 730 | 660 |
| 340 Plus | 1190 | 1070 | 980 | — | — |
| 340 GLD | — | — | — | 880 | 770 |
| 363 GLE | — | 1420 | 1230 | 850 | 770 |
| 360 GT | 1570 | 1470 | 1280 | 900 | 810 |
| 440 GL | 1380 | 1240 | — | — | — |
| 440 GLT/GLE | 1890 | 1620 | 1480 | — | — |
| 440 Turbo | 2100 | 1820 | 1640 | — | — |
| 440 GL | 1800 | 1620 | — | — | — |
| 480 GLE | 1950 | 1770 | 1590 | — | — |
| 480 Turbo | 2150 | 1970 | 1770 | — | — |
| 480 ES | 2180 | 1850 | 1670 | 1510 | 1360 |
| 480 ES Turbo | 2470 | 2100 | 1970 | 1770 | — |
| 740 GL | — | 1530 | 1300 | 1070 | 860 |
| 740 Master y 2.0 | 2100 | 1890 | — | — | — |
| 740 GLE | — | 1880 | 1640 | 1350 | 1080 |
| 740 GLI | — | — | 1320 | 1190 | — |
| 740 GLD | — | 1440 | 1230 | 1060 | 850 |
| 740 200 cv | 3500 | 3150 | — | — | — |
| 740 Turbo Diesel | — | 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 | 1550 | 1370 | 970 |
| 745 Turbo Intercooler | 2120 | 1940 | 1620 | 1360 | 1090 |
| 760 GLE | — | 2500 | 2250 | 2030 | 1830 |
| 760 Turbo Diesel | — | 2700 | 2310 | 1960 | 1570 |
| 760 Turbo Intercooler | — | 2640 | 2390 | 2050 | 1620 |
| 780 | 4700 | 4350 | 4060 | 3440 | 2920 |
| 940 y Royal | 2310 | — | — | — | — |
| 940 GL y 1.6V | 3000 | — | — | — | — |
| 940 Turbo | 3270 | — | — | — | — |
| 940 2.3 i STW | 2500 | — | — | — | — |
| 940 1.6V STW | 2850 | — | — | — | — |
| 940 TD STW | | | | | |

ALFA 75 2.0 A.A. año 87. Teléfono (91) 549 57 88.
BMW 535-i, año 90, extras. Alcázar. Teléfono (91) 549 64 71.
MERCEDES 300 D, año 83, 1.300.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65 y 460 49 00.

AUTO PEREZ DEL SUR
VENDO
ALFA 164 3.0 V6
 M-KY, Full Equip
 2.700.000 ptas.
LANCIA DEDRA 2000 L.e.
 Año 90, Full equip
 1.750.000 ptas.
PEUGEOT 309 GTX
 M.J.T. A.A.
 1.050.000. Ptas.
 Tel: 6 90 60 21

SE VENDE
BMW K-75
LOW SEAT.
M-LM, 9000.KM
 Corenado TCP., Maletas originales
880.000 Ptas.
 Tel: 407 27 00
 Ext.: 713. ALFONSO

BMW 520-i, año 90, A.A. y ABS. Teléfono (91) 549 57 88.
CITROËN AX 11 RE, 5 puertas, año 88, gris metalizado. Teléfono (91) 549 64 71.
CITROËN BX 1.9, Athena, año 90, A.A. Teléfono (91) 549 57 88.
FORD XR3-i, año 88, techo. Teléfono (91) 549 64 71.
FORD Sierra Cosworth, 2 puertas. Tel. (91) 549 57 88.
FORD Sierra 1.8, año 88, rojo. Teléfono (91) 549 64 71.
RENAULT 21 TXE, A.A. 48.000 km., año 88. Teléfono (91) 549 57 88.

MERCEDES 300-E 24V, año 90, full equip. Tel. (91) 549 57 88.
MERCEDES 300-E, full, 38.000 km. Tel. (91) 549 64 71.
MITSUBISHI 3000 VR4, año 92. Tel. (91) 549 57 88.
PORSCHE 944, todos extras, 44.000 km. Tel. (91) 549 64 71.
RENAULT 21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. (91) 549 64 71.
RENAULT Supercinco GTX 90 CV, año 88, blanco. Teléfono (91) 549 57 88.
VOLKSWAGEN Golf G-60, A.A. año 91, 22.000 km. Tel. (91) 549 64 71.
MERCEDES 300 CE, año 89, ABS, aire acondicionado, cuero, llantas, 4.800.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65 y 460 49 00.
OCASION interesante. BMW 325-i, 4 puertas, gris metalizado, llantas, etc. M-KU, Azcona, 62. Tel. (91) 725 86 21.

F. TOME S.A. ¡Atención! Ford Sierra 2.0 IGL, automático, del año 89, 24 meses de garantía, por sólo 1.190.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME S.A. Fiat Regata, año 87, 18 meses de garantía, por 450.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME S.A. Seat Ibiza 1.2, año 87, 18 meses de garantía, 490.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Peugeot 205 GTX, año 86, garantía 12 meses, por 675.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME S.A. Citroën AX TZD, año 90, 24 meses de garantía, por 875.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME S.A. Audi 100 2.2 Avant (familiar), de noviembre del 86, con climatizador, 5 asientos, transportines, etc., por 1.500.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

mier, con aire acondicionado, llantas, elevallas eléctricas, cierres centralizados, garantía 18 meses, por sólo 650.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
MERCEDES 190 E 2.3, full equip, año 87, 2.300.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65/460 49 00.
MERCEDES 190 E, full equip, año 86, 1.850.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65/460 49 00.
VW Corrado G 60, ABS, cuero, equipo Hi-Fi, techo eléctrico, ordenador viaje, llantas, año 89, 2.600.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65/460 49 00.
VW Escarabajo 1303 Cabrio, motor 1600, 1.450.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65/460 49 00.
KADITT GSI 2.0, cuadro digital, año 87, 975.000 ptas. Alcázar. Tels. (91) 269 26 65 y 460 49 00.
ESCORT XR3-i, blanco, año 88, 1.025.000 ptas. Alcázar. Teléfonos (91) 269 26 65 y 460 49 00.
MOTO Yamaha FJ 1200, varios extras, completamente nueva, sólo 690.000 ptas. M-KD, 14.000 km. Azcona, 62. Tels. (91) 725 86 21/725 86 22.
ATENCION Mercedes 190 2.5, 16V., facilidades, garantía, supercoche baratísimo, Azcona, 62. Teléfonos (91) 725 86 21/725 86 22.
COUPE Subaru 4WD, todos extras: aire, servodirección, techo, etc., sólo 1.750.000 ptas. Azcona, 62.

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

F. TOME S.A. Audi 100 CD, año 88, con climatizador, dirección asistida, etc., por 1.875.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME S.A. Renault 21 TXE, año 87, garantía 12 meses, por 950.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME S.A. Seat Ibiza 1.5 GLX, con llantas, elevallas, cierres centralizados, etc., año 89, por sólo 690.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Citroën AX TRE, año 88, 18 meses de garantía, por 525.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME S.A. Opel Kadett 1.6 S, año 88, 18 meses de garantía, por 850.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME S.A. Seat Ibiza 1.5 Crono, año 90, garantía 24 meses, por sólo 590.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME S.A. ¡Ocasión! Málaga 1.5 Pre-

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

RALLYE MANZANARES
 ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES
PORTA BICICLETAS «UNIVERSAL» PARA LA PARTE POSTERIOR DE LOS VEHICULOS
 Adaptable a todo tipo de vehiculos. Util para la mayoría de las bicicletas. capacidad para tres bicicletas. Montaje y desmontaje rápido, sin herramientas. Plegado fácil para guardar en el maletero.
 PVP (Incluido I.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



Motor 16

TREMA OSNUR, S.A.

Lopez de Hoyos, 171. Tel. 519 00 29 / 413 68 94 MADRID
VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO

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

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



AMPLIO STOCK

¡GARANTIA SI!

C.A.N.S.A.



OFERTA

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



C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR



TELS: 725 86 21
 725 86 22
 725 17 17
 MADRID

VOLKSWAGEN Santa-na, motor Audi, 5 cilindros, bien cuidado, aire, etc. Azcona, 62.
VOLKSWAGEN Escarabajo descapotable, inyección, versión V-S.A., rojo, 1.300.000 ptas., perfecto estado, facilidades. Teléfono (91) 726 17 17.

ATENCION profesionales: liquidación varios automóviles, precios interesantísimos, AX, Ford Fiesta, Peugeot, BX GTI, BX ranchera, BMW varios, Renault 5 varios, etc. Azcona, 62.
SUZUKI Vitara, nuevos, todos modelos, entrega inmediata, oferta regelos varios. Azcona, 62. Teléfono (91) 725 86 21.

COMINTRA, S.L.
VOLKSWAGEN CORRADO VR6
 Techo, Cuero, Climatizador, Compac disc, Alarma Asientos calentables, volante ajustable. NUEVOS.
4.000.000. Ptas.
 Tel: (91) 351 13 78

C.A.N.S.A. Asesoramiento y venta todas marcas, ofertas especiales. Azcona, 62. Teléfonos (91) 725 86 21 y 725 17 17.
SUZUKI Swift GTI, nuevo, entrega inmediata, oferta especial. Tels. (91) 725 86 21 y 725 86 22.

NISSAN
TRADE VAN 2 ISOTERMO
 M-JM como nueva
Precio a negociar
 Tel. 323 40 70

RENAULT 5 GT TURBO
 GR-N
 Motor nuevo. 175CV.
 25 Llantas.
800.000 Ptas.
JUAN JUNCOSA
 Tel: (93) 418 97 97

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las precios, marcas y modelos
 - Revisados
 - Con garantía hasta 18 meses
 - Financiados hasta 36 meses
 Contactos Sres. Mora Echavarría Corpas Martínez Peñacoba



UNA OCASION DE AMIGO.

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



ANUNCIOS POR PALABRAS
 Hermanos García Noblejas, 38
 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.

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



DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE

EXPOSICION Y VENTA
C/ Velazquez, 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

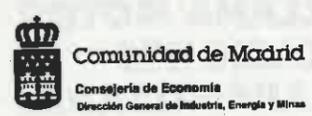
VENDO SUZUKI SANTANA SJ-413
SO-D
20.000 Km.
Perfecto estado
775.000 Ptas.
Alfonso
Tel: 407 27 00 Ext. 713

FORD ESCORT 1.6 GHIA
V-BC
Todo nuevo
Muy cuidado
350.000 Ptas.
JAIME
Tel: 357 21 60

MERCEDES 16V, moderno 2.5, negro-azul metalizado, varios extras, buen estado, garantizado 1 año, precio muy interesante, admito cambio. Teléfonos (91) 726 17 17 y 725 86 21.
BMW 325-i, 4 puertas, extras, precioso, garantía 1 año, buen estado, facilidades. Azcona, 62. Tels. (91) 725 86 21 y 725 86 22.
OPEL Corsa 1.2, Don Algodón, impecable estado, M-KB, buen precio, garantía, facilidades. Azcona, 62. Tel. (91) 725 86 21.
BMW 325, 4 puertas, aire, techo, asientos Recaro, 1.500.000 ptas., facilidades. Azcona, 62. Teléfono (91) 725 86 21.
SUPERCASION. Liquidación Lancia Delta, llantas, pintura metalizada, estrenar, varias unidades, precio increíble. Azcona, 62. Teléfonos (91) 725 86 21 y 725 86 22.

AX 11 TRE, impecable, 30.000 km. 560.000 ptas. Azcona, 62.
FIAT Tipo DGT 1.4, llantas, etc., impecable, M-JV. Azcona, 62.
OPEL Corsa 1.2 S, año 1984, impecable, 300.000 ptas. Azcona, 62. Teléfono (91) 725 86 22.
CHEROKEE Limited 1990, impecable, 36.500 km. 3.300.000 ptas. Teléfono (91) 401 61 54. Oficina.
MERCEDES 190 E B-JW, aire, techo D.A. alarma, cuero, doy garantía hasta un año, 2.500.000 ptas. Tels. (93) 731 29 57 y (908) 79 25 96.

SE VENDE SAAB 9000 TURBO 16V CABRIOLET
Julio 1991. Todos los extras. Precio a convenir.
Llamar noches
TEL: 711 57 01



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

Inspección Técnica de Vehículos

En JULIO

Deben acudir a la ITV

De: M-3714-HX



M-7291-HZ

PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMAS



MITSUBISHI 3000.



**•MITSUBISHI•HONDA
•TOYOTA•MAZDA**

Mercedes 190, Mitsubishi Eclipse, Toyota Celica, Honda Civic, Mazda 929



VAROSA
motors

Ctra. Castellana s/ Alameda Km. 4
NUMEROS DE CASAS
Tel: 404 51 48-504 15 11. Fax: 404 58 85

Entrega inmediata de todas las unidades y colores

SE VENDE PEUGEOT 205
Gris metalizado.
M-HC.
59.000 KM.
Como nuevo
500.000 Ptas.
356 42 38 Noches

GOLF G60, oportunidad por traslado al extranjero, 14.000 km. año 91, ABS, A.A. Hi-Fi, con garantía total, 2.150.000 ptas. Señor Bengoechea. Tel. (947) 21 03 03.
BMW 520-i, año 87, gris, llantas de aluminio, cubiertas TXR, sport line, cierre central, elevalunas, 57.000 km. precio: 2.350.000 ptas. Teléfono (911) 43 78 13.
VENDO Opel Frontera. Tel. (911) 43 78 13.
PEUGEOT 205 GTI, aire acondicionado, impecable, garaje. Tel. (91) 882 53 68. Noches: 377 44 85.

COMPRE su coche directamente en Alemania de privado a privado, asesoramiento, acompañamos y solucionamos todos los trámites por pequeña comisión, hablamos castellano. Edison Villa. Tels. 04101/76222. Fax: 04101/76133.

PARTICULAR
Vende
GOLF CABRIO QUARTET
Año 89. blanco.
75.000 KM.
Perfecto estado
1.675.000 Ptas
Tel: 523 36 66 o
416 86 99

PLAYA DE MATALASCAÑAS
(a 1 hora de EXPO-SEVILLA)
ALOILLO ESTUDIO APARTAMENTO 2/4 PLAZAS
• FINES SEMANA 8000.PTAS
• DIAS SUELTOS • VERANO POR QUINCENAS O MES
INFORMACION (95) 464 08 73
Sta. FUENTES (95) 421 83 21

VENDO Porsche 911, marfil, techo, cuero, aire acondicionado, autoblocante, llantas, etc. 3.900.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.
PARTICULAR. Vendo Opel Corsa GSi, negro metalizado, impecable, B-KU, 950.000 ptas. Tel. (93) 381 01 60.

IMPORT-DIR S.A.

C/ ANTONIO LEIVA, 23
28019 MADRID TEL: 269 34 15 • 469 78 06
FAX: 469 22 70

**•MITSUBISHI
•HONDA
•TOYOTA
•MAZDA**

MITSUBISHI 3000
ECLIPSE
MAZDA 929
HONDA CIVIC
TOYOTA CELICA
DODGE STEALH



ECLIPSE GSX.
Probado:
Motor-16, 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



D E N T E R E S



ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

GARANTIA HASTA 3 y 7 AÑOS



CHEVROLET TYPHOON



JEEP GRAND CHEROKEE



DITECNICA

ESPECIALISTA TODO TERRENO Y DEPORTIVOS

Exposición y venta:
c/ Velázquez, 146
Tlf.: 564 55 56 (8 líneas) • Fax: 564 55 36
Talleres:
c/ Huertas de Abajo, s/n • Paracuellos (Madrid)
Tlf.: 658 11 97 • Fax: 658 13 60

TERRENO 5 puertas, 2.7 T.D. estrenar; Patrol 2.8 T.D. «GR» estrenar. Disponibles en Tecni-pauto. Tels. (948) 26 27 62 y (972) 30 42 04.
LANCIA Prisma Turbo Diesel, año 87, extras, perfecto estado. Tel. (96) 523 24 23.

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.
M3 techo-aire, full, perfecto estado, un solo dueño, 80.000 km., comprado en España, año 87, 3.000.000 ptas. contado. Tel. (96) 369 65 04. Llamar 10-12 horas.

SUNEGA S.A.T.
MITSUBISHI ECLIPSE GSX TURBO 4X4.
CHEVROLET LUMINA ARV CL V6 ABS.
TOYOTA MR 2.
MAZDA MX3.
LADA NIVA 2121 4X4.
Stock Profesionales.
SUNEGA S.A.T.
TEL: (93) 783 11 40

SE VENDE FIAT UNO TURBO ie

Impecable, equipo completo 17.000 KM.
1.200.000 Ptas.
637 64 80 Noches

PARTICULAR

Vende Citroën AX Sport 1.3 (FRANCES). TOTALMENTE DE CALLA, CON EXTRAS, PERFECTO ESTADO.
Tel: (93) 453 08 61.
Llamar horas comida

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

| | |
|--|-----------------|
| NISSAN 300 ZX V6 245CV. FULL EQUIPE | 2.950.000 PTAS. |
| AÑO 88, 42.000 KM. NACIONAL | |
| JEEP CHEROKEE LTD | 4.212.000 PTAS. |
| ABS 190 CV 4X4 FULL EQUIPE | |
| JEEP CHEROKEE LTD ABS 195 CV 4X4 FULL EQUIPE | 3.700.000 PTAS. |
| OCTUBRE 91 17.000 KM. | |
| EAGLE TALON TSI AWD. PIEL | 4.200.000 PTAS. |
| COMPAC DISC. 195 CV, 4X4 FULL EQUIPE | |
| DODGE STEALTH 92 RT TURBO 300 CV, 4X4 FULL EQUIPE | 6.810.000 PTAS. |
| CHRYSLER VOYAGER LE 3.31 150CV, 4X4 FULL EQUIPE | 4.685.000 PTAS. |
| GMC LUMINA APV CL. V6 3.8L, FULL EQUIPE | 3.799.000 PTAS. |
| CORVETTE ZR1 V8, 375 CV FULL EQUIPE | 9.600.000 PTAS. |
| RANGE V8 EFI 2 PUERTAS FULL EQUIPE CON ALARMA. COLOR VERDE. AÑO 91 | 3.000.000 PTAS. |
| FIAT UNO 70 SX 1.31. ELEVALUNAS. RADIOCASSETTE. GRIS OSCURO METALIZADO | 600.000 PTAS. |
| AÑO 87. 40.000 KM. | |
| FORD SIERRA SPORT 2.0i. ELEVALUNAS TECHO - SOLAR. BLANCO B - GY | 600.000 PTAS. |
| LANCHA GLASTROM MODELO 208 SEA FURY, 620 M. 2 FUERA BORDA YAMAHA 85 CV CADA UNO. | |
| SONDA RADIO - TELEFONO. AÑO 87. | 1.900.000 PTAS. |

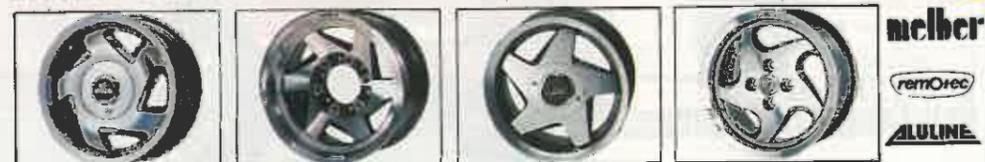
TEL: (93) 7 52 03 08 (9 A 14 H Y 16 A 17.30 H)
FAX: (93) 752 02 48

LAHORE

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

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

LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES LAOR



En los mejores Establecimientos del Ramo **ALEACION EN CONJUNTO**

Motor 16



D E N T E R E S



KENT CAMS devil

Arboles de lavas Turismo Competición Para todos los vehículos.



Filtros especiales Turismo Competición Para todos los vehículos.



Distribuidores en España: AMR IBERICA, S. A.

Polígono Industrial Bufalvent C/ Ramón Farguelli, s/n. MANRESA
Tel. (93) 873 52 50 Fax: (93) 873 71 92

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

Todo para la competición. Equipos para pilotos y vehículos.



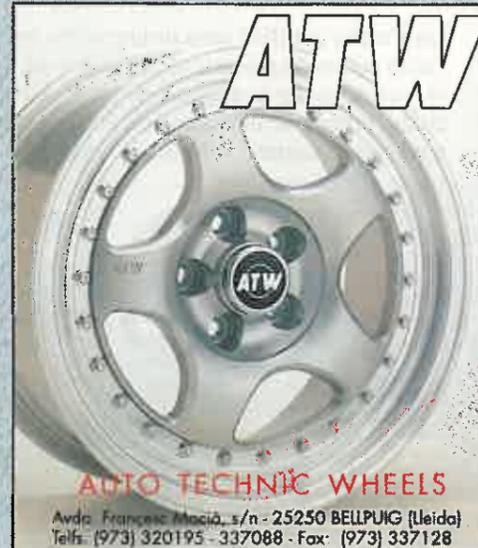
AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació

- Mitsubishi 3.000 GT VR4, nuevo (Precio: 7.000.000 ptas.).
- Toyota Celica 2.0 GTi 4x4 Turbo.
- Toyota Celica 2.0 GTi Cabriolet.
- Jeep Mitsubishi GLX/GLS, nuevos.
- Jeep Nissan Patrol GR, nuevos.
- Nissan Sunny GT-R, nuevos.
- Replicas AC Cobra 427, nuevos.
- BMW 320i/325i coupes, nuevos.
- Ferrari 328/348 TB/TS, nuevos.
- Ferrari 512 TR, nuevo.
- Ferrari F40, nuevo.
- MB 300 SL 24 V/500 SL, nuevos.
- MB 190 E 2.5 Evolucion 2, nuevo.
- Porsche 964 Turbo, nuevo.
- Porsche 930 Turbo Cabrio, nuevo.

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

PARTICULAR

Vende **MERCEDES 190. 16V.** Full equip. Muy buen estado. Año 87 **3.500.000 Ptas**
Tel: (93) 301 85 45.
Horarios de oficina



AUTO TECHNIC WHEELS

Avda. Francesc Macià, s/n - 25250 BELLPUIG (Lleida)
Tels: (973) 320195 - 337088 - Fax: (973) 337128

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS

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

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

Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

ESTA SEMANA

EMPRESA RECOMENDADA

| Marca y modelo | Año | Color | Garantía | Precio | Marca y modelo | Año | Color | Precio |
|--------------------------|-----|--------|----------|-----------|------------------------------|-----|---------|-------------------|
| Seat Ibiza 1.5 AA. | 90 | Gris | 6 meses | 945.000 | Citroën BX Turbo Diesel AA. | 90 | Gris | 6 meses 1.675.000 |
| Mini After Eight | 91 | Verde | 6 meses | 825.000 | Ford Fiesta 1.4 GLX | 90 | Rojo | 6 meses 825.000 |
| Audi 90 2.2 E Full Equip | 90 | Blanco | 6 meses | 2.575.000 | Ford Fiesta XR2i | 91 | Blanco | 6 meses 1.175.000 |
| Audi 100 CD Full Equip | 90 | Gris | 6 meses | 2.850.000 | Ford Escort 1.6 Diesel | 88 | Blanco | 6 meses 790.000 |
| Nissan Sunny GTi AA. | 91 | Blanco | 6 meses | 1.815.000 | Ford Escort XR3i AA. | 88 | Rojo | 6 meses 1.150.000 |
| Renault Supercinco Aut. | 90 | Gris | 6 meses | 875.000 | Ford Escort Cabrio 1 | 91 | Rojo | 6 meses 2.050.000 |
| Renault 19 Diesel | 89 | Rojo | 6 meses | 1.125.000 | Ford Orion 1.6 Ghia | 91 | Blanco | 6 meses 1.240.000 |
| Renault 19 TSe AA. | 89 | Blanco | 6 meses | 1.225.000 | Opel Kadett GSi AA. | 88 | Blanco | 6 meses 1.375.000 |
| Renault 21 TXE AA. | 88 | Gris | 6 meses | 1.375.000 | Volkswagen Passat GL AA. | 91 | Rojo | 6 meses 1.950.000 |
| Fiat Uno 45 | 90 | Rojo | 6 meses | 645.000 | Alfa 164 TD FE. | 89 | Rojo | 6 meses 2.350.000 |
| Renault 25 GTX Full E. | 88 | Gris | 6 meses | 1.250.000 | Ford Orion 1.4 | 89 | Blanco | 6 meses 825.000 |
| Rover 820 Si 16 V FE. | 90 | Verde | 6 meses | 2.250.000 | Volkswagen Polo GT | 89 | Rojo | 6 meses 795.000 |
| Opel Corsa City | 90 | Blanco | 6 meses | 610.000 | Volkswagen Golf Sprinter | 89 | Blanco | 6 meses 1.125.000 |
| Opel Corsa 1.4 Joy Sport | 91 | Blanco | 6 meses | 1.050.000 | Volkswagen Golf GTI | 90 | Blanco | 6 meses 1.575.000 |
| Opel Corsa 1.4 GL 4P | 91 | Gris | 6 meses | 990.000 | Volkswagen Golf GTI 16 V FE. | 88 | Rojo | 6 meses 1.475.000 |
| Opel Corsa GSi | 91 | Rojo | 6 meses | 1.125.000 | Volkswagen Golf GTI AA. | 89 | Rojo | 6 meses 1.525.000 |
| Opel Vectra 2.0 I GT FE. | 92 | Blanco | 6 meses | 2.325.000 | Volkswagen Golf G-60 F.E. | 91 | Blanco | 6 meses 2.250.000 |
| Opel Omega 2.6 I CD FE. | 91 | Burdos | 6 meses | 2.850.000 | Volkswagen Golf Turbo Diesel | 89 | Blanco | 6 meses 1.475.000 |
| Paginat 205 Style 4P | 92 | Blanco | 6 meses | 845.000 | Volkswagen Corrado G-60 | 91 | Negro | 6 meses 2.225.000 |
| Paginat 205 GTX | 88 | Blanco | 6 meses | 745.000 | Suzuki Samurai | 91 | Rojo | 6 meses 1.275.000 |
| Paginat 309 GT AA. | 88 | Blanco | 6 meses | 1.150.000 | Opel Kadett 1.8i | 91 | Blanco | 6 meses 1.380.000 |
| Paginat 405 S F.E. | 89 | Burdos | 6 meses | 1.650.000 | BMW 520 PAA. | 91 | Blanco | 6 meses 3.250.000 |
| Citroën AX Supero | 89 | Blanco | 6 meses | 725.000 | Ford Sierra 2.0 GLi | 90 | Blanco | 6 meses 1.375.000 |
| Citroën AX GT | 89 | Blanco | 6 meses | 890.000 | Ford Sierra 4x4 AA. | 91 | Blanco | 6 meses 1.950.000 |
| Citroën AX 14TRS | 89 | Negro | 6 meses | 890.000 | Alfa Romeo 75 Twin Spark AA. | 89 | Champán | 6 meses 1.325.000 |
| Citroën BX TGS AA. | 91 | Gris | 6 meses | 1.280.000 | Alfa Romeo 164/16V F.E. | 89 | Negro | 6 meses 2.250.000 |



SOLO FERRARI

FERRARI IMPORT ESPAÑOLA, S. A.
T. 91-556 75 64/556 77 14

| | | |
|------------------|-------------------------------|------------------|
| 328 GTB | '88 12.000 km, rojo/negro | 9.800.000 PTAS. |
| 328 GTB | '89 estrenar, rojo/negro | 13.800.000 PTAS. |
| 348 tb | '90 12.000 km, amarillo/negro | 11.500.000 PTAS. |
| 348 tb | '91 1.300 km, rojo/negro | 13.800.000 PTAS. |
| Mondial t Cabrio | '91 600 km, rojo/negro | 14.400.000 PTAS. |
| Testarossa | '91 1.000 km, rojo/negro | 17.700.000 PTAS. |



Motor 16



HAY GRANDES COCHES Y GRANDES COCHES CON BBS®

VOLANTES DE PIEL

Diseñados por BBS para distinguir los habitáculos de más estilo. Tacto suave de seleccionadas pieles de becerro. Acabados centrales en cuero, kevlar o maderas de raíz y cebrano. Versiones de tres o cuatro brazos en diámetros de 365 y 380 mm. Los volantes BBS confieren al usuario la más alta seguridad y confort.



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

AUTOMOVILES VENCESLAO

IMPORTACION DIRECTA DE TURISMOS Y 4x4 DE U.S.A.

JEEP CHEROKEE LIMITED
190 Caballos • Full Equipe



PIDA INFORMACION Y COMPARE

EL MEJOR PRECIO
EXPOSICION Y VENTA:
C/ Balmes, 297
Tel y Fax: 93-2001167
TALLERES:
C/ Lincoln, 44 08006 Barna.
Tels: (93) 218 78 72



SAIER IBERICA, S.L. 08860 CASTELLDEFELS (BARCELONA) TELS. (93) 636 00 88 Y 636 15 16 FAX. (93) 665 34 47 Y 636 15 16

IMPORTADOR EXCLUSIVO DE AUTOMOBILBAU SAIER (BUSCAMOS DISTRIBUIDORES) P.F. HABLAR CON SR. ENLERT



AC-COBRA



BUGATTI-35 B



MG-TDS



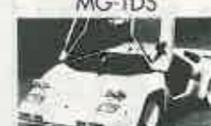
FORD STREETROD



MERCEDES SSK



FORD GTD-40



CATAPULT



TOP-BUGGY

CASTELLON: RABAG SL
TEL: (964) 22 49 87

AUTO INTEGRAL SA.
TEL: 9738/3 17 92
ENCAMP

MOTO-MOBIL SA.
TEL: 9738/4 10 46
SANT JULIA DE LORIA

... Y ADEMAS OTROS MODELOS DISPONIBLES

CONCESIONARIOS OFICIALES
SEGOVIA: «DA CUNHA» SR. GERARDO DIAZ
TEL, FAX: (91) 48 32 31

CANARIAS: SR. ROMERO
TEL: (928) 33 27 54 / 33 28 82
SANTANDER: SR. ZAMANILLO
TEL: (942) 28 02 16 / 34 55 81

ALCALA DE HENARES: SR. RODRIGUEZ
TEL: (91) 883 08 78
FAX: (91) 882 42 78

ANDORRA: SSF AUTOMOBILS.
TEL: 9738/6 38 12
ANDORRA LA VELLA

MADRID: DIETER SOUCEK DESIGN SA.
TEL: (91) 415 84 11 / 415 76 44
FAX: 415 54 25

Motor 16

Campeonato Europeo de Rafting JB

EN las aguas del río Oetz, y por tercer año consecutivo, «JB Rafting» patrocina el Campeonato Europeo de Rafting. Este año participan un to-



tal de 14 países durante dos jornadas completas, el 12 y 13 de agosto, en la localidad de Soldén (Austria), y constará de tres pruebas. El equipo que realice la mejor puntuación global conseguirá ser el Campeón del Mundo de Rafting para el año 1992.

Las pruebas que se realizarán son las siguientes:

-Eslalon de 500 metros: los equipos salen como en una contrareloj, con un intervalo de tiempo, y deben pasar una serie de puertas.

-Encabezamiento triple de 1.000 metros: tres equipos compiten para realizar todo el recorrido en el menor tiempo posible.

-Cabeza a cabeza de 6.000 metros: dos «teams» luchando el uno contra el otro en un tramo de larga distancia.

El equipo español estará compuesto por Marc Vicente, Pere Guerrero, Josep Coromines y Enric Balastegui, además de Ramón Grau como jefe de equipo.

La flota Ford en Sevilla

LOS miles de visitantes que a diario recorren las calles del recinto de la Expo'92 en Sevilla, al llegar a la ronda de servicio, que está situada en la Puerta Itali-



ca, se encuentran con el parking de la Flota Expo, donde están ubicados todos los modelos Ford que

integran. Diariamente, los casi 250 vehículos que forman esta flota están dispuestos para cumplir con su cometido como coches oficiales de la Expo.

Las máximas autoridades de la Muestra Universal de la Expo, así como el staff de la organiza-

ción, utilizan para sus desplazamientos, dentro y fuera del recinto, los vehículos oficiales de Ford.

Altavoz de tres vías Pioneer

PIONEER acaba de lanzar al mercado español unos nuevos altavoces de tres vías de 16,5 cm. de diámetro para automóviles.

El modelo TS-1703 consta de unos altavoces de alta potencia (200 vatios de potencia máxima y 60 vatios de potencia normal), diseñado especialmente para el gusto latino y para su montaje oculto bajo la bandeja posterior existente en el vehículo.

Cabe destacar su altavoz de graves con membrana de papel de 16,5 cm. de diámetro con imán de bario-ferrita y el tweeter de cúpula. Posee amortiguación e incluye separador para montaje invisible.



FUNDAS DE PROTECCION ARGOPLAST

La marca catalana Argoplast S.L., ha lanzado al mercado sus fundas protectoras para motocicletas, ciclomotores y scooters. Realizadas en polyamida 100 por cien plastificada, tratada para su exposición al sol, se presentan en seis colores combinados de dos en dos. Han sido creadas para proteger los vehículos de la lluvia, humedades, polvo y suciedad, evitando así su oxidación. Las fundas Argoplast suponen un nuevo concepto en la fabricación de fundas, ocupan poco volumen y dobladas caben en cualquier bolsillo o debajo del sillín.

Lucas unifica sus marcas en Automechanika '92

EN Automechanika, las marcas de Lucas Giring -conocida mundialmente por sus sistemas de frenos- y Lucas Cav -líder en la gestión de motores diésel- desaparecerán y serán sustituidas por la marca única de Lucas, representando el producto y la experiencia en el servicio de freno, diésel, electricidad y electrónica.

La transición será un paso decisivo hacia el mejor servicio de Lucas al mercado del recambio del automóvil.

La tecnología de la información hará más fácil el comercio y el servicio, ya que Lucas establece una estrecha relación con todos sus clientes.

GRAN PREMIO DE HOLANDA CRIVILLE EN EL FUTURO

Alex Crivillé ha conseguido en Holanda ganar su primer Gran Premio en la categoría de 500. Inesperada, pero no por ello menos brillante, esta victoria le ha supuesto entrar en la historia del motociclismo como el primer español que vence un Gran Premio en la máxima cilindrada. Assen, uno de los templos sagrados de la velocidad, testigo de tantas gestas de los pilotos españoles en el pasado, ha vuelto a ser un circuito talismán que ha deparado un anticipo de la gloria que está por venir.

José Luis Aznar

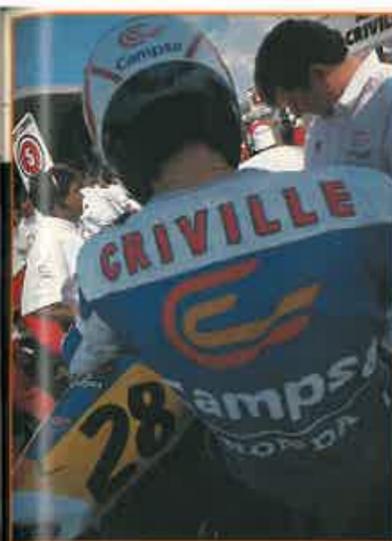
Enviado especial

CUANDO el pasado año Alex Crivillé anunció que daba el salto a 500, muchos fueron los que no se recataron en decir que el de Seva se equivocaba. La victoria de Assen ha puesto punto en boca a todos esos que creían que los pilotos americanos y australianos estaban en otra órbita. Tampoco faltarán hoy quienes digan que este triunfo lo ha logrado porque no estaban en la pista las figuras. Sí, evidentemente no les falta razón, pero no podemos olvidar que Crivillé no ha tenido la culpa de que eso haya sido así. Rainey, Doohan, Gardner, Schwantz y Lawson no estaban, pero por culpa de sus propios errores, de sus propios excesos, o porque han pagado muy cara la presión que soportan y que demuestra cuán injusto y cruel es a veces el deporte de la moto. Lo que en el de las cuatro ruedas se reduce a un simple tema de chapa y pintura, aquí se purga con días de hospital. Crivillé ha sabido aprovechar una ocasión de oro y su lucha con Kocinski, a quien nadie discute su plaza



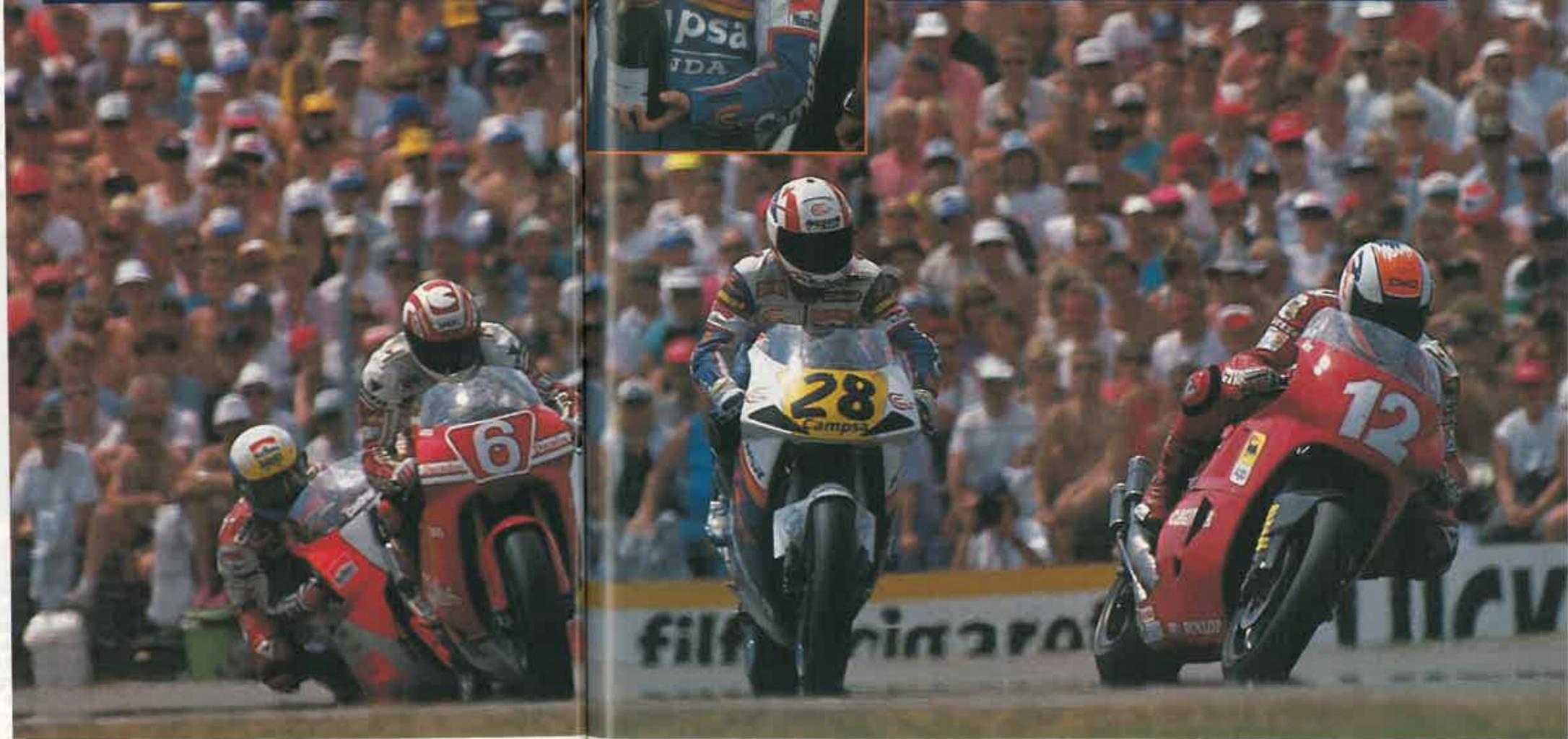
TODO PORVENIR

La carrera de Holanda abre un nuevo horizonte, casi ilimitado para el joven Alex Crivillé. El hecho de que los principales protagonistas, como Doohan o Schwantz no estuvieran presentes no resta mérito a una hazaña totalmente inconcebible hace sólo unos meses. La puerta se ha abierto, hay que andar el camino.



EL ROSTRO DE LA VICTORIA

El gesto de felicidad de Sito Pons, Alex y su hermano camino del podio es totalmente significativo. Antes de la carrera nadie podía imaginar que el puesto más alto del cajón estaría reservado para el piloto del team Honda-Campsa. Ahora tal como está la situación hay muchas posibilidades de repetir.





en ese Olimpo de intocables, sirve para dar todo su valor a un resultado que tiene además una segunda lectura. Y es que en Assen se ha asistido a un adelanto de lo que puede depararnos el futuro. Quiénes han luchado carenado con carenado son los pilo-

moto de 500. «Es una pista muy técnica, muy rápida, hay que conocerla muy bien para aprovecharla al máximo. Este fue mi principal problema en esa tanda» nos explica el piloto de Campsa. En esta sesión, él y Antonio Cobas comenzaron a definir los regla-



CRIVILLÉ POR LOS SUELOS
Durante los entrenamientos también Alex tuvo una caída, aunque sin consecuencias. Todo esto retrasó la puesta a punto.



SUERTES DISPARES
Antes de la carrera, Lawson soñaba con la primera victoria Cagiva, que no pudo ser, y Garriga luchó hasta el final por conseguir una plaza en el podio.



LUCHA DESENFRENADA
Schwartz y Lawson mantuvieron un increíble duelo por la primera posición, la lucha terminó en un espectacular accidente.

tos que están llamados a ser los protagonistas del próximo futuro. Caídos sus mayores, Crivillé, Kocinski, Barros y, cómo no, Garriga, han tomado un relevo anticipado. En las líneas que siguen vamos a contarles cómo se gestó esta victoria.

jes de suspensión de la Honda, una tarea nada fácil en la opinión del técnico barcelonés: «La suspensión trasera es muy difícil de poner a punto, es muy crítica, cuesta mucho encontrar los reglajes adecuados porque hay muchas posibilidades».

JUEVES 25 DE JUNIO. ENTRENAMIENTOS LIBRES.

Por primera vez, Alex Crivillé rodaba en el circuito Van Drenthe con una

JUEVES 25 DE JUNIO. ENTRENAMIENTOS OFICIALES.

En la sesión de la tarde, la primera que cuenta para la formación de la

parrilla de salida, Alex salió con más confianza. «Estaba ya mucho más acoplado al circuito» nos dice. Pero fue entonces cuando de verdad los problemas de la moto se manifestaron con toda su crudeza. «Se movía mucho de atrás y ese movimiento se trasladaba también a la rueda de delante». Pilotar en esas condiciones una moto que en algunos puntos «vuela» a trescientos treinta kilómetros por hora no es nada fácil, sobre todo cuando las rectas de Assen no son tales rectas y menos a esas velocidades. Con todo ello, Alex se sitúa el décimo en la parrilla provisional.

VIERNES 26 DE JUNIO. ENTRENAMIENTOS LIBRES.

Este viernes, por la mañana, la moto ya había mejorado ostensiblemente su puesta a punto. En esas condiciones, el de Honda Campsa pudo pilotar con más agresividad y sobre todo apurando mucho más el límite en los virajes y frenadas. Ello redundó en una mejora de casi dos segundos sobre los tiempos conseguidos el día anterior. «De todos modos, en esa sesión seguimos probando cosas de cara a la tanda de la tarde, que era la que nos daría el puesto de parrilla y en la que, si todo iba bien, podríamos decidir los reglajes definitivos para emplear en la carrera».

VIERNES 26 DE JUNIO. ENTRENAMIENTOS CRONOMETRADOS.

Había llegado la hora de la verdad en cuanto a obtener una buena posición de salida, pero, sobre todo, lo que era muchísimo más importante, había que encontrar esa puesta a punto, lo más perfecta posible, asignatura en la que Cobas es maestro. Todo se torció en la tercera vuelta cuando en un viraje sin apenas complicaciones, el neumático delantero decidió perder toda adherencia. «Es una curva que se toma a unos ciento treinta y cuatro kilómetros por hora y que en ocasiones he pasado a ciento treinta y cinco e incluso algo más. Esta vez entré a ciento treinta y tres y no entiendo porque me he caído», comentó luego el piloto basándose en la inapelable exactitud que ofrece la toma de datos por ordenador. Como causa de la caída se baraja un problema de neumático, aunque la moto de Mamola fuese perdiendo líquido y ello propiciase, no sólo el accidente del de Seva, sino también los de Doohan y Schwartz.

Ese traspies significó un serio inconveniente en pos de esa búsqueda de la perfecta puesta a punto: «Habíamos reglado las dos motos de modo distinto para aprovechar más el tiempo, pero con la caída la moto que nos quedaba era la que menos le gustaba

VOLANDO HACIA LA VICTORIA

En las últimas vueltas Crivillé supo cambiar el ritmo sorprendiendo a Kocinski y Barros que acabaron enzarzados en una disputa a dos, mientras Alex tomaba unos metros de diferencia que le servían para lograr la victoria.



a Alex y además se descentró un poquito» explica Antonio Cobas. Con ello, Crivillé sólo se acercó al mejor tiempo obtenido por la mañana y debió conformarse con el octavo lugar de la parrilla, una parrilla en la que definitivamente no estarían ni Doohan ni Gardner, caídos ambos en esa sesión y lesionados de consideración, ni tampoco Rainey que decidió tras los entrenamientos del jueves no seguir rodando.

SABADO 27 DE JUNIO. EL DIA D.

Todo empezó con el warm-up de la mañana. Había que recuperar el tiempo perdido en la última sesión de entrenamientos. No es muy explícito el Equipo Campsa a propósito de esa sesión, pero si Alex dice «la moto no iba perfecta todavía, pero es que siempre estamos apurando al máximo» las voces del box hablan con insistencia acerca de problemas de velocidad punta e incluso de cambio de marchas. La carrera se presentaba pues con una cierta preocupación en cuanto a la puesta a punto de la motocicleta. «Nos ha faltado una sesión de entrenamientos», sentenciaba Cobas con cierta desilusión al no haber podido encontrar esa perfección buscada. Nada más darse la salida se es-

tableció una primera jerarquía: Lawson, Schwantz, Barros, Chandler, Duhamel, Crivillé, Mamola, Garriga y Kocinski. Primero cayó Chandler, pero el gran golpe de teatro sucedió en la séptima vuelta cuando Lawson le entró a Schwantz con tanto ímpetu que



COSAS DE LAS CARRERAS
Cobas comentaba el hecho de que se hubiera obtenido la victoria cuando la moto estaba peor reglada.

ambos acabaron en el suelo y el de Suzuki en el hospital. Eso dio alas a nuestros protagonistas. Barros, Crivillé, Garriga y Kocinski ya no luchaban por un puesto tras los grandes sino que se jugaban la victoria, se arrancaban la herencia. Los cambios de posiciones fueron múltiples, Barros fue líder durante ocho vueltas, Kocinski en una y Crivillé en cinco, y entre ellas, la que más importaba: la final. Para ello no regateó esfuerzos «¡bamos a saco,

ASSEN



ASCENSO IMPARABLE
Ezio Gianola lograba de nuevo imponer su Honda sin demasiadas dificultades.

Nuevamente Gianola y su Honda fueron absolutamente superiores en el octavo de litro. Pese a que se luchó en pelotón, el piloto de Lecco supo deshacerse de sus rivales, especialmente de Gresini, que fue segundo, y Casanova que cayó en la última vuelta. «Aspar», con sus eternos problemas de motor, bastante hizo con ser quinto, mientras que Giró fue octavo con los ligamentos del pie rotos a consecuencia de una caída en los entrenamientos. En 250 c.c., las Aprilia volvieron a mostrar su poderío. En los primeros



POCO A POCO
La moto de Aspar todavía no anda como él quisiera, consiguió un quinto puesto.

compases Chili y Biaggi mantuvieron a raya a Cadorla. Cuando el motor del Campeón de Europa se gripó, Chili se bastó para seguir al abrigo de la Honda del líder del Mundial y entrar en la meta como brillante vencedor por segunda vez consecutiva. Tercero era Reggiani y brillantísimo cuarto, lo que lo sitúa quinto del Mundial, Alberto Puig. El español, con una moto cuyo motor no es tan veloz como los oficiales, pese a lo que digan los italianos, vendió muy cara su piel y pilotó decidido e inspirado, batallando con la Yamaha

La película de la carrera



JÓVENES LEONES
Alberto Puig (izquierda) dio un auténtico recital de pilotaje. Su moto dista bastante de las Aprilia oficiales, sin embargo supo imponerse a algunos oficiales como Bradl. El joven Giró (arriba), no cuenta con material competitivo. Con una lesión en el pie, se tuvo que conformar con la octava posición.



oficial de Schmid. Sudoroso, en el box, declaraba: «Han sido demasiadas carreras siendo sexto o séptimo. Quería un resultado más arriba y aunque no puedo con las Aprilia oficiales lo he dado todo y estoy muy contento. A dos vueltas del final he «tirado» muy fuerte para que Schmid no me pudiese adelantar. Me sabe muy mal no tener más motor pero ahora sólo pienso en Hungría que es un circuito más virado y podré defenderme mejor». Torrontegui cayó tras tocarse de nuevo con Shimizu, cuando disputaban la séptima posición, y d'Antín terminó decimoquinto, el mejor de las Honda de serie.



OTRA VEZ APRILIA
De nuevo Pierfrancesco Chili llevó la Aprilia oficial hasta la victoria final.

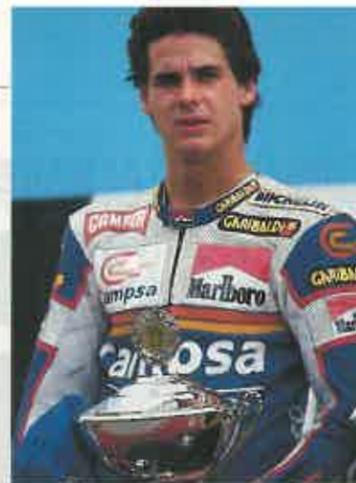
no nos perdonábamos nada ni nos guardábamos nada para el final» reconocía luego a este semanario. «Sus motos aceleraban algo mejor que la mía y en cambio yo tenía un poquito más de velocidad punta». Si con Schwantz y Lawson no pudo «es por

que la moto se «movía» mucho». Con sus pares, con su generación, el de Seva olvidó todo temor y puso los cinco sentidos en pilotar al límite. Al final sus neumáticos, «especialmente el trasero» no tenían ya mucho agarre, pero preparó con inteligencia y frialdad la estrategia de la última vuelta para poder pasar la meta al abrigo de sus rivales: «En la penúltima «tiré» todo lo que pude para que en la última no me pudieran cazar». Así lo hizo y así recibió como gran vencedor el banderazo del Director de Carrera. Sin de-

masiados gestos de alegría, avaro a la hora de exteriorizar sus sentimientos, el de Seva entraba en la historia.

«Después de los entrenamientos de ayer y sabiendo que faltarían Doohan y Rainey pensaba que podía hacer una buena carrera, pero no ganar», explica más tranquilo luego de la ceremonia del podio y las felicitaciones por el éxito, el cual también debemos asociar a todo el Equipo Honda Campsa de Sito Pons. «Cuando se han caído Schwantz y Lawson he visto que tenía mi oportunidad». Una oportunidad que no ha desaprovechado y en cuanto se le habla de las ausencias, lo reconoce con pragmatismo aunque matiza «eso es parte del juego» y luego lanza su desafío «pero si hoy estoy muy contento, más que cuando gané el Campeonato del Mundo, el día más grande de mi carrera todavía está por llegar». Ese día, que no es ninguna utopía, será aquél en que la victoria no tenga el más mínimo «pero». Lo de Assen ha sido un magnífico anticipo.

La otra cara de la moneda era Juan Garriga. El piloto de Ducados hizo una



MIRADA DE ACERO
Imposible después de conseguir su primera victoria en la categoría reina, Crivillé prepara sus próximas carreras.

carrera digna de una mejor suerte. En un momento dado la moto de Barros hizo un amago de gripaje y Garriga estuvo a punto de llevarse por delante. Eso le retrasó y los neumáticos ya no daban más de sí, lo que por poco lo llevó fuera de la pista en alguna ocasión. «Pero eso no es ninguna excusa -declaraba- lo que pido es que Yamaha se decida por fin a hacer algo con nuestras motos como han hecho los de Honda y los de Cagiva».

CLASIFICACIONES

GP3 (125c.c.)
1º Ezio Gianola (Honda) 39'14"559, 2º F. Gresini (Honda) 39'15"236, 3º A. Gramigni (Aprilia) 39'15"304, 4º G. Debbia (Honda) 39'15"548, 5º J. Martínez (Honda) 39'40"854, 8º C. Giró (Aprilia) 39'49"421.

GP2 (250c.c.)
1º P. Chili (Aprilia) 38'52"184, 2º L. Cadorla (Honda) 38'58"858, 3º L. Reggiani (Aprilia) 39'06"942, 4º A. Puig (Aprilia) 39'09"736, 5º M. Shimizu (Honda) 39'10"188, 6º J. Schmid (Yamaha) 39'10"940.

GP1 (500c.c.)
1º A. Crivillé (Honda) 42'00"424, 2º J. Kocinski (Yamaha) 42'01"186, 3º A. Barros (Cagiva) 42'01"217, 4º J. Garriga (Yamaha) 42'02"678, 5º R. Mamola (Yamaha) 36'33"96.

ASI VA EL MUNDIAL

GP3 (125c.c.)
1º Ralf Waldmann, 86 Puntos, 2º E. Gianola, 81; 3º F. Gresini, 76; 4º B. Casanova, 70 5º A. Gramigni 67.

GP2 (250c.c.)
1º Luca Cadorla, 135 Puntos, 2º L. Reggiani, 82; 3º P. Chili, 72; 4º H. Bradl, 61; 5º A. Puig, 50.

GP1 (500c.c.)
1º Mick Doohan, 130 puntos, 2º K. Schwantz, 77, 3º W. Rainey, 65, 4º D. Chandler, 57, 5º J. Kocinski, 51; 6º A. Crivillé, 49; 7º J. Garriga, 351.

CONVIERTETE EN PILOTO DE FORMULA RENAULT

CON elf



Si tienes menos de 27 años sigue los pasos de los actuales pilotos de Fórmula I, y conviértete en piloto ELF de Fórmula Renault con Privilege Fórmula y MOTOR16. Realizando los tres cursos de formación de piloto impartidos por la Escuela Privilege Fórmula puedes ganar tu participación gratis en el Campeonato de Fórmula Renault de 1993.

No dejes que esta oportunidad se te escape.

Privilege Formula

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



CAMPEONATO DE ESPAÑA DE TURISMOS/ALBACETE

UN REGLAMENTO PARA EUROPA

En España se mira con optimismo y con recelo la propuesta de la FISA de unificar los reglamentos técnicos de turismos en uno. Eso es lo que demuestra la encuesta que hemos realizado en Albacete.

FIN DE LA MALA RACHA
Bassas rompió el maleficio que le acompaña desde el inicio de la temporada y pudo alzarse con la victoria en el circuito de Albacete.



Manuel Madrid

Enviado especial

LA FISA con Max Mosley a la cabeza, está empeñada en recuperar el Europeo de Turismos. Como hacer un certamen con muchas carreras parece imposible, además de que no habría una buena inscripción, se han decidido por otra fórmula. No es otra que la de crear un reglamento y, si los países interesados se adhieren a él, con ello se conseguiría que los campeonatos de turismos de diferentes nacionalidades, con unas especificaciones técnicas comunes, pudiesen nutrir una parrilla en dos carreras con los mejores pilotos de cada país, que se podrían disputar en septiembre-octubre.

Para que esto pueda realizarse, la FISA exige que al menos haya tres países con este reglamento. El máximo organismo del automovilismo mundial ha propuesto crear dos Clases: la I, que estaría reservada a vehículos con una preparación similar a la del Campeonato Alemán de Turismos, que es superespectacular con unos coches con un potencial enorme, pero también con unos costos elevadísimos. La otra Clase, la II, estaría pensada para coches con motores de dos litros, según el reglamento inglés.

Coincidiendo con la cita en Albacete del Campeonato de España de Turismos, quisimos profundizar un poco más a fondo en este proyecto de la FISA y realizamos una pequeña encuesta entre algunos de los pilotos e ingenieros que participan en este certamen. El sentir general es positivo, por que aportaría nuevas expectativas pero, a la vez, también por lo general, las personas preguntadas son cautelosas y lo miran con cierto recelo. Carlos Palau, piloto oficial de Ford, que cuenta con una

estructura y un plantel técnico de primer orden, ve con buenos ojos la propuesta de Max Mosley: «Me parece muy bien, sobre todo la posibilidad de que los mejores pilotos de cada país puedan participar en alguna carrera, en algo similar a un europeo. Está muy bien sobre todo porque es una buena ocasión para salir fuera. Lo ideal es que sea como el reglamento inglés, porque



ha trabajado en nuestro campeonato, que ha llegado a un cierto equilibrio entre los coches, la Federación está dispuesta a cambiar. Pienso que deberíamos mantener lo que tenemos al menos durante dos años más y ver como evoluciona el que quiere la FISA. También pienso que la F.E. de A., debería controlar mejor nuestro campeonato, hay una falta total de control técnico, también fal-

nuestro campeonato y que las verificaciones técnicas sean serias, rigurosas y llevadas por profesionales».

Antonio Albacete, también se pronunció al respecto: «Creo que es una buena idea, siempre y cuando no se haga con un reglamento que sea demasiado caro. Ahora mismo, con el que tenemos aquí, hemos querido reducir costes, ya que al ser un campeonato muy especial resulta caro. Si se unifica en toda Europa, a los preparadores les resultará más económico no hacer un motor o un vehículo para un determinado campeonato, si no que puedan hacer un montón de coches y motores esto abarataría un poco los costes. También esto te permitiría correr en Portugal o Francia, que están cerca, cuando en España no hubiera carreras. Además de tener la misma tecnología que se utilizaría en el resto de países europeos».

En España, también está a un nivel técnico elevado el equipo Sony-BMW. Su infraestructura no tiene nada que envidiar a la de ningún equipo europeo; entre los medios con que cuenta dispone entre otras cosas de sistema de telemetría. Su

DOS INGENIEROS Miguel Ferreira, (izquierda), piensa que lo ideal es seguir potenciando nuestro campeonato con el reglamento actual. Josep Castañé cree que todo lo que sea igualarnos a los equipos europeos es muy positivo.

tendría unos costos más ajustados, el alemán además de ser coto privado de las marcas que corren allí es muy caro. Si se hace el reglamento con coches de dos litros atmosféricos, pienso que Ford podría estar interesada en tener un coche en esas carreras europeas. También sería ideal si la Federación Española se decide por este reglamento, que permitiría convivir a esos vehículos con los que ahora están corriendo, porque sería una pena que se perdiese la inversión de muchos equipos».

Miguel Ferreira, responsable técnico del equipo MX-Onda-Camac, con experiencia en el Europeo de Turismos, tiene muy clara su posición al respecto: «Por lo que he podido saber, la FISA contempla que puedan correr coches con especificaciones del campeonato inglés, esto sería un acierto por que los costos serían más reducidos. Lo del campeonato alemán me parece un error porque, al ser más permisivo en el reglamento, los presupuestos que se barajan son de locura y totalmente inasequibles a cualquier equipo privado. También habrá que ver si, después de todo lo que se

ta un supercomisario con la facultad de oficio que pudiera en cualquier momento poder desmontar, verificar y precintar un coche y que sus recomendaciones y veredictos fuesen tenidos en cuenta, para obrar en consecuencia, y si alguien comete un desliz sancionarlo con rigidez. Aquí hay muchos intereses económicos en juego y lo que no es de recibo es que alguien con engaños se lleve al final el gato al agua».

Uno de nuestros pilotos más internacionales, Luis Pérez Sala, es muy cauteloso con las nuevas normas que quiere introducir la FISA: «Esto de un mismo reglamento no es nuevo, antes se corría en turismos en Gr. A y Gr. N. Si eso fue cambiando fue porque cada país ha ido evolucionando su reglamento en función de sus necesidades. Ahora la FISA intenta unificar, esto me parece bien, pero no podemos perder nuestra identidad, los cambios hay que hacerlos con tiempo, porque hay unas fuertes inversiones en unos materiales que no se pueden de repente inutilizar. Hay que hacer unas previsiones y si se puede, integrarse más tarde. Pienso que para nosotros lo mejor es promocionar

LAPÉLICULA DE LA CARRERA

Cuatro carreras ha tenido que esperar Bassas para alzarse con la victoria. En Albacete, tras una primera mitad de carrera acosando al Nissan Skyline de Pérez Sala, pudo cruzar la línea de meta en solitario. La sorpresa del fin de semana la constituyó Pérez Sala, que parece que por fin, con un coche cada vez más competitivo, puede luchar por los puestos de cabeza. Tras la salida, fue el primero en llegar a la curva inicial y en cabeza, mientras aguantaron sus frenos, pudo contener los acosos primero de Goiburru (BMW M-3) y después de Bassas. Su primer enemigo quedó fuera de carrera al protagonizar una espectacular salida de pista; más tarde, Bassas, en el único error que cometió, no tuvo problema en pasar al piloto de Nissan. Villaceros (BMW M-3), que se mantuvo siempre a la expectativa con problemas de neumáticos, se



BUENA OCASIÓN Para Palau, desde su punto de vista de piloto, opina que es una buena oportunidad para salir fuera.



POCO COSTOSO Albacete está de acuerdo siempre y cuando no se disparen en exceso los costos.

Bassas rompió la mala racha



DOS SÓLIDOS VENCEDORES Gené se impuso en la Fórmula Ford y Gregorio Díaz en la Copa Citroën AX.



tuvo que conformar con la tercera posición. Carlos Palau, líder del certamen y penalizado por 60 kilos de lastre, finalizó cuarto. Un buen resultado el de Sasiambarrena, su Ford Sierra Cosworth parece ser cada día más competitivo, como así demostró en Albacete, finalizando quinto. En la División II, Albacete impuso el Fiat Tipo 2.0 16V. La prueba de la Copa Citroën AX fue coto privado de Gregorio Díaz, que dominó durante todo el fin de semana. En la Fórmula Ford el vencedor fue Marc Gené, pero la clasificación está pendiente porque en las verificaciones comprobaron que su coche daba menos peso del permitido. El segundo clasificado fue Josué Burgueño. En la Fórmula Fiat Uno, Manuel Izaguirre fue el más rápido, venciendo sin ningún tipo de oposición. También se disputó una carrera de Classic 60, que ganó Javier Juncadella.

CLASIFICACIONES

TURISMOS

1º J. Bassas (BMW M3), 37.23.00; **2º L. Pérez-Sala** (Nissan Skyline), 37.27.77; **3º J. I. Villaceros** (BMW M3), 37.29.21; **4º C. Palau** (Ford Sierra Cosworth 4x4), 37.46.20; **5º J. A. Sasiambarrena** (Ford Sierra Cosworth), 37.54.34. **9º A. Albacete** (Fiat Tipo 2.0 16V), 1ª División II, 38.00.16.

CAMPEONATO

1º Palau, 80 puntos; **2º Villaceros**, 67; **3º Bassas**, 50; **4º P. Sala**, 41; **5º Mora**, 25;

CITROËN AX

1º G. Díaz, 31.07.01; **2º J. M. Araz**, 31.10.20; **3º J. L. Muniesa**, 31.10.57.

FORMULA FORD

1º M. Gené, 28.34.22; **2º J. Burgueño**, 28.34.75; **3º P. Jorgensen**, 28.38.76.

FORMULA FIAT UNO

1º M. Izaguirre, 18.58.32; **2º I. Rodríguez**, 10.01.60; **3º S. Boeffard**, 19.03.46.

TROFEO NACIONAL CLASIC 60

1º J. Juncadella, 27.30.50; **2º L. Rosal**, 27.32.37; **3º V. Ordoñez**, 27.40.74;

RALLYE TIERRA CANTABRIA

CON NOTAS O SIN ELLAS

Las pruebas del Campeonato de España de Rallyes en tierra que se disputan en nuestro país, son el máximo exponente de la conducción sobre caminos de tierra sin notas, comúnmente llamado a vista o a ojo.

J. M. Alonso

Enviado especial

La conducción a vista, originaria de los rallyes ingleses, fue copiada, con muy buen acierto, por el RACE para organizar el Campeonato de España de Rallyes de Tierra, que este año celebra su décima edición. Estas pruebas consisten en pasar por un recorrido, teóricamente secreto. El RACE busca cuatro tramos, normalmente, con menos de diez kilómetros cada uno y los repite dos veces. Los pilotos, en la primera pasada, anotan lo que pueden para en la segunda conocer mejor el recorrido e ir más seguros.

Por dicho Campeonato han pasado hombres de la talla de Carlos Sainz, con duras luchas contra Gustavo Trelles que consiguió tres títulos; Juan Carlos Oñoro, con cuatro títulos a sus espaldas, Ricardo Muñoz, ganador de la primera edición y José María Bardolet, vencedor de la última.

Al principio de celebrarse estas espectaculares pruebas, los copilotos eran simples marionetas que se sentaban en el asiento de la derecha para disfrutar o pasar miedo. Hoy tienen un papel primordial en la posible victoria del equipo. Según Josep Autet, copiloto de José María Bardolet, «en el Ford, cuando hacemos la primera pasada por los tramos, Bardolet se dedica a conducir lo más rápido que puede y yo tomo notas, marcando la dificultad de las curvas del uno al tres, con signos más o menos y anotando alguna frenada complicada, rasantes y detalles varios que me da tiempo a visualizar. Así, en la segunda pasada el piloto puede ir mucho más rápido

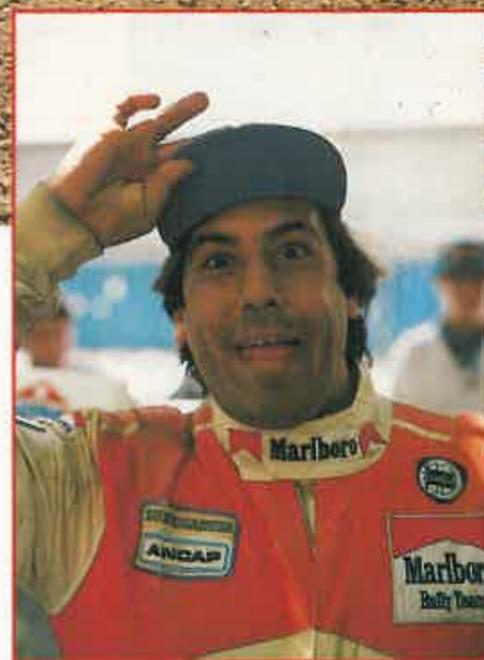
y seguro con las anotaciones que le voy diciendo».

Esta forma de correr los rallyes de tierra, siempre secretos, es la más habitual entre casi todos los participantes, aunque algunas veces, como en la última carrera, celebrada en Santander, los bulos sobre el conocimiento previo del recorrido por parte de Puras fueron la tónica de la prueba.

Gustavo Trelles, vencedor del rallye santanderino, al finalizar el tercer tramo se bajaba del Lancia bastante enfadado, «estoy muy cabreado con Puras, muchachito, que de golpe se pone a andar en tierra» y en la llegada añadía: «Esto es un poco anormal. Se deben tomar medidas. Este es un deporte y los que lo practicamos somos deportistas». Las declaraciones del piloto vencedor venían a cuento por los tiempos que hizo Jesús Puras en los tramos de la primera etapa de este rallye.

El piloto de Santander, primero por tiempos tras marcar todos los *scratch* menos uno, llegaba a la meta en segunda posición, por penalizar en un control, penalización contra la que Puras puso una reclamación. Ante la pregunta sobre los rumores de los posibles entrenamientos, el santanderino era tajante, «Me han revisado el coche en todos los tramos y no han encontrado ningún cuaderno de notas ni nada parecido, lo que pasa es que llevo un motor fantástico y me encuentro muy a gusto en esta prueba, le he cogido el tranquillo enseguida».

El resto de los pilotos de cabeza opinaban igual que el ganador. Pedro Diego, muy rápido en esta prueba en la que fue tercero, era muy escueto y preciso opinando sobre su paisano: «Si tuviera que decir si



EL DESCONTENTO DEL VENCEDOR
En la meta, Gustavo Trelles prefirió poner un toque de humor para olvidar su disgusto. A pesar de la victoria, el piloto del Lancia no estaba contento.



DOS PILOTOS CÁNTABROS
Con el Lancia, Jesús Puras, a la izquierda, desató la polémica pero logró la segunda plaza. También con un Lancia, su paisano Pedro Diego lograba subir al tercer escalón del podio a pesar de los sustos que se dio.

RALLYE DE NUEVA ZELANDA

HAERE MAI, Mr. SAINZ

Dándole la bienvenida en lengua maorí, la lengua aborigen local, la ya casi tradicional presencia de Carlos Sainz en el rallye de Nueva Zelanda viene representando para sus organizadores algo así como el «Bienvenido Mr. Marshall», que Berlanga llevó a la pantalla y que significó mucho para los españoles en su tiempo.



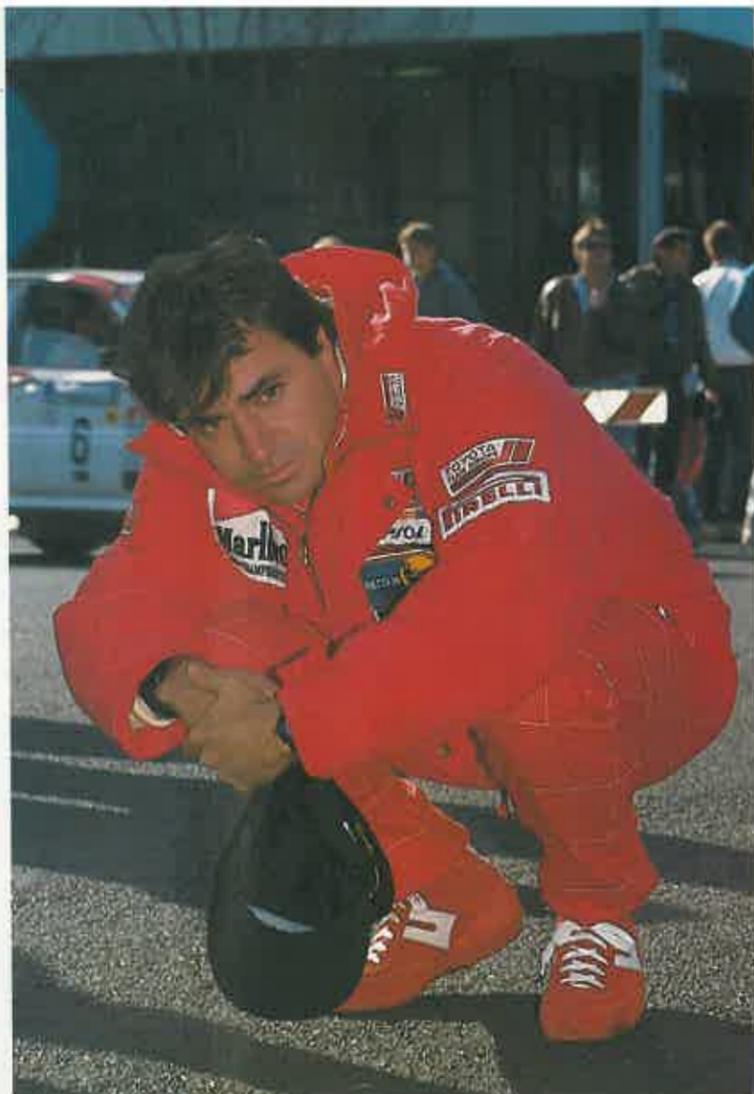
Esteban Delgado

Enviado especial

UNDÉCIMA victoria en su carrera mundial tras las logradas en pruebas tan significativas y distintas como Montecarlo, Portugal, Safari, Tour de Córcega, Acrópolis, Argentina, 1000 Lagos o RAC de Inglaterra. El Rallye de Nueva Zelanda ha sido, hasta la fecha, la única prueba en la que Carlos Sainz ha logrado repetir triunfo y nada menos que por tercera vez consecutiva. Una victoria que en su primera participación, allá en 1990, haría vislumbrar a unos pocos un título mundial que sería realidad pocos meses después.

CON LA VISTA FIJA
Carlos Sainz contempla las suspensiones de su Toyota antes de la salida de Nueva Zelanda esperando una revelación. Para Piero Liatti (abajo), su segunda posición fue mucho más de lo que el piloto de Biella esperaba.

Pero hoy habría que poseer los poderes de una bola de cristal o ser un loco visionario para predecir que deparará la actual temporada al piloto español. Esto es lo único cierto hoy por hoy. El triunfo del madrileño en aquellas lejanas tierras sólo ha servido para no hacerle perder el tren en la lucha por un título que encabeza artificialmente, con dos triunfos y un abandono para un total de seis participaciones, contra las tres victorias, igualmente un abandono para cuatro participaciones del piloto de Lancia, el francés Di-



dier Auriol. La regla, establecida la actual temporada, de tomar parte como máximo en diez pruebas del mundial con un total de nueve resultados a retener, y que en su día fue bien recibida por el líder del equipo Toyota tras el agotador calendario del año anterior, puede convertirse mañana en su espada de Damocles.

Después de «quemar» una de sus oportunidades en Córcega, a la vista de los resultados en Montecarlo y Portugal y del, por otro lado dentro de la lógica, abandono en Grecia, la única oportunidad de Carlos Sainz y Toyota se debía centrar en aprovecharse de la falta de presupuesto del equipo Lancia para afrontar una sesión completa del Campeonato del Mundo. La anunciada presencia de la marca italiana en Argentina viene a complicar algo la situación para Sainz, que no para Toyota, con un título de Marcas casi definitivamente perdido. Lo único seguro, por ahora, además de la participación en tierras sudamericanas, es el viaje de Carlos Sainz a

Australia a mediados de septiembre. El equipo se verá reducido a dos vehículos en todo lo que queda de temporada. Una demanda que el madrileño había venido pidiendo desde hace tiempo y que complicaba enormemente las asistencias en el equipo de Ove Andersson.

Lo que cada día es más cierto es la ausencia del piloto español en Finlandia. Una idea que si todavía

DE NUEVO EL CHAMPAGNE
A Carlos Sainz y a Luis Moya les costó algo descorchar el sabor del triunfo.



estaba en la mente de Sainz, quedaba poco menos que apartada al final de la segunda etapa en Roturua, ante las prestaciones del Toyota Celica en un terreno que, salvo por los saltos, es de lo más parecido a la taiga finlandesa. «Si llegan a venir los Lancia oficiales, la diferencia la contamos por minutos», sentenciaba Juanjo Lacalle, manager de Sainz, en el reagrupamiento de Opothiki al día siguiente. De esta manera, seis participaciones consumadas, más las dos previstas en Argentina y Australia, dejan a Carlos Sainz tan sólo dos posibilidades de participación más. Eliminando Sanremo, «Carlos sólo ganará allí el día que corra con Lancia», Lacalle dicit, y restan tres rallyes: Catalunya-Costa Brava, Costa de Máfil y RAC de Inglaterra, con uno de ellos por descartar. Con la presencia de Auriol y Aghini en España y del francés y Kankkunen en Gran Bretaña, y no eliminando el viaje a la isla británica como última alternativa, lo más lógico sería acudir a Costa de Máfil, donde Toyota cuenta con un vehí-

DESASTRE PARA SUBARU
Las prestaciones de Iso Subaru Legacy en Grecia no se vieron confirmadas en las Antipodas, donde los tres integrantes del equipo oficial se tuvieron que retirar por rotura del motor, empezando por el líder de la prueba local, «Possum» Boume.

TRAMO A TRAMO

CLASIFICACION FINAL

1º Sainz-Moya (Toyota Celica Turbo 4WD), 6 horas, 36 minutos, 10 segundos; **2º Liatti-Tedeschini** (Lancia HF Integrale), a 4 m 30s; **3º Dunkerton-Gocentas** (Mitsubishi Galant VR 4), a 10m 12s; **4º Sundstrom-Honkanen** (Lancia Delta Integrale 16V, grupo N), a 27m 02s; **5º Ordynski-Mansson** (Mitsubishi Galant VR 4, grupo N), a 29m 54s; **6º Fujimoto-Ichino** (Nissan Sunny GTI-R, grupo N), a 32m 26s; **7º Orr-Orr** (Subaru Legacy, grupo N), a 36m 29s; **8º Taguchi-Clarke** (Mitsubishi Galant VR 4, grupo N), a 37m 21s; **9º Sexton-Cathcart** (Mazda 323 GT-X, grupo N), a 38m 02s; **10º Stallard-Jesse** (Mitsubishi Galant VR 4, grupo N), a 39m 06s.

LIDERES SUCESIVOS

TC 1, Bourne, TC 2-10, Sainz; TC 11-12, Vatanen; TC 13-38, Sainz.

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Carlos Sainz, 77 puntos; **2º Juha Kankkunen**, 62; **3º Didier Auriol**, 60; **4º Massimo Biasion**, 34; **5º François Delecour**, 33; **6º Markku Alen**, 28; **7º Colin McRae**, 25; **8º Mats Jonsson y Philippe Bugalski**, 20; **10º Piero Liatti**, 18

POSICIONES EN LOS TRAMOS

| Piloto | 1º | 2º | 3º | 4º | 5º | 6º |
|-----------|----|----|----|----|----|----|
| Sainz | 25 | 6 | 5 | 1 | - | 1 |
| Liatti | 9 | 16 | 4 | 3 | 4 | 2 |
| Bourne | 3 | 2 | 1 | 2 | - | - |
| Dunkerton | 2 | 7 | 8 | 8 | 5 | 3 |
| Vatanen | 1 | 7 | 4 | - | 1 | 1 |
| Millen | - | 3 | 10 | 15 | 3 | - |
| Allport | - | 1 | 1 | - | 6 | 6 |
| McRae | - | 1 | - | - | 1 | - |
| McAndrew | - | - | 2 | 1 | 13 | 6 |

Dominio del campeón

Solo ante la escuadra Subaru, Carlos Sainz se vio sorprendido en el primer tramo por el local «Possum» Bourne, aunque un trompo en el cuarto daba la segunda posición a Ari Vatanen, una vez que el piloto de Toyota reestableció el lógico orden en el Rallye de Nueva Zelanda. Quien no llegaba al término de la primera etapa era el joven escocés Colin McRae, el cual en el tramo más largo del día empezaba a perder agua hasta quemar la junta de culata de su Subaru Legacy. La segunda jornada también resultó aciaga para el equipo de David Richard, ya que Bourne rompía el motor de su vehículo después de haber superado a Ari Vatanen. Tampoco el finlandés estuvo afortunado, pues si gracias al pinchazo de Sainz en el undécimo tramo pasaba a ocupar la primera posición, dos tramos más tarde era él la víctima, antes de retirarse poco después con los mismos problemas de motor en su Subaru que sus compañeros de equipo. De esta forma, la segunda posición era heredada por el Campeón de Europa de 1991, el italiano Piero Liatti, que se plantaba en Rotorua al final de la segunda etapa a sólo 43 segundos de Sainz, en un momento en el que las cosas no rodaban demasiado bien en el equipo Toyota.

Sin embargo, al día siguiente por la mañana, con los tramos bajo una fuerte helada, el piloto del equipo ART se salía de la carretera doblando el brazo de suspensión trasero izquierdo, perdiendo un minuto al no poder cambiar

para el siguiente tramo el puente trasero. Entre los pilotos locales, Rod Millen perdía más de dos minutos en el primer tramo por un problema eléctrico, iniciando una gran remontada para acercarse a su máximo rival, el australiano Ross Dunkerton y su Mitsubishi Galant 4, antes de verse afectado por problemas de frenos al final de la tercera etapa. Pero dispuesto a aceptar la cuarta posición, ya camino de Auckland, una válvula le detenía definitivamente a falta de tres tramos, uniéndose a su compañero Neill Allport, que también se había retirado con problemas de motor. Peor suerte corrió Joe McAndrew, líder del campeonato neozelandés, que rompió el motor de su Subaru ex-Bourne en el penúltimo tramo, cuando era quinto. La cuarta posición era para el finlandés Mikael Sundstrom, con Lancia Delta Integrale 16V, ganador del grupo N después de la salida de carrera de Carlos Menen en el segundo tramo.



culo ganador frente a Lancia, como demostró en Kenya, y algo que todos sentiríamos, olvidarse de la prueba organizada por el Real Automóvil Club de Catalunya, que con un trazado mixto tierra-asfalto y las prestaciones actuales de los Lancia sería casi un suicidio.

Matemáticamente, y salvo circunstancias imprevisibles, en otras palabras: un milagro, esa debería ser la táctica a seguir por el Toyota Team Europa para remediar con un título de Pilotos para Carlos Sainz un temporada que recuerda, en su desarrollo, al desastre de la de 1989.

SUSPENSIONES: TO BE OR NOT TO BE

«El Toyota Celica Turbo 4WD «Carlos Sainz Limited Edition» es un vehículo mucho mejor que el antiguo, pero lo sería aún más si se llamase «Luis Moya Limited Edition», con es-

tas palabras y su gracia gallega, pronunciadas por el copiloto de Carlos Sainz, queda drásticamente resumida la actual situación técnica del vehículo conducido por el piloto español.

Nadie sabe que pasa con las suspensiones en aluminio del nuevo Toyota. La respuesta de Ove Anderson ante esa pregunta era remitirnos al propio Carlos Sainz, que poco supo o pudo añadir a lo ya conocido. El vehículo desplazado por el TTE no era otro que la unidad utilizada por Sainz en el Tour de Córcega, con anclajes de suspensión tipo Portugal, pero suspensiones propiamente dichas diferentes en un

principio. Una combinación que resultó fatal durante la segunda etapa a nivel de neumáticos, consumidos a mitad de tramo y que llegaban en los propios alambres a final de tramo, causa del pinchazo en el undécimo tramo que le costaba medio minuto y el liderato frente a Vatanen.

«Lo que pasó en Grecia es que primero no eramos competitivos y segundo que no me encontraba cómodo conduciendo». Las pruebas efectuadas a continuación en Finlandia poco aportaron y, junto a la falta de ensayos de neumáticos con anterioridad a la prueba, propiciaron esos desastrosos resultados. «A veces pones una suspensión y no trabaja bien con el neumático. De todos modos cuando el suelo es duro, como aquí, y patina, y esto no es nuevo de ahora, siempre hemos ido peor que nuestros rivales». Entre un total de nueve tipos de goma, ninguno pudo aguantar las solicitudes de las suspensiones del To-

SALUDO LOCAL

El joven Colin McRae saluda a una bella maorí siguiendo el ritual local de nariz contra nariz. Sin embargo, el piloto escocés abrió la lista de abandonos, siguiéndole su compañero de equipo Ari Vatanen (izquierda) por idéntico motivo.



yota, basando la elección más asidua entre los Pirelli asimétricos M3 y M4, mientras que Piero Liatti, con su Lancia HF Integrale de los hermanos Alessandrini, se contentaba únicamente con los dos tipos de goma que había traído, los Michelin F4 y F5, sin más problemas que el desgaste habitual. No sólo eso, en ocasiones ese desgaste del neumático en el Toyota de Carlos Sainz era totalmente irregular en su banda de rodadura, algo que podría indicar un problema a nivel de diferenciales, además de los de la suspensión propiamente dicha.

Sólo el cambio del diferencial y muelles más duros al final de la se-



AUSSIES CONTRA KIWIS Los australianos, con Ross Dunkerton y su Mitsubishi Galant, derrotaron a sus eternos rivales neozelandeses.

gunda etapa, en la sulfurosa y pestilente Rotorua, hizo que se lograra un cierto equilibrio. «Nos hemos acercado ahora más a las soluciones tipo Portugal, pero tampoco igual», declaraba Sainz. Tras la salida de carretera de Piero Liatti, que hizo que la diferencia entre ambos pasara de 48 segundos a más de tres minutos y medio en pocos tramos en la tercera etapa, el equipo Toyota procedió a probar nuevas soluciones en carrera. «Hemos ensa-



pensión... Puedes hacer una prueba yendo cómodo y que el neumático funcione, pero al final el consumo de goma es mas elevado de lo que pensabas. Todo esto es lo que hemos estado viendo». Las conclusiones de estas pruebas fueron evaluadas en una reunión técnica, apenas hora y media después de que el piloto español se subiera al podio. De todas maneras, en Argentina ya no se podrán hacer esas pruebas, allí habrá que correr de verdad frente a los Lancia de Didier Auriol y Jorge Recalde para poder seguir manteniendo esas esperanzas; y es que Carlos Sainz, ya duchado y tranquilo, con otra victoria en el bolsillo, ante nuestro ligero pesimismo sólo pudo poner una cara como diciendo: «Habrá que luchar por ellas, ¿no?».

¿DÓNDE ESTÁ EL PROBLEMA? Rod Millen perdió ya en el primer tramo dos minutos por una avería eléctrica, a la que siguieron un cúmulo de problemas y la definitiva rotura del motor.



UN NUEVO RIVAL PARA CAPDEVILA La victoria del finlandés Mikael Sundstrom en grupo N, aporta un nuevo protagonismo a la Copa FIA de grupo N.

La Fórmula 1 cambia de rumbo

La falta de audiencia televisiva, el escaso público en los Grandes Premios, y unos presupuestos anuales insostenibles, han creado una situación poco prometedora para el «Gran Circo» de la Fórmula 1. Junto a esto, la espectacularidad de los Grandes Premios ha ido mermando hasta llegar a límites preocupantes. Si por una parte, la mayoría de los constructores no logran encontrar la financiación necesaria para lograr la competitividad, por otra, se plantea el grave problema de que la compensación publicitaria está reducida a poco más de cuatro equipos, capaces de situarse en las primeras posiciones.

A la vista de tan desalentador panorama, se ha propiciado una reunión en Maranello de todos los constructores de F-1 para un primer entendimiento y que, a su vez, ha dado paso a un debate definitivo con Max Mosley, presidente de la FISA y el Consejo Mundial para encontrar las primeras soluciones a los males económicos y deportivos que acosan la

máxima expresión del deporte automovilístico.

En un principio, se ha llegado a un acuerdo unánime sobre ciertas soluciones técnicas y tácticas que entrarán en función en 1993, con el fin de equilibrar las diferencias entre los equipos poderosos y los modestos. Respecto a los coches, estos son los cambios:

1) La anchura máxima de los monoplastras pasará de los actuales 2.150 milímetros a dos mil.

2) La anchura de los neumáticos se reducirá en tres pulgadas, equivalentes a 76,2 milímetros.

3) Todos los coches dotados de cambio semiautomático, deberán tener un sistema para poner dicho cambio en punto muerto en caso de accidente o avería. (Este apartado tendrá vigor desde el próximo G.P. de Inglaterra).

4) A lo largo de cada Gran Premio, todos los coches deberán cambiar por lo menos una vez los cuatro neumáticos.

5) La altura máxima permitida del alerón posterior, será de 950 milímetros; cincuenta menos que en la actualidad.

Al mismo tiempo, el tiempo de los entrenamientos libres será reducido a una hora. Sólo en caso de que haya más de un fabricante de neumáticos, se volvería a la hora y me-

CALENDARIO PROVISIONAL DE F-1 1993

28 de febrero: G.P. de Sudáfrica (Kyalami).
14 de marzo: G.P. de Brasil (Interlagos).
4 de abril: G.P. de Asia (Japón Autopolis).
25 de abril: G.P. de San Marino (Imola).
9 de mayo: G.P. de España (Montmeló).
23 de mayo: G.P. de Mónaco (Montecarlo).
13 de junio: G.P. de Canadá (Montreal).
4 de julio: G.P. de Francia (Magny Cours).
11 de julio: G.P. de Gran Bretaña (Silverstone).
25 de julio: G.P. de Alemania (Hockenheim).
15 de agosto: G.P. de Hungría (Hungaroring).
29 de agosto: G.P. de Bélgica (Spa).
12 de septiembre: G.P. de Italia (Monza).
26 de septiembre: G.P. de Portugal (Estoril).
24 de octubre: G.P. de Japón (Suzuka).
7 de noviembre: G.P. de Australia (Adelaide).

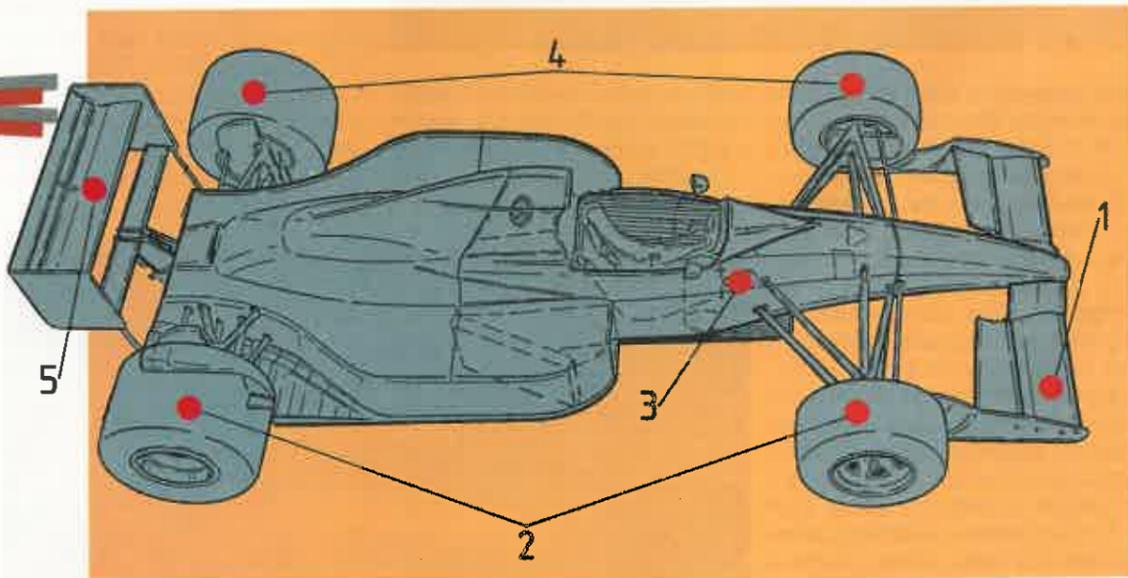
dia que se emplea actualmente.

Una vez comenzada la temporada, no se podrá llevar a cabo entrenamientos en ningún circuito que pertenezca al Campeonato del Mundo de F-1. Junto a esto, cualquier fabricante de neumáticos deberá comprometerse a equipar el veinticinco por ciento mínimo de los equipos inscritos en el campeonato.

El único aspecto sobre el que no se ha encontrado un acuerdo unánime, es la unificación del carburante. Al parecer, Williams y Ligier se han opuesto a que se utilice una gasolina común para todos los motores.

A este punto, todo pare-

ce estar encaminado hacia un entendimiento mutuo por parte de todos los constructores; sólo queda resolver o encontrar una fórmula, que ponga de acuerdo a ELF, Agip y BP, partidarios de las gasolinas especiales, con Shell y Mobil, que se inclinan por la solución de un carburante igual para todos y barato de formular. Al mismo tiempo, se ha planteado un nuevo problema relacionado con las quejas hechas por Goodyear, basadas en el hecho de que el desarrollo de los neumáticos más estrechos representa una pérdida de seguridad y un desembolso considerable para su desarrollo.



De carreras en Mini

Los motores de los emblemáticos Mini volvieron a rugir en su segunda cita de carreras. Esta vez la prueba, también organizada por el Club Español del Mini, partía de Madrid para finalizar en Sevilla y en ella participaron casi todos los pequeños coches que el año pasado estuvieron en la primera edición, más algunos otros que se estrenaban en este segundo rallye.

En total veintidós Mini, de todas las edades y todos los colores, cubrieron en dos días y medio los casi mil kilómetros que conformaban el recorrido. Todos llegaron orgullosos a la meta, tras soportar, con una robustez fuera de dudas, las bacheadas y estrechas carreteras por las que discurría este rallye de regularidad cuya primera etapa, que acababa

en Cáceres, brindó en esta especial competición de regularidad la posibilidad de atravesar bellos paisajes extremeños, zonas desconocidas para la mayor parte de los participantes.

De Cáceres a Matalascañas los 850 y 1000, los 1275 GT y los Cooper compartieron camino con sus hermanos mas jóvenes, los Cooper Inyección, que también estaban bien representados en este rallye, que tuvo un divertido recorrido nocturno de orientación y que finalizó con una etapa, en principio fácil, de Matalascañas a Sevilla; una etapa que resultó difícil cubrir en el tiempo previsto por el atasco que aguardaba a los participantes en la capital sevillana.

Los vencedores de esta «Ruta del Descubrimiento», como se bautizó la prueba, fueron Gandarias-Calleja, seguidos por Ansorena-Torres y los hermanos burgaleses Dobarco. Pero lo de menos en este

tipo de carreras es la clasificación; lo que prima y se recuerda es la camaradería y el buen ambiente que se respira a lo largo de todo el rallye entre gentes de todas las edades, enamoradas de los Mini.

Gutiérrez, sólido líder europeo

FRANCESC Gutiérrez, que logró la segunda posición en grupo N en la subida a Rietli, se consolida como líder en la clasificación de su grupo en el Europeo de Montaña. El joven piloto catalán en esta carrera se vio superado



por el italiano «Susy», con un Sierra Cosworth similar al del español pero sólo de dos ruedas motrices, sistema de tracción que según Gutiérrez en esta carrera es imbatible. Después de esta competición Gutiérrez no sólo alcanza el liderato de grupo N, además, tras la descalificación de Dosieres por irregularidades técnicas en su BMW M-3 de grupo A, se sitúa en primera posición en la clasificación de la División I, que engloba a todos los turismos.



VICTORIA COMPARTIDA

Cuando regreso de un Gran Premio de motos, amigos y familiares acostumbran a asaltarme para que les amplie la información que han tenido o, sobre todo, para que les explique el porqué de algunos lances que ellos han visto en la televisión. Esta vez, con la victoria de Crivillé, uno de los comentarios más comunes era lo contento que estaba «Sito» Pons que hasta se había subido al podio. A todos he tenido que aclararles que era legítimo que así lo hiciese, puesto que desde este año se premia también al equipo y así suben técnicos, managers o titulares.

Otra cosa es lo que hacen una vez ahí. Erv Kanemoto se queda a un lado como si él no tuviese nada que ver, parece pedir excusas con la mirada, mientras que Jerry Burgess sólo sabe sonreír como un niño feliz. Por el contrario, tras el doblete de Montmeló, el simpático propietario del Team Semprucci no dudó en montar un número circense pues alzó simultáneamente en brazos a sus pupilos Gianola y Debbia como si de una forzuda madre se tratase.

En Assen, Sito Pons flotaba de felicidad, ni un solo instante abandonó la mejor de sus sonrisas y pareció recordar viejos tiempos de piloto, ahí, encaramado en el cajón, al lado de Crivillé. Tan a gusto se encontraba que apuró al máximo la situación y no se bajó hasta finalizada toda la ceremonia.

¡Qué contraste el de Crivillé! En el podio semeja de hielo, incluso parece incómodo por haber ganado, las multitudes no le atraen. Cuando fue Campeón del Mundo todos a su alrededor estaban como locos, su hermano José llorando como una quinceañera, y él imperturbable. Otro tanto sucedió en Holanda. Una vuelta de honor con saludos casi de trámite. Ciertamente, esta victoria podía no saciarle del todo porque él se exige el máximo a sí mismo y espera el día en que los «mate» de verdad, y a todos, pero parecía inexplicable esa actitud tan gélida, con esa mirada acerada, pérdida en el infinito. Sólo cuando los fotógrafos nos desgañábamos pidiéndole una sonrisa, logramos sacarle una tímida alegría. ¿Qué pensamientos le tenían tan absorto? Posiblemente el convencimiento de que un día volverá a ganar, pero sin que falte nadie.

Tampoco con el champán estuvo muy generoso. Regó lo que hay que regar, pero ni una gota fuera de su sitio... Y eso que en sus tiempos, «Sito», su «jefe», sí que sabía ponerle más ímpetu a la ceremonia. Más de una vez nos hizo correr para no salir salpicados. También sus vueltas de honor eran más alegres, lo que permitía fotos «agradecidas» como una que recuerdo, impagable, en Hockenheim, que hizo José Codina. En el podio holandés «Sito» parecía más feliz que Alex. Tal vez por eso se quedó ahí arriba todo el tiempo con su pupilo...

José Luis Aznar



Habrán cambios importantes en la reglamentación del Mundial de Rallyes.

Muchas novedades en la FISA

El Consejo Mundial de Automovilismo de la FISA, encabezado por su Presidente Max Mosley, ha aprobado una serie de modificaciones, que afectan prácticamente a todas las especialidades regidas por reglamentos del máximo organismo automovilístico.

Los rallyes es una especialidad que va a experimentar muchos cambios. El más importante es la creación de una Copa del Mundo FIA de Constructores, reservada a vehículos con dos ruedas motrices de Gr. A y con motor atmosférico de dos litros. Esta Copa se disputará a partir del 93 y será necesario que haya al menos diez coches con estas especificaciones en cada rallye. Puntuarán los ocho mejores resultados y el vencedor de la Copa tendrá que haber participado como mínimo en siete carreras.

También, con respecto a los rallyes y con el ánimo de abaratar costos, los coches con motores de más de tres litros, incluido el coeficiente del turbo, deberán tener una reducción del ancho de ruedas, que pasan de 10 a 9 pulgadas. Las verificaciones técnicas se deberán realizar en un solo día. También el recorrido total de las pruebas disminuirá y tendrá que tener entre 500 y 600 kilómetros. Por lo que respecta al recorrido, deberá ser o de asfalto o de tierra durante todo el rallye. Sólo a los rallyes que son mixtos: Portugal, Italia, España y RAC, se les autorizará a que puedan utilizar tierra o asfalto, en ese caso no se podrá alternar en una etapa los dos tipos de firme. Los rallyes tendrán una duración de 3 ó 4 días, salvo el Montecarlo que seguirá con su formato tradicional. Los entrenamientos serán restringidos a once días como máximo. También las asistencias y cambios de piezas estarán controlados, tan sólo se autorizará una sustitución de la caja de cambios o del grupo. Por lo que respecta a

los turbos, se podrá cambiar una vez por etapa. Para evitar los problemas que ha habido este año, la FISA designará un suministrador único de gasolina. También se han abordado nuevas medidas de seguridad, tanto para los pilotos como para los espectadores. Por lo que respecta al Campeonato de Europa de la especialidad, se disputará con vehículos de grupo A o N de tracción delantera y motor de dos litros atmosférico.

En el 93 nacerá un nuevo campeonato, la Copa del Mundo FIA de Rallyes Todo Terreno, para pilotos y constructores. La definición Raid no será utilizada. En este certamen tendrán cabida los vehículos de las Clases T-1, T-2, T-3 y T-4 y los vehículos de la categoría Marathon; para esta Copa puntuarán cinco carreras. Además se crea un Trofeo Marathon FIA, reservado a los vehículos de la clase Marathon, prácticamente de serie.

El Mundial de Sport Prototipos también experimentará múltiples cambios, con un nuevo reglamento técnico a partir de enero del 93. El alerón

trasero tendrá una altura máxima de 800 milímetros y tendrá que ir desplazado hacia adelante y el voladizo máximo permitido será de 700 milímetros; en este elemento también tendrá que desaparecer el alerón inferior. Todos los coches deberán tener un depósito de combustible de 80 litros y la caja de cambios como máximo será de seis velocidades. La FISA prohíbe en este campeonato la utilización de coches con cuatro ruedas directrices. Al margen de estos cambios técnicos nacen dos nuevas categorías. Una de ellas reservada a coches abiertos biplazas (barquetas) con motores de F-3000 adaptadas al reglamento para grupo C-3. La otra categoría incluye a los coches de clase GT, en la que pueden participar coches de producción de altas prestaciones: Ferrari, Bugatti, Jaguar, Venturi, etc.

La FISA también creará para el 93 dos reglamentos Internacionales de Tu-

rismos. Uno será denominado Clase I, reservado a vehículos con motores de 2,5 litros basados en el reglamento de Turismos Alemán. La otra, Clase II para coches con motores de dos litros atmosféricos y según el reglamento de Turismos Inglés. Además, crea una Copa de Europa FIA para constructores (Clase I) y para pilotos (Clase II) que se disputarán a una carrera cada una. Para que esto se pueda llevar a cabo será necesario que al menos tres países adopten esta reglamentación.

Otras medidas que aprobó la FISA son la de sancionar a los equipos de Sport Prototipos y F-3000 que no se presente en alguna carrera. Por otra parte, las 24 Horas de Le Mans podrían organizarse fuera del Campeonato del Mundo con su reglamento particular (pensando en la inscripción) sin que interfiera en las buenas relaciones del ACO con la FISA.



En el 93 nace una Copa del Mundo de Rallyes T.T.

Mala suerte para los españoles

Tanto Angel Burgueño como su compañero de equipo, Miguel Ángel de Castro, tuvieron mala suerte en la carrera puntuable para el Británico de Fórmula Ford, disputada en Oulton Park. Burgueño, cuando se encontraba luchando por las primeras posiciones, en una enganchada con otro participante se rompió un trapezio delantero de su monoplace y se tuvo que retirar sin dirección en el coche. Miguel Ángel de Castro después de una buena remontada desde la posición décima y cuando estaba en quinta posición, a falta de una vuelta para concluir la carrera, se encontró con una mancha de aceite, se salió de la pista y chocó de frente contra otro participante, teniendo que abandonar la carrera.



Los Sport Prototipos experimentarán cambios técnicos.

BOXES

En la prueba puntuable para el Campeonato Alemán de Turismos, disputada este fin de semana en el circuito de Norisring, Mercedes presentó una interesante novedad. Por primera vez participó en ella un coche equipado con «airbag». Era el Mercedes 190 E pilotado por la piloto alemana Ellen Lohr, que logró un excelente resultado. Fue tercera en la primera manga y sexta en la segunda.

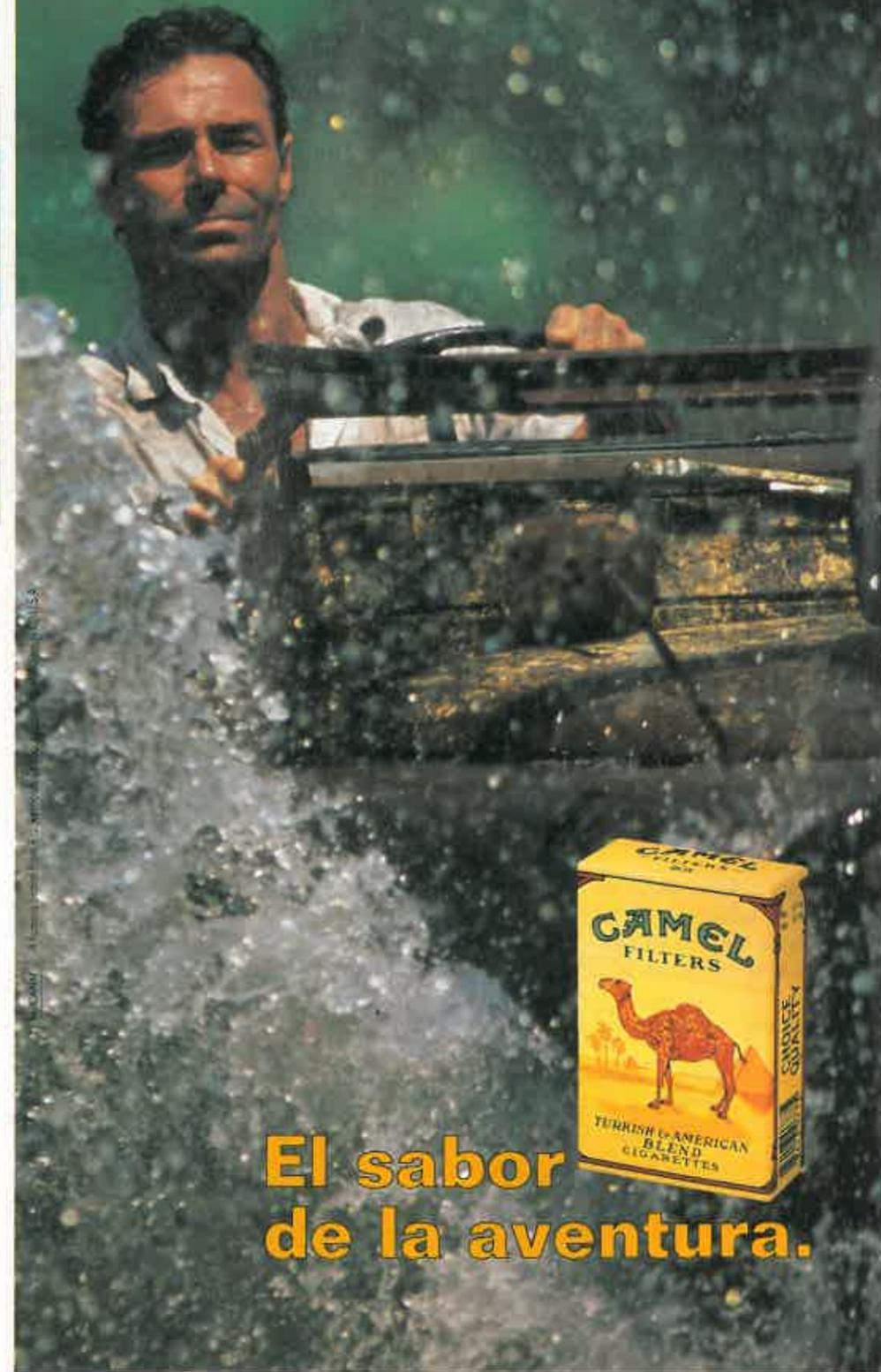


Balba González Camino logró su primera victoria fuera de España. Venció en una carrera de Clásicos, organizada con motivo del aniversario de la inauguración del circuito de Estoril, hace ahora veinte años. Balba se impuso a los mejores de Europa de la especialidad, al volante de su pluricampeón Lotus Super 7. Tras esta celebración, el circuito cambia de nombre pasando a denominarse «Autodromo Fernanda Pires da Silva» en honor de su fundadora y promotora.

Senna fue multado en Inglaterra por conducir en una carretera pública a 206 kilómetros por hora. Cuando le paró una patrulla policial le preguntó que si se creía que era Nigel Mansell. El piloto brasileño les contestó que no, que él era Ayrton Senna.

El equipo Lola-Euro Racing fue excluido en Silverstone. Los análisis posteriores de gasolina demostraron que ésta era ilegal. Con esto, Jesús Pareja pierde la tercera posición lograda en esta prueba. La decisión de la FISA disculpa al equipo que no era conocedor de la ilegalidad de la gasolina utilizada.

GAMEL



El sabor de la aventura.

Firma de la Casa

Pero, mujer, Pilar, por qué me haces esto

HAN sido necesarios 20 años de profesión para darme cuenta de que no me leen ni en mi familia. Siempre había sospechado que mi club de fans cabía en un taxi, como las bases del partido de Suárez, pero el fin de semana pasado comprobé, con desasosiego, que la realidad es aún más dura. En la última del «Blanco y Negro», Pilar Cernuda, una de mis hermanas favoritas, le dedica una alabanza al director general de Tráfico; folios y folios contando semana a semana que la DGT es un desastre para que ahora, cuando parecía que la Prensa había llegado a un consenso descalificador, sale «Blanco y Negro» diciendo que ¡olé Muñoz y estamos contigo! Y encima, lo firma la Cernuda. ¡También es mala sombra! ¿Con qué cara me presento yo ahora ante mis compañeros?... Pero..., ¿y si resulta que Pilar tiene razón? No. No puede ser. En este país, hay dos direcciones generales que han dejado de funcionar: Correos y Tráfico; eso lo sabe todo el mundo y el director general, prefiere el escarmiento antes que la formación. Sí, sí, pero, repito, ¿y si resulta que Pilar tiene razón? En qué; ¿en que hay que meter en vereda a unos pocos inconscientes? En eso estamos todos de acuerdo. A ver si soy capaz de explicártelo, Pilar: imagínate por un instante

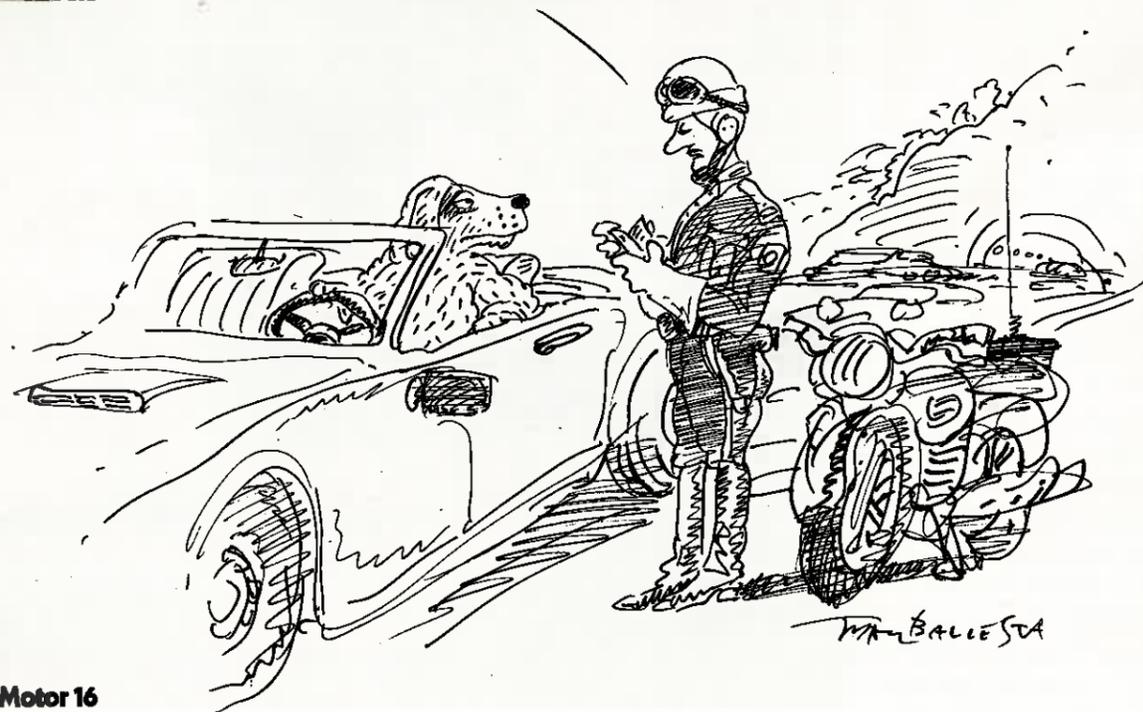
que nuestro país fuese un desastre en la calidad de la medicina, situándonos a la cola de Europa en la asistencia sanitaria. Constatado este problema y la necesidad de acabar con esta situación, se toman las siguientes decisiones: multas millonarias a los médicos que se equivoquen; vídeos aterradores, sobre los peligros de un mal diagnóstico; endurecimiento de los exámenes en las facultades de Medicina... pero ni un esfuerzo en mejorar la calidad de enseñanza y un retraso de años en modernizar las instalaciones sanitarias. Aunque el clamor popular contra los malos médicos fuera unánime y aunque hubiera gente que aplaudiera los métodos represivos, los medios informativos tendrían la obligación de denunciar el error de planteamiento. Eso es lo que está ocurriendo con el Tráfico en nuestro país. Sus responsables - y la DGT tiene sólo parte de la responsabilidad- no pueden, no quieren o no saben hacer un planteamiento a medio y largo plazo. Presionados por la sangría diaria y por la opinión pública, se contentan con dictar normas limitativas, sin poner las bases para mejorar la formación. De todas maneras, tú tienes ventajas. Primero porque le echas lo que a tantos le falta: sentido común y luego porque tienes una página entera y yo apenas media. Un beso.

José María Cernuda



BALLESTA

NO ME DIGA QUE NO SABÍA LO QUE
PONE EN SU PERMISO DE CONDUCIR:
DEBERÁ CONDUCIR CON BOZAL
Y LLEVAR REPUESTO



ANTES DE COMPRARTE UN COCHE, PIDELE SU CURRÍCULUM



Grupo Barro

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.



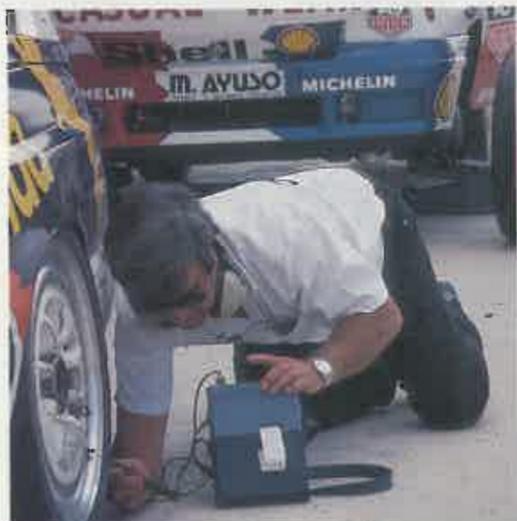
estructura y un plantel técnico de primer orden, ve con buenos ojos las propuestas de Max Mosley: «Me parece muy bien, sobre todo la posibilidad de que los mejores pilotos de cada país puedan participar en alguna carrera, en algo similar a un europeo. Está muy bien sobre todo porque es una buena ocasión para salir fuera. Lo ideal es que sea como el reglamento inglés, porque

ha trabajado en nuestro campeonato, que ha llegado a un cierto equilibrio entre los coches, la Federación está dispuesta a cambiar. Pienso que deberíamos mantener lo que tenemos al menos durante dos años más y ver como evoluciona el que quiere la FISA. También pienso que la F.E. de A., debería controlar mejor nuestro campeonato, hay una falta total de control técnico, también fal-

nuestro campeonato y que las verificaciones técnicas sean serias, rigurosas y llevadas por profesionales».

Antonio Albacete, también se pronunció al respecto: «Creo que es una buena idea, siempre y cuando no se haga con un reglamento que sea demasiado caro. Ahora mismo, con el que tenemos aquí, hemos querido reducir costes, ya que al ser un campeonato muy especial resulta caro. Si se unifica en toda Europa, a los preparadores les resultará más económico no hacer un motor o un vehículo para un determinado campeonato, si no que puedan hacer un montón de coches y motores esto abarataría un poco los costes. También esto te permitiría correr en Portugal o Francia, que están cerca, cuando en España no hubiera carreras. Además de tener la misma tecnología que se utilizaría en el resto de países europeos».

En España, también está a un nivel técnico elevado el equipo Sony-BMW. Su infraestructura no tiene nada que envidiar a la de ningún equipo europeo; entre los medios con que cuenta dispone entre otras cosas de sistema de telemetría. Su



DOS INGENIEROS Miguel Ferreira, (izquierda), piensa que lo ideal es seguir potenciando nuestro campeonato con el reglamento actual. Josep Castañé cree que todo lo que sea igualarnos a los equipos europeos es muy positivo.

tendría unos costos más ajustados, el alemán además de ser coto privado de las marcas que corren allí es muy caro. Si se hace el reglamento con coches de dos litros atmosféricos, pienso que Ford podría estar interesada en tener un coche en esas carreras europeas. También sería ideal si la Federación Española se decide por este reglamento, que permitiría convivir a esos vehículos con los que ahora están corriendo, porque sería una pena que se perdiese la inversión de muchos equipos».

Miguel Ferreira, responsable técnico del equipo MX-Onda-Camac, con experiencia en el Europeo de Turismos, tiene muy clara su posición al respecto: «Por lo que he podido saber, la FISA contempla que puedan correr coches con especificaciones del campeonato inglés, esto sería un acierto por que los costos serían más reducidos. Lo del campeonato alemán me parece un error porque, al ser más permisivo en el reglamento, los presupuestos que se barajan son de locura y totalmente inasequibles a cualquier equipo privado. También habrá que ver si, después de todo lo que se

ta un supercomisario con la facultad de oficio que pudiera en cualquier momento poder desmontar, verificar y precintar un coche y que sus recomendaciones y veredictos fuesen tenidos en cuenta, para obrar en consecuencia, y si alguien comete un desliz sancionarlo con rigidez. Aquí hay muchos intereses económicos en juego y lo que no es de recibo es que alguien con engaños se lleve al final el gato al agua».

Uno de nuestros pilotos más internacionales, Luis Pérez Sala, es muy cauteloso con las nuevas normas que quiere introducir la FISA: «Esto de un mismo reglamento no es nuevo, antes se corría en turismos en Gr. A y Gr. N. Si eso fue cambiando fue porque cada país ha ido evolucionando su reglamento en función de sus necesidades. Ahora la FISA intenta unificar, esto me parece bien, pero no podemos perder nuestra identidad, los cambios hay que hacerlos con tiempo, porque hay unas fuertes inversiones en unos materiales que no se pueden de repente inutilizar. Hay que hacer unas previsiones y si se puede, integrarse más tarde. Pienso que para nosotros lo mejor es promocionar

LAPÉLICULA DE LA CARRERA

Cuatro carreras ha tenido que esperar Bassas para alzarse con la victoria. En Albacete, tras una primera mitad de carrera acosando al Nissan Skylane de Pérez Sala, pudo cruzar la línea de meta en solitario. La sorpresa del fin de semana la constituyó Pérez Sala, que parece que por fin, con un coche cada vez más competitivo, puede luchar por los puestos de cabeza. Tras la salida, fue el primero en llegar a la curva inicial y en cabeza, mientras aguantaron sus frenos, pudo contener los acosos primero de Goiburu (BMW M-3) y después de Bassas. Su primer enemigo quedó fuera de carrera al protagonizar una espectacular salida de pista; más tarde, Bassas, en el único error que cometió, no tuvo problema en pasar al piloto de Nissan. Villacieros (BMW M-3), que se mantuvo siempre a la expectativa con problemas de neumáticos, se



BUENA OCASIÓN Para Palau, desde su punto de vista de piloto, opina que es una buena oportunidad para salir fuera.



POCO COSTOSO Albacete está de acuerdo siempre y cuando no se disparen en exceso los costos.

Ingeniero Jefe, Josep Castañé, nos dio su punto de vista sobre el proyecto de la FISA: «Para mí es interesante. Todo lo que sea acercarnos a los que van más deprisa o «saben más», o a los que tienen más medios es importante. Yo ya estoy tratando el aspecto técnico como si estuviera en este campeonato, para mí no sería ninguna sorpresa, ni ningún handicap importante que me hicieran moverme en este sentido. Tanto es así que estamos intentando correr una carrera del Superturismos francés con Bassas y probarnos allí todos, sólo nos falta ultimar una coincidencia de fechas que tenemos. Con esto quiero decir que todo lo que sea auparnos desde el punto de vista técnico es importante. También hay que dejar esta colonización técnica que hemos tenido siempre en España».

La F. E. de A., en pleno período electoral, no ha contemplado aún las propuestas de la FISA. Fuentes de este organismo nos comunicaron que hasta que no esté en su cargo el presidente elegido no lo estudiarán. Por costos se prevé que no afectará a España, que seguirá con su actual reglamento. ○

Bassas rompió la mala racha



DOS SÓLIDOS VENCEDORES Gené se impuso en la Fórmula Ford y Gregorio Díaz en la Copa Citroën AX.



tuvo que conformar con la tercera posición. Carlos Palau, líder del certamen y penalizado por 60 kilos de lastre, finalizó cuarto. Un buen resultado el de Sasiambarrena, su Ford Sierra Cosworth parece ser cada día más competitivo, como así demostró en Albacete, finalizando quinto. En la División II, Albacete impuso el Fiat Tipo 2.0 16V. La prueba de la Copa Citroën AX fue coto privado de Gregorio Díaz, que dominó durante todo el fin de semana. En la Fórmula Ford el vencedor fue Marc Gené, pero la clasificación está pendiente porque en las verificaciones comprobaron que su coche daba menos peso del permitido. El segundo clasificado fue Josué Burgueño. En la Fórmula Fiat Uno, Manuel Izaguirre fue el más rápido, venciendo sin ningún tipo de oposición. También se disputó una carrera de Classic 60, que ganó Javier Juncadella.

CLASIFICACIONES

TURISMOS

1º J. Bassas (BMW M3), 37.23.00; 2º L. Pérez-Sala (Nissan Skylane), 37.27.77; 3º J. I. Villacieros (BMW M3), 37.29.21; 4º C. Palau (Ford Sierra Cosworth 4x4), 37.46.20; 5º J. A. Sasiambarrena (Ford Sierra Cosworth), 37.54.34. 9º A. Albacete (Fiat Tipo 2.0 16V), 1ª División II, 38.00.16.

CAMPEONATO

1º Palau, 80 puntos; 2º Villacieros, 67; 3º Bassas, 50; 4º P. Sala, 41; 5º Mora, 25;

CITROËN AX

1º G. Díaz, 31.07.01; 2º J. M. Araez, 31.10.20; 3º J. L. Munlesa, 31.10.57.

FORMULA FORD

1º M. Gené, 28.34.22; 2º J. Burgueño, 28.34.75; 3º P. Jorgensen, 28.38.76.

FORMULA FIAT UNO

1º M. Izaguirre, 18.58.32; 2º I. Rodríguez, 10.01.60; 3º S. Boeffard, 19.03.46.

TROFEO NACIONAL CLASIC 60

1º J. Juncadella, 27.30.50; 2º L. Rosal, 27.32.37; 3º V. Ordoñez, 27.40.74;