

FOTOS  
ESPÍA

# YA RUEDA EL IBIZA DEL '93

- Carrocería de 3 y 5 puertas
- Motores Volkswagen
- De 50 a 136 caballos



## COMPARATIVA

Renault 19 16V  
Ford Escort XR3i  
**DOS  
DEPORTIVOS  
DE CALLE**

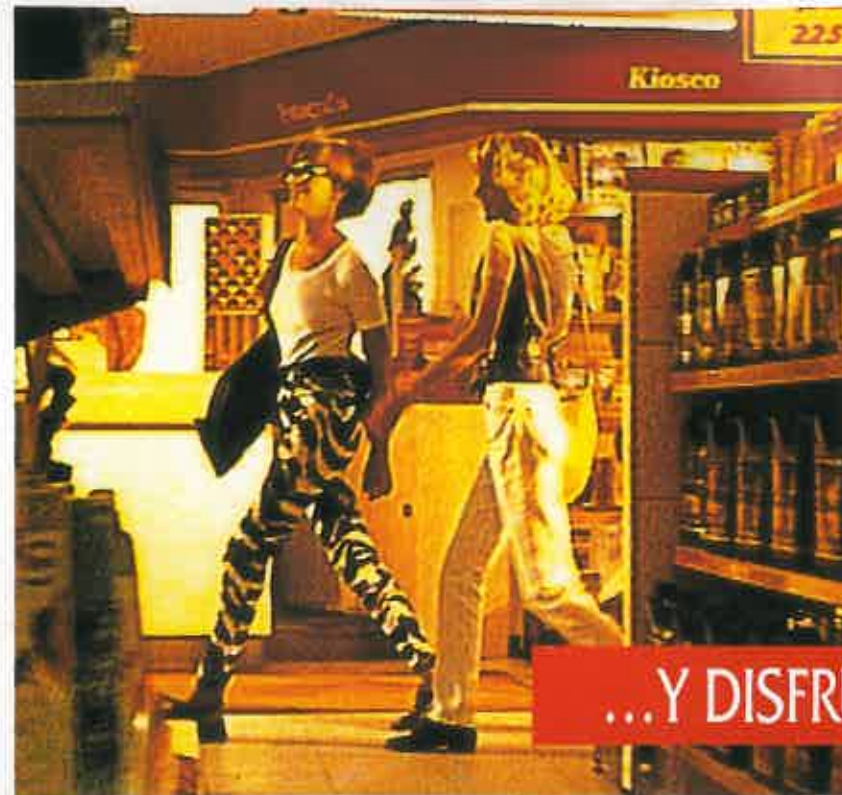
## AL VOLANTE

**PININFARINA  
ETHOS**

Dos tiempos y  
plástico para un mito



# VEN DE COMPRAS



...Y DISFRUTA

## EN LA NUEVA RED DE ESTACIONES DE SERVICIO CEPSA



Seguro que hay algo que te falta. Ocurre a menudo cuando se viaja, pero no importa. Aquí lo tienes:

Un tentempié, algo de lectura, un poco de música, un detalle para tí o ese regalo que prometiste para cuando llegaras a tu destino.

Nuestro MiniMarket tiene todo eso y mucho más. Una oferta de servicio que hará tu estancia mucho más grata.



Para tu comodidad.

Porque nos gusta hacer bien las cosas.



**CEPSA**  
CALIDAD DE SERVICIOS

# PRUEBA ESTE



TOYOTA CELICA «CARLOS SAINZ» PÁG. 38



MASERATI SPIDER OPAC PÁG. 46



SPORT-DONINGTON PÁG. 96

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

- 6 PUNTO DE MIRA
- 10 SU CASO
- 12 LO ÚLTIMO
- UN NUEVO IBIZA PARA EL 93
- 14 AL VOLANTE
- CHRYSLER LH
- 18 PININFARINA
- ETHOS
- 22 FRENTE A FRENTE
- R-19 16V/ FORD

- MASERATI
- SPIDER OPAC
- 52 OCIO
- CATAMARAN
- SELVA S-850
- 56 MOTOS
- YAMAHA
- V-MAX 1200
- 60 ACTUALIDAD
- NUEVO ENLACE DE
- AUTOPISTA ENTRE



CATAMARAN SELVA S-850 PÁG. 52



YAMAHA V-MAX 1.200 PÁG. 56

ESCORT XR3i  
130 CV

- 30 A FONDO
- TOYOTA CELICA
- TURBO 4WD
- «CARLOS SAINZ»
- 38 BAJO LA LUPA
- LOS PRIMEROS
- 15.000 KM. DEL
- ALFA 155 TWIN
- SPARK 1.8
- 42 TECNICA
- SEAT PANDA CLX
- CATALIZADO
- 46 FUERA DE SERIE

HONRUBIA Y LA

- RODA
- 65 MAGAZINE
- 71 PRECIOS
- 96 DEPORTE
- CAMPEONATO DE
- SPORT EN
- DONINGTON
- 100 GP DE FRANCIA DE
- MOTOCICLISMO
- 106 ASI ES EL EQUIPO
- MITSUBISHI DEL
- RAID PARIS-PEKIN
- 110 A TODO GAS

Berlinas de lujo.

# «El ganador.»

*El País Semanal.*



## Nuevo Volvo 850 GLT 20v.

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

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

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

Volvo 850 GLT 20 v. P.V.P.: 3.960.000 Ptas. (IVA y Transporte incluido)



**Motor de tracción delantera en posición transversal.** Cinco cilindros en línea, 2,5 litros y 20 válvulas. Un motor único en el mundo.  
**Suspensión trasera Delta Link.** Ofrece las máximas prestaciones en confort y estabilidad.

**Sistema de Protección contra Impactos Laterales (SIPS).** Una robusta estructura de vigas y superficies amortiguadoras de impactos en el interior del automóvil.

**VOLVO**  
*Respuesta segura.*

P

AL CÉSAR  
LO QUE ES  
DEL CÉSAR

ARECE que todo indica que el nuevo **Reglamento de Circulación**, así como la campaña de publicidad y concienciación de la **Dirección General de Tráfico** está empezando a dar sus frutos. Es todavía muy pronto para lanzar las campanas al vuelo pero, si la tendencia se confirma, después del verano habrá que felicitar a **Miguel María Muñoz Medina** y a su equipo por haber sido valientes a la hora de tomar una decisión que no ha dejado de ser polémica.

Como en todo, las cifras cantan. El nuevo Reglamento, que **entró en vigor el pasado día 15 de junio**, no fue del gusto de todos, y menos aún la campaña puesta en marcha con el motivo de la entrada en vigor de dicho Reglamento, pero el caso es que los accidentes han experimentado un fuerte descenso, así como las víctimas mortales producidas en ellos.

Durante el primer mes de aplicación, se han producido **314 accidentes** frente a los **462** del mismo periodo de tiempo de 1991. Eso supone un 32 por ciento de descenso; un porcentaje francamente satisfactorio. En cuanto al número de víctimas mortales, se ha

compor-

tado en la misma dirección: un 33 por ciento menos, es decir, **269 fallecidos** frente a los **550** del pasado año. Son datos reveladores y muy positivos. El descenso de los heridos graves, que también se ha producido, ha sido menor (un 23,5 por ciento), pero sigue siendo una cifra satisfactoria. En total han sido 72 personas menos que el año pasado, con una cifra total de **234 heridos**.

Si la tendencia sigue el mismo camino en lo que queda de año, se puede decir que el número de víctimas mortales en carretera sería de **4.000** frente a las **5.500** producidas en 1991. Un total de **1.500 víctimas** menos supondría un descenso nunca visto en nuestro país, así como el **éxito sin paliativos** para una **DGT** que todos criticamos pero que, somos conscientes, encuentra muchas dificultades para poder llevar a cabo su importantísima misión.

La labor de concienciación que actualmente la ocupa está dando sus frutos. A ver si es verdad que los conductores españoles sabemos entrar en vereda y aportar nuestro granito de arena para que se consiga lo que todos, en nuestro fuero interno, deseamos.

Manuel Doménech

General Motors,  
primera del Mundo

UN año más la prestigiosa revista norteamericana «Fortune» publica el **ranking** de las quinientas empresas más grandes del mundo; y otra vez General Motors Corporation ocupa el número uno de la lista, con una cifra de negocios de 125.000 millones de dólares (unos 12 billones de pesetas).

Tras el gigante automovilístico, dos compañías petroleras ocupan las siguientes posiciones: Shell, con 9,8 billones de pesetas de facturación, y Exxon, con la misma cantidad. Ford Motor Company es la cuarta compañía en el **ranking** de Fortune, con 8,5 billones de pesetas, justo por delante de Toyota que, con 7,4 billones de pesetas de facturación, le ha arrebatado a la IBM la quinta plaza.

En las 500 primeras empresas del mundo, 157 son norteamericanas y 119 japonesas. Los países europeos, con Gran Bretaña a la cabeza, suman 132 empresas de las que ninguna es española.

La M-40  
ya es periférica

El segundo cinturón periférico de Madrid, la conocida como M-40, va a ser al fin completado con la firma de un pacto a tres bandas, entre el MOPT, la Comunidad y el Ayuntamiento.

Tras varios años de polémica

sobre el trazado definitivo del último sector, en la que no han faltado las quejas de ecologistas y la sospecha de especulaciones inmobiliarias, se ha llegado a un acuerdo que, aunque impugnado por un grupo de vecinos afectados, permitirá cerrar el círculo.

Con esta obra, que se espera finalice en 1996, se enlazan las seis carreteras radiales nacionales, en un anillo a 30 kilómetros de Madrid, lo que permitirá distribuir el tráfico periférico y evitar a los vehículos en tránsito entrar en la capital. En el trazado definitivo, la M-40 totaliza una longitud de 68 kilómetros y 28 enlaces, con un presupuesto que se cifra en 67.996 millones de pesetas, con un coste aproximado a los 1.000 millones por kilómetro, a excepción del polémico nudo norte, donde se llegará a pagar hasta 2.500 millones de pesetas por kilómetro.

Pese al empeño de los responsables de infraestructuras implicados en calificar a la M-40 como el segundo cinturón, lo cierto es que esta vía es la primera, completamente cerrada, ya que el primer cinturón (en su mayoría, la M-30), no puede considerarse un auténtico periférico por cuanto utiliza vías urbanas, con semáforos y cruces al mismo nivel.



## SEMAFOROS

CARLOS, EN  
GRACIA

Tres mandatos reglamentarios va a cumplir Carlos Gracia al frente de la Federación Española de Automovilismo. Polémico y discutido por una minoría, lo cierto es que durante la Presidencia de Gracia, el automovilismo español conoce sus momentos de mayor esplendor.

MADRID, CAPITAL  
DE LA CHATARRA

El 92 cultural no ha servido de mucho a la hora de retirar viejos automóviles de la capital de España. Cerca de 3.000 coches abandonados plagan las calles madrileñas sin que la División de Recogidas actúe con la diligencia que se espera. Entre los responsables de esta División debe haber también alguna chatarra.

## PRONTA MEJORIA

La pasada semana informábamos sobre el agradecimiento del Antic Car Club a su bibliotecario José María Pérez Arias y la colocación de una placa conmemorativa. Unos días después, nos enteramos que Pérez Arias ha sufrido un accidente de tráfico, del que ha resultado con una pierna fracturada. Nuestros mejores deseos de un pronto restablecimiento al amigo erudito.

AL MOPT LE PILLA  
EL TREN

Una muestra más de la improvisación del MOPT: cuando la autovía a Valencia debería estar terminada, se replantea el desdoblamiento de la N-III. La incompetencia clama al cielo.

Un millón  
de Corvette

A SUS 40 años, el Chevrolet Corvette está de fiesta. De la factoría de Kentucky ha salido la unidad número 1.000.000, que ha correspondido a un ZR1.

En el más puro estilo americano, mientras una banda de música interpretaba «Born in the USA» de Bruce Springsteen, el jefe de ingenieros Zora Arku ha conducido la unidad millonaria, acompañado por mil trabajadores. Esta unidad, descapotable y de color blanco, con tapicería en cuero rojo (igual que el primer Corvette fabricado), se destina al museo Corvette de nueva construcción.

A partir de 1993, coincidiendo con el 40 aniversario del «Vette», todos los modelos incluirán un logotipo característico, adosado en el capó delantero.

Los crash-test  
discutidos

Los responsables técnicos de Protección Civil y expertos en extinción de incendios, han elaborado un informe en el que se pone en duda la validez de los actuales **crash-test**, las pruebas de choque llevadas



a cabo por todos los fabricantes de automóviles para verificar los niveles de seguridad.

En dicho informe se dice que la posibilidad de incendios producidos en accidentes de tráfico no se contempla, ya que los actuales accidentes simulados se llevan a cabo con el motor pa-

rado, frío, sin conexión eléctrica y, a menudo, con los depósitos de combustible cargados con líquido no inflamable. En este sentido, Rover ha emitido una nota aclaratoria en la que afirma que sus pruebas de **crash-test** se llevan a cabo con sustitutos de gasolina, para evitar que el coche se des-

truya e impida el análisis posterior de las consecuencias del choque. Además, este sustituto permite una valoración más concreta de los niveles de estanqueidad y la comprobación de dónde se producen las pérdidas.

Volkswagen también ha salido al paso de este informe diciendo que en sus pruebas, los depósitos están llenos al 94 ó 96 por ciento de su capacidad y nunca se han registrado pérdidas de combustible. Por otra parte, la presencia de incendios en los accidentes de tráfico es mínima en comparación con otros efectos de la colisión y el mayor riesgo de incendio se produce en choques múltiples de autopista.



DESDE  
**TOKIO**  
DANIEL MONTEVERDE

**NISSAN SE LAMENTA AHORA** de haber construido su modernísima fábrica de Kiush, con todo lujo de detalles y automatización. Esta nueva planta, diseñada hace varios años, permite pasar de una producción de 240.000 a 600.000 vehículos al año, aumentado sólo el 20 por ciento del personal. El transporte de los vehículos se lleva a cabo mediante «robocarrier» conducidos por ordenador. Según

**Kazutaka Kobatake**, director general de la compañía «en estos momentos de retroceso en la producción, es poco probable que empezáramos a construir una planta de estas características».

**YUTAMA KUME**, PRESIDENTE DE NISSAN acaba de anunciar su candidatura a la presidencia del equivalente japonés a la CEOE. La noticia ha causado cierta sorpresa, ya que siempre se había mencionado a Shoichiro Toyoda, hasta la fecha responsable máximo de Toyota, como candidato más probable para este cargo.

**FORD HA INCREMENTADO** hasta el 50 por ciento su participación en la planta de montaje de Mazda en Flat Rock, a 40 kilómetros de Detroit. Con una plantilla de 3.500 personas, en estas instalaciones se fabrican coches de ambas marcas, entre ellos, el Ford Probe.

**HONDA ACABA DE PRESENTAR** una nueva moto destinada a gente con experiencia en competición. Se trata de la CBR 600F, equipada con un ligero motor de 599 centímetros cúbicos. Su precio en Japón es de 580.000 pesetas al cambio.



## Seat-Suzuki luz verde

HACE ya bastantes meses que se hizo público el acuerdo entre Volkswagen y Suzuki, mediante el cual ambas firmas se comprometían a estudiar la viabilidad de la fabricación de un coche de reducidas dimensiones.

El grupo alemán decidió que fuese Seat la marca encargada de llegar a un acuerdo con los japoneses, por lo que los técnicos de Seat y Suzuki iniciaron un largo intercambio de información, para establecer las bases de un posible acuerdo.

Según ha podido saber MOTOR 16, el marco en el que se han desarrollado estos intercambios entre Seat y Suzuki ha sido extremadamente cordial y fructífero, hasta el punto de que, desde un aspecto técnico y financiero, el proyecto es viable. Ahora, sólo falta la decisión política de llevar adelante el acuerdo, lo que se espera no plantee ningún problema, pero es una decisión que tiene que tomarse en Wolfsburg y en Hamamatsu.

Seat iniciará los trabajos para la construcción posiblemente en Pamplona, de un pequeño Suzuki, diseñado por japoneses y con más del 50 por ciento de componentes comunitarios. Este coche se venderá en Europa bajo el nombre de Seat y en el resto del mundo como Suzuki. Sería de reducido tamaño (sustituiría al actual Marbella), pero con una amplia gama de versiones, incluidas las de equipamiento completo, con servodirección, aire acondicionado y transmisión automática. Precisamente en estos aspectos es en los que la ex-

periencia de Suzuki se considera totalmente capital y necesaria.

## Relevo en Toyota

AMBIO en la cúpula de Toyota. La principal compañía automovilística japonesa ha cambiado de responsable, aunque sigue manteniendo la familia Toyoda el control de la compañía por ella fundada.

Shoichiro Toyoda, pasa a un segundo plano en la presidencia de la firma, tomando el relevo su hermano menor, Tatsuro Toyoda, que desempeñaba el cargo de viceconsejero-delegado.



Shoichiro Toyoda



DESDE  
**LONDRES**  
IAN ADCOCK

**ROVER HA INAUGURADO una nueva planta en Cowley, Oxford, de 33.000 metros cuadrados y una inversión de 36.600 millones de pesetas. La nueva fábrica permitirá el ensamblaje de vehículos en una sola línea, con posibilidades de adaptación a diferentes modelos. Aunque por el momento se han centrado en la producción exclusiva del Rover 800, se prevé que en un futuro próximo esta planta, con una**

## HONDA PUNTUALIZA

**HACE UNAS SEMANAS, publicábamos una información, sobre las deficiencias en algunos de los air-bag instalados en coches de varias marcas japonesas.**

**Sobre este asunto, el importador en España de la marca Honda nos envía la siguiente puntualización: «Consideramos que la información es equívoca, porque**

**afirma que el air-bag de los automóviles Honda (y de otras marcas) no han entrado en funcionamiento en una tercera parte de las colisiones en que estuvieron implicados vehículos**



**equipados con air-bag, este es un sistema suplementario de seguridad, tremendamente efectivo en multitud de impactos frontales y que han salvado miles de vidas**

**que lo incorporan. A este respecto, Honda Automóviles España quiere manifestar lo siguiente:**

**Primero.- El estudio sobre el que se basa la información tiene su origen en un artículo publicado en Japón sobre la eficacia de los air-bag. Dicho artículo ya ha sido rectificado, puesto que contabilizaba como fallo de funcionamiento los impactos laterales. De hecho, los air-bag están diseñados para no entrar en funcionamiento en estos**

**casos de impacto lateral, puesto que si así ocurriese, el conductor podría perder el control del vehículo. La conclusión es que los air-bag funcionan perfectamente para el propósito para el que han sido creados. Segundo.- Tal y como se detalla en los catálogos, Informes de prensa y manuales del usuario de todos los modelos Honda**

**humanos; pero en modo alguno puede considerarse como un elemento que elimine las consecuencias de un accidente. Honda considera que la mayor protección que puede obtenerse proviene del uso del cinturón de seguridad en todas las circunstancias; además de, por supuesto, conducir en todo momento respetando las normas de tráfico y adecuando la conducción a las diferentes condiciones de la carretera.**

**capacidad de 110.000 vehículos anuales, fabrique también el Synchro, nombre en clave con el que se ha denominado al sustituto del Montego y el Maestro.**

**DEBIDO AL FUERTE DESCENSO de las ventas en el Reino Unido, Ford ha detenido la producción del Escort y el Orion en su planta de Halewood durante cuatro semanas, con lo que dejará de fabricar una media de 500 unidades diarias.**

**TVR HA DESARROLLADO dos nuevas versiones del deportivo Griffiths: una versión**

**catalizada, que se presentará en la próxima primavera, y una versión de menor potencia, con un precio más ajustado, sólo 4,5 millones de pesetas al cambio.**

**UNA COMISIÓN DEL GOBIERNO FRANCÉS ha elaborado un duro informe en el que se critican las pérdidas de Volvo en el mercado estadounidense por la «ineficacia de gestión» y asegura que el socio de Renault necesitaría ampliar su gama con, al menos, tres nuevos modelos para sobrevivir en este mercado.**

## CONTANTE Y SONANTE

### LA REVISTA BRITÁNICA

Performance Cars publica en su último número una información en la que se pone en boca de Roland Poling, presidente ejecutivo de Ford, un ultimatum a los sindicatos británicos. Si los trabajadores de Jaguar no incrementan su productividad, los coches podrán ser ensamblados en otra planta de Ford en Europa. Concretamente, Almusafes, ha sido la factoría citada por Poling. El máximo responsable sindical, John Allen, ha negado por su parte la viabilidad de esta amenaza ya que mermaría la imagen de la marca, íntimamente ligada a Inglaterra: «hay que estar loco para comprar un Jaguar fabricado al otro lado del Canal».

**EL FUTURO** Seat S3, que sustituirá al actual Ibiza, dispondrá de una versión de 16 válvulas. En las pruebas realizadas sobre prototipos, sus resultados son mejores que los del actual Golf GTi 16V, con el que comparte el mismo motor de 136 caballos.

**ALFA ROMEO PRESENTARÁ** en el próximo Salón de París el roadster sustituto del SZ diseñado por Zagato.

**FIAT PREPARA** un nuevo motor de 2 litros y 16 válvulas, destinado inicialmente al Fiat Croma, derivado del motor homólogo utilizado en el Tipo 16v.

**UNA VERSIÓN DESCAPOTABLE** del Fiat Uno aparecerá en 1994 cuando el pequeño modelo italiano sufra un profundo restyling. La versión cabrio del Uno ha sido diseñada por Bertone.



## Villaverde tiene futuro

**RAS** unas semanas de incertidumbre, en las que el futuro de la fábrica de Peugeot en Villaverde estuvo en entredicho, el acuerdo entre empresas y sindicatos hace posible la continuidad de las instalaciones madrileñas.

Los responsables de PSA en Francia habían determinado que la productividad de la fábrica española, un 20 por ciento por debajo de la media de las otras plantas del grupo, no reunía las condiciones necesarias para la fabricación del nuevo Peugeot 306. En vista de lo cual, se canceló el proyecto, cuando incluso ya se encontraban en Villaverde prototipos de este nuevo modelo.

Pese a la oposición de Comisiones Obreras, el resto de las fuerzas sindicales han aceptado el incremento de la productividad, firmándose un nuevo convenio colectivo, que permitirá el rejuvenecimiento de la plantilla y la producción del nuevo modelo.

## Juan Manuel Fangio en Madrid

**JUAN** Manuel Fangio, el cinco veces campeón del Mundo de Fórmula 1, ha pasado unos días en Madrid donde recibió el ADA de Oro, la máxima distinción con que la sociedad Ayuda del Automovilista distingue a personalidades del mundo del motor y del auto-

lio, va a producir en Madrid retenciones y molestias para los madrileños, que se unirán a la desesperación de sevillanos con su Expo y barceloneses con los Juegos Olímpicos.

## Seguros: moderado optimismo

**LAS** compañías de seguros del automóvil presentaron un déficit técnico de 100.000 millones de pesetas durante 1991, si bien se prevé que el sector termine este 92 con resulta-

movilismo. En un divertido acto, en el que estuvieron presentes desde miembros de la embajada argentina,



pasando por los máximos representantes del sector, hasta compatriotas y amigos personales. Fangio recibió de manos del también campeón mundial, Angel Nieto, la distinción de ADA, e hizo alarde de su característico sentido del humor y simpatía.

## Atascos veraniegos en Madrid

**SI** otros años por estas fechas, los madrileños disfrutaban de los únicos meses en los que el tráfico baja a niveles tolerables, en este 92, la capital volverá a padecer el caos circulatorio en julio con motivo de la Cumbre Iberoamericana. Como ya ocurrió el pasado año con la Conferencia de Paz sobre Oriente Medio, se ha previsto un despliegue policial para controlar la seguridad de los miembros y sus séquitos. Todo esto, agravado con el fin de las vacaciones de ju-

Entre las medidas futuras para salvar el sector, calificado por Cercós como «ahora más maduro y saneado», destaca la implantación con carácter general a todas las compañías del sistema Bonus-Malus antes de 1994.

## Baja la súper; pero por poco

**EL** precio de la gasolina súper ha experimentado el primer descenso en lo que va de año, bajando de las 97 a 96 pesetas por litro. La normal, por su parte, se sitúa en las 92 pesetas, y la gasolina sin plomo en las 94 pesetas.

No obstante, a partir del primero de agosto esta rebaja podría verse contrarrestada con una nueva subida de los impuestos que gravan los carburantes en torno a las 2 y 3 pesetas por litro, unido al efecto del incremento del IVA del 13 al 15 por ciento, lo que supondría para el precio de las gasolinas un aumento de



la fiscalidad próxima a las 5 pesetas, muy similar a lo pagado por ellas a primeros de año.

CUENTENOS  
SU CASO

## Qué aceite usar

SOY propietario de un 309 GTI con 70.000 kilómetros y le cambio el aceite cada 8.000 kilómetros. Actualmente utilizo aceite Bel-Ray SV4 con base sintética, pero antes usaba el Fina cien por cien sintético. Quiero que me aconsejéis si es malo para la vida del motor cambiar de marca de aceite, qué aceite iría mejor para mi co-



che y si son buenos los aditivos para el aceite.

Por otro lado, mi conducción por ciudad es normal cambiando a un régimen entre 2.500 y 3.000 rpm. y en carretera es rápida a unas 5.000 rpm. en adelante.

**Gabriel Serrano**  
Madrid

R.- No es muy recomendable cambiar de aceite cuando se trata de compuestos sintéticos o con base sintética. Cualquiera de las dos marcas de las que nos habla pueden cubrir sus necesidades perfectamente, pero no las utilice indistintamente, decídase por una y no cambie. Si se trata de un acei-



te sintético puede cambiarlo con toda tranquilidad cada 20.000 km., si es uno de base sintética cada 10.000. No utilice aditivos.

## Muchas quejas

QUISIERA dar mi opinión, como ciudadano y conductor, acerca de un par de temas de cierta actualidad relacionados con el mundo del automóvil. Me parece totalmente injusto que se exima del uso del cinturón de seguridad a los taxistas, que son tan conductores como yo, y no hablemos de la Policía o Guardia Civil, ¡bonito ejemplo!

Me parece muy bien la obligatoriedad de someterse al control de alcoholemia, pero me parece otra «chorrada» la no obligatoriedad del uso de casco en motos y ciclomotores hasta septiembre, dicen que para evitar que los motoristas pasen calor. ¿Prefieren personas frescas a personas vivas? ¿Es que el año que viene no va a hacer calor?

La nueva campaña publicitaria de Tráfico, ¿no será negativa e influirá negativamente en más de un conductor en una situación límite?

También he oído que el señor Borrell y su Ministerio quieren meternos un nuevo impuesto, ¿qué pretenden? ¿Deberíamos vender nuestros coches e ir en patines?

Nos toman el pelo, nuestras autovías están plagadas de glorietas que no hacen más que

detener el tráfico, plagas de curvas, suprimen un punto negro, creando tres nuevos. ¿Pagarán ese impuesto (las 5.000) los extranjeros que atraviesan nuestro país cargados al máximo de sus posibilidades, esos camiones kilométricos...? ¿No deteriorarán más las autovías que mi pobre Seat Ibiza?

Invitaría al señor Borrell a que madrugase un día y se acercara a las 7.00 h. de la mañana al cruce de la M-40 con la carretera de Leganés a Carabanchel.

Sinceramente, en este país, unos pocos se enriquecen a costa de otros muchos.

**José Luis Burdalo**  
Leganés (Madrid)

## Carretera de la muerte

MUCHO se habla de este tramo de carretera entre Jaén y Granada en el que han muerto tantas personas; sin embargo, nadie parece que haya comprendido por qué suceden los accidentes. El que se cambien las señales de limitación de velocidad no arregla absolutamente nada. El problema, como muchos afectados conocen, es el de la señalización horizontal (y vertical), el de las líneas discontinuas que permiten adelantar en una zona de peligro.



sísima a unos mientras que los que vienen de frente van normalmente por su carril, adelantando a los del carril para lentos, con imposibilidad total para echarse a un lado.

Algunos botes de pintura y cuatro señales salvarían muchas vidas.

**Juan Ignacio Carreter**  
Granada

## Seguridad pasiva

ASI como la marca Audi tiene el sistema Procon-Ten, y es conocido que la marca Mercedes ha sido pionera en seguridad pasiva, desearía saber si la marca BMW tiene medidas constructivas especiales, dignas de mención, relativas a seguridad pasiva, y en especial en el BMW 525 TDs.

Por otra parte, creen ustedes necesaria la instalación de un airbag en vehículos que, en caso de choque frontal, su barra de dirección haga retroceder el volante.

**Patricio Rodríguez**  
León

R.- La seguridad en BMW, y en concreto en la Serie 5, alcanza cotas tan altas como en sus rivales alemanes. En este caso, la parte frontal se ha realizado con paragolpes especiales y nuevos elementos de amortiguación y deformación. Hasta una velocidad de 56 kilómetros por hora, el habitáculo prácticamente no se deforma. Al margen de esto, la rigidez de la estructura entra dentro de los estándares normales en este tipo de vehículos. Cualquier elemento que aumente la seguridad en un vehículo es recomendable, y el airbag está preparado para salvar muchas vidas, aunque el volante retroceda.

## Motor 16



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

**Director:**  
Manuel Doménech

**Director adjunto:** Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefe:** Víctor Piccione (Producto) Miguel Angel Turci (Edición). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía), Juan González Asó (Diseño) Andrés Mes (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Cañizal, Simonetta Carli, Manuel Madrid, Javier Molá, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsales en Cataluña:** José Luis Aznar. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballista (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorea (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Mayte de Onda (Documentación); Francisco Pedraza (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 Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calsina 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 68 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P. de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 48. Deba. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58. 1. 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83.

**Fotomecánica:** Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. **Imprime:** 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. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

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

## RECAMBIOS ORIGINALES.

## EN MANOS ORIGINALES.

Ruiz-Nicolai

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

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

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

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

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

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

100%. Es decir, garantía total en las piezas y en su instalación. Para que disfrute del placer de conducir su BMW con la confianza del primer día.

**Recambios y Accesorios Originales**





PROYECTO S-03

# UN NUEVO IBIZA PARA EL 93

**Con algo menos de dos años de diferencia, Seat va a lanzar al mercado su segundo modelo de la era Volkswagen. La líneas generales del coche llevan impreso el sello del genial Giugiaro, uno de los responsables del éxito del actual Ibiza.**

En Seat se están arrancando las últimas hojas del calendario del lanzamiento del sustituto de Ibiza, denominado internamente Proyecto S-03. En estos momentos se está desarrollando una frenética actividad de pruebas y puesta a punto sobre prototipos definitivos y perfectamente definidos. En los alrededores de Martorell ya están acostumbrados a ver circular unidades de prueba, convenientemente camufladas, con lastre y aparatos de medición. El nuevo modelo no se comercializará hasta el primer trimestre del año que viene, pero an-

tes de que acabe el actual se dará a conocer el aspecto definitivo del modelo. En esta ocasión, las cámaras han sorprendido a dos unidades, una de tres puertas y otra de cinco, con bastante camuflaje, pero con las líneas ya muy definidas. Los paragolpes no son los definitivos, que serán de tipo envolvente, así como la calandra delantera, semejante a la que luce actualmente el Toledo. En la versión de tres puertas, el camuflaje oculta las verdaderas dimensiones del montate posterior. Tal y como ocurre en el modelo actual, la venta-

nilla llega hasta el marco del portón trasero. Así mismo, los grupos ópticos posteriores han sido agrandados artificialmente y en realidad resultan más discretos de lo que puede aparecer en la foto. En lo que se refiere a la versión de cinco puertas, está claro que la distancia entre ejes se va a mantener respecto a la de tres y la única diferencia apreciable será el triángulo posterior, que va desde el marco de la puerta trasera hasta el portón.

Respecto al actual modelo, el nuevo Ibiza crece en sus dimensiones externas y, por lo tanto, en habitabi-

lidad. Con este incremento de dimensiones sus aspiraciones crecen en el mercado, ya que ahora podrá competir de tú a tú con coches del estilo del Opel Astra o Ford Escort. Después del lanzamiento del S-03, cuyo nombre todavía no es seguro que vaya a ser Ibiza, se va a realizar una versión de tres volúmenes, que vendrá a ocupar el sitio del Málaga, con lo cual la futura gama dispondrá de las mismas posibilidades que sus competidores más directos. No obstante, tendremos que esperar a 1994 para ver este Ibiza con maletero.

Tal y como ya se ha dicho, las mecánicas que se van a utilizar en el nuevo modelo son de origen Volkswagen, por lo que se deja de lado el cuatro cilindros System Porsche. Los motores abarcan un amplio abanico que va desde los cincuenta caballos del motor de 1.000 centímetros cúbicos, hasta los 136 que desarrolla el dos litros de 16 válvulas que montará la versión deportiva del futuro Seat. Por cierto, todo parece indicar que las prestaciones obtenidas con esta versión superan ampliamente las conseguidas por el Golf de idéntica mecánica y que apa-

recerá este otoño. Un peso contenido y unos desarrollos de cambio al gusto latino, lo han hecho posible.

Aunque es inevitable ver elementos comunes con el resto de la gama Volkswagen, los hombres de Seat han hecho un importante esfuerzo para diferenciar el carácter de su producto.

De estos días en adelante será cada vez más frecuente ver coches camuflados realizando las últimas pruebas de fiabilidad y puesta a punto de cara al inicio de la producción. ○

Fotos: Pedro F. Flores



**MAQUILLAJE ARTIFICIAL**  
Como es habitual los fabricantes intentan ocultar las verdaderas formas de sus productos con plástico y cinta adhesiva.

CHRYSLER LH

# TODO UN SIMBOLO

La búsqueda de la mayor habitabilidad es la razón de ser del nuevo Chrysler LH, la gran berlina del fabricante americano que se constituye en el verdadero símbolo de su renovación para lograr colocarse en los primeros puestos mundiales en cuanto a tecnología de vanguardia.



**ESTILO AMERICANO**  
En un habitáculo amplio y muy bien equipado llama la atención el salpicadero, demasiado americano.

**E**l concepto que ha motivado la creación del Chrysler LH excede de lo meramente estético para comportar una nueva redefinición de las proporciones globales que caracterizarán a los grandes coches de los noventa.

Así, el Chrysler LH, que también se comercializará bajo el nombre de Eagle Vision, consagra el 75 por ciento de la longitud de su carroce-





**UNA GRAN DISTANCIA ENTRE EJES LO DEFINE**  
El Chrysler LH añade, a sus más de cinco metros de longitud, una distancia entre ejes de 2,87 metros. Ello posibilita un amplio habitáculo y mínimos voladizos. Su motor V6 está colocado transversalmente.

**CUIDADA REALIZACIÓN**  
La calidad preside la realización del interior del Chrysler LH, que cuenta con detalles de equipamiento de primer nivel.



**ESTÉTICA DE LOS NOVENTA**  
El diseño del LH responde a los criterios más modernos. Sus líneas, redondeadas, resultan avanzadas y atractivas.



ría al habitáculo y al maletero, cuando anteriormente el espacio reservado al respecto era del 60 al 65 por ciento. El hecho de que su distancia entre ejes sea de 2,87 metros para una longitud de 5,085 metros, deja bien claro que el habitáculo goza de una amplitud ejemplar, sobre todo a nivel de las plazas traseras; superior, en todo caso, al de las berlinas de su misma categoría. Ello ha sido posible al colocar las ruedas lo más cerca posible de sus cuatro esquinas y dis-

## FICHA TÉCNICA

| MOTOR                              | LH                    |
|------------------------------------|-----------------------|
| Disposición                        | Delantero transversal |
| Nº de cilindros                    | 6 en V a 60º          |
| Cilindrada (cc)                    | 3 523                 |
| Nº válvulas por cilindro           | 4                     |
| Alimentación                       | Inyección electrónica |
| Compresión                         | 10,4 a 1              |
| Potencia máxima / r.p.m.           | 214 cv/5 800 r.p.m.   |
| Par máximo / r.p.m.                | 22,5 mkg/2 800 r.p.m. |
| TRANSMISIÓN                        |                       |
| Tracción                           | Delantero             |
| Caja de cambios                    | Automática 4 v        |
| DIRECCIÓN                          |                       |
| Sistema                            | Cremallera, asistida  |
| Diámetro de giro (m)               | 11,5                  |
| FRENOS                             |                       |
| Sistema(Del/Tras)                  | Disco vent / Disco    |
| SUSPENSIONES                       |                       |
| Delantero                          | Independiente         |
| Trasero                            | Independiente         |
| PESO Y DIMENSIONES                 |                       |
| En orden de marcha (kg)            | 1 593                 |
| Largo/ancho/alto (mm)              | 5 085/1 890/1 417     |
| Capacidad del depósito (l)         | 68                    |
| PRESTACIONES Y CONSUMOS            |                       |
| Aceleración de cero a 100 km/h (s) | 9,5                   |
| Velocidad Máxima (km/h)            | 214                   |
| Consumo Urbano (l/100 km)          | 15,3                  |
| A 90 km/h (l/100 km)               | 8,1                   |
| A 120 km/h (l/100 km)              | 9,8                   |

poniendo los montantes del parabrisas con una inclinación de 63 grados, y al mismo nivel del eje de las ruedas delanteras. En Chrysler han denominado a este sistema «cab forward», que no significa otra cosa que habitáculo avanzado.

El Chrysler LH, exteriormente se caracteriza por un diseño muy aerodinámico, de formas redondeadas y elegantes, que resulta atractivo. En su interior, además de la amplitud conseguida, llama la atención la calidad de realización y un equipamiento en el que no falta ni siquiera el «airbag» para conductor y pasajero. En ese interior sólo cabe hacer una crítica al diseño del salpicadero, en el que Chrysler no renuncia al gusto americano en un producto que tendrá que luchar en un segmento muy especial y competitivo.

Pero en el Chrysler LH hay más, un nuevo motor de seis cilindros en V y 3,5 litros de cilindrada colocado transversalmente, y un cambio automático de cuatro velocidades de gestión electrónica dispuesto en posición longitudinal. El sistema antibloqueo de frenos y un sistema anti-

patinamiento completan el panorama de un coche muy avanzado técnicamente que nos ha demostrado tener cualidades más que satisfactorias en carretera.

Su motor, de cuatro válvulas por cilindro y 214 caballos de potencia, tiene un rendimiento muy interesante, con buena capacidad de subir de vueltas y un funcionamiento muy suave. En cuanto al cambio, ha experimentado una notable mejora con respecto a sistemas precedentes. Es suave, y los cambios de marchas se producen sin brusquedad alguna.

En la pequeña toma de contacto que tuvimos con el Chrysler LH puso de manifiesto un comportamiento típico de una gran berlina, un excelente compromiso entre comodidad y estabilidad, e incluso un buen nivel de manejabilidad, a pesar de su gran tamaño. El Chrysler LH se comercializará en Europa, y casi con toda seguridad en España, pero aún no se conocen ni fechas ni precio.

Manuel Doménech

# TU COMO YO «THE PUMP»



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



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



**PROTOTIPO EN MOVIMIENTO**  
Pequeño, de divertido y depurado diseño, el Ethos es un prototipo muy real que se mueve con una soltura sorprendente.



## SUEÑO Y REALIDAD

PININFARINA ETHOS

En el pasado Salón de Turín, el carrocerero italiano Pininfarina sorprendió a todos los presentes con un precioso y pequeño prototipo en configuración speedster. Su nombre, Ethos, lo dice todo. Significa carácter, costumbre, norma de vida y, además, se deja conducir como si de un coche de serie se tratara.

**Manuel Doménech**  
Enviado especial

**P**OCAS veces hemos tenido la oportunidad de probar dinámicamente un prototipo, por la sencilla razón de que, normalmente, son coches de exhibición que ni siquiera ruedan. Sin embargo, en esta ocasión ha sido posible, porque el Pi-

ninfarina Ethos se ha desarrollado pensando en una posible producción y, por lo tanto, aunque sólo exista un ejemplar todavía en fase de evolución, está preparado para demostrar en una pista lo que es capaz de dar de sí.

El Pininfarina Ethos es una pequeña barqueta de tan sólo 3,6 metros de longitud y 700 kilos de peso, en cuya realización se han utilizado las más modernas técnicas. Así, su motor, co-

locado en posición central trasera, es un Orbital de tres cilindros y dos tiempos (el mismo montado en un Ford Fiesta); su cambio, de cinco velocidades, ha sido desarrollado por Morbidelli; su chasis, de aluminio, fabricado por la firma noruega Hydro Aluminium; su carrocería, de plástico, hecha especialmente por General Electric Plastics; sus llantas, de aleación, diseñadas por BBS; y sus neumáticos, de dibujo



**DISPOSICIÓN CLÁSICA**  
Tanto el motor como la tracción están situados detrás. Las formas de la zaga son muy redondeadas y limpias.

y características exclusivos, creados por Goodyear.

Se trata, por lo tanto, de un verdadero producto industrial, que ha nacido como resultado de la idea de crear un pequeño deportivo fácil de conducir, ecológico, seguro y accesible a un público joven. Pininfarina ha tenido muy en cuenta en la realización del Ethos que sus costes no fueran muy elevados, y así, por ejemplo, en sus suspensiones los brazos triangulares son idénticos en los dos ejes, lo que evita gastos innecesarios a la hora de desarmar piezas.

El Pininfarina Ethos llama la atención desde el primer momento, y no sólo por su maravilloso diseño, sino por su atractivo color verde. Es un coche pensado simplemente para disfrutar, y para ello lo primero es sentirse inmerso en un mundo de formas y líneas simples y, al mismo tiempo, exclusivas. Su realización interior implica sencillez. Pensado en el público más joven, el Ethos no hace alardes. Su pequeño habitáculo, que incluso lleva un maletero tras los asientos, contiene solamente lo imprescindible. Su cuadro de instrumentos es sencillo y fácil

de leer; sus asientos, cuidados pero muy simples -una estructura de aluminio que soporta los revestimientos-; y sus puertas, amplias y muy ligeras.

Hasta aquí, nada de extraño, es un «concept car» como tantos otros de Pininfarina o del resto de los carroceros mundiales, pero para nuestra sorpresa, el único Ethos que existe, y que aún está lejos de presentar una configuración definitiva (baste con decir que el cambio Morbidelli, de mando electrónico, aún no está a punto), rueda como un vehículo de serie normal... y cómo lo hace.

## FICHA TÉCNICA

**Motor:** Central posterior de tres cilindros en línea. Dos tiempos. **Cilindrada:** 1.200 c.c. **Potencia:** 95 CV. **Par máximo:** 12,7 mkg. a 3.500 rpm. **Alimentación:** inyección. **Tracción:** a las ruedas traseras. **Cambio:** Morbidelli manual de cinco marchas. **Suspensión:** Independiente. **Peso:** 700 kilos. **Dimensiones (mm.):** longitud, 3.630; anchura, 1.660; altura, 1.050; distancia entre ejes, 2.300; vías delantera y trasera, 1.380. **Neumáticos:** Goodyear 185/55 VR 15. **Llantas:** de aleación de 6J x 15 pulgadas.



Equilibrado en sus reacciones, el Ethos cuenta con una dirección muy directa, una suspensión simple pero muy eficaz, y un motor sorprendente por su rendimiento. El circuito de pruebas que Goodyear tiene en Mireval, cerca de Montpellier (Francia), fue testigo de las evoluciones del pequeño prototipo verde. En sus variadas curvas demostró su agilidad y la facilidad con que reacciona su motor de dos tiempos. A pesar de su tracción trasera su comportamiento es neutro y seguro. Su conducción es tan relajada como divertida y, a pesar de que su

cambio no es el definitivo (la unidad lleva un cambio de cinco velocidades de Ford Fiesta mientras se ultima el de Morbidelli), el funcionamiento del conjunto es para dar un sobresaliente a su diseñador. En cuanto a sus prestaciones, todavía es pronto para conocerlas, pero ya se sabe que puede alcanzar los 200 kilómetros por hora.

En definitiva, es un sueño, pero que existe, que se puede conducir y que, si en un futuro se fabrica en serie, aunque sea pequeña, dará muchas satisfacciones a quienes a él puedan acceder.

**SENCILLEZ INTERIOR**  
El pequeño habitáculo del Ethos es muy sencillo de concepción. Los colores empleados llaman mucho la atención.

**VIRTUDES**

- Habitabilidad
- Frenos potentes
- Comportamiento

**FORD ESCORT XR3i 130 CV**  
**PRECIO: 2.180.000 ptas.**

- Recuperaciones lentas
- Cambio duro
- Sonoridad elevada

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Cambio rápido y preciso
- Habitabilidad
- Consumos moderados

**RENAULT 19 16V**  
**PRECIO: 2.245.000 ptas.**

- Recuperaciones tranquilas
- Visibilidad trasera
- Distancias de frenado largas

**DEFECTOS**

**E**STOS dos vehículos enfrentados están indicados para personas que aunque tengan familia, no quieren renunciar a un medio de locomoción con cierto toque deportivo, espacio suficiente para viajar sin apreturas, capacidad para transportar enseres y que estén dispuestos a gastarse poco más de dos millones de pesetas.

Los dos coches comparados tienen carrocería de dos volúmenes con tres puertas, aunque los adic-

tos a Renault disponen también de un 19 16V de cinco puertas o de un 19 16V de cuatro puertas (el que antes se denominaba Chamade), por poco menos de cien mil pesetas más. Los usuarios que se inclinan por Ford pueden elegir por el mismo precio el modelo de tres puertas o el de cuatro puertas, el Orion 16V. Pero si el bolsillo lo permite, por 225.000 pesetas más es interesante acceder al modelo superior, el Ford Escort RS 2.000, que con 150

caballos de potencia desarrolla unas prestaciones sensiblemente mejores.

El Renault 19 16V es de los coches comparados el de diseño más nuevo. Ha experimentado un cambio que afecta tanto a la parte delantera como a la trasera. El frontal presenta ahora unos faros rasgados a la japonesa y los grupos ópticos posteriores son de mayor tamaño. Ambos vehículos, el Escort 16V y el 19 16V se reconocen a primera vis-

ta por el alerón que se apoya en el portón trasero, además de las llantas específicas para estos modelos y de los generosos *spoilers* y faldones laterales, que aparte de darle un aspecto deportivo, mejoran la aerodinámica de los dos coches. El 19 se distingue también por la toma de aire, situada en el capó y que sirve para refrigerar los colectores de escape.

Los interiores del alemán y del francés reflejan así mismo el aire



**Motor 16**

**Motor 16**

*Son dos berlinas familiares de tipo medio sobradamente conocidas y a las que se les ha dotado de una serie de atributos deportivos: alerón trasero, 16 válvulas, asientos deportivos y una dosis suficiente de caballos.*

**FORD ESCORT XR3i 16V/RENAULT 19 16V**

**DISFRAZ DE CARRERAS**

deportivo que se ha querido estampar. En este sentido, llaman la atención las butacas delanteras anatómicas y con buena sujeción lateral. Las del Renault, aunque resulten más mullidas, son mejores que las del Ford porque, además de sostener mejor el cuerpo, la del conductor dispone de ajuste de altura y lumbar, mientras que las del Escort no. Los asientos delanteros del Ford, son llamativos por los apoyos que sobresalen a la altura de los hombros, pero tienen el inconveniente

la regulación en altura del asiento y de la columna de la dirección, en el Ford sólo se gradúa el volante en profundidad.

En cuanto a habitabilidad, sobre todo trasera, se cambian las tornas. En el XR3i se accede mejor a las plazas traseras y se dispone de más altura, en el 19 la cabeza roza el techo, pero en general el espacio útil es amplio, bastante amplio si consideramos que son dos deportivos. Los dos equipan cinturones traseros para tres personas y en am-

## FICHA TECNICA



|                                | Escort 16V              | R-19 16V                |
|--------------------------------|-------------------------|-------------------------|
| <b>MOTOR</b>                   |                         |                         |
| Disposición                    | Delantero transversal   | Delantero transversal   |
| Número de cilindros            | 4 en línea              | 4 en línea              |
| Cilindrada (c.c.)              | 1.796                   | 1.764                   |
| Arbol de levas                 | Dos en cabeza           | Dos en cabeza           |
| Nº válvulas por cilindro       | 4                       | 4                       |
| Alimentación                   | Inyección electrónica   | Inyección electrónica   |
| Compresión                     | 10 a 1                  | 10 a 1                  |
| Potencia máxima / r.p.m.       | 130 CV (96 kW)/6.250    | 137 CV (101 kW)/6.500   |
| Par máximo / r.p.m.            | 16,6 mkg(162 Nm)/4.500  | 16,5 mkg(162 Nm)/4.250  |
| <b>TRANSMISION</b>             |                         |                         |
| Tracción                       | Delantero               | Delantero               |
| Caja de cambios                | Manual de 5 velocidades | Manual de 5 velocidades |
| Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª | 8,5/12,9/18,6           | 8,4/13,9/19,7           |
| Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª    | 24,8/32,4               | 25,2/31,5               |
| Embrague                       | Mecánico por cable      | Mecánico por cable      |
| <b>DIRECCION</b>               |                         |                         |
| Sistema                        | Cremallera asistida     | Cremallera asistida     |
| Vueltas de volante             | 3,5                     | 3,0                     |
| Diámetro de giro (m)           | 10,0                    | 10,4                    |
| <b>FRENOS</b>                  |                         |                         |
| Delante                        | Discos vent. (Ø 260 mm) | Discos vent. (Ø 259 mm) |
| Detrás                         | Discos (Ø 270 mm)       | Discos (Ø 238 mm)       |
| Antibloqueo                    | Opcional                | Opcional                |
| <b>SUSPENSIONES</b>            |                         |                         |
| Delantero                      | Indep. tipo McPherson   | Indep. tipo McPherson   |
| Trasero                        | Eje torsional           | Independiente           |
| <b>RUEDAS</b>                  |                         |                         |
| Llantas (puigadas)             | Aceros 6Jx14            | Aluminio 6,5Jx15        |
| Neumáticos                     | 185/60 VR 14            | 195/50 R 15             |
| <b>PESOS Y CAPACIDADES</b>     |                         |                         |
| En orden de marcha (kg)        | 1.090                   | 1.115                   |
| Capacidad depósito combus      | 55                      | 55                      |

niente de molestar al coger el cinturón y ser de dudosa utilidad. Lo que sí piden a gritos estos asientos es un apoyo lumbar, dada la especial curvatura del respaldo.

La instrumentación es clara y visible en ambos rivaes y más completa en el Renault puesto que incluye reloj de presión de aceite, un sencillo y útil ordenador y mando a distancia de apertura de puertas; claro que el Ford cuesta un poquito menos. El Renault también aventaja al Ford en cuanto a conseguir una mejor postura al volante, ayudado por

los se echan en falta reposacabezas traseros para viajar más relajados. La visibilidad trasera y lateral trasera también es mejor en el Escort, y, por último, los maleteros de ambos son espaciosos y con un volumen muy parecido, pero mientras en el Ford la rueda de repuesto va colocada dentro del vano del maletero, la del 19 está situada debajo de éste, por fuera, siendo fácil de robar.

Para ser un buen atleta no sólo es importante el físico sino también el corazón, y el corazón de estos

**BUEN ESPACIO**  
Los atributos deportivos del Escort no merman su buena habitabilidad y dan gran capacidad del maletero.



**FAMILIAR AGRESIVO**  
El alerón trasero, los spoilers y los faldones laterales cambian el aspecto tranquilo y discreto del Renault 19.





**MANEJABLE**  
El Escort se comporta con nobleza y efectividad en zonas viradas.

dos deportistas late con la vivacidad de 130 caballos en el Ford y 137 en el Renault. Los dos juegan limpio y usan gasolina sin plomo, cuyos gases se reconvierten a través de un catalizador. El resto del esquema de los motores es muy parejo en ambos: 1,8 litros de cilindrada, cuatro válvulas por cilindro,

doble árbol de levas en cabeza, etc. En los dos, la energía se despliega de forma progresiva a un régimen alto de vueltas, a bajas revoluciones adolecen de una cierta pereza a manifestar su carácter, más acusada en el Ford, cuyas recuperaciones en quinta velocidad no son dignas de un modelo con presunción

de deportista. Son motores que se les saca un buen rendimiento siempre y cuando no los dejemos caer de vueltas, y para esto hay que utilizar con frecuencia el cambio. El motor del Escort acusa vibraciones y una sonoridad elevada que se revela muy incómoda en cuanto lo subimos de revoluciones.

## CONSUMOS



| Datos en l/100 km            | Escort | R-19 |
|------------------------------|--------|------|
| <b>CIUDAD</b>                |        |      |
| A 30,2 km/h de promedio      | 10,0   | 9,5  |
| <b>CARRETERA</b>             |        |      |
| A 90 km/h de cruce           | 7,5    | 6,5  |
| En conducción rápida         | 12,8   | 11,9 |
| <b>AUTOPISTA</b>             |        |      |
| A 120 km/h de cruce          | 9,9    | 8,7  |
| A 140 km/h de cruce          | 11,1   | 11,2 |
| <b>CONSU. MED. PONDERADO</b> |        |      |
| Litros/100 km                | 9,2    | 8,5  |
| <b>AUTONOMIA MEDIA</b>       |        |      |
| Kilómetros recorridos        | 550    | 597  |

## SONORIDAD



|                                                                                                    | Escort | R-19 |
|----------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|------|
| Al ralentí                                                                                         | 49,8   | 52,9 |
| A 60 km/h                                                                                          | 66,9   | 65,0 |
| A 90 km/h                                                                                          | 70,4   | 68,3 |
| A 120 km/h                                                                                         | 74,3   | 71,7 |
| A 140 km/h                                                                                         | 78,6   | 73,4 |
| A tope                                                                                             | 83,5   | 80,9 |
| Mediciones efectuadas en las plazas delanteras con las ventanillas cerradas. Valores en decibelios |        |      |

## PRESTACIONES



|                                     | Escort | R-19 |
|-------------------------------------|--------|------|
| <b>VELOCIDAD MAXIMA</b>             |        |      |
| Km/h                                | 202    | 207  |
| <b>ACELERACION</b>                  |        |      |
| 400 m. salida parada (seg.)         | 17,6   | 16,6 |
| 1.000 m. salida parada (seg.)       | 31,7   | 30,3 |
| 0-100 km/h (seg.)                   | 10,1   | 9,1  |
| Metros recorridos                   | 173    | 150  |
| <b>RECUPERACION</b>                 |        |      |
| 400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)   | 18,6   | 18,3 |
| 400 m. desde 40 km/h en V (seg.)    | 21,1   | 20,3 |
| 1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.) | 34,2   | 33,3 |
| 1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)  | 39,7   | 37,7 |
| De 80 a 120 km/h en IV (seg.)       | 10,6   | 9,5  |
| Metros recorridos                   | 294    | 265  |
| De 80 a 120 km/h en V (seg.)        | 17,1   | 14,2 |
| Metros recorridos                   | 476    | 399  |

## FRENOS



|                              | Escort | R-19 |
|------------------------------|--------|------|
| <b>DISTANCIAS DE FRENADO</b> |        |      |
| En metros                    |        |      |
| A 60 km/h                    | 16,3   | 21,6 |
| A 100 km/h                   | 44,5   | 59,4 |
| A 120 km/h                   | 63,1   | 77,8 |

## EQUIPAMIENTO

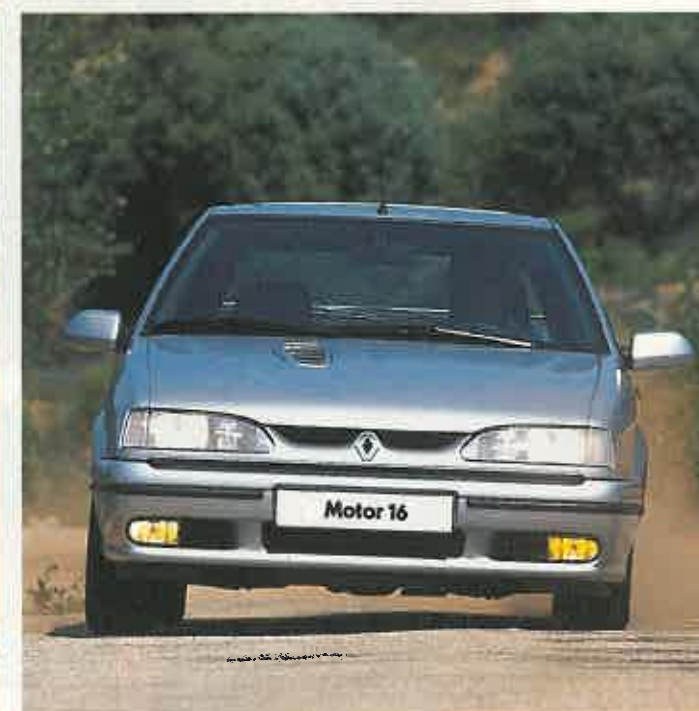
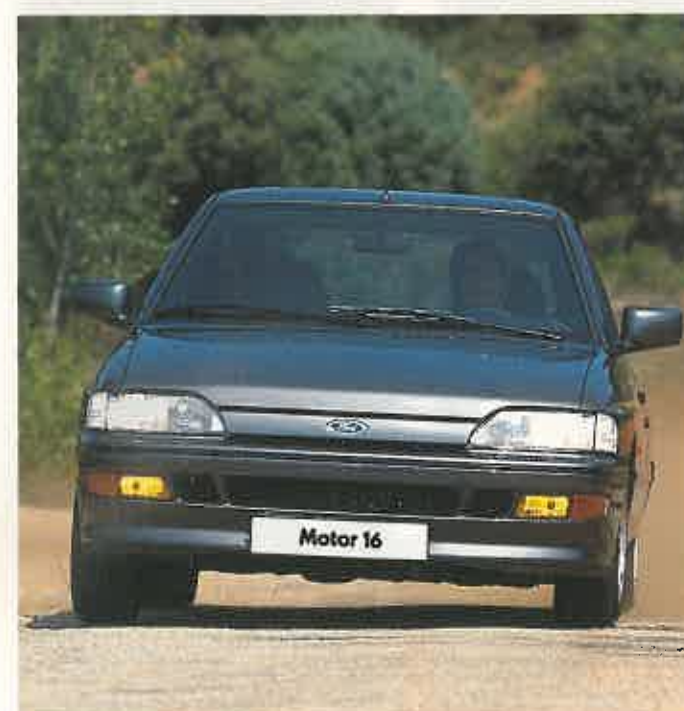


|                                            | Escort | R-19  |
|--------------------------------------------|--------|-------|
| Cuentarrevoluciones                        | SI     | SI    |
| Manómetro de aceite                        | NO     | SI    |
| Termómetro de agua                        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

### OPCIONES

**FORD ESCORT XR3i 130 CV.** Aire acondicionado 145 000 ptas. ABS 104 000 ptas. Llantas de aleación 67 000 ptas. Radiocassete 91 000 ptas. Pintura metalizada 27 000 ptas. Techo solar 63 000 ptas. Paquete eléctrico (deshielo eléctrico parabrisas, alarma antirrobo, retrovisores eléctricos y térmicos) 66 000 ptas.

**RENAULT 19 16V.** Pintura metalizada 29 000 ptas. Aire acondicionado 149 000 ptas. ABS 131 500 ptas. Techo solar eléctrico 92 500 ptas. Asientos de cuero 195 000 ptas.



Un punto fuerte del 19 es el cambio, cuya palanca se acciona muy rápida y con precisión absoluta. El del XR3 es más lento y sobre todo duro. En cuanto a los frenos, los del alemán son efectivos, pero hay que matizar que la unidad probada equipaba antibloqueo electrónico, que se vende aparte como opción. Los

del francés detienen el coche a una distancia considerable, lo que hace interesante pensar en la opción del antibloqueo, que, por cierto, es mucho más cara que la del Ford. El tacto del freno del 19 permite dosificar la fuerza, mientras que el del Escort es más brusco y precisa sólo de una leve presión. La dirección

es asistida y precisa en los dos rivales y con mejor sensibilidad en el Escort, la del 19 se muestra algo ligera cuando se rueda rápido. En el apartado de la estabilidad, los dos oponentes cuentan con unas suspensiones muy firmes en la parte delantera y algo más suaves en la trasera. Los dos aguantan

**BUEN APOYO**  
Los anchos neumáticos y las suspensiones duras del Renault son efectivas.



**PLÁSTICO Y RUIDO**  
Los interiores del Ford presentan un aspecto muy plastificado. El motor resulta muy cantarín en cuanto sube de vueltas.



**CONFORT AL VOLANTE**  
El asiento del conductor se gradúa en altura y es envolvente y cómodo. La tapicería en piel es opcional.



un ritmo movido a su paso en curvas sin retorcerse y los dos acusan rebotes cuando el asfalto es irregular. Las diferencias aparecen al rozar el límite de adherencia. El Renault, que cuenta con unos neumáticos más anchos, tarda más en meterse en apuros, pero cuando lo hace es de manera repentina y en manifiesto subviraje que se corrige, no de volante, sino levantando el pie del acelerador. Sin embargo el Ford, con un límite algo inferior, se maneja y corrige mucho más fácilmente; su comportamiento, más noble, permite «jugar» con él sin grandes riesgos. Es



diffícil dar un vencedor absoluto en esta confrontación. El Renault 19 16V aporta una estética mucho más agresiva, un cambio sencillamente excelente, acabados y ajustes aceptables y unos consumos por debajo de un coche de su categoría.

A su vez, el Ford Escort XR3i se defiende con mejor habitabilidad, gran variedad y un menor coste de opciones, frenos potentes (con ABS) y un comportamiento más razonable.

**Simonetta Garib**  
Fotos: **José Robledo**

# MECANICA

**2º ESCORT XR3i**

El motor se hace de rogar a bajas revoluciones y acusa una rumorosidad elevada.

**1º R-19 16V**

Este motor también manifiesta su potencia en alta sin brusquedades. Destaca la caja de cambios por precisión y rapidez.

# COMPORTAMIENTO

**1º ESCORT XR3i**

Es muy manejable y seguro, ayudado por una dirección servoasistida con buen tacto.

**2º R-19 16V**

Tiene una buena estabilidad, pero en el límite, y es de reacciones repentinas. Las distancias de frenado se alargan más de la cuenta.

# RENDIMIENTO

**2º ESCORT XR3i**

Desarrolla una potencia inferior a la de su rival y sus prestaciones decepcionan para un coche de corte deportivo.

**1º R-19 16V**

La buena aerodinámica de la carrocería y los 137 caballos de potencia del motor, lanzan al 19 a casi 210 kilómetros por hora.

# CONFORT

**2º ESCORT XR3i**

Las suspensiones firmes no restan comodidad más que por zonas bacheadas. Los asientos delanteros son llamativos pero poco efectivos.

**1º R-19 16V**

El asiento del conductor, regulable en altura, es muy envolvente y permite una óptima postura de conducción.

# CARROCERÍA

**1º ESCORT XR3i**

La habitabilidad es muy buena si consideramos que es un vehículo de talante deportivo.

**1º R-19 16V**

Al igual que su oponente, la capacidad del maletero permite llevar buen número de maletas.

# ECONOMIA

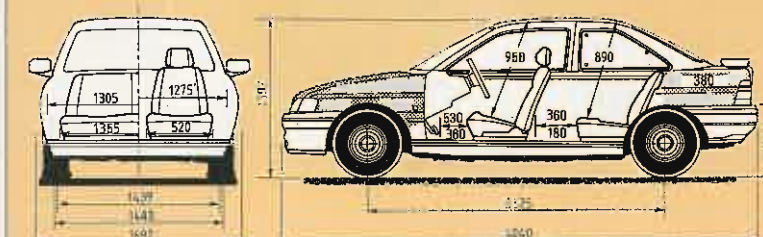
**2º ESCORT XR3i**

Tiene un precio muy interesante para un deportivo. El equipamiento no presenta grandes lagunas.

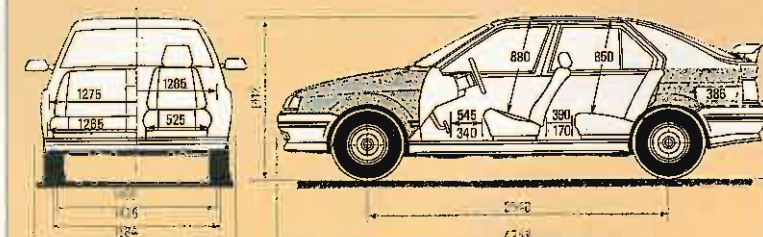
**1º R-19 16V**

El rendimiento energético es digno de aplauso. Resulta algo más caro que el Ford pero con mayor equipamiento.

# ESCORT XR3i



# RENAULT 19 16V



# DATOS DEL COMPRADOR

**FORD: Fabricante/Importador:** Ford España S.A. Paseo de la Castellana 135 28046 Madrid Teléfono: (91) 571 13 86 **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra **Red de postventa:** 114 puntos de asistencia en toda España. **RENAULT: Fabricante/Importador:** Fasa Renault Carretera Madrid-Burgos, km. 5,5 28050 Madrid Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra **Red de postventa:** 1350 puntos de asistencia en toda España



TOYOTA CELICA TURBO 4WD «CARLOS SAINZ»

# EN BUSCA DE LA SUPREMACIA

El Toyota Celica Turbo 4WD «Carlos Sainz» ha nacido pensando en la competición. Es un modelo que combina una mecánica de carreras con un confort de marcha y un equipamiento y acado de primera. Si a esto unimos su exclusividad, nos encontramos con un coche único.

## VIRTUDES

- Comportamiento
- Equipamiento completo
- Diseño atractivo

**TOYOTA CELICA TURBO 4WD**  
**PRECIO: 5.539.552 PTAS.**

- Instrumentación pobre
- Peso elevado del coche
- Desarrollos finales largos

## DEFECTOS

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

**E**l Mundial de Rallyes ha propiciado que se puedan ver por la carretera vehículos de serie muy espectaculares y potentes. Los monstruosos grupo B nos obsequiaron con coches como el

Lancia Delta S4, Peugeot 205 Turbo 16, Ford RS 200 y un largo etcétera de modelos que, en una serie muy limitada, se convirtieron en objeto del deseo de muchos coleccionistas. Hoy en día los grupo A, cada

vez más sofisticados en sus versiones de calle, están permitiendo que cualquier usuario, por supuesto con un nivel económico alto, pueda acceder a auténticos coches de carreras. Los ejemplos más significativos





los tenemos en el Lancia Delta HF Integrale y en el Toyota Celica Turbo 4WD «Carlos Sainz».

En esta ocasión vamos a dedicarle las páginas de esta prueba al modelo de Toyota. Un coche que, salvo los adhesivos publicitarios y el arco de seguridad, exteriormente y a simple vista, es idéntico al que pilota Carlos Sainz. Es tan similar al de carreras que, este modelo de serie, lleva el nombre de nuestro Campeón del Mundo. La auténtica diferencia, lógicamente, está en sus especificaciones técnicas. El Celica Turbo 4WD, nació con la idea de que sirviera de homologación en Gr. A para participar en competición. Por lo tanto, se ha construido en una serie limitada, 5.000 unidades, que son las que exige la FISA (máximo organismo mundial que rige el deporte del automovilismo).

Se trata, por lo tanto, de una serie perfectamente numerada, acreditada cada unidad por una plaquita en su interior con su número correspondiente y con la firma de Carlos Sainz. A modo de curiosidad, diremos que el Celica Turbo 4WD que tuvimos ocasión de probar es el nú-



**CURVAS POR TODOS LOS LADOS**  
En el diseño del Celica las curvas ocupan un papel fundamental.

mero cinco de la serie. Estéticamente este modelo es muy llamativo, con unas espectaculares tomas de aire en el frontal y en el capó, ideas para que tengan una refrigeración más óptima el turbo y el intercooler, este último elemento de buenas dimensiones. Debido a la

popularidad de nuestro piloto mundialista, el coche no pasa desapercibido y enseguida la gente lo identifica con el de carreras.

Sí por fuera tiene una imagen deportiva al cien por cien, en el interior no sucede lo mismo. Tiene un aspecto de lo más burgués, típico de un coupé de lujo, en el que hay que hacer especial mención a su magnífico equipamiento de serie, en el que destacan sus asientos tapizados con cuero y su eficaz sistema de aire acondicionado.

Como buen coupé, su espacio interior no es muy generoso, dispone de dos asientos delanteros muy cómodos y amplios, mientras que los traseros son puramente simbólicos. Su maletero tampoco es muy grande, perjudicado además por la rueda de repuesto. Sobre esto último, y a favor suyo, comentar que la rueda de repuesto es igual a las otras cuatro. Algo de agradecer en un coche de estas características.

El puesto de conducción es cómodo, con todo al alcance de la mano. Su visibilidad trasera, tal como sucede con los coches de este tipo, es escasa y hay que apoyarse mu-

EL COCHE DE  
SAINZ

## El arma del Mundial

**APARENTEMENTE**, con un coche similar al de nuestra prueba, Carlos Sainz se enfrenta en cada Rallye del Mundial a sus más directos rivales, con el ánimo de conseguir al final de año el ansiado título. En Nueva Zelanda, última prueba de la especialidad disputada, el Toyota Celica Turbo 4WD no tuvo rivales y, gracias a su victoria, el piloto español ha podido situarse al frente de la clasificación provisional del certamen. No tiene fácil conseguirlo y tendrá que jugar muy bien sus cartas, sus adversarios más peligrosos, Lancia, parecen estar muy bien preparados, por lo que en Toyota tendrán que esforzarse al máximo.



cho en los espejos retrovisores exteriores, incluso para realizar maniobras de aparcamiento. Otro apartado, que no tiene nada que ver con la filosofía aparente del modelo, es su instrumentación, muy pobre y simple, que recoge una mínima información del funcionamiento del motor.

Lo más interesante de este coche es su mecánica, de base es similar a la que utiliza la versión de carreras, pero civilizada y adaptada a un uso cotidiano. El motor de dos litros turboalimentado, con la adopción de un intercooler más grande y algunos retoques en el escape, ofrece una potencia de 208 caballos. Esta mecánica, con un funcionamiento muy suave, no requiere la presencia de ningún virtuoso para sacarle un buen rendimiento. Sube bien de vueltas y prácticamente no se nota la entrada en funcionamiento a tope del turbo. El único punto con el que tiene que luchar el motor es con el excesivo peso del coche: 1.460 kilos, a todas luces elevado.

Otro apartado que ha recibido algunas mejoras es la caja de cambios, que cuenta con un radiador de

**ATRACTIVO Y ESPECTACULAR**  
La imagen del Toyota Celica «Carlos Sainz» llama la atención por su paso. Sus formas, sugerentes y agresivas, es imposible que pasen desapercibidas. Una placa en su interior se encarga de personalizar la unidad.

## FICHA TÉCNICA

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado por correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 mm. Carrera: 86 mm. Compresión: 8,8 a 1. Potencia máxima: 208 CV (153 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 28 mkg (275 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica con turbocompresor e intercambiador de calor. Catalizador. Combustible: Gasolina sin plomo.

**TRANSMISION:** Tracción permanente a las cuatro ruedas con diferencial central de acoplamiento viscoso, diferencial trasero Torsen y un reparto de par del 50/50 por ciento en ambos ejes. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,7 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 28,3 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 37,7 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,5. Diámetro de giro: 11 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados de 277 mm de diámetro. Traseros: Discos macizos de 288 mm de diámetro. Antibloqueo de frenos: Sí.

**SUSPENSION:** Independiente a las cuatro ruedas, con amortiguadores telescópicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Delanteros: de tipo McPherson con triángulo inferior. Traseros: de tipo McPherson con doble brazo transversal y tirante longitudinal.

**RUEDAS:** Neumáticos: 215/50 VR 15. Llantas de aleación de 6,5J x 15".

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.460 kg. Capacidad del depósito de combustible: 68 litros.

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

|                           |      |
|---------------------------|------|
| <b>CIUDAD</b>             |      |
| A 29 km/h de promedio     | 13,1 |
| <b>CARRETERA</b>          |      |
| A 90 km/h de cruce        | 9,5  |
| En conducción rápida      | 16,3 |
| <b>AUTOPISTA</b>          |      |
| A 120 km/h de cruce       | 10,8 |
| A 140 km/h de cruce       | 12,7 |
| <b>CONSUMO MEDIO POND</b> |      |
| Litros 100/km             | 11,8 |
| <b>AUTONOMIA MEDIA</b>    |      |
| Kilómetros recorridos     | 526  |

**MÁS POTENCIA**  
El motor turbo del Celica ha visto cómo le acoplaban un intercooler más grande y ha conseguido ganar algunos caballos. Ahora tiene una potencia de 208 caballos.



aceite de refrigeración propia. Los desarrollos de las diferentes velocidades no son los más apropiados para un deportivo puro, sobre todo los de 4ª y 5ª que son un poco largos, baste decir que en quinta velocidad, a 140 kilómetros por hora, el cuentarrevoluciones marca 3.000 vueltas. Esto tiene sus ventajas y sus inconvenientes. A favor tiene unos consumos aceptables, que permiten una utilización diaria lógica. En contra tiene unas aceleraciones y recuperaciones menos contundentes. Sobre el selector del cambio todo lo que hay que decir son alabanzas, es rápido y preciso, con un tacto auténtico de carreras.

Pero el apartado mecánico que pone al Toyota Celica Turbo 4WD por delante de otros deportivos es su sistema de tracción integral, sumamente eficaz en cualquier tipo de terreno. Esto se une a unos esque-

mas de suspensiones muy acertados, con una dureza ideal, que a la vez que permiten una estabilidad a toda prueba proporciona un confort de marcha inusual en los coches de su raza.

Sentados a su volante, lo que más apetece es lanzarse por una carretera virada y comprobar las excelencias de su mecánica. Lo primero que sorprende es la facilidad con la que se pueden ir hilando curvas. El coche parece desplazarse por unos carriles imaginarios, tan sólo en el límite aparece una ligera tendencia a seguir de frente en las curvas, que se traduce en una noble desbandada del tren trasero a la salida de los virajes. Los frenos, dotados con sistema antibloqueo de serie, están también a buena altura. Son capaces de detener el coche en unas distancias cortas y para que aparezcan síntomas de fatiga es



**INTERIOR MUY CUIDADO**  
Los asientos tapizados con cuero son de serie. Las plazas delanteras son cómodas y amplias. Las traseras, por su parte, son «simbólicas».

PrimeraMano

# Hay dos formas seguras de comprarse un coche: uno nuevo o un PrimeraMano.

¡Es su ocasión!

Un nuevo concepto en el mundo del automóvil. Los PrimeraMano son coches con la Garantía de Volkswagen/Audi, a precios de ocasión. Coches de todas las marcas y modelos que han superado una revisión a fondo de 71 puntos. Y que le ofrecen la Garantía más completa del mercado: **Piezas y mano de obra gratuitas.**

En caso de avería, según la Garantía Volkswagen/Audi Vehículos Ocasión, le solucionamos su problema sin cargo alguno en toda Europa. **Asistencia personal 24 horas.**

Ya no se encuentra solo. Le atendemos durante las 24 horas del día, incluidos festivos. Con una simple llamada telefónica, nuestro Servicio de Asistencia Personal está a su disposición.

#### Cobertura europea.

Si tiene un problema en cualquier país de Europa, usted puede llamarnos desde allí donde esté. La Garantía contempla alojamiento para usted y los ocupantes del vehículo, viaje hasta el lugar de origen o de destino, recogida del automóvil, etc.

#### Hasta 2 años de Garantía.

Un PrimeraMano tiene de 6 meses a 2 años de Garantía.

**Financiación especial Volkswagen Credit.** Condiciones de financiación iguales a las que ofrecemos para vehículos nuevos.

#### Recompra a los 3 meses.

Por el mismo valor que usted ha pagado, si en

el plazo de 3 meses decide comprar un nuevo modelo Volkswagen o Audi, de acuerdo con las condiciones del Certificado de Garantía de Recompra que se entrega a la compra del vehículo.

Volkswagen/Audi le ofrece una Garantía así porque está muy seguro de sus coches PrimeraMano. Si usted busca un buen vehículo de ocasión y la mejor Garantía, ahora tiene los PrimeraMano. En los Concesionarios Volkswagen/Audi.



## PRESTACIONES

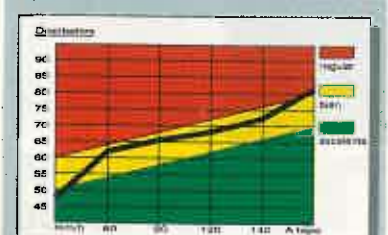
| VELOCIDAD MAXIMA            |       |
|-----------------------------|-------|
| Km/h                        | 226,8 |
| ACELERACION (seg.)          |       |
| 400 m salida parada         | 15,5  |
| 1.000 m salida parada       | 28,5  |
| De 0 a 100 km/h             | 7,8   |
| Recorriendo (metros)        | 134   |
| RECUPERACION                |       |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª   | 18,3  |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª   | 21,8  |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | 32,1  |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | 39,2  |
| De 80 a 120 km/h en 4ª      | 7,7   |
| recorriendo (metros)        | 215   |
| De 80 a 120 km/h en 5ª      | 12,1  |
| recorriendo (metros)        | 337   |

## FRENOS



|             |       |
|-------------|-------|
| A 60 Km/h:  | 16,9. |
| A 100 Km/h: | 46,0. |
| A 120 Km/h: | 65,0. |

## SONORIDAD



|             |       |
|-------------|-------|
| Al ralentí: | 48,2. |
| A 60 Km/h:  | 63,4. |
| A 90 Km/h:  | 65,6. |
| A 120 Km/h: | 68,2. |
| A 140 Km/h: | 72,2. |
| A Tope:     | 81,8. |

## DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Nipauto, S.A. Plaza de Cánovas del Castillo 4. 28014 Madrid. Teléfono (91) 429 97 84.  
Garantía: Tres años o 100.000 kilómetros. Red de postventa: 96 puntos de asistencia en toda España.

## EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

### A FAVOR

▲ El acabado y equipamiento es digno de un coche de lujo. Dispone de serie, entre otras cosas, de asientos tapizados con cuero y un eficaz sistema de aire acondicionado.

▲ La rueda de repuesto tiene las mismas dimensiones que las otras cuatro.

### EN CONTRA

▼ La instrumentación es algo pobre y muy insulsa, indigna de un coche dotado con una mecánica y unas prestaciones deportivas.

▼ El interior está muy bien cuidado y el acabado es magnífico, sin embargo el diseño del interior es muy soso.

## FRENTE A SUS RIVALES

Tal como está concebido el Celica Turbo 4WD «Carlos Sainz» su principal rival es el Lancia Delta HF Integrale 16V. Dos coches que luchan por vencer en los rallyes. Por precio habría que compararlo con el Lancia Celebración, que cuesta prácticamente lo mismo que el Toyota con un equipamiento parecido. El Lancia ofrece unas prestaciones mucho mejores y tiene un carácter más deportivo, el precio que hay que pagar son unos consumos muy altos y poco confort de marcha. El Toyota es más lógico para un uso diario, además de unas buenas prestaciones, tiene a su favor una elevada comodidad y unos consumos aceptables.

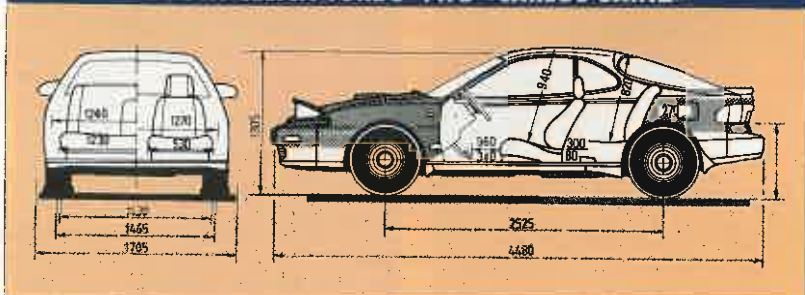
necesario castigarlos en exceso. Su principal enemigo también es el excesivo peso del coche. Con lo fácil que resulta conducirlo y mantener un ritmo ágil en una carretera sinuosa, cualquiera que se siente a su volante puede imaginarse por unos momentos que es el mismísimo Carlos Sainz. Para emular a nuestro campeón hay que hacer un desembolso de algo más de

cinco millones y medio de pesetas. En este precio está incluido un coche exclusivo, tan sólo 150 unidades de la serie especial han llegado a España, lo que lo convierte en un coche de capricho y único, además de ser un modelo dotado con un completo y lujoso equipamiento.

Manuel Madrid  
Fotos: José A. Díaz



TOYOTA CELICA TURBO 4WD «CARLOS SAINZ»



# El secreto de la eterna juventud.



EL LUBRICANTE OFICIAL DE FERRARI.

Si un lubricante está dotado de las máximas propiedades detergentes, dispersantes, antioxidantes, anticorrosivas, antidesgaste, antiherrumbre, antiespuma... le garantizará la eterna juventud de su motor. AGIP SINT 2000 es un producto así, un lubricante para automóviles con unas características revolucionarias; por



eso puede garantizar unas prestaciones realmente excepcionales. Capaz de derrotar el avance del tiempo, porque proporciona la máxima duración a las piezas de su motor. Ahora que usted ya conoce cual es el secreto de la eterna juventud, dígaselo a su mecánico. Su motor le estará eternamente agradecido.

*Arrivederci*



## ALFA ROMEO 155 TWIN SPARK 1.8

# LOS PRIMEROS 15.000 KMS

*El Alfa Romeo 155 ha venido a sustituir al veterano 75; con respecto a aquél presenta muchas novedades técnicas. Por lo tanto, al tratarse de un coche completamente nuevo, no pudimos resistir la tentación de realizarle una prueba de 30.000 kilómetros.*

**Q**UINCE mil kilómetros llevamos ya recorridos con un Alfa Romeo 155 Twin Spark 1.8i, coche con el que afrontamos una nueva prueba de fiabilidad, programada a 30.000 kilómetros. Es, por lo tanto, buen momento para sacar conclusiones.

Este modelo nació con la intención, por parte de la marca, de sus-

tituir con él al veterano 75. La llegada del 155, además de dar el relevo a ese modelo, ha significado el final de los Alfa de tracción trasera. Esto se ha debido, principalmente, a la integración de Alfa Romeo al cien por cien en el grupo Fiat, con el ánimo de aprovechar elementos mecánicos de otros modelos del grupo.

El 155, por lo tanto, utiliza el cha-

sis del Lancia Dedra, con ello se aprovecha del mismo planteamiento de suspensiones, frenos y de transmisión, diferenciados entre sí por pequeños matices. Conserva, a parte de algunos detalles, el motor, que sigue siendo originario de su marca y que incorpora soluciones ya utilizadas por Alfa Romeo en otros motores, como es el caso de las do-

## FICHA TÉCNICA

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionados mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.773 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84 mm. Carrera: 80 mm. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 129 CV (93 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 17 mkg (165 Nm) a 5.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Bosch Motronic ML 1.7. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague. Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,3 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 31,5 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,02 vueltas. Diámetro de giro: 10,5 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos. Traseros: Discos. Antibloqueo de frenos: Bosch, opcional.

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente tipo McPherson con brazos oscilantes, amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente, de brazos tendidos, amortiguadores hidráulicos, muelles helicoidales y barra estabilizadora.

**RUEDAS:** Neumáticos: 185/60 HR 14. Llantas de chapa de 6J x 14.

**PESOS Y CAPACIDADES** Peso en orden de marcha: 1.205 kg. Capacidad del depósito de combustible: 63 litros.

## CONSUMOS

| Datos en l/100 km.           | 5.000 Km | 15.000 Km |
|------------------------------|----------|-----------|
| <b>CILUDAD</b>               |          |           |
| A 30,2 km/h de promedio      | 10,3     | 9,4       |
| <b>CARRETERA</b>             |          |           |
| A 90 km/h de cruceo          | 6,9      | 6,5       |
| En conducción rápida         | 11,8     | 11,1      |
| <b>AUTOPISTA</b>             |          |           |
| A 120 km/h de cruceo         | 9,4      | 9,1       |
| A 140 km/h de cruceo         | 10,3     | 9,3       |
| <b>CONSU. MED. PONDERADO</b> |          |           |
| Litros/100 km                | 9,2      | 8,5       |
| <b>AUTONOMIA MEDIA</b>       |          |           |
| Kilómetros recorridos        | 635      | 691       |



**A LO LARGO Y ANCHO DE ESPAÑA**  
Muchos sitios pintorescos de la geografía española son testigos de la prueba del Alfa Romeo 155.



**BIEN PRESENTADO Y TODO AL ALCANCE DE LA MANO**  
El puesto de conducción está bien logrado. Lo que menos gustó fue el mando del limpiaparabrisas.

bles bujías que posee por cada cilindro.

El motor, que utiliza la versión que estamos probando, está teniendo algunas críticas por parte de los conductores que se están alternando a su volante. Todos coinciden al afirmar que el motor es muy ruidoso cuando se le exige que rinda a un régimen alto de vueltas. Un ruido que en viajes largos llega a ser molesto. También la opinión es generalizada acerca de su rendimiento, mucho más aburguesado que la mecánica que utilizaban los 75, con muy pocos bajos y una cierta pereza a subir de vueltas.

También hemos podido apreciar en este motor, de 129 caballos de potencia, tiene un ligero consumo de aceite, establecido en torno a medio litro cada 2.500 kilómetros, o lo que es lo mismo, algo menos de un cuarto de litro cada mil kilómetros, cifra razonable y dentro de unos márgenes aceptables.

Por lo que respecta al consumo de gasolina, su gasto está en torno a nueve litros, que en caso de abusar un poco del acelerador puede llegar a cerca de once litros cada cien kilómetros. Al respecto hay que decir que está catalizado y, por lo tanto, es imprescindible utilizar gasolina sin plomo.

## BUEN COMPORTAMIENTO

A medida que se le han ido realizando kilómetros, el motor ha mejorado sus prestaciones y también sus consumos, basta con echar un vistazo a los cuadros de prestaciones y consumos y comparar las cifras obtenidas en la medición de 5.000 y de 15.000 kilómetros. Un apartado mecánico que ha sorprendido ha sido la caja de cambios. A diferencia de otros modelos de la marca no rasca la primera velocidad ni la marcha atrás.

Referente a su comportamiento, todo son alabanzas, el coche tiene una estabilidad a toda prueba. La única precaución que hay que tener es la de procurar que los neumáticos tengan la presión adecuada; hemos podido comprobar que con un inflado a 2,4 kilos por centímetro cuadrado su comportamiento es perfecto, en caso contrario es sensible a las variaciones de presión de inflado y varían sus reacciones.

Durante los primeros quince mil

## PRESTACIONES

|                                     | 5.000 Km | 15.000 Km |
|-------------------------------------|----------|-----------|
| <b>VELOCIDAD MAXIMA</b>             |          |           |
| Km/h                                | 196      | 200       |
| <b>ACELERACION</b>                  |          |           |
| 400 m. salida parada (seg.)         | 18,0     | 17,5      |
| 1.000 m. salida parada (seg.)       | 33,1     | 31,8      |
| 0-100 km/h (seg.)                   | 11,6     | 10,5      |
| <b>Metros recorridos</b>            | 197      | 174       |
| <b>RECUPERACION</b>                 |          |           |
| 400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)   | 19,9     | 19,1      |
| 400 m. desde 40 km/h en V (seg.)    | 21,9     | 21,2      |
| 1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.) | 37,2     | 35,5      |
| 1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)  | 41,1     | 39,8      |
| De 80 a 120 km/h en IV (seg.)       | 14,8     | 13,1      |
| <b>Metros recorridos</b>            | 413      | 368       |
| De 80 a 120 km/h en V (seg.)        | 18,2     | 17,1      |
| <b>Metros recorridos</b>            | 507      | 478       |

## DIARIO DE A BORDO

## Kilómetro a kilómetro

- 1.200** Tras unos kilómetros iniciales de rodaje, se le efectuó una primera revisión para comprobar el funcionamiento de la mecánica. Aprovechando su estancia en el taller se le revisaron todos los niveles.
- 5.000** Con esta cifra de kilómetros en el marcador se le realizó una primera comprobación con el Correvit, en la que se tomó buena nota de sus cifras de prestaciones y consumos para compararlos con las realizadas más adelante.
- 5.500** Comenzó a fallar el starter automático. En frío se producían unos tirones muy desagradables y en maniobras, con la dirección asistida actuando, se calaba. Se llevó a un servicio técnico de la marca y fue necesario sustituir la centralita de la inyección.
- 12.000** En una de las comprobaciones rutinarias de los niveles se comprobó que era necesario añadir medio litro de aceite en el cárter. Este relleno se hizo después de otro anterior, unos 2.500 kilómetros antes.
- 15.000** Llegamos a la mitad de la prueba y realizamos otra medición con el Correvit. Podemos apreciar que las prestaciones y los consumos han mejorado notablemente con respecto a la primera medición.



**EN GARANTÍA**  
Se cambió la centralita de la inyección.

kilómetros, sólo ha surgido una pega digna de mención. En torno a los 5.500 kilómetros, dejó de funcionar el starter automático, lo que propició que con el motor en frío se sucediesen una serie de molestos tirones y, en maniobras, al actuar la dirección asistida, se calaba. Fue necesario llevarlo a un servicio técnico de la marca, donde con la garantía del vehículo en vigor, no pusieron ninguna pega. Al final fue necesario sustituir la centralita electrónica de la inyección.

Por lo que respecta a su interior, todos los probadores coinciden a la hora de decir que es amplio y confortable. El puesto de conducción está bien logrado, con diferentes

reglajes del asiento y del volante en altura. Sobre esto decir que se agradecerían unos asientos un poco más envolventes. Lo que menos ha gustado ha sido el mando de los limpiaparabrisas. Dispone de una posición intermitente, en la que se puede variar la intensidad de barrido y una permanente. En algunos viajes realizados bajo una intensa lluvia, hemos podido comprobar que es poco eficaz y a todas luces insuficiente. Por contra, el elemento que ha convencido plenamente ha sido el climatizador automático (opcional) que es muy eficaz. El Alfa Romeo 155 sigue cumpliendo el kilometraje previsto y, más adelante, cuando lleguemos al final de la prueba podremos ofrecer cifras exactas del desgaste de su mecánica.

**Manuel Madrid**  
Fotos: Equipo de fotografía

## SEAT MARBELLA CLX CATALIZADO

# VERDE POR NATURALEZA

**Seat se ha tomado muy en serio la defensa del medioambiente, hasta el punto de ofrecer un Marbella catalizado. Este es un hecho reseñable, ya que, entra por primera vez en nuestro mercado, un vehículo de pequeñas dimensiones y precio asequible con catalizador. Su comercialización se iniciará en octubre y el precio rondará las 984.000 pesetas.**

**E**l Marbella, por sus dimensiones, se inscribe en el segmento de los pequeños utilitarios, una banda del mercado por la que compiten la mayoría de las marcas, ya que ofrecen una inmejorable utilización ciudadana y un consumo mínimo.

En estos momentos, la legislación en materia de emisiones se aplica a los automóviles de más de 2.000 centímetros cúbicos, pero, en los



**NUEVOS TONOS**  
En el interior del pequeño Marbella, podemos distinguir el color verde en su cuadro, que nos hace recordar que está catalizado.

próximos meses, la misma se extenderá a cilindradas más bajas. Hoy por hoy, el único medio que tienen los fabricantes para cumplir con los máximos admitidos en cuanto a emisiones contaminantes, es dotar a sus coches de catalizador en el sistema de escape.

Como ya es sabido, para alcanzar el máximo rendimiento en un catali-



## FICHA TECNICA

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación ligera. Distribución: un árbol de levas lateral accionado mediante cadena. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de tres puntos de apoyo. Refrigerado por agua. Cilindrada: 903 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro 65 mm. Carrera 68 mm. Compresión: 8,5 a 1. Potencia máxima: 41 CV (30 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 6,1 mkg (60 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: un Carburador Weber 32-ICEV-70. Catalizado. Combustible: gasolina sin plomo.

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas delanteras. Embrague monodisco en seco de accionamiento mecánico. Caja de cambios manual de cinco marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,2 km/h. En 2ª: 12,8 km/h. En 3ª: 19,0 km/h. En 4ª: 25,8 km/h. En 5ª: 32,4 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: de cremallera. Número de vueltas de volante entre topes: 3,75. Diámetro de giro: 10,2 metros.

**FRENOS:** Delanteros: discos. Traseros: tambores. Antibloqueo de frenos: no.

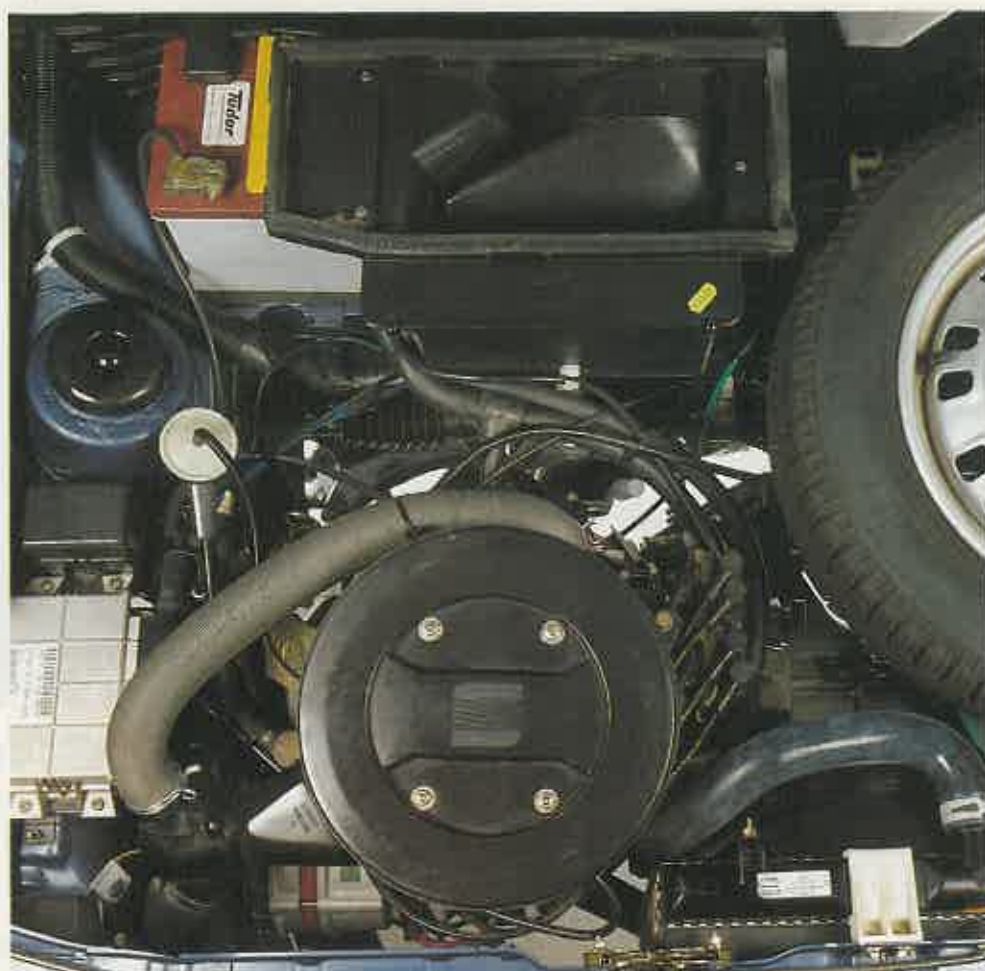
**SUSPENSION:** Delantera: independiente, tipo MCPerson, con amortiguadores hidráulicos. Trasera: eje rígido, ballesas longitudinales y amortiguadores hidráulicos.

**RUEDAS:** Neumáticos: 145/70 SR 13. Llantas de Chapa de 4,5B x13 pulgadas.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 680 kg. Capacidad del depósito de combustible: 35 litros.

## CONSUMOS

| (Datos en l/100 Km)        |     |
|----------------------------|-----|
| <b>CIUDAD</b>              |     |
| A 29 km/h de promedio      | 7,0 |
| <b>CARRETERA</b>           |     |
| A 90 km/h de cruce         | 5,2 |
| En conducción rápida       | 8,7 |
| <b>AUTOPISTA</b>           |     |
| A 120 km/h de cruce        | 6,7 |
| A 140 km/h de cruce        | ... |
| <b>CONSUMO MEDIO POND.</b> |     |
| Litros 100/km              | 6,3 |
| <b>AUTONOMIA MEDIA</b>     |     |
| Kilómetros recorridos      | 555 |



## PRESTACIONES

|                             |       |
|-----------------------------|-------|
| <b>VELOCIDAD MAXIMA</b>     |       |
| Km/h                        | 136,1 |
| <b>ACELERACION (seg.)</b>   |       |
| 400 m salida parada         | 21,2  |
| 1.000 m salida parada       | 40,3  |
| De 0 a 100 km/h             | 20,7  |
| Recorriendo (metros)        | 384   |
| <b>RECUPERACION</b>         |       |
| 400 m desde 40 km/h en 4ª   | 20,5  |
| 400 m desde 40 km/h en 5ª   | 22,1  |
| 1.000 m desde 40 km/h en 4ª | 39,9  |
| 1.000 m desde 40 km/h en 5ª | 43,1  |
| De 80 a 120 km/h en 4ª      | 21,7  |
| recorriendo (metros)        | 650,6 |
| De 80 a 120 km/h en 5ª      | 27,1  |
| recorriendo (metros)        | 777   |

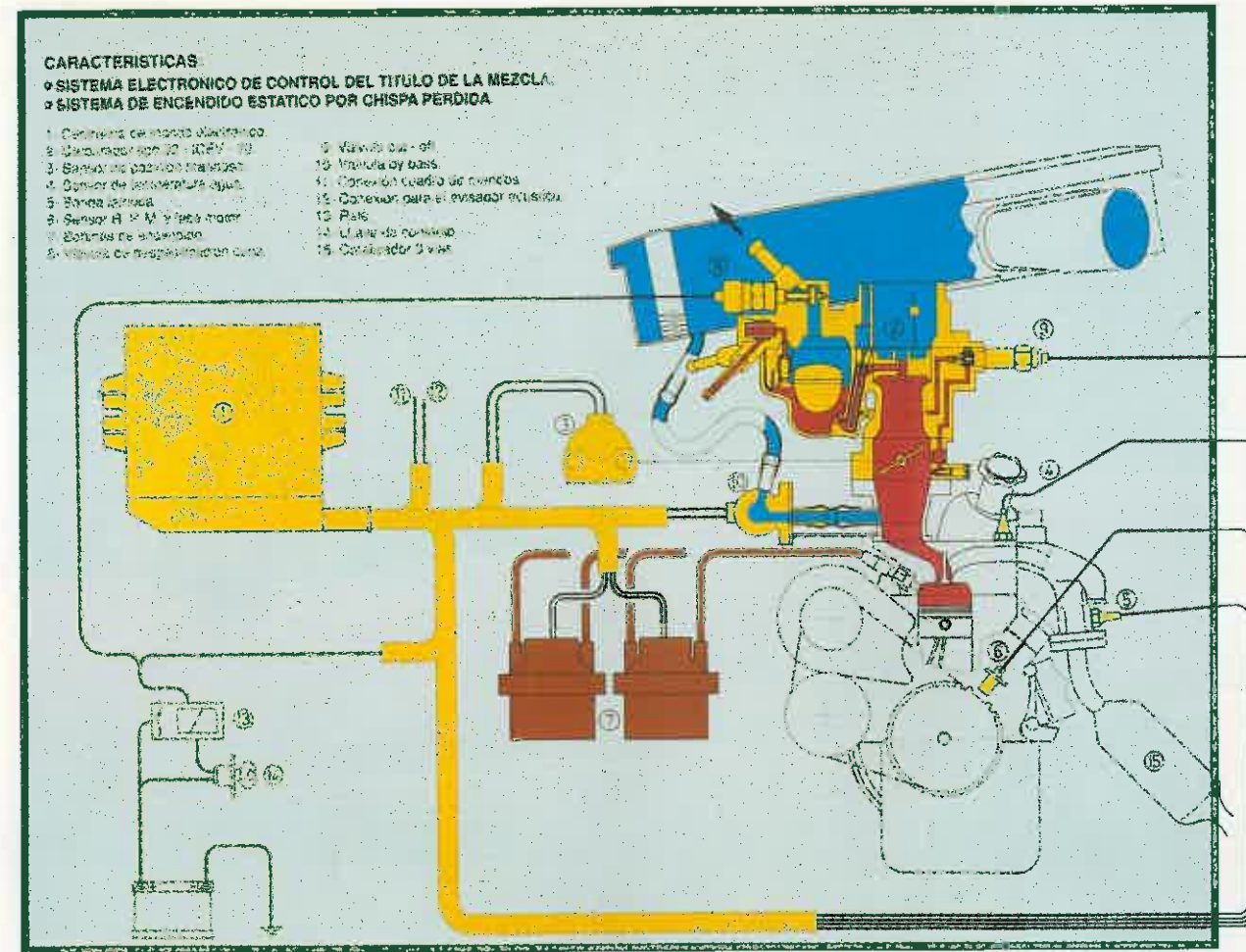
zador, es necesario un control muy preciso en la mezcla de aire y gasolina que se suministra al motor; pues bien, para alcanzar esta precisión, un carburador tradicional se muestra muy limitado y se recurre normalmente a la inyección electrónica como solución más idónea. Sin embargo, la inyección electrónica en

vehículos de poca cilindrada tiene algunos inconvenientes, tales como el elevado coste adicional y la complejidad mecánica añadida.

En base a estos condicionantes, los técnicos de Seat en Martorell, y en colaboración con la compañía italiana Weber-Marelli, han desarrollado el sistema de Control Electrónico del Aire (EAC), que ha permitido combinar un carburador tradicional con un catalizador de tres vías. Mientras que en los sistemas tradicionales el perfecto ajuste entre las proporciones de aire y combustible se realiza dosificando este último, en el Marbella es la cantidad de aire la que varía en función de las necesidades.

Para adoptar este sistema, en el motor de 903 c.c. del Marbella se han tenido que hacer algunas modificaciones. La primera radica en la incorporación de un carburador nuevo, que responde a la denominación Weber 32-ICEV-70 y en segundo lugar se ha trabajado en el sistema de escape que incorpora el catalizador de tres vías.

La utilización del catalizador en el Marbella CLX no ha implicado una re-



ducción de potencia en su motor, sino todo lo contrario, ahora dispone de 41 CV. a 5.800 rpm., uno más que antes. Además, cuenta con una curva de par mucho más utilizable; a pesar de disponer de un valor máximo ligeramente inferior, ahora le permite disponer de un motor más elástico. La única peculiaridad de funcionamiento, además de la obligada utilización de gasolina sin plomo, es un avisador acústico para el estrangulador de aire. En cuanto el motor toma temperatura, y no es necesario seguir con el mando del aire tirado, un pitido nos avisa.

Otros aspectos menos técnicos, pero de igual interés, son los que se refieren a comportamiento, caja de cambios, frenos, interiores y aptitudes urbanas.

Por lo que se refiere a comportamiento, el Marbella no ha cambiado nada. El eje trasero continúa produciendo rebotes en el momento que cambia un poco el asfalto o se obliga al Seat a apoyar más de la cuenta en un viraje. Indudablemente, el Marbella no está pensado para correr y tampoco hay que exigirle más de la



**SIN CAMBIOS EN SU EXTERIOR**  
 La apariencia es igual; nadie pensará que llevamos un coche catalizado.

cuenta. El cambio de marchas, de cinco velocidades, está bien sincronizado, aunque es algo duro en su manejo y la primera velocidad tiende a rascar un poco en frío, así como la marcha atrás. Los frenos no se han tocado respecto a versiones anteriores, los delanteros son de disco y los traseros de tambor, con limitador de frenada, para evitar el bloqueo de

las zapatas traseras, por lo que se siguen manteniendo en la misma línea. Frenan bien a 60 y 100 km/h y se alargan considerablemente a 120 km/h.

Su modesto interior, apenas cuenta con elementos que merezcan ser destacados, pero sí que tiene algunas diferencias en cuanto al color del cuadro se refiere, ahora predomina el color verde que nos recuerda que llevamos un coche catalizado. El salpicadero es de lo más sencillo y práctico, cuenta con una bandeja alargada debajo del volante en la que depositar todo tipo de pequeñas cosas. También se han incluido cinturones de seguridad en la parte trasera y la palanca de cambios es de nuevo diseño. Sin embargo, en lo que más destaca el Marbella es, sin duda, en sus excelentes aptitudes urbanas. La posibilidad de utilizar este cochecito en el tráfico urbano, sin deteriorar demasiado el viciado aire de las grandes ciudades, es un excelente argumento para tener en cuenta este nuevo modelo.

Antonio Montañés  
 Fotos: José Antonio Díaz

**NUEVO ENCENDIDO**  
 La novedad más importante del Seat Marbella radica en su encendido electrónico. Técnicos de Martorell, en colaboración con la compañía Weber-Marelli, han desarrollado el «Control Electrónico del Aire», que combina un carburador tradicional con un catalizador.

MASERATI SPIDER OPAC

# CABALLOS AL VIENTO



**LÍNEA REDONDEADA**  
Contrariamente a la tendencia de Maserati, en Opac han diseñado una carrocería de líneas suaves y fluidas, en consonancia con las últimas tendencias.

**326 caballos, nacidos de la presión de un turbo, impulsan el bellissimo Maserati Spider Opac, una creación de la firma que le da nombre para celebrar su decimoquinto aniversario.**

**O**PAC es una empresa bien conocida en Italia, líder en la manufactura de mecanismos para techos en vehículos descapotables. Además, su negocio incluye la construcción de prototipos para fabricantes de automóviles y produce, en pequeñas series, coches especiales.

Para celebrar el decimoquinto aniversario de su actividad, esta compañía, asentada en Rivalta, villa cercana a Turín, se ha aventurado en un territorio que hasta el momento no había explotado: diseñar, desarrollar y construir un prototipo completamente nuevo de un Maserati Spider de dos plazas.



**INTERIOR MASERATI**  
En el interior no se ha realizado ninguna modificación con respecto a los salpicaderos típicos de Maserati, climatizador y reloj incluidos.

En la oferta de Maserati ya se incluye un spider compacto, construido con una batalla más corta que la habitual del Biturbo (2.400 milímetros frente a 2.515). En el Spider Opac, se mantiene la batalla larga del Biturbo, de hecho, se aprovecha y se mantiene idénti-

ca su base, que también aprovecha el nuevo Maserati Ghibli. Con estas premisas, en OPAC se pretende en un futuro ofrecer una alternativa de cuatro asientos al exitoso Saab 900 Cabrio.

La elección de una plataforma Maserati no era una cuestión imprescindible para OPAC, pero es la consecuencia natural de una larga relación entre las

Breuer diseñó un Maserati con un carácter completamente nuevo: su línea se caracteriza más por la bondad y suavidad de sus líneas que por la fiereza y la agresividad. El diseñador ha concentrado su creatividad en proporciones equilibradas que se entroncan con la presente tendencia en favor de los automóviles «amables» que impera en la actualidad, aunque en realidad no hay ninguna innovación importante en este trabajo.

Como radical inicio del diseño familiar de los Maserati, el Opac Cabriolet podría, actualmente, llevar también con tranquilidad el sello de cualquier otra marca, para estimular en ella la misma inclinación hacia vehículos familiares descapotables, con suavidad de líneas, que ha inducido en Maserati. Parece que esta filosofía podría corresponder a la ambición de Opac, que no ha realizado ninguna propuesta concreta de negocio a Maserati. Con esta operación, pretende abrir nuevos campos comerciales en su empresa, coincidiendo con su aniversario y tras una



importante etapa de consolidación. En estos momentos no existen planes para un posterior desarrollo del proyecto y tampoco está prevista su fabricación en serie. Sin em-

bargo, se especula con la posibilidad de que Maserati considere la idea de llevar a cabo un gran vehículo descapotable.

Giancarlo Perini

**ESTILO ORIENTAL**  
En el frontal se adivinan ciertas influencias japonesas.



## FICHA TECNICA

**MOTOR:** Delantero longitudinal de ocho cilindros en V. Cilindrada: 3.217 centímetros cúbicos. Potencia: 326 CV (240 kW) a 6.000 rpm. Par máximo: 44,4 mkg (436 Nm) a 2.800 rpm.

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas posteriores. Caja de cambios manual de seis velocidades. Diferencial trasero autoblocante.

**DIRECCION:** Sistema: De cremallera con servoasistencia. Vueltas de volante entre topes: 3,1.

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

**SUSPENSION:** Controlable en dureza desde el habitáculo. Delantera: Independiente, tipo MacPherson, con barra estabilizadora. Trasera: Independiente de estructuras trapezoidales oblicuas y muelle helicoidal.

**RUEDAS:** Neumáticos: Delanteros: 225/45 x 16". Traseros: 245/45 x 16". Llantas de aleación ligera de 8 x 16 pulgadas delante y 9 x 16 pulgadas detrás.

**PESOS Y DIMENSIONES:** Peso orden de marcha: 1.350 kg. Longitud: 4.273 mm. Distancia entre ejes: 2.516 mm.

dos compañías. Esta circunstancia también explica el motivo por el cual Opac no ha optado por utilizar la misma base del Maserati Spider, sino la plataforma del Maserati Sedan de cuatro puertas. Pero quizá la cuestión más sorprendente del Opac Spider sea el motor empleado: el propulsor de ocho cilindros en V y 326 caballos de potencia del Maserati Shamal. Esta mecánica, con bloque y culata de aluminio, tiene una cilindrada de 3.217 centímetros cúbicos y está sobrealimentada por dos turbocompresores. Por su elevada potencia, resulta imprescindible que el bastidor del Biturbo reciba múltiples refuerzos, así como una profunda modificación de suspensiones y frenos. Las llantas y neumáticos, resultan idénticos a los del Shamal.

Contrariamente a los diseños de Maserati más recientes, que son el resultado de algunas modificaciones sobre el bastidor y la carrocería de modelos precedentes, el Opac Maserati Spider tiene una carrocería completamente nueva, diseñada por Paul Breuer.

## YAMAHA, POR TODO.



YAMAHA crea sus motocicletas para que usted disfrute plenamente de sus momentos de ocio. Y ahora más que nunca... con YAMAHA ASSISTANCE.

**900 30 33 30 \***

\* Para llamadas desde el extranjero: 34-3-414 01 06

Un nuevo y completo servicio de protección y ayuda que le ofrece YAMAHA. A cualquier hora y en cualquier lugar, cuando surja "el imprevisto" y usted lo precise, sólo tendrá que llamar al 900 30 33 30 y en un instante podrá seguir disfrutando de su viaje sin problemas.

Si adquiere el nuevo modelo **DIVERSION**, YAMAHA le regala el servicio de asistencia, totalmente gratis, durante un año. Y al comprar cualquiera de nuestras motocicletas, se lo ofrecemos con las mejores condiciones.



Pregunte en su CONCESIONARIO OFICIAL YAMAHA, le informarán de todas las ventajas de este nuevo servicio que, a partir de ahora, YAMAHA pone a su disposición.

**YAMAHA**  
ASSISTANCE





**tve1**  
La Primera.

**Cada vez que busques información, entra en la UNO ... te convertirás en un espectador de Primera.**



## CATAMARAN SELVA S-850 VOLAR EN MONOPLAZA

*No son ni un Fórmula 1, ni un avión, ni una embarcación convencional, pero tienen algo de los tres. Los catamaranes, en motonáutica, configuran una de las especialidades más espectaculares y lo más parecido a las carreras de monoplaza en circuito.*

**E**l casco de un catamarán, realizado en madera, pesa 250 kilos y alberga un cockpit de seguridad construido en nido de abeja, con fibra de carbono y kevlar. Este último es obligatorio en todos los catamaranes desde 1989. Y es que un impacto, ya sea contra el agua, contra otra embarcación o contra algún obstáculo a esas velocidades solía tener consecuencias nefastas, tanto para el piloto como para la embarcación.

En un circuito triangular, delimitado por boyas, los catamaranes (denominados «fórmula» entre las categorías de motonáutica), recorren varias mangas, alcanzando veloci-



des de hasta 180 kilómetros por hora. Teniendo en cuenta que la diferencia dinámica hace que navegar a 100 kilómetros por hora equivalga a rodar a 180 por tierra, puede imaginarse que las sensaciones de pilotaje son de lo más «fuertes». Al contrario que en los coches, en que la estabilidad es garantía de veloci-

dad, en los catamaranes se cumple lo contrario: cuanto más inestable sea la posición respecto al agua, más rápido se avanza. Esto se debe a la particular configuración de estas embarcaciones. Imitando en su forma al ala de un avión, y gracias a poder modificar el ángulo de la caña del motor respecto al espejo de po-

pa, el catamarán puede «flotar» en el aire, manteniendo en el agua tan sólo la cola del motor y la hélice.

El momento de la salida es algo especial. Sobre la lisa superficie del agua (como en los monoplazas, los catamaranes necesitan un «asfalto» óptimo) los participantes se alinean bajo un silencio absoluto.

**EQUIPO VENCEDOR**  
**José Verdeguer y Eduardo Vargas,**  
**campeón y subcampeón de España de catamarán.**

DESDE  
EL COCKPIT

## Pilotaje especial

El piloto, enfundado en un mono de doble capa, similar al de automovilismo, un chaleco salvavidas y un casco integral (obligatoriamente naranja), se instala sobre un minúsculo asiento rígido para «sentir» el agua y se fija a él mediante un sólido arnés de competición. Delante suyo, un volante desmontable como el de los monoplazas sirve de timón. Sobre los brazos del volante, se encuentran los botones del «power trim» electrohidráulico para subir la caña del timón, variando el ángulo de la hélice respecto a la superficie del agua. A la izquierda, sobre el tablero, el cuentavueltas digital y el cortacorrientes de

emergencia; a la derecha, el interruptor de la bomba de gasolina y el botón de arranque. En el suelo, a la izquierda, se sitúa el pedal de control del «power trim» para bajar la caña del motor, y el pedal del acelerador, a la derecha. En un flanco del estrecho «cockpit», la palanca de la transmisión con tres posiciones: invente, neutral y marcha atrás. Mantener el catamarán a la mayor velocidad depende de accionar todos estos mandos de forma rápida y muy precisa: cualquier variación del agua, siempre cambiante, el viento o el rumbo, requiere una inmediata respuesta del piloto para corregirlo. Los catamaranes no perdonan errores.



Sólo el tic-tac de las bombas de gasolina (ahora las modernas simplemente susurran), precede al banderazo, tras el cual un rugir generalizado precede a una tormenta de olas, estelas de agua pulverizada y colores. Si no se consigue salir entre los primeros, las vueltas iniciales se harán casi a ciegas. A la hora de girar en las boyas es quizá donde esta especialidad alcanza su esencia más característica. Los pilotos «apurán la frenada» a unos escasísimos cinco metros de éstas, dejando caer el casco sobre el agua, e inician un cerradísimo viraje con un brutal apoyo en el patín exte-

rior. Para ello, y como siempre se corre en el sentido contrario a las agujas del reloj, el casco es ligeramente asimétrico. Esta maniobra de acercar el morro a la superficie, realizada incluso en recta, si no se hace con una gran precisión puede hacer que la afilada punta de algún patín se hunda en el agua, provocando un vuelco o un trompo. Esto y los impresionantes vuelos, cuando el catamarán se eleva a más de quince metros de altura sobre el agua, hacen de esta competición un espectáculo único. En caso de accidente, la manga se para de inmediato y los equipos de rescate de-

## FICHA TÉCNICA

**MOTOR:** Selva 850 Sport 65, tres cilindros en línea, dos tiempos. Tres carburadores dobles OMC/DHLB 35, 12 válvulas de láminas por cilindro. Encendido electrónico. Cilindrada 850 cc. Potencia max. 107 CV a 9 600 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** Relación de engranajes. 13.25. Aleta anticavitación sobreelevada a 250 mm. desde el eje de la hélice. **DIRECCIÓN:** Directa, por cables exteriores. **PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 257 kg. **PRESTACIONES:** Velocidad máxima: 180 km/h. **CONSUMO:** 100 litros/hora de gasolina/aceite aproximadamente.



**AERODINÁMICA**  
Diseñados como el ala de un avión, los catamaranes vuelan sobre el agua.

ben llegar en pocos segundos. El que más o el que menos, todos los pilotos de los quince que corren el campeonato nacional, ya han tenido que salir de debajo de su catamarán, volcado después de una de estas impresionantes piruetas. Sin ser una especialidad cara (un catamarán requiere poco mantenimiento respecto a un coche y cuesta unos tres millones de pesetas), aporta una experiencia y unas sensaciones difíciles de adquirir en otras carreras, ya sean sobre agua o sobre asfalto.

Juan Luis Soto  
Fotos: Alex Blanco

**MUCHO PILOTAJE**  
Con puntas de 180 km/h y violentísimos virajes sobre sí mismos, los catamaranes son a los grandes off-shore de mar abierto lo que la Fórmula 1 a los raids de todo-terreno.

## YAMAHA V-MAX 1.200

## LA GRAN PASADA

**Representa la versión híbrida de una «Roadster», con ciertos toques propios de una «custom». Ha nacido bajo el firme propósito de acelerar brutalmente y poner en evidencia su poderoso motor. Es una moto peculiar adornada por una estética singular y atractiva.**

**L**a Yamaha V-Max 1.200 pertenece a esa clase de motos que antes de existir sólo habitaban en la imaginación de algunos motoristas reunidos en las cervecerías de moda.

En infinidad de ocasiones se sueña con una moto equipada con aire acondicionado u otra de dos tiempos con ciento setenta caballos de potencia y ciento cincuenta kilos de peso, y el disparate termina en pensar cómo se ubicaría un V8 Chevrolet entre dos ruedas.

Hasta su aparición en el mercado, esos sueños descansan en el cajón de los disparates; pero de pronto se hace realidad algo de eso y ocurre como en el Salón de Milán de 1985, donde apareció una moto diferente a todas, dotada del poderoso motor de la Venture Royal y pensada únicamente para acomplejar al vecino con sus aceleraciones y su estética llamativa. Sin lugar a dudas, Yamaha logró con la V-Max 1.200 introducir un nuevo estilo de moto en el mercado, en la que la espectacularidad, la virilidad y la apología de lo masculino fueran sus pedestales, junto con unas dotes de aceleración de todo respeto.

Si se sintetiza a la V-Max 1.200, se llega a la conclusión de que se ha vestido de moto a un motor «paquidémico» y se ha justificado el conjunto con esa belleza violenta que profesan los motoristas sureños de los Estados Unidos. Es lógico que cuando no se puede disfrutar de la velocidad, la afición «motera» se vaya por otros derroteros, y así encuentra justificación

la V-Max 1.200, pensada principalmente para llamar la atención y sentir la gozosa sensación de acelerar con un motor que tiene ciento cuarenta caballos de potencia.

Sin embargo, la llegada a Europa de este adorable paquidermo, fue condicionada por un proceso de descafeinización, que limitó la brutal potencia de la versión americana a los cien modestos caballos de nuestra V-Max 1.200. Con lo cual, si la versión estadounidense recorre los cuatrocientos metros con salida parada en menos de diez segundos, la nuestra se sitúa en los doce segundos y ni una centésima menos. Al contrario que con otras motos, el proceso de adaptación a la V-Max, precisa de un tiempo adicional debido a sus características cíclicas en relación al comportamiento del motor. Por una parte, existe la gran diferencia entre la sección del neumático delantero y el posterior; además de esto, tiene una excesiva distancia entre ejes, que es casi de 1.600 milímetros y un lanza-

miento de la horquilla que, al ser de veintinueve grados, la convierte en moto de «zancada larga». En consecuencia, el manejo en curvas lentas se hace dificultoso al margen de la velocidad a la que se rueda, y en las muy rápidas de autopista ocurre que la parte delantera de la moto tiende a abrir el radio de la trazada, mientras que la posterior intenta todo lo contrario. Al mismo tiempo, si se rueda por carreteras de montaña alternándolas con tramos de autopista, se deduce

## VIRTUDES

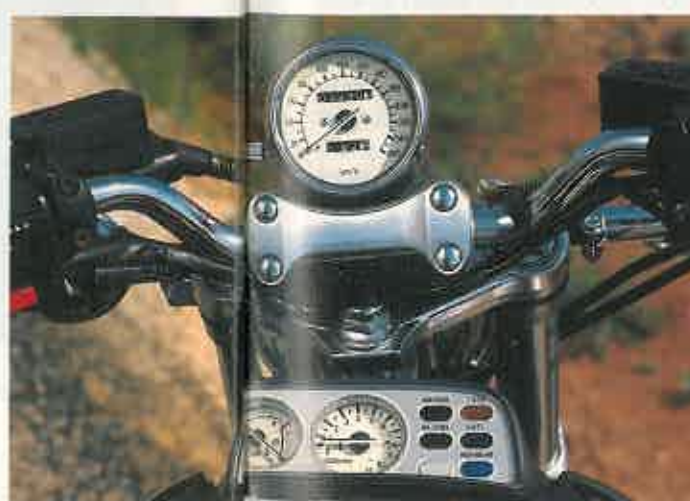
- Motor poderoso
- Aceleración
- Línea estética.

YAMAHA V-MAX 1.200  
PRECIO: 1.299.800 Ptas.

- Embrague débil
- Suspensión mejorable.
- Precio elevado.

## DEFECTOS

**A SU MANERA**  
El estilo de la V-Max 1.200 responde a los cánones «Roadster». Su aspecto es imponente, así como sus dotes de aceleración. El panel de mando tiene, indudablemente, un toque muy americano.



**PODER**  
El conjunto formado por la rueda y la transmisión por cardan refleja la solidez que se precisa para soportar el par que desarrolla su motor.



## FICHA TÉCNICA

**MOTOR:** Cuatro cilindros en V a 70 grados lineales a la marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Cuatro válvulas por cada cilindro. Doble árbol de levas en cabeza. Relación de compresión 10,5:1. Potencia máxima 98,5 cv a 8.000 rpm. Par máximo 10,1 kgm a 3000 rpm.

**ALIMENTACION:**

Cuatro carburadores Mikuni BDS 35. Arranque eléctrico. Encendido transistorizado.

**TRANSMISION:**

Primaria por piñones. Secundaria por cardan. Embrague de discos múltiples en baño de aceite. Cambio de cinco velocidades.

**BASTIDOR:**

Chasis de doble cuna tubular en acero. Basculante con brazo de transmisión. Horquilla delantera telescópica hidráulica con barras de 40mm. de sección y 140 mm. de recorrido. Suspensión posterior de doble amortiguador hidráulico, con 100 mm. de recorrido. Freno delantero de doble disco de 250 mm. de diámetro. Freno posterior de iguales características. Neumático delantero de 110/90-18. Posterior de 150/90-15.

**DIMENSIONES:**

Lontitud máxima 2.300 mm. Distancia entre ejes 1.590 mm. Altura del asiento 765 mm. Peso en seco 262 kilos. Capacidad del depósito del combustible 15 litros.

## CONSUMOS

|        |      |
|--------|------|
| MÍNIMO | 7.   |
| MEDIO  | 7,9. |
| MAXIMO | 10.  |

## PRESTACIONES

|                     |      |
|---------------------|------|
| VELOCIDAD MAXIMA    |      |
| Km/h                | 215. |
| ACELERACION (seg.)  |      |
| 400 m salida parada | 12.  |
| De 0 a 100 km/h     | 3.   |



que su empleo se ha de enfocar hacia el uso urbano y en carreteras limítrofes. Como es de suponer, un chasis tubular convencional de doble cuna no reúne las características óptimas para soportar un motor de cuatro cilindros en V a setenta grados, cuyo peso es superior a los ciento treinta kilos en orden de marcha, capaz de desarrollar 10,1 kgm de par motor a sólo tres mil revoluciones por minuto, y la transmisión por cardan.

Evidentemente, la V-Max se ha de enjuiciar en el marco que le corresponde, y de nada sirve penalizarla por sus faltas de prestaciones en condiciones ajenas a su finalidad.

Hay que tener en cuenta que, a tope de carburante, su peso es de doscientos noventa kilos, más o menos, y en consecuencia no resulta fácil manejarla en parado ni tampoco en mar-



cha, ya que su configuración ciclística no se ha basado en la agilidad. En esta curiosa Yamaha, todo gira alrededor de sus dotes de aceleración y, por lo tanto, del motor que la equipa. Al margen de destacar el impecable acabado y la considerable solidez de este pluricilíndrico nipón, dotado de doble árbol de levas en cabeza y cuatro válvulas por cada cilindro, se caracteriza por un curioso sistema denominado V-Boost System, que consiste en un ingenioso mecanismo que cuando el motor alcanza las seis mil revoluciones por minuto se acciona y la alimentación pasa a ser de dos carburadores por cada cilindro. Como se ha dicho en un principio, este propulsor es capaz de desarrollar ciento cuarenta caballos, y en esta versión limitada



**DESPACIO Y BIEN**  
Para familiarizarse con la V-Max es necesario un período de acoplamiento más largo de lo habitual. En el medio urbano es donde mejor se desenvuelve y encuentra su razón de ser.

se ha conservado el diámetro de las válvulas y los perfiles de los árboles de levas; sin embargo, se ha actuado sólo en la alimentación y el escape para rebajar su potencia a cien caballos, con lo cual el sistema V-Boost es absolutamente superfluo.

Si por una parte el elevado peso de la V-Max impone en cuanto al manejo, ocurre todo lo contrario una vez que se rueda con ella. El sillín es sorprendentemente bajo y bien mullido, y el manillar, a pesar de su altura, resulta cómodo, y su dimensión permite un fácil manejo de la moto. Por el contrario, los reposapiés están demasiado adelantados y en los trayectos largos propician que la espalda del conductor se arquee y se resienta.

Sin lugar a dudas, y sin menospreciar la línea estética singular de esta Yamaha, lo más excitante es el manejo de su motor. A bajas revoluciones tiene un sonido desacompañado y a la vez bronco, que al superar las tres mil revoluciones por minuto, cota en la que ya desarrolla nueve Kgm, manifiesta su gran poderío y el sonido que sale de sus escapes recuerda en cierto modo, y en otra medida, a los motores V8 Ford de Carol Shelby. Una vez que se prueba la capacidad de aceleración de la V-Max, se entiende el excesivo lanzamiento de la horquilla. De no ser así, resultaría difícil mantenerla recta cuando el acelerador hace tope. Desde las tres hasta las seis mil quinientas revoluciones por minuto, la progresividad del motor merece todo respeto; sin embargo, al

alcanzar las siete mil revoluciones por minuto, el rendimiento tiende a bajar, cosa que no ocurre en la versión americana.

Merece un especial elogio el conjunto de la transmisión por cardan, que además de ser mecánicamente muy silenciosa, es también suave en el desarrollo de la potencia.

Por el contrario, surgen algunas dudas en cuanto a la capacidad que tiene el embrague para soportar repetidas veces el par motor que éste desarrolla.

**SUSPENSIONES URBANAS**

Respecto a las suspensiones, cabe decir que están pensadas para la utilización en el medio urbano y en carreteras con buen asfalto y poco viradas.

Hasta los ciento cincuenta kilómetros por hora, la V-Max desliza sobre el asfalto sin vibraciones, sin rebotes de la suspensión y, en consecuencia, proporciona el confort que de ella se espera. Al mismo tiempo, los frenos son eficaces; sin embargo, se han de manejar con cierta habilidad, no por problemas relacionados con su progresividad, sino por los trescientos cincuenta kilos o más de peso que alcanza la V-Max en orden de marcha con una persona de corpulencia media. Hay que destacar el detalle de los discos ventilados, que encuentran su justificación en el hecho de que para parar una moto de tanto peso, con la que no se debe rodar a gran velocidad, un disco convencional terminaría

por sobrecalentarse. En cuanto al nivel de acabado, cabe decir que es superior a la media, y propio de ese gremio de motos comprendidas en las *custom roadster* y «choperizadas», en las que se suelen conjugar las fórmulas más clásicas de equipamiento con lo inhabitual de la estética. La parte relacionada con el manillar, el cuentakilómetros y el panel de mandos situado sobre el falso depósito, responde al más puro estilo *custom*, como el arco embellecedor del colín y la forma final de los escapes. Uno de los puntos estéticos más singulares son los dos embellecedores laterales, que son dos tomas de aire que, por una parte ocultan unos componentes eléctricos y por la otra el tapón del radiador del líquido refrigerante.

Un detalle de toda originalidad es la boca del depósito de la gasolina, que se encuentra oculto bajo un pequeño respaldo que tiene el sillín.

Respecto al precio, resulta difícil enjuiciar a la V-Max, no sólo por el millón trescientas mil pesetas que vale en nuestro mercado, sino por no tener un término comparativo con otro modelo similar. Al tratarse de un capricho tan singular, no se puede criticar su precio y, al mismo tiempo, hay que aceptar su modesto equipamiento que responde al concepto «roadster». Evidentemente, presumir y acelerar tiene su precio, y es una elección tan respetable como la V-Max 1.200. ○

Gigi Corbetta  
Fotos: José Antonio Díaz

# ABIERTO EL TRAMO ENTRE HONRUBIA Y LA RODA MAS CARRETERAS

Con la apertura el pasado 14 de julio de los cuarenta y nueve kilómetros de autopista entre Honrubia, en la N-III, y La Roda, en la N-301, se abre un nuevo camino de enlace entre la capital y el Levante. Además, para el 30 de julio terminarán las obras entre Tarancón y Honrubia.



CON este tramo se abre una nueva posibilidad para el tráfico, que va desde el centro de la península hacia las zonas de Albacete, Alicante y Murcia. Así pues, al salir de Madrid hacia esa zona, se puede optar por tomar el camino hasta ahora habitual, por la N-IV hasta Ocaña, y a partir de ahí por la N-301, o bien por la carretera de Valencia, N-III, hasta la nueva variante que nos lleva hasta La Roda. Hoy por hoy, no hay una diferencia clara entre ambos itinerarios. Si bien la salida de Madrid por la carretera de Andalucía resulta mucho más llevadera, con 62 kilóme-

**L**a N-III tiene una salida de Madrid mucho más complicada. Hasta el kilómetro 20 hay autovía, pero a partir de ese punto resulta inevitable sufrir retenciones en Arganda.

tros de autovía hasta Ocaña, luego nos encontramos con una carretera de doble sentido con un tráfico muy intenso, que hace casi imposible adelantar. Además, entre Ocaña y La Roda hay siete travesías de las cuales tres resultan bastante complicadas e, incluso, peligrosas. En total, para aquellos que se decidan por el camino tradicional, se encontrarán entre Madrid y La Roda con 220 kilómetros, de los cuales 62, los de la N-IV, son de autovía. Es de

esperar que la entrada en funcionamiento de la nueva autopista atraiga un buen volumen de vehículos, sobre todo camiones, a la nueva alternativa, dejando este itinerario algo más fluido. En lo que se refiere a trazado y estado del firme, no hay nada que objetar. Por su parte, la N-III tiene una salida de Madrid mucho más complicada. Hasta el kilómetro 20 hay autovía, pero a partir de este punto es inevitable sufrir las retenciones de los semáforos de Arganda. A pesar de que en esta zona está permitido circular por el arcén, los atascos son fenomenales, sobre



## MADRID-ALBACETE

Para satisfacer la curiosidad sobre cuál es el camino más corto entre Madrid y Albacete, realizamos una prueba con dos coches de características semejantes, cada uno de los cuales tomó un camino diferente. A las once de la mañana salieron de la Plaza de Toros de las Ventas de Madrid con la clara prohibición de pasar de 120 kilómetros por hora en todo el recorrido y realizar una conducción tranquila. El conductor del Alfa Romeo 155 tomó el camino de siempre por la N-301 y llegó al punto de



## El camino más corto

encuentro, pasado La Roda, a las 13:35. El conductor del Honda Concerto, llegó tres minutos más tarde. Aunque en general el trayecto por el nuevo camino es más agradable, fueron necesarios casi cuarenta minutos para dejar atrás el embudo de Arganda, lo cual retrasó considerablemente al Honda. Por su parte, el conductor del Alfa no encontró ningún problema hasta llegar a Ocaña. A partir de este punto el intenso tráfico en ambos sentidos obligó a una marcha muy tranquila.

todo los días de salida masiva. En el kilómetro 41 se vuelve a desdoblarse la carretera durante 38 kilómetros hasta la entrada de Tarancón. Este es otro punto conflictivo, ya que esta travesía tiene un par de cruces peligrosos, uno de ellos, el de la N-400 hacia Ocaña y Toledo, con mucho tráfico. A partir de este punto y hasta Honrubia, las obras de la autovía están muy adelanta-

**Y** a están abiertos al tráfico 34 kilómetros de autovía de los 82 que hay entre Tarancón y Honrubia.

tar atentos, ya que los conductores que se dirigen hacia Valencia pueden equivocarse y seguir por la vía principal hacia Albacete. Afortunadamente, unos cientos de metros más allá, hay otra desviación. Al tratarse de un trazado totalmente nuevo, que no aprovecha carreteras ya existentes, se ha conseguido que la vía sea muy segura, con curvas amplias y sin grandes desniveles. El

# NUEVO RENAULT 21

*Broker*

120 CV. de potencia. Aire acondicionado. Elevalunas eléctricos delanteros y traseros. Retrovisores con mando eléctrico. Ordenador de a bordo. Equipo de sonido con mando en el volante. Llantas de aleación. Todo de serie. Y por si fuera poco, está el precio.

2.455.000 Ptas.\* *Ya es hora de que inviertas en placer.*

Corbata opcional. Todo lo demás viene de serie.



RENAULT  
EL PLACER  
DE VIVIRLOS

\* Precio válido en Península y Baleares. + I.V.A. y transporte incluidos. Más de 2.000 instalaciones Renault a tu servicio. RENAULT recomienda Castrol.

das y su apertura está prevista para el próximo 30 de julio, coincidiendo con la salida masiva de fin e inicio de vacaciones. Hoy por hoy, están abiertos al tráfico 34 kilómetros de los 82 que hay entre Tarancón y Honrubia, por lo que hay continuos cambios de carril y bastantes camiones y maquinaria pesada circulando, por lo que el viaje se hace muy lento. En el kilómetro 169 empieza la nueva autopista, denominada A-31. En este punto hay que es-



único «pero» a esta nueva obra reside en el rugoso firme. Tal y como viene siendo habitual en las nuevas carreteras, el piso es de hormigón y además de las vibraciones que produce, resulta muy ruidoso. Cuando se circula en sentido inverso, es decir de Albacete hacia Madrid, los carteles indicadores dirigen el tráfico hacia Madrid a través de la nueva variante, mientras que los que quieren seguir utilizando el camino tradicional tendrán que desviarse

**PASO POR ARGANDA**  
A pesar de que por esta zona está permitido circular por el arcén, los atascos que se forman son espectaculares, sobre todo los días de salida masiva.



por la salida que indica Ocaña y N-301.

Una vez en la N-301, la autovía sigue hasta pasar Albacete. Entre Albacete y Almansa todavía continúan las obras, pero la apertura de este tramo también está prevista para el treinta de julio. El resto del camino, hasta Alicante, es todo autovía excepto los pocos metros que quedan entre el final del tramo desdoblado y la unión con la circunvalación alicantina. Este es otro punto frecuente de fuertes retenciones.

Una vez que se inauguren los mencionados tramos de autovía, el próximo 30 de julio, tan sólo queda-

**U**na vez que se inauguren los tramos que quedan de autovía, el próximo 30 de julio, tan sólo quedarán unos diez kilómetros sin desdoblarse entre Madrid y Alicante.

rán unos diez kilómetros sin desdoblarse entre Madrid y Alicante, lo que supondrá un alivio para los conductores. No lo tienen tan claro los que van hacia Valencia, ya que las obras entre Requena y la capital todavía van para largo. Aunque en un principio no estaba previsto que la N-III llegue a estar totalmente desdoblada, parece ser que la administración autónoma y la central han llegado a un acuerdo para que, en un plazo de unos tres años, se pueda viajar entre Madrid y Valencia por autovía. ○

Víctor Piccione  
Fotos: José Antonio Díaz

## OTROS TIEMPOS

*Durante 20 años de mi vida he veraneado en agosto cerca de Alicante, como la mayor parte de los madrileños. Recuerdo que mi padre prefería viajar de noche para no morirnos de calor y sobre todo para encontrar menos caravana. Desde luego no encontrábamos tantos coches, pero, cada año, los 422 kilómetros nos reservaban una aventura diferente. Recuerdo con cierta nostalgia la parada obligatoria en La Roda, en Casa Juanito, cuando no era la mole gigantesca que construyó después, o en Quintanar de la Orden, el olor a ajos de las Pedroñeras y lo que en su tiempo fue el penal de Chinchilla, punto de referencia junto con las numerosas cuevas horadadas en*

*el terreno que tomábamos mi hermana y yo para saber que cada vez quedaba menos para ver esa inmensidad azul con la que soñábamos todo el año. Con menos nostalgia y peores recuerdos se me vienen a la cabeza las colas interminables en Aranjuez y Ocaña a las tres de la mañana, el tiempo que tardábamos en atravesar Albacete, lo feo que parecía, el odio que comencé a tomar a los semáforos y las curvas (donde casi siempre me mareaba) en la zona de Novelda, las cuales nos hacían llegar a la playa algo revueltos, aturdidos y sin desayunar (mi padre es de la opinión de que cuando paras mucho tiempo te adelantan todos*

## Las caras de la verdad

*los que tanto te había costado adelantar). En 1992 La Roda se ve de lejos y no apetece demasiado entrar. La velocidad media de ahora, gracias a la autovía, permite realizar el viaje desde Madrid en dos o tres horas menos, siempre que se acaben a tiempo las obras. El mar está más cerca y si antes del 30 de julio, como han asegurado, el tramo Albacete-Almansa está abierto, las cosas realmente habrán cambiado. La entrada a Alicante, con un tramo de sólo dos carriles durante 2 ó 3 kilómetros, puede adjudicarse el mayor número de retenciones, pero ya estaremos oliendo a salitre e incluso viendo de vez en cuando el mar.*

Andrés Mas

E  
L  
A  
C  
U  
E  
D  
U  
C  
T  
O  
E  
S  
T  
A  
E  
N  
F  
E  
R  
M  
O

QUERIDOS COCHES

## EL ACUEDUCTO ESTA ENFERMO

El tráfico de vehículos privados bajo el Acueducto de Segovia, ha sido suspendido, por decisión del Ayuntamiento de la capital castellana.

Bajo el Acueducto, sin duda la obra civil de la época romana más importante conservada intacta

hasta la actualidad, circulan diariamente más de 20.000 vehículos. La contaminación de estos vehículos, conjuntamente con otras emisiones contaminantes y, sobre todo, las vibraciones y el peso sobre el suelo, han producido un deterioro en la obra romana que ya aconsejó en 1985 el cierre a la circulación.

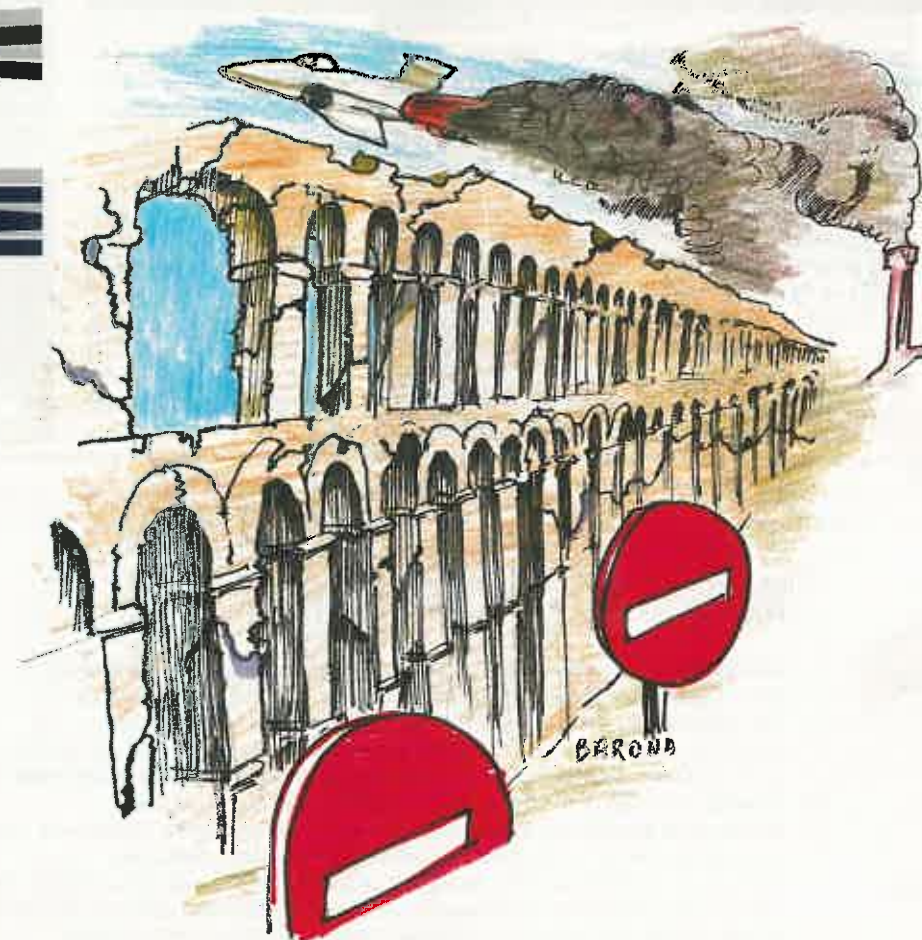
Por entonces, los responsables del ayuntamiento segoviano, analizaron la posibilidad de cortar el tránsito, pero quedó descartada porque eran necesarias una serie de acciones si no se quería colapsar el tráfico en la ciudad: itinerarios alternativos, estacionamientos y una ronda de circunvalación.

Pese a los años transcurridos, no se ha llevado a cabo ninguna de las acciones necesarias para poder cortar el tráfico en la zona del monumento romano, donde confluyen las más importantes carrete-



## ENTREGADOS LOS SEAT OLÍMPICOS

Los 2.100 coches Seat que la firma española ofrece al Comité Olímpico, han sido entregados por el presidente Díaz Álvarez al Consejero delegado del COOB, Jose Miguel Abad. Los 2.100 vehículos, en su mayoría Seat Toledo, decorados con los colores de Barcelona 92, serán utilizados por los miembros de las delegaciones olímpicas para sus desplazamientos entre las distintas instalaciones. Seat, desde el momento mismo de anunciarse la celebración de los Juegos Olímpicos de Barcelona, ha ofrecido su patrocinio a la misma, abarcando prácticamente todos los campos de posible colaboración.



ras que unen Segovia con otras capitales castellanas.

Un reciente informe de eruditos alemanes, bajo la dirección del profesor Geza Aldfly, de la universidad de Heidelberg, ha advertido del peligro de inminente derrumbe si no se toman las medidas de protección adecuadas. Hasta tal punto está en peligro el Acueducto que, según este último informe, una variación brusca de temperatura podría descomponer alguna de las dovelas maestras sobre las que descarga la tensión en alguno de sus arcos, con lo que el derrumbe sería poco menos que inevitable. Este cambio brusco de temperatura no es fácil que se produzca en verano, pero sí en el próximo invierno. Ante tal eventualidad, el actual ayuntamiento ha decidido el corte del tráfico privado, consciente de los importantes trastornos que esto va a producir en los ciudadanos segovianos.

## HOBBYCAR: MOVILIDAD ABSOLUTA

YA en otras ocasiones hemos hablado del Hobbycar, un proyecto francés de coche absolutamente revolucionario que día a día va convirtiéndose en realidad.

Sobre una base standard, Hobbycar propone cerca de 25 soluciones diferentes, como un automóvil convencional, un to-



do terreno, un taxi urbano o incluso un vehículo anfíbio insumergible.

Las primeras versiones serán presentadas en el Salón de París, este oto-



ño próximo, utilizando una mecánica de origen Citroën, en gasolina y turbodiésel, capaz de hacerle alcanzar una velocidad máxima de 150 kilómetros por hora o cinco nudos en navegación.

La longitud total del coche es de 3,45 metros y 1,68 metros de ancho. Con un peso de escasamente 850 kilos, sus consumos homologados han sido

notablemente bajos. Frente a los otros vehículos que podrían compararse al Hobbycar, presentados en algunos salones del automóvil, el proyecto francés parece algo mucho más serio. Para su realización, se ha construido una fábrica y un centro de ensayos, donde trabajan un centenar de personas, muchos de ellos con altos conocimientos de ingeniería.

El capital social de la compañía roza los 1.000 millones de pesetas, suscritos en un 67 por ciento por el holding industrial francés «Groupe Desmarais».

A lo largo de este año se ha previsto la producción de las 30 primeras unidades, incluidas las preseries, para alcanzar en el año 1995 una producción anual de 600 vehículos.

MATRICULA  
DE HONOR

## REPITE MANDATO

LA Federación Española Empresarial de Transporte de Viajeros, Asintra, ha celebrado su asamblea general, en la que Gerardo Díaz Ferrán ha sido reelegido como presidente, por un nuevo mandato de cuatro años. También concedió sus premios Asintra '91 a Pedro Martínez Aguilera, Alfonso Sánchez Marcos y Adolfo Barrio Mozo, todos ellos del MOPT, así como a Juan Jiménez Aguilar, secretario general de la CEOE, Juan Cardona Melán, de la Federación Canaria de Transporte y José Blay Martí.



asintra



## ROVER CON LA CONCHA

Rover España ha firmado un importante acuerdo con el grupo petrolero Shell, por el cual se establece un marco de colaboración en tres frentes: la utilización por parte de la red post-venta de Rover de los productos lubricantes Shell, el compromiso por parte de Rover de recomendar a sus clientes los productos Shell, gasolinas y aceites y finalmente, el patrocinio por parte de Shell de la Copa Defender, en el marco del Campeonato de España de Raids.

## VIDEOS

### LOS RALLIES EN IMAGENES

Una vez más, la firma Video Barros nos ofrece la posibilidad de disfrutar de las más espectaculares imágenes de los rallies del Mundial y de los campeonatos de España.

Desde fechas recientes, el formato de estos videos ha sido modificado y, ahora, los temas monográficos han sido sustituidos por números mensuales.

El precio de cada video es de 1.995 pesetas, y el de una suscripción anual, de diez cintas, 15.950 pesetas.

Además de las cintas de aparición mensual, Video Barros mantiene los números monográficos de las pruebas del Campeonato del Mundo.

Para más información sobre puntos de venta y distribuciones, llamar al teléfono 91/361 18 03.



AGENDA

## LLOYDS CON LOS CLÁSICOS DEPORTIVOS

Por segunda vez, Lloyds Bank será el patrocinador principal del XVI Gran Pre-

mio de Clásicos Deportivos, que se celebrará en el circuito del Jarama los próximos días 23 y 24 de octubre.

Se trata de una de las pruebas de más prestigio de cuantas se celebran en España, con la participación de más de 100 coches. Como atractivo adicional, la Asociación Española de Clásicos Deportivos está llevando a cabo diversas gestiones para organizar en las mismas fechas una importantísima exhibición de coches de competición de los años 50, actualmente en diversos museos europeos.



## AUTOMECHANIKA

Entre los días 8 y 13 de septiembre de este año se celebrará, en la ciudad alemana de Francfort, la XI Edición de la «Feria Internacional para Equipamiento de Talleres, Respuestos y Accesorios», más conocida como Automechanika, la más prestigiosa muestra europea de la industria auxiliar, en la que España tendrá una importante representación. Para más información contactar con la señorita Christine Michels de Echániz, en el teléfono 91/ 533 76 45.



## JUGUETES EN PARÍS

EL automóvil fue uno de los protagonistas del Salón Internacional del Juguete de París, que se celebró hace pocas semanas y que recibió la visita de 28.000 visitantes profesionales procedentes de 90 países.

El éxito de la exposición ha animado a sus organizadores a plantear ya la edición del año 1993, que se celebrará durante los días 27 de enero al 2 de febrero.

Para conseguir información más detallada, pueden contactar con Promosalons, 2300 Clarendon Boulevard, Arlington, VA 22201, USA.



## MADRID NO QUIERE PICAROS

Los turistas que visiten Madrid este verano dispondrán de un folleto en cinco idiomas en el que se indican las tarifas en vigor del servicio de taxi y autobuses en los trayectos con origen o destino en Barajas. El folleto incluye precios orientativos para los trayectos en taxi con destino a tres lugares céntricos elegidos como referencia: Plaza Colón, Puerta del Sol y Plaza de España, así como el montante de los suplementos más usuales. Respecto al servicio de autobuses, informa de los trayectos, duraciones y precios, conexiones con la red de Metro y volumen de equipaje permitido. Editado por el Ayuntamiento de Madrid, a través del Area de Circulación y Transporte, está siendo distribuido a numerosos centros y organismos públicos, con el objetivo de que llegue a la mayoría de clientes, turistas y visitantes de Madrid.

¿BUSCA ALGO  
DE INTERES?

MIRE AL  
FINAL  
DE ESTA  
REVISTA



Grupo 16

CRITICA  
DE TIENDAS

CONCESIONARIO  
MERCEDES BENZ

CITYCAR SUR

En los últimos años, los concesionarios de automóviles están emprendiendo un éxodo que les está conduciendo hacia las afueras de las grandes ciudades. En este caso se encuentra el último concesionario oficial que Mercedes Benz ha inaugurado en la provincia de Madrid. Un concesionario que se denomina Citycar Sur y que se encuentra en la localidad de Leganés.

En Citycar Sur se ha buscado ante todo la amplitud de instalaciones, y en los 6.000 metros cuadrados de superficie con que cuenta están disponibles todas las secciones necesarias para el correcto funcionamiento de un concesionario de automóviles.

La exposición, con 1.800 metros cuadrados de superficie, se distingue por su perfecta visibilidad interior y exterior. En su interior se muestran al público un total de 20 unidades, prácticamente todas las versiones que co-

mercializa Mercedes en nuestro país. El equipo de ventas está compuesto por diez personas que dependen de Santiago Serrano, un profesional de contrastada experiencia que tiene ante sí el difícil reto de organizar las ventas de un concesionario nuevo.

**Usados:** De momento, la sección está comenzando a funcionar, por lo que tienen muy poco stock. Estos vehículos cuentan con una garantía variable, dependiendo del estado de los coches.

**Taller:** En sus 4.000 metros cuadrados cuentan con todo el material técnico y humano necesario para atender las necesidades de cualquier modelo de su gama. El número de mecánicos es de 30, lo que permite realizar cualquier reparación en tiempos reducidos.

**Industriales:** Una de las peculiaridades de este concesionario radica en que también comercializan todos los modelos de tipo industrial de la gama Mercedes, tanto furgonetas como cabezas tractoras.

**Seguros y financiación:** En ambos casos admiten las sugerencias de los clientes, lo que facilita la tramitación de estos elementos.

**Dirección:** CityCar Sur se encuentra en la calle Carlos Sainz, número 11 del polígono Ciudad del Automóvil de Leganés, Madrid.

El teléfono es el (91) 693 40 13



Amplitud de las instalaciones y trato personal



Difícil localización del concesionario



LO QUE HAY  
QUE SABER

## PEAJE DINAMICO

SON ya varias las empresas concesionarias de autopista que han implantado el Telepeaje. Los usuarios pueden adquirir una tarjeta magnética, similar a la de cualquier cajero automáti-

co que, adherida al parabrisas, permite que el vehículo que pasa por el peaje no tenga necesidad de detenerse.

En un carril especial en las áreas de peaje, un lector magnético interpretará el mensaje de la tarjeta, con la matrícula del coche y el trayecto realizado, cargando el importe en la propia cuenta corriente del cliente.

Este sistema está muy generalizado en toda Europa, siendo utilizado por más del 60 por ciento de los usuarios habituales en las autopistas alemanas y francesas, y en porcentajes parecidos en otros países como Suiza e Italia. Es especialmente recomendable para profesionales de la carretera, o quienes realicen un trayecto por autopista todos los días del año.

## LIBROS

### GUÍA ESPAÑA '92

Por séptimo año consecutivo aparece la «Guía del viajero-España '92», publicada por Plaza y Janés y patrocinada por SEAT.

Además de los tradicionales mapas de carreteras, planos e ilustraciones de las ciudades, la guía incluye información actualizada sobre los principales monumentos históricos, hoteles y restaurantes. Estos últimos vienen acompañados, junto a su descripción, de una clasificación basada en tres criterios: relación calidad-precio, categoría desde el punto de vista gastronómico y del entorno en el que se encuentran. Las poblaciones, mencionadas por orden alfabético, se acompañan de datos de interés para el viajero, tales como número de habitantes o fiestas típicas. Todos estos datos hacen de la «Guía del viajero-España 1992» un útil instrumento para la planificación de viajes por nuestro país.

## NEUVOS NEUMATICOS BF GOODRICH

Aunque la vanguardia tecnológica en materia de neumáticos parece estar en Europa, ni Japón ni Estados Unidos permanecen parados. La marca BF Goodrich, especializada en la fabricación de cubiertas de altas prestaciones, para turismo y todo terreno, propone un nuevo neumático, bautizado Comp T/A, en la categoría ZR (velocidades homologadas superiores a 240 kilómetros por hora). Como viene siendo habitual en esta categoría, la Comp T/A utiliza grandes canales de evacuación de agua y dibujos profundos, para reducir los peligros del aquaplaning y mejorar la adherencia en suelo seco. Las nuevas cubiertas se ofrecen en dimensiones que van desde 15 a 17 pulgadas de diámetro.



# INSEPARABLE



DESDE AHORA TAN INSEPARABLE DE TI COMO DE TU MOTO,  
PORQUE LA TECNOLOGIA YAMAHA PERMITE QUE TENGAS UN  
CASCO ESPECIFICAMENTE DISEÑADO PARA TU MODELO DE MOTO.

YAMAHA

## Estaciones de Servicio Galp

LA empresa Galp, perteneciente a Petrogal Española S.A., se encuentra en expansión dentro de nuestro país. Su objetivo contempla la creación de una red de 250 estaciones de servicio en las que pretenden mantener un alto nivel de calidad y de atención hacia el cliente.

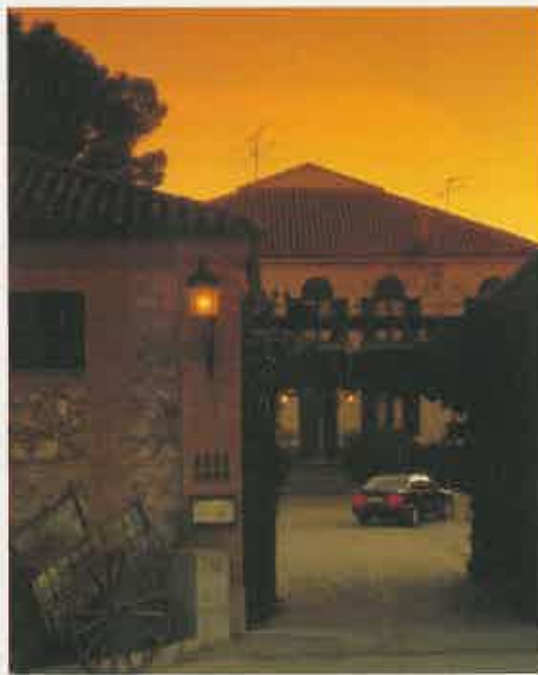
Las estaciones están dotadas de servicio 24 horas, tienda, pago por tarjetas de crédito y poseen surtidores de gasolina sin plomo.

En la actualidad existen 40 estaciones de servicio Galp en funcionamiento en nuestro país, distribuidas en Andalucía, Aragón, Castilla-La Mancha, Castilla-León, Cataluña, Extremadura y Galicia; además se encuentran en construcción otras 17 estaciones de servicio.

## GUIA BMW '92

Un año más, la agencia de Ruiz Nicoli ha realizado la campaña de publicidad para la Guía BMW de Gastronomía y Turismo en España.

Para ilustrar el lema de la campaña, «El placer de conducir, el placer de viajar», Ruiz Nicoli elige cada año un marco diferente. Para la Guía BMW '92, el lugar elegido ha sido el Palacio del Negrlejo, por su particular ubicación, su estilo y, desde luego, su cocina. La dirección del Palacio ha puesto a disposición de la agencia hasta el último rincón de sus instalaciones para realizar la fotografía que acompaña estas líneas. El resultado ha sido óptimo. A la altura de una guía gastronómica firmada por BMW.



## Castrol con el Karting

DE nuevo, Castrol se configura como la gran marca de lubricantes presente en todas las categorías deportivas del mundo del motor.

Esta vez, Castrol apuesta por el deporte del karting (antesala de Fórmula 1), patrocinando un equipo de cuatro jóvenes pilotos: Germán Muñoz, de 10 años; Alejandro López, de 13; José Juan López, de 16 y Manuel de la Fuente, de 25 años, que cubren las diferentes categorías del Campeonato de Kart de la Zona Centro. Toda esta nueva empresa supone un verdadero reto para Castrol y para estos cuatro jóvenes pilotos, que afrontarán esta temporada, carrera tras carrera, con la energía y el entusiasmo propios de su edad.

## Campaña Nissan Patrol

El modelo Patrol, de la marca japonesa Nissan, alcanzó su liderazgo de ventas antes de iniciarse la presente década, consiguiendo abrir un mercado inédito en España y una destacada posición hasta la fecha (41

por ciento del mercado en el año 1991).

Es por ello que no debe extrañar que, en pleno 1992, Nissan Motor Ibérica rompa los estereotipos publicitarios del sector con una campaña integral, enfatizando el respeto por la naturaleza y la conducción civilizada de estos vehículos que, sobradamente, han demos-

trado ser verdaderamente capaces de todo.

El mensaje está claro, los 4x4 no son vehículos para destruir la naturaleza, sino para acercarnos a ella. Es por ello que debemos proteger ese Patrimonio Natural de cuyo futuro depende, además de nuestra calidad de vida, el atractivo implícito de este tipo de vehículos.



## Autobrilante y Autoglym: limpieza de lujo

DESDE que en el año 1991 la venta de productos a la «Casa Real Británica» le confiere la distinción de un Real Decreto de su Alteza Real el Príncipe de Gales, la marca AUTOGLYM termina de confirmar su total liderazgo en el sector de productos para el cuidado y

entretenimiento de los automóviles.

Ya desde 1978, Autobrilante, S.A. se encarga de introducir en nuestro país la marca inglesa, dirigiéndose principalmente a fabricantes e importadores de los que han conseguido, gracias a la calidad, recomendaciones y homologaciones para sus redes de concesionarios.

La oferta actual de AUTOGLYM cubre cualquier exigencia del usuario, ofreciendo la máxima calidad.

# S N U E V O S O E R A

| MODELO                  | PVP       | CC    | CV  | VM  | 0/100 | L/100 | Long. | AA      | Pintura | Eleva. | Cierre | Direc. | ABS   | Llantas |
|-------------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|--------|--------|--------|-------|---------|
| <b>ACM</b>              |           |       |     |     |       |       |       |         |         |        |        |        |       |         |
| ACM OH                  | 1.884.500 | 1.588 | 54  | 110 | 10,3  | 8,2   | 407,5 | 182.857 | 34.647  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 64.481  |
| ACM OH TD               | 2.076.000 | 1.588 | 70  | 147 | 10,7  | 8,6   | 407,5 | 182.857 | 34.647  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 64.481  |
| ACM OH TD E             | 2.375.000 | 1.588 | 70  | 147 | 10,7  | 8,6   | 407,5 | 182.857 | 34.647  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 64.481  |
| <b>ALEKO</b>            |           |       |     |     |       |       |       |         |         |        |        |        |       |         |
| Aleko 2141              | 924.000   | 1.589 | 74  | 155 | 14,0  | 8,3   | 435,0 |         |         |        |        |        |       | 70.000  |
| <b>ALFA ROMEO</b>       |           |       |     |     |       |       |       |         |         |        |        |        |       |         |
| 33 1.3                  | 1.529.905 | 1.351 | 88  | 178 | 10,3  | 8,2   | 407,5 | 182.857 | 34.647  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 64.481  |
| 33 1.3 Veloce           | 1.472.274 | 1.351 | 88  | 178 | 10,3  | 8,2   | 407,5 | 182.857 | 34.647  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 64.481  |
| 33 1.5 ie               | 1.683.042 | 1.490 | 98  | 181 | 10,7  | 8,6   | 407,5 | 182.857 | 34.647  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 64.481  |
| 33 1.5 ie Milano        | 1.665.000 | 1.490 | 98  | 181 | 10,7  | 8,6   | 407,5 | 182.857 | 34.647  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 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  | Serie  | Serie | 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  | Serie  | Serie | 144.361 |
| 33 1.7 ie GTC           | 1.860.000 | 1.712 | 110 | 190 | 9,5   | 8,9   | 407,5 | 182.857 | 34.647  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 144.361 |
| 33 1.7 ie 16V           | 2.043.944 | 1.712 | 137 | 208 | 8,4   | 9,0   | 407,5 | 182.857 | 34.647  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 144.361 |
| 33 16V Quadrifoglio     | 2.122.861 | 1.712 | 137 | 208 | 8,4   | 9,0   | 407,5 | 182.857 | 34.647  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 144.361 |
| 33 16V Permanent 4      | 2.578.079 | 1.712 | 137 | 202 | 8,9   | 9,0   | 407,5 | 182.857 | 34.647  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 144.361 |
| 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  | Serie  | Serie | 144.361 |
| 75 1.6 ie               | 1.918.901 | 1.570 | 107 | 180 | 11,3  | 7,9   | 443,0 | 216.541 | 60.800  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 80.896  |
| 75 1.6 ie Le Mans       | 1.899.653 | 1.570 | 107 | 180 | 11,3  | 7,9   | 443,0 | 216.541 | 60.800  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 80.896  |
| 75 1.8 ie               | 2.130.630 | 1.779 | 122 | 190 | 10,4  | 8,9   | 443,0 | 216.541 | 60.800  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 80.896  |
| 75 1.8 ie Le Mans       | 2.178.750 | 1.779 | 122 | 190 | 10,4  | 8,9   | 443,0 | 216.541 | 60.800  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 80.896  |
| 75 2.0 Twin Spark       | 2.510.780 | 1.962 | 148 | 198 | 8,2   | 8,6   | 443,0 | 216.541 | 60.800  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 252.672 |
| 75 Twin Spark Podium    | 2.525.216 | 1.962 | 148 | 198 | 8,2   | 8,6   | 443,0 | 216.541 | 60.800  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 252.672 |
| 75 3.0 V6 Q             | 3.580.975 | 2.959 | 192 | 230 | 7,5   | 11,9  | 442,0 | 216.541 | 60.800  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 252.672 |
| 75 2.0 TD               | 2.409.728 | 1.995 | 96  | 175 | 12,4  | 8,5   | 442,0 | 216.541 | 60.800  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 80.896  |
| 75 2.4 TD               | 2.679.204 | 2.393 | 112 | 184 | 11,7  | 7,4   | 442,0 | 216.541 | 60.800  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 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  | Serie  | Serie | 200.000 |
| 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  | Serie  | Serie | 200.000 |
| 155 2.0 Twin Spark      | 2.650.000 | 1.995 | 143 | 205 | 9,3   | 8,5   | 444,3 | 250.000 | 40.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 200.000 |
| 155 2.5 V6              | 3.495.000 | 2.492 | 166 | 215 | 8,4   | 10,3  | 444,3 | 250.000 | 40.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 200.000 |
| 155 2.5 Q4              | 4.200.000 | 1.995 | 190 | 225 | 7,5   | 10,8  | 444,3 | 250.000 | 40.000  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 200.000 |
| 164 2.0 Twin Spark      | 3.037.080 | 1.962 | 148 | 210 | 9,2   | 12,1  | 455,5 | 216.541 | 76.992  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 269.474 |
| 164 2.0 V6 Turbo        | 4.780.960 | 1.996 | 210 | 240 | 7,2   | 10,1  | 455,5 | 216.541 | 76.992  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 269.474 |
| 164 3.0 V6              | 4.653.921 | 2.959 | 192 | 230 | 7,9   | 12,3  | 455,5 | 216.541 | 76.992  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 269.474 |
| 164 Quadrifoglio        | 5.387.275 | 2.959 | 200 | 231 | 7,7   | 11,3  | 455,5 | 216.541 | 76.992  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 269.474 |
| 164 2.5 TD              | 3.852.238 | 2.500 | 117 | 204 | 10,8  | 7,6   | 455,5 | 216.541 | 76.992  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 269.474 |
| Solider 2.0 ie          | 3.558.380 | 1.962 | 126 | 190 | 9,0   | 9,1   | 425,8 | 216.541 | 43.308  | Serie  | Serie  | Serie  | Serie | 269.474 |

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  | 390,0 |
| Aro 10 Techo Duro | 1.220.400 | 1.397 | 64 | 125 | 29,0 | 9,5  | 390,0 |
| 243 D             | 1.644.489 | 1.320 | 65 | 110 | 28,8 | 10,1 | 403,0 |
| 244 D             | 1.668.220 | 1.320 | 65 | 110 | 28,8 | 10,1 | 403,0 |

## ASIA MOTORS

|                     |           |       |    |     |  |  |       |       |       |       |       |       |       |       |
|---------------------|-----------|-------|----|-----|--|--|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Hocata 1.8 D        | 2.198.000 | 1.789 | 85 | 159 |  |  | 390,5 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Hocata 2.2 D Básico | 1.899.000 | 2.184 | 72 | 138 |  |  | 360,5 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |
| Hocata 2.2 D        | 2.245.000 | 2.184 | 72 | 138 |  |  | 360,5 | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie |

## 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 | Serie | Serie | 183.820 | 158.600 |
| 80 2.3 E                   | 3.200.000 | 2.309 | 133 | 200 | 9,8  | 9,8  | 448,2 | Serie   | 55.265 | 150.791 | Serie | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.600 |
| 80 2.3 E Aut.              | 3.413.000 | 2.309 | 133 | 197 | 11,2 | 10,5 | 448,2 | Serie   | 55.265 | 150.791 | Serie | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.600 |
| 80 2.3 E Quattro           | 3.952.000 | 2.309 | 133 | 200 | 9,9  | 10,5 | 448,2 | Serie   | 55.265 | 150.791 | Serie | Serie | Serie | Serie | 158.600 | 158.600 |
| 80 2.8 E V6                | 4.035.000 | 2.771 | 174 | 220 | 8,0  | 10,3 | 448,2 | Serie   | 55.265 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | 158.600 | 158.600 |
| 80 2.8 E V6 Quattro        | 4.569.000 | 2.771 | 174 | 220 | 8,0  | 11,4 | 448,2 | Serie   | 55.265 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | 158.600 | 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 | Serie | Serie | 183.820 | 158.600 |
| 100 2.0 E                  | 3.257.000 | 1.984 | 115 | 182 | 12,6 | 9,8  | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.231 |
| 100 2.3 E                  | 3.550.000 | 2.309 | 133 | 202 | 10,2 | 10,5 | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.231 |
| 100 2.3 E Quattro          | 4.307.000 | 2.309 | 133 | 202 | 10,4 | 10,7 | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | 158.231 | 158.231 |
| 100 2.3 E Aut.             | 3.792.000 | 2.309 | 133 | 202 | 11,9 | 10,5 | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.231 |
| 100 2.8 E V6               | 4.394.000 | 2.771 | 174 | 218 | 8,0  | 10,4 | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.231 |
| 100 2.8 E V6 Aut.          | 4.667.000 | 2.771 | 174 | 216 | 9,2  | 11,5 | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| 100 2.8 E V6 Quattro       | 4.987.000 | 2.771 | 174 | 218 | 8,0  | 11,8 | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| 100 S4                     | 6.611.000 | 2.226 | 239 | 244 | 6,8  | 12,1 | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| 100 2.5 TDI                | 4.127.000 | 2.461 | 115 | 195 | 11,1 | 6,6  | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.231 |
| 100 Avant 2.3 E            | 3.991.000 | 2.309 | 133 | 194 | 10,5 | 10,9 | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.231 |
| 100 Avant 2.3 E Aut.       | 4.258.000 | 2.309 | 133 | 189 | 12,2 | 11,4 | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.231 |
| 100 Avant 2.3 E Quattro    | 4.769.000 | 2.309 | 133 | 194 | 10,7 | 11,2 | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | 158.231 | 158.231 |
| 100 Avant 2.8 E V6         | 4.842.000 | 2.771 | 174 | 212 | 8,3  | 10,6 | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| 100 Avant 2.8 E V6 Aut.    | 5.109.000 | 2.771 | 174 | 207 | 9,5  | 11,6 | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| 100 Avant 2.8 E V6 Quattro | 5.439.000 | 2.771 | 174 | 212 | 8,3  | 11,6 | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| 100 Avant 2.5 TDI          | 4.589.000 | 2.461 | 115 | 188 | 11,6 | 6,7  | 479,0 | Serie   | 96.158 | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | 183.820 | 158.231 |
| Coupe 2.3 E                | 3.772.000 | 2.309 | 133 | 206 | 9,2  | 10,3 | 436,6 | 315.207 | Serie  | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| Coupe 2.3 E Aut.           | 3.938.000 | 2.309 | 133 | 202 | 10,6 | 10,5 | 436,6 | 315.207 | Serie  | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| Coupe 2.3 E Quattro        | 4.487.000 | 2.309 | 133 | 206 | 9,2  | 10,4 | 436,6 | Serie   | Serie  | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| Coupe 2.8 E V6             | 4.492.000 | 2.771 | 174 | 222 | 8,0  | 10,3 | 436,6 | Serie   | Serie  | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| Coupe 2.8 E V6 Quattro     | 5.031.000 | 2.771 | 174 | 222 | 8,0  | 11,4 | 436,6 | Serie   | Serie  | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| Coupe S-2                  | 6.066.000 | 2.226 | 220 | 248 | 6,1  | 11,8 | 440,0 | Serie   | Serie  | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| Cabrio 2.3 E               | 4.978.000 | 2.309 | 133 | 198 | 10,8 | 10,3 | 436,6 | Serie   | Serie  | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie   |
| Cabrio 2.3 E Aut.          | 5.167.000 | 2.309 | 133 | 194 | 12,2 | 10,9 | 436,6 | Serie   | Serie  | Serie   | Serie | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie   |

# TELEFONOS DE EMERGENCIA

## DIRECCION GENERAL DE TRAFICO

Tel.(900) 12 35 05

## CAMPESA

Tel.(900) 15 25 35

## AYUDA

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

## DAEWOO

Tel.(91) 441 33 44

## OPTEL

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

| MODELO                     | PVP       | CC    | CV  | VM  | O/100 | L/100 | Long. | AA      | Pintura | Eleva.  | Cierre | Direc.  | ABS     | Llantas |
|----------------------------|-----------|-------|-----|-----|-------|-------|-------|---------|---------|---------|--------|---------|---------|---------|
| Polo Classic CD 1.4        | 1.353.487 | 1.395 | 50  | 141 | 19,5  | 5,8   | 397,5 | -       | 25.200  | -       | -      | -       | -       | -       |
| Golf 1.4 CL 3p             | 1.524.000 | 1.391 | 60  | 157 | 16,3  | 7,2   | 402,0 | -       | 43.018  | 148.649 | 58.173 | -       | 183.819 | -       |
| Golf 1.8 CL 75 3p          | 1.720.000 | 1.781 | 75  | 188 | 14,0  | 8,1   | 402,0 | -       | 43.018  | 148.649 | 58.173 | -       | 183.819 | -       |
| Golf 1.8 CL 90 3p          | 1.813.000 | 1.781 | 90  | 180 | 12,1  | 8,2   | 402,0 | -       | 43.018  | 148.649 | 58.173 | -       | 183.819 | -       |
| Golf 1.8 GL 75 3p          | 1.904.000 | 1.781 | 75  | 168 | 14,0  | 8,1   | 402,0 | 317.511 | 43.018  | Serie   | Serie  | Serie   | 183.819 | 125.532 |
| Golf 1.8 GL 90 3p          | 1.998.000 | 1.781 | 90  | 180 | 12,1  | 8,2   | 402,0 | 317.511 | 43.018  | Serie   | Serie  | Serie   | 183.819 | 125.532 |
| Golf 1.8 GL 90 Aut. 3p     | 2.151.000 | 1.781 | 90  | 175 | 14,2  | 8,7   | 402,0 | 317.511 | 43.018  | Serie   | Serie  | Serie   | 183.819 | 125.532 |
| Golf 2.0 GTI 3p            | 2.131.000 | 1.984 | 115 | 198 | 10,1  | 8,6   | 402,0 | 312.000 | 43.018  | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | Serie   |
| Golf 2.8 VR6 3p            | 3.599.000 | 2.792 | 174 | 225 | 7,6   | 10,4  | 402,0 | Serie   | Serie   | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | Serie   |
| Golf 1.9 D CL 3p           | 1.875.000 | 1.896 | 64  | 156 | 17,6  | 6,0   | 402,0 | -       | 43.018  | 148.649 | 58.173 | -       | 183.819 | -       |
| Golf 1.9 D GL 3p           | 2.158.000 | 1.896 | 75  | 165 | 15,4  | 6,0   | 402,0 | -       | 43.018  | Serie   | Serie  | Serie   | 183.819 | 125.532 |
| Golf 1.9 D GTD 3p          | 2.209.000 | 1.896 | 75  | 165 | 15,4  | 6,0   | 402,0 | -       | 43.018  | 148.649 | 58.173 | -       | 183.819 | 125.532 |
| Golf 1.4 CL 5p             | 1.618.000 | 1.391 | 60  | 157 | 16,3  | 7,2   | 402,0 | -       | 43.018  | 148.649 | 61.541 | -       | 183.819 | -       |
| Golf 1.8 CL 75 5p          | 1.814.000 | 1.781 | 75  | 168 | 14,0  | 8,1   | 402,0 | -       | 43.018  | 148.649 | 61.541 | Serie   | 183.819 | -       |
| Golf 1.8 CL 90 5p          | 1.907.000 | 1.781 | 90  | 180 | 12,1  | 8,2   | 402,0 | -       | 43.018  | 148.649 | 61.541 | Serie   | 183.819 | -       |
| Golf 1.8 GL 75 5p          | 1.998.000 | 1.781 | 75  | 168 | 14,0  | 8,1   | 402,0 | 317.511 | 43.018  | Serie   | Serie  | Serie   | 183.819 | 125.532 |
| Golf 1.8 GL 90 5p          | 2.092.000 | 1.781 | 90  | 180 | 12,1  | 8,2   | 402,0 | 317.511 | 43.018  | Serie   | Serie  | Serie   | 183.819 | 125.532 |
| Golf 1.8 GL 90 Aut. 5p     | 2.245.000 | 1.781 | 90  | 175 | 14,2  | 8,7   | 402,0 | 317.511 | 43.018  | Serie   | Serie  | Serie   | 183.819 | 125.532 |
| Golf 2.0 GTI 5p            | 2.219.000 | 1.984 | 115 | 198 | 10,1  | 8,6   | 402,0 | 312.000 | 43.018  | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | Serie   |
| Golf 2.8 VR6 5p            | 3.705.000 | 2.792 | 174 | 225 | 7,6   | 10,4  | 402,0 | Serie   | Serie   | Serie   | Serie  | Serie   | Serie   | Serie   |
| Golf 1.9 D CL 5p           | 1.969.000 | 1.896 | 64  | 156 | 17,6  | 6,0   | 402,0 | -       | 43.018  | 148.649 | 61.541 | -       | 183.819 | -       |
| Golf 1.9 D GL 5p           | 2.252.000 | 1.896 | 75  | 165 | 15,4  | 6,0   | 402,0 | -       | 43.018  | Serie   | Serie  | Serie   | 183.819 | 125.532 |
| Golf 1.9 D GTD 5p          | 2.308.000 | 1.896 | 75  | 165 | 15,4  | 6,0   | 402,0 | -       | 43.018  | 148.649 | 61.541 | Serie   | 183.819 | Serie   |
| Golf Cabrio GL             | 2.250.000 | 1.595 | 75  | 167 | 14,0  | 8,0   | 399,0 | 249.646 | 31.314  | 39.543  | 17.828 | 104.040 | 134.592 | -       |
| Golf Cabrio GLi            | 2.570.000 | 1.781 | 112 | 189 | 10,3  | 8,6   | 399,0 | 249.646 | 31.314  | Serie   | 17.828 | 104.040 | 134.592 | Serie   |
| Vento 1.8 CL               | 1.832.000 | 1.781 | 75  | 168 | 14,4  | 8,2   | 438,0 | -       | 43.018  | 148.649 | 58.173 | -       | 183.819 | -       |
| Vento 1.8 CL               | 1.927.000 | 1.781 | 90  | 180 | 12,5  | 8,5   | 438,0 | -       | 43.018  | 148.649 | 58.173 | -       | 183.819 | -       |
| Vento 1.8 GL               | 2.028.000 | 1.781 | 75  | 168 | 14,4  | 8,2   | 438,0 | 317.511 | 43.018  | Serie   | Serie  | Serie   | 183.819 | 125.532 |
| Vento 1.8 GL               | 2.123.000 | 1.781 | 90  | 180 | 12,5  | 8,5   | 438,0 | 317.511 | 43.018  | Serie   | Serie  | Serie   | 183.819 | 125.532 |
| Vento 1.9 D CL             | 2.069.000 | 1.896 | 64  | 156 | 18,6  | 6,3   | 438,0 | -       | 43.018  | 148.649 | 58.173 | -       | 183.819 | -       |
| Vento 1.9 TD CL            | 2.184.000 | 1.896 | 75  | 165 | 15,7  | 6,3   | 438,0 | -       | 43.018  | 148.649 | 58.173 | -       | 183.819 | -       |
| Vento 1.9 TD GL            | 2.360.000 | 1.896 | 75  | 165 | 15,7  | 6,3   | 438,0 | 317.511 | 43.018  | Serie   | Serie  | Serie   | 183.819 | 125.532 |
| Corrado 16 V               | 3.310.000 | 1.781 | 136 | 209 | 8,6   | 11,8  | 405,0 | Serie   | 31.314  | Serie   | Serie  | Serie   | 134.592 | Serie   |
| Corrado G-60               | 3.615.000 | 1.781 | 160 | 216 | 8,3   | 9,6   | 405,0 | Serie   | 31.314  | Serie   | Serie  | Serie   | 134.592 | Serie   |
| Corrado VR6                | 4.080.000 | 2.861 | 190 | 235 | 6,9   | 11,2  | 405,0 | Serie   | 31.314  | Serie   | Serie  | Serie   | 134.592 | Serie   |
| Passat 1.8 CL              | 2.209.068 | 1.781 | 90  | 171 | 16,1  | 8,7   | 457,0 | 252.150 | 40.421  | 39.543  | Serie  | Serie   | 175.158 | 112.600 |
| Passat 2.0 GL              | 2.723.954 | 1.984 | 115 | 191 | 11,3  | 9,2   | 457,0 | Serie   | 40.421  | Serie   | Serie  | Serie   | 175.158 | 112.600 |
| Passat 2.0 GL Aut.         | 2.934.730 | 1.984 | 115 | 190 | 12,7  | 9,3   | 457,0 | Serie   | 40.421  | Serie   | Serie  | Serie   | 175.158 | 112.600 |
| Passat GT 16V              | 3.209.969 | 1.781 | 136 | 208 | 10,2  | 11    | 457,0 | Serie   | 40.421  | Serie   | Serie  | Serie   | 175.158 | 112.600 |
| Passat GT Sincro G-60      | 3.941.397 | 1.781 | 160 | 210 | 9,6   | 10,3  | 457,0 | Serie   | 40.421  | Serie   | Serie  | Serie   | 175.158 | 112.600 |
| Passat VR6                 | 3.812.435 | 2.792 | 174 | 224 | 8,2   | 10,6  | 457,0 | Serie   | 40.421  | Serie   | Serie  | Serie   | 175.158 | 112.600 |
| Passat VR6 Aut.            | 4.009.728 | 2.792 | 174 | 221 | 8,6   | 11,7  | 457,0 | Serie   | 40.421  | Serie   | Serie  | Serie   | 175.158 | 112.600 |
| Passat CL Turbodiesel      | 2.537.247 | 1.588 | 80  | 175 | 16,0  | 8,5   | 457,0 | -       | 40.421  | 39.543  | Serie  | Serie   | 175.158 | 112.600 |
| Passat Variant 1.8 CL      | 2.428.495 | 1.781 | 90  | 171 | 14,2  | 8,0   | 457,0 | -       | 40.421  | 39.543  | Serie  | Serie   | 175.158 | 112.600 |
| Passat Variant 2.0 GL      | 2.961.668 | 1.984 | 115 | 195 | 11,5  | 9,2   | 457,0 | Serie   | 40.421  | Serie   | Serie  | Serie   | 175.158 | 112.600 |
| Passat Variant 2.0 GL Aut. | 3.173.397 | 1.984 | 115 | 192 | 12,7  | 10,1  | 457,0 | Serie   | 40.421  | Serie   | Serie  | Serie   | 175.158 | 112.600 |
| Variant GT 16V             | 3.451.533 | 1.781 | 136 | 206 | 10,4  | 9,9   | 457,0 | Serie   | 40.421  | Serie   | Serie  | Serie   | 175.158 | 112.600 |
| Variant GT Sincro G-60     | 4.188.736 | 1.781 | 160 | 210 | 9,8   | 10,3  | 457,0 | Serie   | 40.421  | Serie   | Serie  | Serie   | 175.158 | 112.600 |
| Variant VR6                | 4.048.224 | 2.792 | 174 | 218 | 8,3   | 10,7  | 457,0 | Serie   | 40.421  | Serie   | Serie  | Serie   | 175.158 | 112.600 |
| Variant VR6 Aut.           | 4.245.517 | 2.792 | 174 | 215 | 8,9   | 12,1  | 457,0 | Serie   | 40.421  | Serie   | Serie  | Serie   | 175.158 | 112.600 |
| Variant CL TD              | 2.755.713 | 1.588 | 80  | 171 | 16,2  | 7,1   | 457,0 | -       | 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 sobreprecio de 92.000 ptas. Todas las versiones del Volkswagen Vento, están también disponibles con catalizador y tienen un sobreprecio de 98.000 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 GLi                | 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 1.6V Sedán         | 4.092.000 | 2.316 | 155 | 200 | 10,2 | 11,2 | 484,0 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | Serie   | -      |
| 940 GLE 16V S. Wagon   | 4.228.000 | 2.316 | 165 | 200 | 10,5 | 11,4 | 484,0 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | Serie   | -      |
| 940 Turbo Sedán        | 4.498.000 | 2.316 | 165 | 200 | 9,0  | 13,0 | 487,0 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | Serie   | -      |
| 940 Turbo S. Wagon     | 4.642.000 | 2.316 | 165 | 200 | 9,0  | 13,1 | 484,0 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | Serie   | -      |
| 940 TD                 | 4.498.000 | 2.383 | 122 | 181 | 12,0 | 7,9  | 487,0 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | Serie   | -      |
| 940 TD S. Wagon        | 4.642.000 | 2.383 | 122 | 181 | 12,0 | 8,0  | 484,0 | Serie   | 82.000 | Serie | Serie | Serie | Serie   | -      |
| 960 Turbo 16V          | 6.040.000 | 1.986 | 190 | 205 | 8,2  | 12,3 | 487,0 | Serie   | Serie  | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie  |
| 960 24V Aut.           | 6.424.000 | 2.922 | 204 | 220 | 8,9  | 12,2 | 487,0 | Serie   | Serie  | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie  |
| 960 24V Aut. S. Wagon  | 6.496.000 | 2.922 | 204 | 211 | 9,5  | 12,2 | 484,0 | Serie   | Serie  | Serie | Serie | Serie | Serie   | Serie  |

| MODELO                     | 91   | 90   | 89   | 88   | 87  |
|----------------------------|------|------|------|------|-----|
| Fiesta S 1.6 3p            | 960  | 830  | 750  | —    | —   |
| Fiesta Ghia 1.6 5p         | 940  | 800  | 720  | —    | —   |
| Fiesta XR2i                | 1160 | 1000 | 900  | —    | —   |
| Fiesta CL 1.8 D 3p         | 880  | 760  | 680  | —    | —   |
| Fiesta CL 1.8 D 3p         | 890  | 760  | 680  | —    | —   |
| Fiesta CL 1.8 D 5p         | 930  | 800  | 720  | —    | —   |
| Escort Laser CL y GL 1.3   | —    | —    | —    | 600  | 440 |
| Escort Xtra 1.4            | —    | —    | —    | 640  | 510 |
| Escort Ghia 1.6            | 1000 | 900  | 810  | 730  | 550 |
| Escort Ghia 1.6 i          | 1050 | 950  | 870  | 780  | 700 |
| Escort 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            | 1480 | 1250 | 1120 | 950  | 760 |
| CLD, GLD y Xtra 1.6 D      | —    | —    | —    | 510  | 370 |
| Escort Mark 1.6 D          | 900  | 810  | 730  | 660  | —   |
| Escort Ghia 1.6 D/1.8 D    | 1000 | 900  | 810  | 730  | 550 |
| Escort GTD 1.6             | 930  | 840  | 760  | —    | —   |
| Escort Country 1.6 D       | 1000 | 900  | 810  | 730  | —   |
| Escort Country 1.8 D       | 1030 | 930  | 840  | —    | —   |
| Escort Cabrio Ghia 1.6     | 1540 | 1320 | 1180 | 990  | 790 |
| Escort Cabrio XR 3i        | 1750 | 1500 | 1350 | 1150 | 850 |
| Orion CL 1.4 y 1.6         | —    | 850  | 720  | 610  | 520 |
| Orion Ghia GT y Millo, 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 Millo 1.8 D     | 1000 | 900  | 820  | 730  | 550 |
| Escort CLX 1.3 5p          | 1220 | —    | —    | —    | —   |
| Escort CLX 1.6 3p          | 1260 | —    | —    | —    | —   |
| Escort CLX 1.6 5p          | 1300 | —    | —    | —    | —   |
| Escort CLX 1.6 i Cat. 5p   | 1450 | —    | —    | —    | —   |
| Escort Sport 1.6 i 3p      | 1450 | —    | —    | —    | —   |
| Escort CLX 1.8 D 5p        | 1200 | —    | —    | —    | —   |
| Escort Ghia y 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 CL y GT 2.0 4p      | 1260 | 1070 | 980  | 850  | 770 |
| Sierra CL 2.0 4p           | —    | —    | —    | 900  | 810 |
| Sierra GL 2.0 i 4p         | 1440 | 1220 | 1080 | 940  | 850 |
| Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p | 1750 | 1350 | 1200 | 1050 | 800 |
| Sierra CL 2.0 Cataliz.     | 1500 | 1270 | 1140 | —    | —   |
| Sierra CL 2.0 5p           | 1320 | 1110 | 1020 | 940  | 840 |
| Sierra GL y GT 2.0 5p      | 1340 | 1130 | 1000 | 900  | 810 |
| Sierra GL 2.0 i 5p         | 1490 | 1260 | 1120 | 990  | 890 |

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

## JAGUAR

| MODELO             | 91   | 90   | 89   | 88   | 87   |
|--------------------|------|------|------|------|------|
| Sovereign V12      | 5410 | 4750 | 3900 | 3430 | 2920 |
| XJS 3.6 Cabriolet  | —    | —    | —    | —    | 3440 |
| XJS V12 Cabriolet  | 6360 | 5880 | 5220 | 4510 | 3830 |
| XJS 3.6            | 4940 | 4460 | 4180 | 3590 | 3200 |
| XJS V12            | 5220 | 4750 | 4460 | 3970 | 3500 |
| XJ6 3.6            | 4560 | 3800 | 2940 | 2500 | 2250 |
| Sovereign 3.6 Aut. | 5320 | 4840 | 4560 | 3980 | 3580 |
| Daimler 3.6 Aut.   | 6080 | 5600 | 5130 | 4460 | 4010 |

## LANCIA

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

| MODELO               | 91   | 90   | 89   | 88   | 87   |
|----------------------|------|------|------|------|------|
| Delta 1600 GT IE     | 1120 | 960  | 850  | 740  | 630  |
| Delta HF Turbo IE    | 1250 | 1080 | 960  | 800  | 680  |
| Delta 4x4            | —    | —    | —    | 1350 | 1150 |
| Delta Integrale      | 2550 | 2170 | 1950 | —    | —    |
| Delta Integrale 16 V | 2750 | 2340 | 2110 | —    | —    |
| Prisma 1.5 LX        | —    | 930  | 790  | 710  | —    |
| Prisma 1600 IE       | —    | —    | —    | 800  | 680  |
| Prisma Symbol        | —    | 1020 | 930  | 790  | 710  |
| Prisma TD            | —    | 1070 | 970  | 820  | 740  |
| Thema 2.0 IE         | 1960 | 1730 | 1540 | 1300 | 1110 |
| Thema IE Turbo       | —    | —    | —    | 1460 | 1250 |
| Thema 6V             | —    | —    | —    | 1500 | 1210 |
| Thema Turbo IE SW    | —    | 2530 | 2280 | 1940 | 1750 |
| Thema 2.0 IE 16 V    | 2180 | 1960 | 1670 | 1500 | —    |
| Thema Turbo IE 16 V  | 2600 | 2340 | 1990 | 1780 | —    |
| Thema 8.32           | —    | 4330 | 3700 | 3330 | —    |
| Thema TD             | —    | —    | —    | 1340 | 1140 |
| Thema TD Nuevo       | 2360 | 2090 | 1880 | —    | —    |
| Thema Turbo DS SW    | —    | 2450 | 2200 | 1960 | —    |
| Thema 1.600 ie       | 1460 | 1310 | —    | —    | —    |
| Dedra 1.800 ie       | 1640 | 1480 | —    | —    | —    |
| Dedra 2.0 ie         | 1880 | 1690 | —    | —    | —    |
| Dedra Turbo Diesel   | 1660 | 1480 | —    | —    | —    |

## MERCEDES BENZ

| MODELO        | 91   | 90   | 89   | 88   | 87   |
|---------------|------|------|------|------|------|
| 190 D         | 2500 | 2370 | 2170 | 1900 | 1670 |
| 190 D 2.5     | 2940 | 2790 | 2550 | 2240 | 1960 |
| 190 D 2.5 T   | 3360 | 3130 | 2870 | —    | —    |
| 200 D         | 3220 | 3060 | 2790 | 2450 | 2150 |
| 250 D         | 3520 | 3340 | 3050 | 2680 | 2350 |
| 300 D         | 3820 | 3630 | 3310 | 2910 | 2550 |
| 300 TD        | 4300 | 4080 | 3730 | 3270 | 2870 |
| 300 TD Turbo  | 5100 | 4840 | 4420 | 3870 | 3400 |
| 190 E 1.8     | 2200 | 2090 | —    | —    | —    |
| 190 E 2.0     | 2890 | 2740 | 2510 | 2200 | 1930 |
| 190 E 2.3     | 3090 | 2930 | 2670 | 2350 | 2060 |
| 190 E 2.3 16V | —    | —    | —    | 4000 | 3500 |
| 190 E 2.6     | 3580 | 3400 | 3100 | 2720 | 2390 |
| 190 E 2.5 16V | 5260 | 5000 | 4560 | —    | —    |
| 200           | 3000 | 2850 | 2600 | 2280 | 2000 |
| 230 E         | 3510 | 3330 | 3040 | 2660 | 2340 |
| 230 CE        | 4480 | 4260 | 3880 | 3400 | 2980 |
| 230 TE        | 3960 | 3760 | 3430 | 3010 | 2640 |
| 260 E         | 4090 | 3860 | 3550 | 3110 | 2730 |
| 300 E         | 4420 | 4200 | 3830 | 3360 | 2950 |
| 300 E 4 Matic | 5590 | 5100 | 4840 | 4250 | 3720 |
| 300 CE        | 5230 | 5020 | 4580 | 4020 | 3520 |
| 300 TE        | 4810 | 4630 | 4220 | 3750 | 3240 |
| 260 SE        | 3960 | 3390 | 2830 | 2550 | 2260 |

| MODELO  | 91   | 90   | 89   | 88   | 87   |
|---------|------|------|------|------|------|
| 300 SE  | 4250 | 3640 | 3030 | 2730 | 2430 |
| 300 SEL | 4570 | 3910 | 3270 | 2930 | 2610 |
| 420 SE  | 5160 | 4420 | 3680 | 3310 | 2950 |
| 420 SEL | 5530 | 4730 | 3940 | 3560 | 3160 |
| 500 SE  | 5570 | 4780 | 3980 | 3580 | 3190 |
| 500 SEL | 6100 | 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 | 4600 |
| 500 SEC | 6580 | 5630 | 4700 | 4230 | 3760 |
| 560 SE  | 8230 | 7050 | 5360 | —    | —    |
| 560 SEC | 8570 | 7340 | 6610 | —    | —    |

## OPEL

| MODELO                      | 91   | 90   | 89   | 88   | 87   |
|-----------------------------|------|------|------|------|------|
| Corsa 1.0                   | 670  | 570  | 510  | 430  | 340  |
| Corsa Joy 1.2 3p            | 830  | —    | —    | —    | —    |
| Corsa Swing 1.2 3p          | 790  | 670  | 610  | 520  | 470  |
| Corsa 1.3 3p                | 870  | 750  | 670  | 570  | 510  |
| Corsa Joy 1.4 3p            | 950  | —    | —    | —    | —    |
| Corsa Swing 1.4 3p          | 820  | —    | —    | —    | —    |
| Corsa GSi                   | 1070 | 920  | 780  | 700  | —    |
| Corsa GL y Swing 1.2 4p     | 850  | 720  | 650  | 560  | 490  |
| Corsa 1.3 4p                | 920  | 790  | 710  | 600  | 540  |
| Corsa GL 1.4 4p             | 950  | —    | —    | —    | —    |
| Corsa Swing 1.4 4p          | 880  | —    | —    | —    | —    |
| Corsa GL 1.2 5p             | 870  | 740  | 670  | 570  | 510  |
| Corsa Swing 1.2 5p          | 820  | 700  | 630  | 540  | —    |
| Corsa GL 1.4 4p             | 930  | —    | —    | —    | —    |
| Corsa Swing 1.4 5p          | 850  | —    | —    | —    | —    |
| Corsa 1.5 D 3p              | 820  | 700  | 640  | 490  | 440  |
| Corsa 1.5 D 4p              | 880  | 750  | 680  | 530  | 480  |
| Corsa 1.5 D 5p              | 860  | 730  | 660  | 510  | 460  |
| Kadett 1.3 3p               | —    | —    | —    | 820  | 690  |
| Kadett 1.4 3p               | 1100 | 990  | —    | —    | —    |
| Kadett 1.6 3p               | 1170 | 1010 | 910  | —    | —    |
| Kadett 1.8 3p               | 1240 | 1060 | 950  | —    | —    |
| Kadett GSi 2.0 i 3p         | 1460 | 1250 | 1130 | 1000 | 900  |
| Kadett GSi 2.0 i 16V 3p     | 1720 | 1470 | 1320 | 1180 | 1060 |
| Kadett 1.3 4p               | 970  | 820  | 740  | 630  | 500  |
| Kadett 1.4 4p               | 1140 | 1030 | —    | —    | —    |
| Kadett 1.6 4p LS            | 1120 | 960  | 860  | 770  | 600  |
| Kadett 1.6 4p Fun           | 1120 | 960  | 860  | 770  | 600  |
| Kadett 1.8 4p GL, Bea, Fils | 1130 | 1020 | 920  | 820  | 660  |
| Kadett 1.3 4p               | 1320 | 1130 | 1020 | 910  | 740  |
| Kadett 1.3 5p               | 910  | 770  | 690  | —    | —    |
| Kadett 1.4 5p               | 1120 | 1000 | —    | —    | —    |

| MODELO                 | 91   | 90   | 89   | 88   | 87   |
|------------------------|------|------|------|------|------|
| Kadett 1.6 5p LS y Fun | 1120 | 960  | 860  | 770  | 600  |
| Kadett 1.6 5p GL       | 1170 | 1000 | 900  | 800  | 650  |
| Kadett Beatty          | 1170 | 1000 | 900  | 800  | 650  |
| Kadett 1.8 i 5p        | 1370 | 1230 | —    | —    | —    |
| Kadett GSi 2.0 i 5p    | 1520 | 1300 | 1170 | 1040 | 840  |
| Kadett Cabrio 1.6      | 1550 | 1390 | 1250 | —    | —    |
| Kadett Cabrio 2.0 i    | 1720 | 1550 | 1390 | 1180 | —    |
| Kadett 1.5 TD 4p       | 1210 | 1020 | 920  | 710  | 640  |
| Kadett 1.6 D 4p        | —    | —    | —    | 720  | 580  |
| Kadett 1.7 D 4p        | 1090 | 920  | 830  | —    | —    |
| Kadett 1.5 TD 5p       | 1200 | 1010 | 910  | 740  | 670  |
| Kadett 1.6 D 5p        | —    | —    | —    | 720  | 580  |
| Kadett 1.7 D 5p        | 1040 | 890  | 800  | —    | —    |
| Kadett 1.6 S Caravan   | 1200 | 1030 | 920  | 820  | 740  |
| Kadett 1.5 TD Caravan  | 1300 | 1100 | 1000 | 810  | 730  |
| Kadett 1.7 D Caravan   | 1300 | 1100 | 1000 | 810  | 730  |
| Ascona 1.6 4p          | —    | —    | —    | 490  | 420  |
| Ascona 2.0 i 4         | —    | —    | —    | 760  | 680  |
| Ascona 2.0 i 5p        | —    | —    | —    | 760  | 680  |
| Ascona GT 2p           | —    | —    | —    | 700  | 630  |
| Ascona GT 5p           | —    | —    | —    | 750  | 670  |
| Ascona Diesel          | —    | —    | —    | 690  | 440  |
| Ascona Mania Coupe     | —    | —    | —    | 860  | 670  |
| Vectra GL 1.6 S 4p     | 1390 | 1240 | 1110 | —    | —    |
| Vectra GL 1.7 D 4p     | 1410 | 1270 | 1140 | —    | —    |
| Vectra GL 4x4 2.0 i 4p | 2240 | 2010 | 1810 | —    | —    |
| Vectra GLS 2.0 i 4p    | 1640 | 1470 | 1320 | —    | —    |
| Vectra CD 2.0 i 4p     | 1720 | 1540 | 1390 | —    | —    |
| Vectra GT 2.0 i 4p     | 1890 | 1660 | 1490 | —    | —    |
| Vectra 2000 2.0 i 4p   | 2270 | 2040 | 1840 | —    | —    |
| Vectra GL 1.6 S 5p     | 1440 | 1290 | 1160 | —    | —    |
| Vectra GL 1.7 D 5p     | 1470 | 1320 | 1190 | —    | —    |
| Vectra GLS 2.0 i 5p    | 1700 | 1530 | 1390 | —    | —    |
| Vectra CD 2.0 i 5p     | 1990 | 1790 | 1610 | —    | —    |
| Vectra GT 2.0 i 5p     | 1820 | 1730 | 1560 | —    | —    |
| Calibra 2.0 i          | 2140 | —    | —    | —    | —    |
| Calibra 2.0 i 16V      | 2540 | —    | —    | —    | —    |
| Calibra 2.0 i 16V 4x4  | 2870 | —    | —    | —    | —    |
| Omega GL 2.0 i         | 1530 | 1290 | 1190 | 1000 | 900  |
| Omega GL Diamond       | 1770 | 1500 | 1360 | 1160 | 1040 |
| Omega CD 2.0 i         | 1820 | 1630 | 1480 | 1260 | 1130 |
| Omega GLS 2.6 i        | 2300 | —    | —    | —    | —    |
| Omega CD 2.6 i         | 2400 | —    | —    | —    | —    |
| Omega 3.0 i            | 2470 | 2090 | 1930 | 1640 | 1480 |
| Omega 3.0 i 24V        | 3250 | 2920 | —    | —    | —    |
| Omega GLD 2.3 TD       | 1740 | 1480 | 1330 | 1090 | 930  |
| Omega GLS 2.3 TD       | 1830 | 1600 | 1450 | 1120 | 1010 |
| Omega CD               | 1980 | 1660 | 1500 | 1160 | 1040 |
| Omega Caravan 2.0 i    | 1590 | 1380 | 1150 | 1030 | —    |
| Omega Caravan 2.3 TD   | 1790 | 1530 | 1300 | 1170 | —    |
| Senator 3.0 E          | —    | —    | —    | —    | 780  |
| Senator 3.0 i          | 2310 | 1950 | 1780 | 1520 | —    |
| Senator 3.0 i CD       | 2620 | 2210 | 2010 | 1720 | —    |
| Senator 3.0 i CD 24V   | 3620 | 3260 | —    | —    | —    |
| Morisa 3.0             | —    | —    | —    | 790  | 630  |

| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
|--------|----|----|----|----|----|
|--------|----|----|----|----|----|

|                     |      |      |      |      |      |
|---------------------|------|------|------|------|------|
| R21 GTS             | 1380 | 1170 | 970  | 870  | 740  |
| R21 TXE             | 1710 | 1450 | 1210 | 1080 | 920  |
| R21 GTX             | 1470 | 1240 | 1040 | 940  | ---  |
| R21 TXI             | 1820 | 1640 | ---  | ---  | ---  |
| R21 2 L Turbo       | 2340 | 1980 | 1650 | 1480 | ---  |
| R21 GTD             | 1480 | 1250 | 1040 | 930  | 800  |
| R21 Turbo D         | 1660 | 1400 | 1170 | 1050 | ---  |
| R21 Turbo DX        | 1760 | 1490 | 1250 | 1120 | ---  |
| R21 Nevada GTS      | 1530 | 1290 | 1080 | 960  | 820  |
| R21 Nevada TXE      | 1750 | 1480 | 1240 | 1100 | 940  |
| R21 Nevada TXE Fam. | 1820 | 1540 | 1290 | 1150 | 980  |
| R21 Nevada GTD      | 1670 | 1410 | 1180 | 1050 | 900  |
| R21 Nevada Turbo D  | 1820 | 1540 | 1290 | 1150 | 1030 |
| R21 Nevada Turbo DX | 1910 | 1620 | 1380 | 1210 | 1090 |
| R25 GTS             | 1320 | 1120 | 1010 | 900  | 770  |
| R25 GTX             | 1850 | 1580 | 1420 | 1270 | 1080 |
| R25 TX              | 1900 | 1610 | 1450 | 1290 | 1100 |
| R25 TXI             | 2320 | 1970 | 1770 | ---  | ---  |
| R25 V6 i            | 2730 | 2320 | 2090 | 1860 | 1590 |
| R25 V6 Turbo        | 3760 | 3190 | 2880 | 2560 | 2190 |
| R25 GTD             | 1470 | 1180 | 1060 | 940  | 810  |
| R25 Turbo D         | 2290 | 1950 | 1760 | 1570 | 1340 |
| Espace GTS          | 2000 | 1700 | 1530 | ---  | ---  |
| Espace TSE          | ---  | ---  | 1380 | 1010 | ---  |
| Espace TXE          | 2400 | 2050 | 1850 | 1570 | 1140 |
| Espace TXE Quadra   | 2650 | 2250 | 2020 | ---  | ---  |
| Espace Turbo D      | 2200 | 1870 | 1670 | 1280 | 960  |
| Espace Turbo DX     | 2470 | 2110 | 1890 | 1470 | 1080 |
| Alpine V6 Turbo     | 5350 | 4600 | 4100 | 3490 | 3140 |

#### ROVER

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

#### SEAT

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

| MODELO | 91 | 90 | 89 | 88 | 87 |
|--------|----|----|----|----|----|
|--------|----|----|----|----|----|

|                              |      |     |     |     |     |
|------------------------------|------|-----|-----|-----|-----|
| Marbella GLX                 | 630  | 540 | 460 | 410 | --- |
| Ibiza Disc Str. y Sps. 0.9   | 630  | 530 | 490 | 420 | 360 |
| Ibiza GLX 1.2 3p             | 880  | 740 | 680 | 580 | 400 |
| Ibiza Del Sol                | ---  | --- | --- | 510 | 410 |
| Ibiza Disc. Sps. 1.5 3p      | 760  | 640 | 540 | 490 | --- |
| Ibiza XL 1.5 3p              | 850  | 720 | 650 | 560 | 390 |
| Ibiza GL 1.5 3p              | ---  | --- | --- | 530 | 420 |
| Ibiza Crono 3p               | ---  | --- | --- | 530 | 420 |
| Ibiza CLX 3p                 | ---  | --- | --- | 530 | 420 |
| Ibiza GLX 1.5 3p             | 940  | 800 | 730 | 610 | 440 |
| Ibiza SW 1.5 3p              | 1020 | 860 | 780 | 700 | --- |
| Ibiza Disc. Sps. Str. 0.9 5p | 680  | 580 | 520 | 440 | 350 |
| Ibiza Disc. Sps. 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                | 900  | 690 | 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 Sps             | 770  | 650 | 580 | 440 | 320 |
| Ibiza Jun. D 3p              | 770  | 650 | 580 | 440 | 320 |
| Ibiza GLD 3p                 | 860  | 740 | 660 | 500 | 370 |
| Ibiza XLD 3p                 | 850  | 740 | 660 | 500 | 370 |
| Ibiza Disc y Sps             | 820  | 690 | 630 | 480 | 430 |
| Ibiza Jun. D 5p              | 820  | 690 | 630 | 480 | 430 |
| Ibiza GLD                    | 910  | 780 | 700 | 540 | 490 |
| Ibiza XLD 5p                 | 910  | 780 | 700 | 540 | 490 |
| Malaga L, GL 1.2             | 720  | 610 | 530 | 450 | 400 |
| Malaga Touring 1.2           | 720  | 610 | 530 | 450 | 400 |
| Malaga GLX 1.2               | 750  | 640 | 570 | 480 | 430 |
| Malaga L, GL y Bri           | 790  | 670 | 590 | 480 | 360 |
| Malaga Touring 1.5           | 790  | 670 | 590 | 480 | 360 |
| Malaga GLX 1.5               | 820  | 700 | 630 | 530 | 410 |
| Malaga 1.5 Inyección         | 940  | 800 | 720 | 610 | 470 |
| Malaga LD                    | 900  | 770 | 690 | 470 | 370 |
| Malaga GLD                   | 900  | 770 | 690 | 470 | 370 |
| Malaga XLD                   | 900  | 770 | 690 | 470 | 370 |
| Malaga Touring D             | 900  | 770 | 690 | 470 | 370 |

#### TALBOT

| MODELO                 | 91  | 90  | 89  | 88  | 87  |
|------------------------|-----|-----|-----|-----|-----|
| Horizon LS             | --- | --- | --- | 310 | --- |
| Horizon GL             | --- | --- | --- | 340 | --- |
| Horizon GT             | --- | --- | --- | 370 | --- |
| Horizon GLD            | --- | --- | --- | 350 | --- |
| Horizon EFi y GTD Aut. | --- | --- | --- | 360 | --- |
| 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  | 480  | 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 GT 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  | 560 |
| Golf GTD 2 p             | 1390 | 1180 | 1060 | 820  | 630 |
| Golf GTD 4 p             | 1460 | 1240 | 1120 | 850  | 660 |
| Golf Cabrio GLI          | 1520 | 1300 | 1170 | 990  | 800 |
| Golf Cabrio Quattro      | 1700 | 1450 | 1300 | 1100 | 900 |
| Jetta CL 75 cv           | 1040 | 880  | 750  | 680  | --- |
| Jetta CL 90 cv           | 1150 | 970  | 820  | 740  | --- |
| Jetta GT                 | 1490 | 1260 | 1090 | 930  | 700 |
| Jetta CLD                | 1210 | 1020 | 870  | 780  | --- |
| Jetta CL TD              | 1210 | 1030 | 880  | 790  | --- |
| Passat 1.8 C L           | ---  | ---  | ---  | 510  | 420 |
| Passat 2.0 GLS           | ---  | ---  | ---  | 690  | 620 |
| Passat 1.6 CLD           | ---  | ---  | ---  | 420  | --- |
| Passat 1.6 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 | 1080 | --- |
| Passat Variant TD        | 1600 | 1380 | 1150 | 1040 | --- |
| Corrado 16 v             | 2300 | 1940 | 1650 | 1490 | --- |
| Corrado G 40             | 2640 | 2240 | 1950 | 1750 | --- |
| Santana LX 1.5           | ---  | ---  | ---  | 480  | --- |
| Santana GLX 5            | ---  | ---  | ---  | 660  | --- |
| Santana GLX GTD          | ---  | ---  | ---  | 480  | --- |
| Solrocco GT              | 1250 | 1070 | 950  | 810  | 660 |
| Solrocco GTX             | 1450 | 1230 | 1110 | 940  | 750 |
| Solrocco GT 16V          | 1430 | 1220 | 1040 | 940  | --- |

#### VOLVO

| MODELO                | 91   | 90   | 89   | 88   | 87   |
|-----------------------|------|------|------|------|------|
| 244 GL                | 1690 | 1450 | 1260 | 1070 | 850  |
| 244 GT                | 1950 | 1650 | 1500 | 1350 | 1100 |
| 244 GLD               | —    | 1320 | 1180 | 890  | 710  |
| 245 GL                | 1540 | 1350 | 1220 | 930  | 750  |
| 245 GLD               | 1640 | 1410 | 1260 | 980  | 790  |
| Polar                 | 2100 | 1900 | —    | —    | —    |
| 340 DL                | —    | —    | —    | 500  | 450  |
| 340 GL                | —    | 900  | 810  | 730  | 660  |
| 340 Plus              | 1190 | 1070 | 960  | —    | —    |
| 340 GLD               | —    | —    | —    | 880  | 770  |
| 360 GLE               | —    | 1420 | 1230 | 850  | 770  |
| 360 GT                | 1570 | 1470 | 1280 | 900  | 810  |
| 440 GL                | 1380 | 1240 | —    | —    | —    |
| 440 GLI/GLE           | 1890 | 1620 | 1460 | —    | —    |
| 440 Turbo             | 2100 | 1820 | 1640 | —    | —    |
| 440 GL                | 1800 | 1620 | —    | —    | —    |
| 460 GLE               | 1950 | 1770 | 1590 | —    | —    |
| 460 Turbo             | 2150 | 1970 | 1770 | —    | —    |
| 480 ES                | 2180 | 1850 | 1670 | 1510 | 1360 |
| 480 ES Turbo          | 2470 | 2100 | 1970 | 1770 | —    |
| 740 GL                | —    | 1530 | 1300 | 1070 | 860  |
| 740 Master y 2.0      | 2100 | 1890 | —    | —    | —    |
| 740 GLE               | —    | 1880 | 1640 | 1350 | 1080 |
| 740 GLI               | —    | —    | 1320 | 1190 | —    |
| 740 GLD               | —    | 1440 | 1230 | 1060 | 850  |
| 740 200 cv            | 3600 | 3150 | —    | —    | —    |
| 740 Turbo Diésel      | —    | 2080 | 1840 | 1410 | 1120 |
| 740 Turbo Intercooler | —    | 2100 | 1820 | 1360 | 1090 |
| 740 Master            | 2050 | 1840 | —    | —    | —    |
| 745 GLE               | —    | 1870 | 1590 | 1350 | 1080 |
| 745 Turbo Diésel      | 2150 | 1970 | 1550 | 1370 | 970  |
| 745 Turbo Intercooler | 2120 | 1940 | 1620 | 1360 | 1090 |
| 760 GLE               | —    | 2500 | 2250 | 2030 | 1830 |
| 760 Turbo Diésel      | —    | 2700 | 2310 | 1960 | 1570 |
| 760 Turbo Intercooler | —    | 2640 | 2390 | 2050 | 1620 |
| 780                   | 4700 | 4350 | 4050 | 3440 | 2920 |
| 940 y Royal           | 2310 | —    | —    | —    | —    |
| 940 GL y 16V          | 3000 | —    | —    | —    | —    |
| 940 Turbo             | 3270 | —    | —    | —    | —    |
| 940 2.3 i STW         | 2600 | —    | —    | —    | —    |
| 940 16V STW           | 2850 | —    | —    | —    | —    |
| 940 TD STW            | 3100 | —    | —    | —    | —    |
| 940 Turbo STW         | 3370 | —    | —    | —    | —    |
| 960 Turbo             | 4200 | —    | —    | —    | —    |
| 960 24V               | 4400 | —    | —    | —    | —    |

## AUTOMOBILH

Ast/MB, Steindamm, 51, 2000, Hamburgo 1. Tel. 49 40 24 13 46. Fax 280 31 30. Comercializamos: Mercedes (incluida nueva serie SE/L), BMW, Porsche, exposición continua de 50 coches con seguro avería, ofrecemos servicio de importación listos a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importado desde Alemania. **BENEFICIESE!** Nueva bajada de impuestos, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta. **ALFA** 33 1.7 16V, año 91. Teléfono (91) 549 64 71. **ALFA** 75 2.0, A.A., año 87. Teléfono (91) 549 57 88. **CITROËN** AX 11 RE, 5 puertas, año 88. Teléfono (91) 549 57 88. **FORD** XR3i, año 88, techo. Teléfono (91) 549 64 71. **FORD** Sierra Cosworth, 2 puertas. Tel. (91) 549 57 88.

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

**VENDO** BX GTI del año 87, con A.A. y varios extras, 60.000 km. Tel. 766 48 20. Preguntar por José Miguel. **BMW** 628 CSI. 84.000 km. Tel. 549 64 71. **FORD** Sierra 1.8, año 88, rojo. Teléfono (91) 549 64 71. **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. **MINI** 1000 VR4, año 92. Tel. (91) 549 57 88. **PEUGEOT** 405 SRI, año 90. Tel. (91) 549 64 71. **PORSCHE** 944, todos extras, 44.000 km. Tel. (91) 549 57 88. **RENAULT** 21 TXE, A.A. 48.000 km., año 88. Teléfono (91) 549 64 71. **VOLKSWAGEN** Escarabajo, año 1964, buen estado, precioso, azul metalizado, siempre garaje, 500.000 ptas. Tel. (968) 22 01 21.

**F. TOME S.A.** Seat Ibiza 1.2, año 87, 18 meses de garantía, 450.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15. **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.** ¡Ocasión! Málaga 1.5 Premier, año 88, con aire acondicionado, llantas, elevalunas eléctricos, cierrres centralizados, garantía 18 meses, por sólo 650.000 ptas. Se-

SE VENDE  
**FORD SIERRA**  
**COSWORTH 4X4**  
A MATRICULAR  
TEL: (908) 11 24 06  
Y (98) 5 25 76 98  
A PARTIR 10 NOCHE

rantía 18 meses, 790.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15. **F. TOME S.A.** Renault 21 TXE, año 87, garantía 12 meses, por 1.050.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.



**SEAT**

VEHICULOS DE OCASION  
DE MANOS DE UN AMIGO



**F. Tomé**

GARANTIA TOTAL  
ESCRITA

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

ñor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15. **F. TOME S.A.** Peugeot 205 XR, año 88, garantía 18 meses, 690.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15. **F. TOME S.A.** Peugeot 205 XLD, año 89, ga-

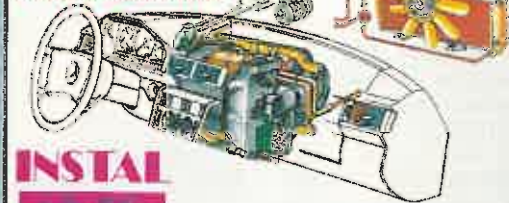
**F. TOME S.A.** Audi 100 Avant (familiar) de noviembre del 86, con climatizador, 5 asientos, transportines, etc., por 1.500.000 ptas. Señor Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15. **F. TOME S.A.** Citroën BX, año 88, 18 meses

de garantía, 675.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15. **F. TOME S.A.** Citroën AX 11 RE, año 88, garantía 18 meses, 525.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15. **F. TOME S.A.** Seat Marbella, año 89, garantía 18 meses, 475.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15. **F. TOME S.A.** Alfa 33 1.5 TI, precioso, año 87, 12 meses de garantía, 650.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15. **F. TOME S.A.** Citroën AX TRD, año 89, garantía 18 meses, 775.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15. **PORSCHE** 928-S-4, año 88, perfecto, 6.750.000 ptas. Tel. (948) 31 84 05. Noches 55 38 03. **RANGE** Rover EFI-S B-LX, 25.000 km., automático, piel, techo, ABS, perfect. Tels. (93) 265 75 54/265 78 53. **CORVETTE** 1986, manual, 7 marchas, 50.000 km., 3.000.000 ptas. Tels. (908) 65 16 12 y (952) 78 58 99. **RENAULT** 21 Turbo, año 89, muy cuidado. Tel. (91) 549 57 88.

## AIRE ACONDICIONADO

- El aire acondicionado es un sistema sofisticado y complejo.
- Puede ser instalado con posterioridad a la fabricación del automóvil.
- Tendrá el mismo funcionamiento y garantía.
- Pero deberá ser ORIGINAL e instalado por «ESPECIALISTAS».
- Mercedes, Audi, Volkswagen, Seat, Opel, Peugeot, ETC...

**...Y NO SE ACALORE.**  
**1 AÑO DE GARANTIA**



**INSTAL**  
Instalaciones Técnicas del Automóvil  
Autotélefonos • Autorradios • Alarmas • Aerodinámica • Accesorios  
General Perón nº 8 Posterior  
TEL: 571 55 88. FAX: 571 48 88 Madrid

## COMINTRA, S.L. VOLKSWAGEN CORRADO VR6

Techo, Cuero, Climatizador, Compac disc, Alarma Asientos calentables, volante ajustable. **NUÉVOS.**  
**4.000.000. Ptas.**  
Tel: (91) 351 13 78

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

## La Boutique del Automóvil

DISTRIBUIDOR OFICIAL AUTORIZADO  
**PIONEER** ACCESORIOS EN GENERAL  
**SONY** TELÉFONOS MÓVILES  
**ALPINE** AUTORADIOS  
**NEC** ALARMAS  
**Panasonic** LLANTAS ALEACION  
**MOTOROLA** **OFERTAS MES-JULIO**  
**KONIG**

LLANTAS Y VOLANTES MOMO 20% DTO.  
RADIOCASSETTES PIONEER 20% DTO.  
TELEFONIA MOVIL 15% DTO.  
FARROS Y PARRILLAS HELLA 30% DTO.  
**MAR CASPIO, 16 TEL: 764 14 32 28033**

## TALLERES EMILIO ARENAS S.A.

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

## SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



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

## PLAYA DE MATALASCAÑAS

(a 1 hora de EXPO-SEVILLA)  
**ALQUILO 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

## SE VENDE SAAB 9000 TURBO 16V CABRIOLET

Julio 1991. Todos los extras. Precio a convenir.  
Llamar noches  
**TEL: 711 57 01**

## CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos  
— Revisados  
— Con garantía hasta 18 meses  
— Financiados hasta 36 meses  
Contactos Sres. Mora Echavarría Carpas  
Martínez Peñacoba  
**UNA OCASION DE AMIGO.**

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

ABRIL 1992

## LAHORE LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES LAOR

C/ Testinos s/n. Nave GH  
28820 COSLADA (MADRID)  
TEL: 6 69 36 72  
C/ Mallorca, 533  
08026 BARCELONA.  
TEL: 2 35 22 80



CAJA PORTA-SKI



DEFLECTORES DE VENTANA



KIT FAROS

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

## AUTO RADIO UNION ALARMAS

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

**15% Descuento**  
VISA, ETC.

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

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

**Motor 16**

**Motor 16**

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

|  |  |  |  |  |  |
|--|--|--|--|--|--|
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |
|  |  |  |  |  |  |

Nombre y apellidos \_\_\_\_\_  
Domicilio \_\_\_\_\_  
Teléfono \_\_\_\_\_ Firma \_\_\_\_\_



DELTA MOTOR SPORT



## DELTA B.300

Una línea perfecta para su coupé



Transformación - Motor 12,24 Válvulas  
Versión 3,6 Litros

Un especialista  
**MERCEDES**  
a su servicio

Carrer de la plana, 6/8.  
ANDORRA - Sta. Coloma.  
(9738) 60640.  
FAX: 28353

... LOS NUEVOS VIENTOS

SPEEDLINE

mistral



DISTRIBUIDOR EXCLUSIVO PARA ESPAÑA:

distribución  
AVE. BARCELONA, 66 08720 VILLAFRANCA DEL PDES. (BARNA)

Tel: (93) 892-01-47. Fax: (93) 892-02-00.

PRECISAMOS DISTRIBUIDORES PROVINCIALES Y REGIONALES

**VOLKSWAGEN** Golf G-60, A.A., año 91, 22.000 km. Tel. (91) 549 64 71.

**MERCEDES** 190 E, M-LF, 39.000 km., nacional, azul marino, A.A. ABS, llantas, elevalunas y demás extras, urge, 2.900.000 ptas. Tel. 471 65 19.

### VENDO ALFA ROMEO 164 V6

M-JF,  
FULL EQUIPE, INCLUIDO  
AIRE ACONDICIONADO  
2.300.000 ptas.  
ANTONIO  
TEL: 632 18 92

**CORRADO** G-60, color rojo, año 90, impecable, a matricular, Motowagen. Tel. (985) 26 31 08.

**CHRYSLER** Daytona GTS, turbo 3.0, color negro, a matricular, buen precio, Motowagen. Teléfono (985) 26 31 08.

**VENDO CITROËN BX GTI M-IG, AZUL, CON AIRE ACONDICIONADO, TODA PRUEBA 2.300.000 ptas. ANTONIO TEL: 632 18 92**

**JEEP** Cherokee LTD, impecable, 50.000 km. 2.850.000 ptas., financiable. Tel. (968) 21 14 36.

**NISSAN** 200 SX, 16V, turbo, 171 CV, gris metalizado, 17.600 km. 20 meses, V-AK, 2.900.000 ptas. Comidas. Teléfono (96) 151 16 54.

**ESCORT** CLX 1.6, M-NC, 10.000 km. 1.150.000 ptas. Tel. 742 79 26.

**VENDO** Mercedes 230 CE, metalizado, cuero, ABS, ASR, Airbag, techo eléctrico, aire acondicionado, elevalunas, etc., impecable. Tel. (911) 43 78 13.

**BMW** 520-i, 1981, impecable, 170.000 km. extras, T-K, por cambio, 750.000 ptas. Tel. (974) 40 16 79.

**VENDO** Delta Integral, por no usar, impecable, sólo paseos, MIT, 49.000 km. reales, admito cambio, por GTI, AX, GSI, etc. 1.850.000 ptas. Teléfono (958) 25 71 91.

**PORSCHE** Carrera 4, 89, 45.000 km, rojo, full equip, totalmente revisado Porsche. Tels. 563 27 28-458 17 08.

**VENDO** Mercedes 230 TE, metalizado, cuero, muchos extras, 2.600.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.

**BMW** 745-i, full equip, impecable, 1.300.000 ptas. Teléfono (93) 815 15 23. 21 a 22 h.

**PEUGEOT** 405 MI 16, B-JZ, color plata, A.A., elevalunas eléctrico, dirección asistida, precio con transferencia incluida, 1.450.000 ptas. Tels. (93) 347 60 81 y 204 23 69.

**FORD** Sierra Cosworth, 4x4, uso particular, 10 meses, extras, perfectísimo estado. Tel. (964) 21 01 65.

**TERRENO** 5 puertas, 2-7, estrenar Patrol, 2.8 T.D. «Gr», estrenar, disponibles en Tecnipauto. Teléfonos (948) 26 27 62 y (972) 30 42 04.



QUADS

**MAZDA 929.** La distinción de la más impresionante berlina japonesa, motor 3000, V-6, 24V, 200 CV, dirección a las cuatro ruedas, tapicería de cuero, asientos eléctricos, airbag para conductor y acompañante, climatizador digital, techo eléctrico, equipo de sonido Hi-Fi con mandos en el volante, cruise-control, etc. Varosa Motors. Tels. 606 51 49/606 15 11.

**ROVER** 216 Vitesse MGY, color granate, 650.000 ptas. Varosa Motors.

**SUZUKI** RM 250 Cross, 550.000 ptas. Varosa Motors.



DODGE STEALTH

MITSUBISHI 3000.



VAROSA motors

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4  
HUMANES DE MADRID  
Tel: 606 51 49-606 15 11. Fax: 607 60 05

•MITSUBISHI•HONDA  
•TOYOTA•MAZDA

Nissan 300, Mitsubishi Eclipse, Toyota Celica, Honda Civic, Mazda 929



Entrega inmediata  
todas  
unidades y  
colores

**MITSUBISHI** 3000 VR4, 305 CV, asientos eléctricos, tapicería de cuero, Airbag, climatizador, compact-disc, etc., se lo entregamos ya en cualquier color, disfrútelo en Varosa Motors. Tel. 606 51 49 y 606 15 11.

**GOLF** GTI 3 puertas, 16V, A.A., blanco, 53.000 km., MIZ, 1.300.000 ptas. Varosa Motors.

**HONDA** Civic.

**TOYOTA** Celica.

**NISSAN** 300 ZX.

**MITSUBISHI** Eclipse GS Turbo, motor 190 CV, 0-100 6,3 segundos, velocidad máxima: 235 km.

**MITSUBISHI** 3000, 222 CV, full equip, Dodge Stealth.

**MITSUBISHI** Eclipse GS 16V, motor 2000 INJ, 150 CV, ruedas, 16 pulgadas 0-100, 8,5 segundos, velocidad máxima: 215 km/h, aire acondicionado, elevalunas, cierre espejos eléctricos, cinturones automáticos, piloto automático, radio-caseta digital, 6 altavoces, deportivo más de moda del momento. Disfrútalo este verano con unas condiciones especiales. 3.692.000 ptas. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.

**QUADS.** La más excitante diversión motorizada, motos de cuatro ruedas para todas las edades, tenemos diferentes marcas (Honda Suzuki, Yamaha) y modelos, entrega inmediata, te damos la oportunidad de probarlos, incluso en circuito, no necesitas carné. Atrévete. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 95.

**TELEFONIA** móvil, distribuidor oficial Olivetti, seguridad y servicio.

**MITSUBISHI** Eclipse GSX Turbo, motor 195 CV, 4x4, Varosa Motors. Tels. 606 51 49 y 606 15 11.

**VAROSA** Motors, especialista del vehículo nuevo japonés, cuidamos de su coche, también después de la compra, con amplias instalaciones y talleres a su servicio, stock actual de más de 70 vehículos, carretera de Fuenlabrada a Moraleja de Enmedio, kilómetro 4. Tels. 606 51 49, 606 15 11 y 606 15 95.

**MITSUBISHI** Mirage, cuatro puertas, motor 123 CV, aire acondicionado, dirección asistida, elevalunas a las cuatro puertas, cierre,

Varosa Motors. Teléfonos 606 15 11 y 606 15 11.

**ALPINE** A-110, estado impecable, precio conveniente. Teléfono (96) 395 53 07.

**PORSCHE** 911, 2.7, Targa, llantas, 2.000.000 ptas. Tel. 409 72 63.

piloto automático, equipo sonido Hi-Fi, asiento y volante regulables en altura, llantas de aluminio, cubiertas 195, entrega inmediata, 2.648.000 ptas. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49/606 15 11.

**MERCEDES** 190, 2.3, 16V, antracita, full equip, muy cuidado. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.

**ALPINE** A-110, estado impecable, precio conveniente. Teléfono (96) 395 53 07.

**PORSCHE** 911, 2.7, Targa, llantas, 2.000.000 ptas. Tel. 409 72 63.

IMPORT-DIR S.A.

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

**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



•MITSUBISHI  
•HONDA  
•TOYOTA  
•MAZDA

MITSUBISHI 3000  
ECLIPSE  
MAZDA 929  
HONDA CIVIC  
TOYOTA CELICA  
DODGE STEALTH

ACCESORIOS Y RECAMBIOS. TODO EN COMPETICION

AUTO VILARDELL

C/BALMES, 25. TELF.: (93) 318 05 89 - BARCELONA 08007

Motor 16

Motor 16

# 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

GMC - CHEVROLET - CADILLAC  
PONTIAC - BUICK - OLDSMOBILE  
FORD - LINCOLN - CHRYSLER - JEEP

**OMNI MOTORS**

CENTRAL DE RECAMBIOS Y VEHICULOS AMERICANOS



CHEVROLET "BLAZER" SILVERADO 4x4 V8 5,7 l.  
NUEVO MODELO-92.

**RECAMBIOS AMERICANOS, VEHICULOS Y ASISTENCIA**



FORD "AEROSTAR" 4x4 - V6 4,0 l.

## TODO TERRENOS

- CHEVROLET BLAZER "S-10" V6 4,3 l.
- CHEVROLET PICK-UP V8 6,2 l. DIESEL.
- FORD EXPLORER V6 4,0 l.
- JEEP GRAND CHEROKEE LTD 4,0 l....

## TURISMOS Y DEPORTIVOS

- CHEVROLET CORVETTE V8 5,7 l.
- CADILLAC SEVILLE V8 4,9 l.
- PONTIAC TRANS-AM V8 5,0 l.
- CHRYSLER LE-BARON GTC V6 3,0 l.....

## FURGONETAS DE LUJO

- CHEVROLET ASTRO-VAN 4x4 V6 4,3 l.
- PONTIAC TRANS-SPORT V6 3,8 l.
- CHRYSLER VOYAGER 4x4 LE V6 3,3 l.....

OMNI MOTORS PRESENTA POR FIN EN ESPAÑA  
EL SERVICIO INTEGRAL DEL VEHICULO AMERICANO QUE INCLUYE:

### VEHICULOS AMERICANOS

NUEVOS, USADOS Y CLASICOS DE CUALQUIER MARCA, MODELO Y AÑO CON TOTAL GARANTIA.

### RECAMBIOS AMERICANOS

ORIGINALES Y ACCESORIOS PARA VEHICULOS NUEVOS, USADOS Y CLASICOS DE CUALQUIER MARCA, MODELO Y AÑO.

### ASISTENCIA TECNICA EN

MANTENIMIENTO Y REPARACIONES EN NUESTROS TALLERES ESPECIALIZADOS

**GARANTIA Y SERVICIO POST-VENTA**

OMNI MOTORS: C/ GRANADA, 48 - 28007 MADRID - TEL/FAX: (91) 551 58 32 - 551 05 73

**Motor 16**

## OFERTA

TELEFONO ERICSSON MINI-POKET. = 145.000 Ptas.  
(Cargador de mesa, Dos baterías, Pinza para cinturón, Convertidor AC/DC



- MANOS LIBRES PORTATIL
- ALIMENTADOR AL ENCENDEDOR
- SOPORTE PARA AUTOMOVIL
- CABLE ENCENDEDOR
- FUNDA TELEFONO
- BIFURCADOR ENCENDEDOR
- FUNDA TRANSPORTE

~~42.100~~

PVP OFERTADO  
**14.000**

SOLAMENTE EN LA COMPRA CONJUNTA IVA NO INCLUIDO. OFERTA HASTA AGOTAMIENTO DE EXISTENCIAS

HITACHI. PANASONIC. MOTOROLA. NEC. NOKIA, ETC...

General Perón nº8

Posterior

TEL: 571 55 88

FAX: 571 48 88

Madrid

**RANGE** Rover T3, motor de compresión 280 CV, caja de cambios reforzada con puente autoblocante doble, amortiguador delantero y trasero, suspensión trasera con paralelogramo WATT depósito aviación 3001, extintor automático, terratrip, ruedas de recambio, piezas para recambios, listo para correr. Tels. (973) 82 20 09 y (973) 86 18 81.

**MERCEDES** 300E, año 1988, A.A. R.C., ABS, ASD, RS, techo, elevallunas, cambio automático, llantas, bajo de suspensión, suspensión hidroneútica, 2.900.000 ptas. Tel. 409 72 63.

**BMW** 535-i, año 1990, terciopelo, A.A., R.C., ABS, llantas, cambio automático, elevallunas, techo, 2.900.000 ptas. Tel. 409 72 63.

**MERCEDES** 190, 2.6, año 1988, cuero, A.A., R.C., ABS, ASD, RS, techo, elevallunas, llantas, 3.000.000 ptas. Tel. 409 72 63.

**MERCEDES** 300, turbo diesel, familiar, llantas, elevallunas, cambio automático, A.A., ABS., R.C. 3.900.000 ptas. Tel. 409 72 63.

**JAGUAR** XJ6, Sovereign, año 1984, 2.100.000 ptas. Tel. 409 72 63.

**JEEP** Cherokee Limited 1990, cuero, elevallunas, asientos eléctricos, A.A., R.C., llantas, 2.800.000 ptas. Tel. 409 72 63.

**COUPE** Subaru 4WD, todos extras: aire, servodirección, techo, etc., sólo 1.750.000 ptas. Azcona, 62.

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

**OCASION.** Interesante **BMW** 325-i, 4 puertas, gris metalizado, llantas, etc., M-KU, Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

## 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

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

**BMW** 325-i, 4 puertas, extras, precioso, garantía 1 año, buen estado, facilidades. Azcona, 62. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

## Valderribas Motor S.A.

TODOS LOS MODELOS PARA QUE USTED PUEDA PROBARLOS

VENTAS • TALLERES • RECAMBIOS

FINANCIACION VW CREDIT

AUTOMOVILES DE OCASION REVISADOS Y GARANTIZADOS

VALDERRIBAS 75 28007 MADRID

TEL: 551 48 00. FAX: 551 48 06

**C.A.N.S.A.** Asesoramiento y venta todas marcas, ofertas especiales, todas marcas. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21 y 725 17 17.

**OPEL** Corsa, 1.2 S, año 84, estado impecable, 300.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 725 86 22.

**OPEL** Corsa 1.2, Don Algodón, impecable estado, M-KB, buen precio, garantía, facilidades. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

**BMW** 325 4 puertas, aire, techo, asientos Recaro, 1.500.000 ptas., facilidades. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

# 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 A.A.       | 90  | Gris    | 6 meses  | 945.000   | Citroën BX Turbo Diesel A.A.  | 90  | Gris    | 1.675.000 |
| Mini After Eight          | 91  | Verde   | 6 meses  | 825.000   | Ford Fiesta 1.4 GLX           | 90  | Rojo    | 825.000   |
| Audi 80 2.2 E Full Equip  | 90  | Blanco  | 6 meses  | 2.575.000 | Ford Fiesta XR2i              | 91  | Blanco  | 1.175.000 |
| Audi 100 CD Full Equip    | 90  | Gris    | 6 meses  | 2.650.000 | Ford Escort 1.6 Diesel        | 88  | Blanco  | 790.000   |
| Nissan Sunny GTi A.A.     | 91  | Blanco  | 6 meses  | 1.815.000 | Ford Escort XR3i A.A.         | 89  | Rojo    | 1.150.000 |
| Renault Supermicro Aut.   | 90  | Gris    | 6 meses  | 875.000   | Ford Escort Cabrio I          | 91  | Rojo    | 2.050.000 |
| Renault 19 Diesel         | 89  | Rojo    | 6 meses  | 1.125.000 | Ford Orion 1.6 Ghia           | 91  | Blanco  | 1.240.000 |
| Renault 19 TSe A.A.       | 89  | Blanco  | 6 meses  | 1.225.000 | Opel Kadett GSI A.A.          | 88  | Blanco  | 1.375.000 |
| Renault 21 TXE A.A.       | 88  | Gris    | 6 meses  | 1.375.000 | Volkswagen Passat GL A.A.     | 91  | Rojo    | 1.950.000 |
| Fiat Uno 45               | 90  | Rojo    | 6 meses  | 845.000   | Alfa 164 TD F.E.              | 89  | Rojo    | 2.350.000 |
| Renault 25 GTX Full E.    | 88  | Gris    | 6 meses  | 1.250.000 | Ford Orion 1.4                | 88  | Blanco  | 825.000   |
| Rover 820 Si 16 V F.E.    | 90  | Verde   | 6 meses  | 2.250.000 | Volkswagen Polo GT            | 89  | Rojo    | 736.000   |
| Opel Corsa City           | 90  | Blanco  | 6 meses  | 610.000   | Volkswagen Golf Sprinter      | 89  | Blanco  | 1.125.000 |
| Opel Corsa 1.4 Joy Sport  | 91  | Blanco  | 6 meses  | 1.050.000 | Volkswagen Golf GTi           | 90  | Blanco  | 1.575.000 |
| Opel Corsa 1.4 GL 4P      | 91  | Gris    | 6 meses  | 990.000   | Volkswagen Golf GTi 16 V F.E. | 88  | Rojo    | 1.475.000 |
| Opel Corsa GSi            | 91  | Rojo    | 6 meses  | 1.125.000 | Volkswagen Golf GTi A.A.      | 89  | Rojo    | 1.525.000 |
| Opel Vectra 2.0 i GT F.E. | 92  | Blanco  | 6 meses  | 2.325.000 | Volkswagen Golf G60 F.E.      | 91  | Blanco  | 2.250.000 |
| Opel Omega 2.6 i CD F.E.  | 91  | Burdeos | 6 meses  | 2.850.000 | Volkswagen Golf Turbo Diesel  | 89  | Blanco  | 1.475.000 |
| Peugeot 205 GTX 4P        | 92  | Blanco  | 6 meses  | 845.000   | Volkswagen Corrado G-60       | 91  | Negro   | 2.825.000 |
| Peugeot 205 Style         | 88  | Blanco  | 6 meses  | 745.000   | Suzuki Samurai                | 91  | Rojo    | 1.175.000 |
| Peugeot 309 GTi A.A.      | 88  | Blanco  | 6 meses  | 1.150.000 | Opel Kadett 1.8i              | 91  | Blanco  | 1.390.000 |
| Peugeot 405 S1 F.E.       | 88  | Burdeos | 6 meses  | 1.650.000 | BMW 520 P.A.A.                | 91  | Blanco  | 3.250.000 |
| Citroën AX Sapporo        | 89  | Blanco  | 6 meses  | 725.000   | Ford Sierra 2.0 GLi           | 90  | Blanco  | 1.375.000 |
| Citroën AX GT             | 89  | Blanco  | 6 meses  | 890.000   | Ford Sierra 4x4 A.A.          | 91  | Blanco  | 1.950.000 |
| Citroën AX 14TR           | 89  | Negro   | 6 meses  | 890.000   | Alfa Romeo 76 Twin Spark A.A. | 89  | Champán | 1.325.000 |
| Citroën BX TGS A.A.       | 91  | Gris    | 6 meses  | 1.280.000 | Alfa Romeo 164/0V6 F.E.       | 89  | Negro   | 2.250.000 |

**Motor 16**

LA JERARQUÍA ES LA JERARQUÍA. Dos Peugeot en primera línea. Se da la salida y rápidamente se establece el orden natural: uno y dos, son los Peugeot. Detrás, los dos Toyota, más tarde los Lola. Es la tónica de un campeonato sin coches, pero no sin lucha. Algo es algo, pero no es de recibo que un campeonato mundial sólo tenga diez coches en parrilla de salida.



## DONINGTON SPORT: DOBLETE PEUGEOT

# CADA VEZ SON MENOS

**El Campeonato Mundial de Sport sigue languideciendo. En el circuito de Donington sólo se presentaron diez coches... ni siquiera los suficientes para que la prueba fuese puntuable, pero quien hace la ley... Al final, el único interés estaba en saber cuál de los dos Peugeot iba a ganar, porque en el seno del equipo francés había sus más y sus menos. Pero la lógica se impuso y ganó quien merecía hacerlo.**

**Manuel Doménech**

**Enviado especial**

**E**L Mundial de Sport se muere definitivamente, o lo matan, según se mire. En Donington se celebraba la cuarta prueba puntuable y, a decir verdad, nada más llegar al bonito circuito inglés ya nos entrarón ganas de marcharnos. Sólo diez coches (y uno de ellos, encima, repescado) componían el plan

tel más escualido de todos los tiempos. Algo que, no hace mucho tiempo, la FISA no hubiera tolerado. Pero en fin, sus razones tendrán para aceptarlo ahora.

Jean Todt, como de costumbre, ofreció su tradicional rueda de prensa el sábado por la tarde, una vez finalizados los entrenamientos oficiales en los que, no podía ser de otra manera, sus dos Peugeot ocuparon la primera línea de parrilla, con De-

rek Warwick (que jugaba en casa) como piloto más rápido. En ella confirmó la no celebración de la carrera de México (ya ni siquiera se respeta el calendario, a pesar de las garantías dadas por la FISA al principio de temporada) y la confirmación de Suzuka, Jarama y Magny Cours, donde se disputará, al mismo tiempo, la carrera de Fórmula 3000 no celebrada en Le Mans. Respecto de su continuidad en el Campeonato,



**SEGUNDOS EN DISCORDIA**  
Está claro que los Toyota son los únicos en poner en aprietos a los Peugeot, como lo han demostrado los tiempos de entrenamientos y la poca distancia que les llevaban los coches franceses en carrera. Sólo el incidente de Lammers, a poco del final, impidió un doblete tras los Peugeot.



**ALEGRÍA TRAS LA DISCUSIÓN**  
No fue fácil para Jean Todt, siempre controlándolo todo a pie de pista, decidir quién iba a ganar. Alliot y Baldi estaban nerviosos, hasta enfadados en los últimos momentos de la prueba, pero al final la victoria fue suya y, en el podio, la alegría del equipo era manifiesta.

Todt habló de que su filosofía era la de estar un mínimo de cinco años. Este es el tercero. Pero no desveló lo que pasará en 1993, porque depende del Consejo Mundial de la FISA de octubre.

En fin, todo está en el alero, si bien en Peugeot Talbot Sport se sigue trabajando a buen ritmo. A Donington llevaron el Peugeot 905 Evolución II (un auténtico Fórmula 1 carrozado), pero sólo para enseñarlo. De momento está en fase de desarrollo -a principios de agosto irán con él a Paul Ricard- y no parece que vaya a tomar parte en ninguna prueba este año, por lo menos no en Suzuka; prueba en la que Peugeot también trabaja, dado que será de 1.000 kilómetros (¿se acuerdan ustedes de aquellas carreras de resistencia de finales de los sesenta

y principios de los setenta?) y necesita una preparación especial. Según Alliot, el nuevo Peugeot tiene un gran potencial, y nosotros nos preguntamos ¿hace falta mayor potencial en la situación en que se encuentran las cosas?

Está claro que no hay mucha diferencia entre el Peugeot 905 1 Bis y el Toyota, pero el margen existente basta. Se pudo comprobar en carrera donde, como un calco de lo sucedido en entrenamientos, los dos Peugeot tomaron la cabeza, seguidos de los Toyota, éstos de los Lola, éstos del Mazda, y éste de los Spice. Existe una jerarquía que no se rompe ni a tiros. Es por ello que los 500 kilómetros de Donington fueron un paseo militar para los coches franceses, mientras Lammers se salía de pista con un Toyota y el



**DEL MAZDA SE ESPERABA MÁS**  
El concurso de Alex Caffi no fue suficiente para lograr un mejor puesto.

Lola de Jesús Pareja se retiraba al incendiarse la instalación eléctrica. Para el piloto español, 1992 va a significar, a buen seguro, la peor temporada de su vida. Sólo acababa en Silverstone, en el tercer peldaño del podio, y encima se le des-



**ESTA VEZ NO FUE EL CAMBIO**  
La suerte no acompaña a Jesús Pareja. Parece que el cambio de marchas de su Lola va mejor, pero con lo que no contaba era con el incendio intempestivo de la instalación eléctrica.

calificaba por haber llevado gasolina no conforme. Cuando no es el cambio (Le Mans), es la batería cuando se subió en Donington al coche para efectuar su primer relevo. Era el comienzo de un calvario que duró pocas vueltas. Y eso que el coche tiene bastante potencial, de otra manera...

Se preguntarán ustedes que cual

fue entonces el aliciente de la prueba. Pues ninguno, porque si bien existió uno, pasó desapercibido para los pocos espectadores que se «atreveron» a pasar un día de mucho sol en el circuito del castillo de Donington.

Fue la lucha interna dentro del equipo Peugeot por ver quien ganaba. Por un lado, era de ley que fuera

## CLASIFICACIONES

|                                                   |                                             |
|---------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| 2. Baldi/Alliot (Peugeot)<br>1.16.044             | 1. Warwick/Dalmas (Peugeot)<br>1.15.785     |
| 8. Lammers/Wallace (Toyota)<br>1.17.078           | 7. Lees/Brabham (Toyota)<br>1.17.033        |
| 5. Sala/Caffi (Mazda)<br>1.19.279                 | 3. Euser/Pareja (Lola Judd)<br>1.18.722     |
| 22. Hoy/De Losseps (Spice Ford)<br>1.24.865       | 4. Frantzen/Andrews (Lola Judd)<br>1.21.181 |
| 28. Randaccio/Sebastiani (Spice Ford)<br>1.33.101 | 21. Tavenas/Giri (Spice Ford)<br>1.25.576   |

## CLASIFICACION FINAL

1º Baldi-Alliot (Peugeot), 126 vueltas en 2 h 54'03"838, a un promedio de 173.241 km/h. 2º Warwick-Dalmas (Peugeot) a 0.576 milésimas. 3º Lees-Brabham (Toyota), a 28.148 segundos. 4º Andrews-Frantzen (Lola Judd), a 6 vueltas. 5º Sala-Caffi (Mazda), a 13 vueltas. 6º De Losseps-Hoy (Spice Ford), a 14 vueltas. 7º Randaccio-Sebastiani (Spice Ford), a 23 vueltas. La vuelta más rápida la consiguió Mauro Baldi (Peugeot 905) en 1.19.330, a un promedio de 192.449 km/h.

## CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1º Y. Dalmás y D. Warwick, 70 puntos. 3º G. Lees, M. Baldi y P. Alliot, 32. 6º J. Herbert, 25. 7º M. Sandro Sala, 23. 8º K. Ogawa, 20. 9º W. Hoy y F. de Lesseps, 18. 11º P.H. Raphaniel y K. Acheson, 15. 13º R. Randaccio, 14. 14º D. Brabham, 12. 15º V. Weidler, H.H. Frantzen y P. Andrews, 10.

## CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

1º Peugeot Talbot, 75 puntos. 2º Toyota Team Tom's, 47. 3º Mazdaspeed, 33. 4º Chamberlain, 18. 5º Team S.C.I., 14. 6º Euro Racing, 10. 7º Toyota Mitz Sard, 3. 8º Courage Competition, 6. 9º Porsche Kremer, 4. 10º Primagaz Obermaier, 1.

Warwick el que lo hiciera, al fin al cabo era inglés y lideraba el mundial junto con su compañero Dalmás. Cuestión de asegurar el título. Pero por otro, Alliot y Baldi iban primeros y dado que, de una u otra manera los títulos en juego van a ser para Peugeot, reivindicaban, incluso de manera airada a Jean Todt su derecho a la victoria. Al final se decidió lo más legal, que ganara el que iba primero, y así Alliot y Baldi dieron a Peugeot su tercera victoria del año y todo eran buenas caras en el «paddock» de un circuito que, con seguridad, no habrá aceptado de buen grado acoger un «Campeonato Mundial» con tan sólo diez coches en liza. Pero no se preocupen, en Suzuka habrá más coches, porque se permitirá la inclusión de los coches que participan en el campeonato japonés. Pura ficción. ○

## MOTOS: GRAN PREMIO DE FRANCIA

# DEL HOSPITAL A LA VICTORIA

**Los accidentes y caídas son, por desgracia, algo muy común en el Mundial de motos. En especial, esta temporada, han sido muchos los pilotos que han tenido que quedarse en casa o en el hospital mientras sus compañeros corrían. Eso ha sido especialmente virulento en el caso de la categoría de 500. Pero casi con la misma velocidad con la que caen heridos se recuperan. Tal es el caso de Rainey y Gardner, dos lesionados capaces de subir a lo más alto del cajón cuando todavía no están restablecidos. Y no son los únicos.**

José Luis Aznar

Enviado especial

**E**N los entrenamientos del Gran Premio de Alemania, Wayne Rainey cayó y se rompió la muñeca izquierda. Salíó a la carrera, pero tras aguantar con el grupo perseguidor durante unas vueltas, el dolor le obligó a retirarse. Quince días más tarde salía en los entrenamientos del Gran Premio de Holanda, pero de nuevo el dolor le aconsejaba no tomar parte en la carrera. En la siguiente cita, en Hungaroring, lograba ser quinto y hoy, una semana más tarde, celebra su segunda victoria de la temporada... Una victoria que, lo que son las cosas, le permite soñar con el título, porque

Doohan ve las carreras por televisión mientras se recupera y Schwantz, a base de caídas, dilapida sus posibilidades.

Todos recuerdan el gravísimo accidente de Gardner en Suzuka. Las dos piernas rotas: nueve fracturas. Se habló de retirada. Muchos lo enviaban definitivamente a casa, pero antes de dos meses, en Mugello, volvía a correr, y digo a correr, no a pasear con la moto. Además arriesgaba cómo si hubiese estado al cien por cien de sus posibilidades, prueba de ello es que volvió a irse a los suelos, lo que le costó no participar en ese Gran Premio ni en el de Europa. Esta vez, después de haber sido ya tercero en Hockenheim, se ha subido al segundo

**EL GRAN DOCTOR**  
Ezlo Gianola con el doctor Costa. Su intervención ha sido decisiva para la pronta recuperación del piloto de Honda.



**DOS LESIONADOS EN EL PODIO**  
A pesar de su muñeca lesionada, Wayne Rainey consiguió la victoria. Gardner, otro lesionado que hizo poco que le valió, supo defenderse en la pista y ser segundo.

LA PELICULA DE LA CARRERA



**TERCERO**  
Aspar saluda desde el podio. Un merecido tercer puesto que se hacía esperar.

Casi no es noticia que Gianola haya dominado el Gran Premio de Francia de cabo a rabo, con «pole-position» y vuelta rápida incluidas. Pero sus dos acompañantes en el podio hacía tiempo que no estaban para semejantes alegrías. Noboru Ueda, el japonés del equipo Pileri, está volviendo a su antigua forma tras su lesión, y su segundo lugar así lo confirma. El tercer lugar, batalladísimo, de «Aspar» es un hito histórico, en cuanto que es el primer podio de su patrocinador Coronas y el de Alcira hacía dos años que no se asomaba al cajón. Para conseguirlo Jorge hizo una carrera como hacía tiempo que

**MANO A MANO**  
El que sostuvo Reggiani y Chilli; al final el triunfo fue para el primero.



no se le veía. Impotente de seguir a Gianola y Gresini, formó parte del segundo pelotón con Ueda, Debbia, Casanova, Gramigni, Sakata, etcétera. Escapado Gianola, Gresini caía y Jorge empezaba a recuperar posiciones. Las últimas vueltas fueron épicas cuando batallaba con Sakata. Ninguno de los dos estaba dispuesto a ceder un lugar en el podio y ambos lucharon carenado con carenado. Acabada la carrera, feliz, Jorge, cuyas relaciones con su preparador Jorg Miller son muy tensas, llegó a traerse y probar en los entrenamientos oficiales una moto de su equipo del Europeo preparada por Angel Carmona, declaraba que si la meta hubiese estado situada un poco más adelante tal vez hubiera sido segundo, y cuando le preguntaban si este tercer lugar le sabía a victoria, desafiante declaró: «Estoy contento, muy contento,



**QUINTO LUGAR PARA CARDÚS**  
Este puesto le supo a gloria después de tantos sinsabores.

pero yo siempre salgo a darlo todo en la pista y esta carrera vale por una victoria, tanto como otras carreras que he hecho esta temporada». Todavía ausente Doohan y Schwantz con la muñeca inmovilizada, Rainey, a pesar de estar él también convaliente, no tuvo excesivos problemas en controlar a Gardner, a quien perseguían como lobos Kocinski y Garriga. La lucha entre los dos pilotos de Yamaha también fue a muerte y pareció que podrían coger, e incluso adelantar, al australiano. Este, sin



**GRAN BATALLA**  
Puig luchó con las Suzuki oficiales pese a tener problemas de estabilidad en su Aprilia.

embargo, no se dejó hacer. Las esperanzas de ver a Garriga en el podio se esfumaron cuando llegó la hora de adelantar a los doblados, aunque con todo hubiese sido muy difícil superar a «Little John», porque en las dos ocasiones que Juan lo consiguió, el americano no tardó en recuperar su plaza. Con todo, Garriga, que desde hace unas carreras ha cambiado completamente su carácter, vuelve a ser el Garriga de antes, hizo una primera parte de la carrera excelente. Estaba contento después de la que considera su mejor actuación del año, una carrera que casi sabe a podio. Muy explicativa de cómo están evolucionando las cosas en el equipo Ducados es la frase «me recuerda los tiempos del dos y medio». Después del traspiés húngaro, Crivillé intentaba de nuevo ir a por nota, pero cuando seguía a Garriga, que lo había superado, se fue por los suelos. Los médicos le colocaron un pequeño yeso en la muñeca «sobre todo para estar seguros de que no la mueva» y Antonio Cobas nos dijo: «El motor tenía un vacío de carburación. Cuando ocurre eso vuelve

**CASI LO CONSIGUE**  
Parecía que Garriga podía encaramarse al podio tras efectuar una de las mejores carreras de su vida, en lucha con el estadounidense John Kocinski.



## Podio y medio

a coger de golpe y eso fue lo que lo tiró al suelo». Las Aprilia de nuevo hicieron gala de su manifiesta superioridad frente a las Honda oficiales, que incluso se vieron incordiadas por las de Romboni y Capirossi, aunque ambos debieron retirarse con problemas mecánicos. Incapaz de seguir a Reggiani y Chilli, Cadalora tuvo que batallar con la cada vez más veloz Yamaha de Schmidt, aunque al fin logró batirla y así componer un podio cien por cien italiano. En el mano a mano de los dos pilotos de Aprilia, el más hábil fue Reggiani, que se impuso a su compañero en los últimos giros. Tras los cuatro pilotos citados venía Cardús. Este estaba contento, muy contento: «Llevaba cuatro carreras sin terminar, necesitaba hacerlo y eso ha sido una inyección de moral tanto para mí como para mis mecánicos. La moto ha ido bien, pero no



**HERRI OCTAVO**  
Con una moto inferior a la de Zelemborg, estuvo todo el rato con su jefe de filas.

corre...» Apasionante la lucha por la sexta plaza: nada menos que las dos Suzuki oficiales de Zelemborg y Torrontegui frente a la Aprilia de Puig. Torrontegui terminó por detrás de su jefe de filas.

escalón del podio... Estos casos no son excepcionales. El Mundial está plagado de pilotos que vuelven a subirse a la moto en cuanto pueden y a menudo arrastran heridas graves que no terminan de sanar porque nuevas caídas las agravan. El público, o más bien los aficionados, acostumbran a saber de esos sacrificios, y por ello los pilotos se han hecho merecedores de una especial admiración por esa capacidad de sufrimiento. Y es que no sólo se trata de subirse a la moto mermado de condiciones, asumiendo el riesgo añadido de agravar el alcan-

gran carrera, lleva unos cuantos en su cuerpo. También es corriente salir con huesos o partes del cuerpo doloridas, cómo por ejemplo Gardner, que además de sus piernas tuvo la mala suerte de hacerse daño en la espalda en Assen, Schwantz que ha corrido con su muñeca izquierda sujeta con un yeso de plástico o Giró quien tiene pie y cadera «tocados». No menos célebre es para nosotros, los españoles, el caso de Crivillé, quien en 1989 se rompió la clavícula en Japón y quince días más tarde ganaba su primer Gran Premio en Australia. Reggiani se



ce de las lesiones, sino que para hacerlo deben afrontar duras y dolorosas sesiones de recuperación. Yo he visto como Cardús, en la clínica Dexeus, hoy quinto y también convaliente de una lesión de clavícula, tenía su pierna atada a una máquina que no cesaba de doblarla y estirarla para forzar la rodilla. Al cabo de un buen rato, le daban una vueltecita más a un tornillito y la máquina le obligaba a doblar más grados. El de Tiana lo soportaba con los dientes apretados.

Qué decir de los tornillos que tantos y tantos pilotos tienen insertados en sus huesos. Célebre es la anécdota de que Barry Sheene hace saltar con «su tornillería» los detectores de metales en los aeropuertos. Alberto Puig, autor también en Francia de una

había roto la cadera antes de comenzar la temporada, ganó en España y ahora lo ha hecho en Francia...

Con todo este preámbulo estaríamos tentados de hablar de superhombres. Lo cierto es que no lo son, pero sí es verdad que son especiales. Sienten el dolor como cualquiera, pero están dispuestos a hacer unos sacrificios que casi nadie aceptaría para poder subirse lo antes posible a la moto: «Lo que ocurre es que tratamos con personas excepcionales» explica Claudio Costa, el médico que asiste a la mayoría de los pilotos del Mundial desde su Clínica Móvil que traslada a todos los Grandes Premios. «Tienen una predisposición mental para hacerlo, una voluntad que los demás no tienen. Tampoco hay que olvidar que con ellos se experimenta, se ensayan nue-

**«AMBIENTE»**  
Loris Capirossi observa dentro de la clínica móvil como Chilli recibe masajes; en el fondo, el doctor Costa supervisa.

CLINICA MOBILE

## Hospital sobre ruedas

Es uno de los más grandes trailers del paddock y para muchos pilotos su segunda casa. Es la «Clínica Mobile» y en ella reina, como médico y padre espiritual de muchos pilotos, el doctor Claudio Costa. Su padre fue el creador del autódromo de Imola, su hermano es el speaker y «yo de pequeño jugaba con los pilotos de motos y de automóviles». Hace veinte que está en las carreras como médico y quince que su clínica está en los paddocks, «Ahora con la nueva orientación del Mundial nos va un poco mejor, tenemos una subvención del IRTA de 15.000 dólares para cada Gran Premio». Con ello no gana dinero, pues son once personas en cada carrera las que se ocupan de los pilotos. La clínica está totalmente equipada y

en ella pueden hacerse todo tipo de intervenciones, aunque lo más frecuente es la traumatología y la preparación de los pilotos. «Pero también somos el hospital del paddock, aquí atendemos cocineros que se han cortado un dedo, mecánicos heridos o periodistas que enferman» -explica con una sonrisa este jovial italiano, que no duda en albergar en su casa a los pilotos para así poder seguir mejor su recuperación. Estos sienten devoción por «il Dottore» y él los mimaba como si fuesen sus hijos: «Es que son mis ídolos» lanza admirativo. Por ello, cuando se bajan de la moto, es casi siempre el primero en abrazarlos. No en vano es el mecánico de todos sus «ajetreados» cuerpos.



**DEL FUTBOL AMERICANO A LAS MOTOS**  
Dean Miller es el encargado de la salud de John Kocinski, Lawson y Rainey. En un principio comenzó de médico en el fútbol americano, donde se hizo un nombre.



**PERFECTOS MASAJES**  
Salvador Egea da masajes en el resentido ple de Carlos Gíro, que no pudo evitar a un piloto que cayó delante de su moto.

vos métodos» declara. Por su parte, el Doctor Vilarrubias, por cuyas manos o las de los doctores de su equipo pasan todos los españoles y también están presentes en todas las carreras, manifiesta: «A veces otros pacientes de la clínica se quejan porque, teniendo lesiones similares a las de los pilotos, deben estar muchísimo más tiempo que ellos. Yo siempre les digo que tienen que comparar su pierna, por ejemplo, con la de los pilotos: no tienen nada que ver. Y también está esa voluntad y esa capacidad de sacrificio muy superior a la de cualquier persona corriente».

Esas tempranas reparaciones no son malas, según el Doctor Costa que dice: «Normalmente acostumbramos a hacer enseguida grandes carreras, mira Gramigni, con las dos piernas rotas en Mugello y los resultados que ha tenido luego, o Gardner, que pese a las caídas sigue yendo rápido. Lo que sucede es que cuando tienen la lesión se asustan, pero cuando ven que se recuperan tan deprisa les sube la mo-

ral a tope». De todos modos no sólo hay que hablar de moral, de psicología, que es algo que existe y funciona, sino que también lo que ocurre es que a los pilotos se les somete también a una preparación específica para resistir mejor el esfuerzo. La mayoría de ellos viajan con masajistas, preparadores, fisioterapeutas, que complementan su trabajo con los médicos. El más célebre de todos es el americano Dean Miller, que tiene un centro de preparación en Oakley, California, y cuida en los Grandes Premios a Rainey, Kocinski y Lawson. Tras la victoria de Rainey en Francia, declaró a Motor 16: «Wayne no ha tenido molestias durante la carrera de hoy. Eso no quiere decir que esté recuperado del todo de su lesión de la muñeca, está al ochenta por ciento de sus posibilidades, es necesario que pase un poco más de tiempo para que esté absolutamente recuperado». Miller, que ha cimentado su fama en el fútbol americano, no duda en echarle una mano a Salvador Egea. Este es quien cuida de Alberto Puig y Charly Gíro. «Una cosa es el quirófano y otra la preparación y la recuperación. Son cosas complementarias cuando hay accidentes, pero es fundamental que los pilotos estén preparados para resistir el esfuerzo que han de realizar, aunque muy a menudo mi trabajo consista en ayudarlos a estar en condiciones de soportar una carrera a pesar de sus heridas». Para ello se prodigan masajes, terapia con electricidad y otros métodos que requieren mucha dedicación. «Lo que sucede -sigue diciendo Salvador- es que una persona de la calle no podría dedicarle a su recuperación las mismas horas que ellos. Para los deportistas, el cuerpo es fundamental y por ello podemos disponer de todo el tiempo que necesitamos para recuperar a marchas forzadas».

Con Cardús viaja a cada Gran Premio Lola Vilalta. Ella se encarga de mantenerlo en forma. «A través de la sensopercepción, que es una técnica en la que el ejecutante siente el movimiento dentro de sí, tratamos de que tenga una movilización correcta de todas las articulaciones» -nos dice Lola-, quien también emplea otras técnicas más tradicionales de masajes u otras como el Siathsu, que procede del Japón. «Los motoristas -sigue diciendo- tienen problemas de tensión muscular, sobre todo en los brazos y hom-



**MUCHA FORTUNA**  
La férula de plástico protegió la muñeca de Schwantz en su caída.

musculatura era poco elástica, hemos trabajado para darle más flexibilidad y elasticidad». Con el de Tiana también trabaja Jaime Miró que se encarga de sensibilizar los reflejos.

Cuando hablábamos con el doctor Costa en su clínica móvil, éste nos explicó cómo después de los entrenamientos y antes de la carrera prepara a los pilotos. Al bajarse de la moto todos peregrinan ahí en busca de su tratamiento. «Al poco de haber terminado el esfuerzo es cuando el músculo está más hambriento, por eso es entonces cuando le damos lo que necesita para recuperarse, porque absorbe más. Les damos los azúcares, la energía, las sales y el agua que ha perdido». Cosas normales son el empleo del láser, de la mesoterapia, los

ultrasonidos, la magnetoterapia, etc... **SALIDA DE 500 C.C.**  
En ausencia de Doohan, todavía convaleciente, los demás pilotos se repartieron el botín.

### CLASIFICACIONES

#### GP3 (125cc.)

1º E. Gianola (Honda) 45'37"526, 2º N. Nueda (Honda) 45' 42"796, 3º J. Martínez «Aspar» (Honda) 45' 42"372, 4º K. Sakata (Honda) 45' 43"454, 5º A. Gramigni (Aprilia) 45'44"379.

#### GP2 (250cc.)

1º L. Reggiani (Aprilia) 44'37"434, 2º P. Chl. H (Aprilia) 44'37"591, 3º L. Cadalora (Honda) 44'47"040, 4º J. Schmid (Yamaha) 44'47"483, 5º H. Torrontegui (Suzuki) 45'15"634.

#### GP1 (500cc.)

1º W. Rainey (Yamaha) 45'05"182, 2º W. Gardner (Honda) 45'11"864, 3º J. Kocinski (Yamaha) 45'13"859, 4º J. Garriga (Yamaha) 45'16"827.

#### ASI VA EL MUNDIAL

#### GP3 (125cc.)

1º Ralf Waldmann, 102 Puntos, 2º E. Gianola, 101, 3º A. Gramigni, 95, 4º F. Gresini, 88, 5º B. Casanova, 78.

#### GP2 (250cc.)

1º Luca Cadalora, 167 Puntos, 2º L. Reggiani, 117, 3º P. Chl. H, 87, 4º A. Puig, 86, 5º H. Bradl, 67.

#### GP1 (500cc.)

1º Mick Doohan, 130 puntos, 2º W. Rainey, 93, 3º K. Schwantz, 87, 4º D. Chandler, 72, 5º J. Kocinski, 67, 6º A. Crivillé, 49, 7º J. Garriga, 48.

**FAVORITO PARA PEKÍN**  
El prototipo de Mitsubishi es el favorito número uno para vencer en el Raid París-Moscú-Pekín, que se inicia dentro de 55 días.

**POR CAMINOS DE VIÑAS**  
Por los senderos del Château de Lastours, los Pajero ultiman su preparación para el más importante Raid de este año.



**T**RAS la victoria en el París-El Cabo, Mitsubishi no sólo se ha convertido en la bestia negra de Citroën, sino que ha arrebatado a la marca francesa su condición de favorito en cualquier lugar en que se presentaba. Los Pajero son ya los coches a batir y la organización del equipo es consciente de ello.

El planteamiento del equipo es básicamente el siguiente: dos equipos

de dos coches cada uno, dirigidos por la misma persona y con una logística común. Un equipo, patrocinado por Rothmans, con Bruno Saby y Erwin Weber; son los pilotos más rápidos con más experiencia en rallies. Un segundo equipo, con los colores de la marca nipona de ropa vaquera McGregor, con los pilotos Kenjiro Shinozuka y Jean Pierre Fontenay. Son pilotos muy experimentados en raids.



## EN EL CUARTEL GENERAL DE MITSUBISHI 55 DIAS A PEKIN

Dentro de 55 días, se disputará (si el tiempo y los acontecimientos no lo impiden) el rallye-raid más largo del mundo: el París-Pekín. MOTOR 16 ha visitado el cuartel general del equipo Mitsubishi en el sur de Francia, en el Château de Lastours, donde los hombres que dirige Ullrich Brehmer ultiman los detalles.



**EN EL ASIENTO DE LOS SUSTOS**  
Durante un largo rato, tuvimos la oportunidad de acompañar a Shinozuka.



**EL GRAN JEFE DEL SOMBRERO**  
El responsable del equipo Sonauto-Mitsubishi, Ullrich Brehmer, siempre con su sombrero negro, dirige directamente el «stage» en el sur de Francia.

Para esta primera edición del París-Moscú-Pekín, los Pajero prototipo han sido ligeramente modificados respecto a los vistos en El Cabo y en el rallye del Atlas, que también ganaron. En los talleres de Bernard Maingret han desarrollado una idea que rondaba en la cabeza del director del equipo, Ullrich Brehmer, desde hace tiempo: un coche de longitud variable. Para quien diseña un coche de este tipo se le plantea siempre la duda de alargarlo, para hacerlo más estable en zonas rápidas, o acortarlo, para que sea más eficaz en zonas triales. En el nuevo Proto, la estructura tubular central se puede alargar intercalando un semichasis, también tubular. Se montan árboles de transmisión más largos y, sobre todo este conjunto, se coloca una carrocería alargada. En menos de dos horas de trabajo, el Pajero se estira o se encoje para adecuarlo a las características de la etapa del día siguiente.

Llevar todos los miembros del equipo cerca de dos meses de ensayos en Château Lastours, verificando las ventajas de las versiones larga-corta, adquiriendo experiencia sobre cada solución. Todavía no se ha llega-

**EL MOMENTO DEL DESCANSO**  
Un «buffet» permite a los miembros del equipo reponer fuerzas bajo los pinos del fantástico Château.

AYTHAMI ALONSO

## Con los pies en el Pajero

Aythami Alonso es uno de los pilotos promesa/realidad de este país. De la mano de su padre, piloto y periodista del motor, ha vivido el automovilismo desde la cuna y hoy, cuando casi no se afeita todos los días, es el piloto oficial del equipo Rothmans-Mitsubishi que disputa el Campeonato Canario de Rallyes de tierra. Aythami estuvo en Château Lastours conduciendo el Pajero vencedor del París-El Cabo, del que nos cuenta sus impresiones. «La base de este coche está en sus suspensiones. Son realmente fantásticas y en ellas radica la eficacia del Pajero T3. Es posible que su gran rival, el Citroën, sea más potente y disponga de un motor

vibraciones, además de ser molestas, producen el desajuste de los pistones. Por ello, hay que bombear el pedal para que no se venga abajo tras un tiempo sin usar los frenos. En cuanto a la eficacia de estos frenos más grandes, es excelente, igual que el tacto cuando se ha logrado endurecer el pedal tras el bombeo. La caja de cambios, del tipo X-trac, sin sincronizadores, es rapidísima y muy precisa. La primera es algo más larga de lo que esperaba y, en cambio, las otras cinco están muy juntas, excepto la sexta que es casi un over-drive para tramos de enlace. La transmisión es siempre a las cuatro ruedas, con un diferencial central viscoso que

do a elaborar un plan concreto para el Pekín.

El motor del Pajero es el conocido 4G6, el mismo que se utiliza en el Galant VR-4 del Mundial de rallyes, aunque con algo menos de potencia para los raids, que se conforman con 320 caballos. Es un 2,2 litros de 4 cilindros y 16 válvulas, con turbo e intercooler. La potencia máxima la ofrece a 6.000 rpm y el par máximo, de 45 mKg, a 4.500 rpm. Uno de los momentos más emocionantes de la jornada de convivencia con el equipo Mitsubishi, fue cuando tuvimos oportunidad de acompañar a Kenjiro Shinozuka en un recorrido por los caminos del Château.

### EN ACCIÓN

La primera impresión es que el puesto del copiloto es extremadamente estrecho y el reposapiés apenas permite colocar los dos juntos, sin pisar el mando del terra-trip. «Shino» engrana las marchas sin apurar más que hasta 5.000 rpm. Sobre un piso muy rocoso, inmediatamente se aprecia que el Pajero absorbe todas las irregularidades. El piloto no levanta el pie por nada. No hay piedra ni agujero que le amilane y la verdad es que, desde el asiento derecho, apenas se nota si la suspensión está en su punto más bajo o estamos a un palmo del suelo. Saltamos con frecuencia porque se nota cómo el régimen del motor sube.

Shinozuka no se corta por nada. No hace una conducción fina y con balanceo, sino brusca, decidida y utilizando todo el campo para trazar, haya pista o matorral. Todo vale. Tras diez minutos de zarandeos, en los que se llega a pensar que los copilotos están locos, abordamos una larga recta de dos kilómetros con saltos largos y badeos profundos. El Pajero apura la 5ª marcha, a cerca de 180 kilómetros por hora; velocidad más que respetable, porque el ancho del camino apenas deja 15 centímetros a cada lado para las correcciones. De vez en cuando, un grupo de rocas hace pensar que el piloto va a levantar el pie del acelerador, pero el japonés ni se inmuta y el Pajero tampoco. Unos vuelos largos, apreciados por el motor subiendo vueltas, y una apurada de frenada violenta nos anuncia que el trayecto ha culminado. ○

José Mª Cernuda



**EL PILOTO ESPAÑOL**  
El joven piloto canario Aythami Alonso hace correr un Pajero T3, de las primeras evoluciones, en el Campeonato de Rallyes de Tierra de las Islas. A la derecha, charlando con el responsable del programa español durante la jornada de pruebas.

y una transmisión más eficaces, pero las mejores suspensiones del Mitsubishi les permiten aprovechar mejor la potencia y en definitiva, ser más rápidos sobre la mayoría de terrenos. La dirección es muy directa. Dispone de una asistencia eficaz que apenas deja sentir las irregularidades del terreno, por lo que todo el esfuerzo sobre el volante se transmite en acción sobre las ruedas, sin perturbaciones. Es en los frenos donde hay que trabajar un poco, ya que presentan un problema que se debe resolver. Al pasar a llanta de 18 pulgadas, se ha incrementado el diámetro de los discos. Esto ha traído el que el brazo de palanca sea mayor y han aparecido vibraciones en la frenada. Las

permite modificar el reparto de tracción delante/detrás desde el puesto de conducción. Esto produce una motricidad increíble. El coche probado utilizaba unas ruedas Michelin de muy poco taco, supongo que con huella profunda, el pajero debe ser un verdadero tractor. El motor comienza a empujar a partir de 2.800 vueltas, para alcanzar el régimen de funcionamiento óptimo en torno a las 5.500 vueltas. A partir de entonces, su conducción comienza a plantear verdaderos problemas, que sólo las manos de pilotos muy expertos pueden resolver. Me maravilla ver cómo Saby o Shinozuka son capaces de conducir durante horas por encima de este régimen sin cometer ningún fallo».

# 4x4 CATALOGO MOTOR 16



## CATALOGO MOTOR 16. ESPECIAL 4x4.

Cuatro por cuatro siempre es Motor 16. El catálogo con la información más completa sobre los vehículos todo terreno, las pruebas más interesantes, todos los modelos, precios, consejos 4x4, rutas y raids. El Camel Trophy, el Raid de los Faraones. Y en la sección agenda, todos los clubs de España, sus rutas, precios y seguros, cómo, dónde y cuánto cuesta asegurar un todo terreno.

La información más completa sobre el terreno, sobre el Todo Terreno.



Conduzca con ventaja.



Jesús Puras, con una conducción muy espectacular, deleitó a los numerosos aficionados que se dieron cita en Oviedo.

## Espectáculo de Puras en Oviedo

CADA vez proliferan más las carreras tipo rallysprint-persecución, más sobre todo tras el éxito que ha alcanzado la Carrera de Campeones. Conscientes del atractivo de estas pruebas, donde los espectadores cómodamente situados pueden disfrutar de las evoluciones de los pilotos, se ha organizado el Primer Fórmula Rallye en Oviedo. Y no se equivocaron, acertaron de pleno; lo han organizado en una ciudad con una enorme afición al automovilismo, con lo que se aseguraron un buen éxito de público, que se vio acompañado por un impor-

tante espectáculo deportivo.

El vencedor, tras una serie de mangas muy interesantes y competidas, fue Jesús Puras, que al volante de su Lancia Delta HF Integrale 16V, habitual del Campeonato de España de Rallyes, no tuvo rivales. El segundo puesto fue para Enric Burrull y el es-

pectacular Citroën AX Proto. El podio lo completó Mía Bardolet con un Ford Sierra Cosworth 4x4 de grupo N, que fue el dominador de su grupo. Entre los vehículos de dos ruedas motrices el ganador fue Kiko Cima con su Renault Clio 16V, mientras que entre los vehículos de todo terreno se impuso Jo-



José María Solé fue el vencedor entre los coches de la categoría de todo terreno.



François Delecour, uno de los invitados de lujo de la prueba, puso todo su buen hacer para contribuir a ofrecer un buen espectáculo.

sé María Solé, con el Suzuki Vitara Proto, por delante de un superespectacular Jordi Torra con un Nissan Patrol.

El espectáculo lo completaron Ari Vatanen y François Delecour, invitados especiales, que deleitaron a los cerca de seis mil espectadores con sus evoluciones a los mandos de los coches «0», un Subaru Legacy, Vatanen, y un Ford Sierra Cosworth RS Delecour.

## Frentzen a la Fórmula 1



EL piloto alemán, Heinz-Harald Frentzen, que actualmente corre en el Mundial de Sport integrado en el equipo Euro Racing, mantiene, desde hace tiempo, conversaciones con el fin de seguir los pasos de sus compatriotas Schumacher y Wendlinger y disputar el Campeonato del Mundo de Fórmula 1. Por el momento, es muy posible que su sueño se cumpla y que debute en el equipo March en el próximo Gran Premio de Bélgica sustituyendo a Paul Belmondo. Aunque todo parece indicar que la temporada que viene militará en el nuevo equipo Sauber que, de la mano de Peter Sauber, iniciará su andadura en la máxima categoría. Frentzen, cuya madre es valenciana, tiene muchas esperanzas en ese equipo, con el cual ya corrió en el Mundial de Sport junto con Michael Schumacher y Karl Wendlinger.



## Le Mans, ya hay nuevo reglamento

EL Automóvil Club del Oeste (ACO), entidad organizadora de las 24 Horas de Le Mans, ha cumplido la palabra dada en su día y ya ha presenta-

do lo que será a grandes rasgos su reglamento para la edición 93. El objetivo es atraer el máximo número de coches para la carrera y conseguir así el nivel de espectáculo necesario para mantener el prestigio de este mítico encuentro. Cuatro serán las categorías a disputar: coches de Sport conformes al reglamento FISA 1993; Sport-Prototipos conformes al

reglamento FISA 1990 y coches IMSA-GTP, con limitación de potencia brida-do la admisión en ambos casos; Prototipos Le Mans de carrocería abierta con peso de 600 kilos y depósito de 80 litros. Estos tendrán dos posibilidades de motorización, atmosféricas o sobrealimentados, un máximo de 8 cilindros y potencia limitada a 425 caballos. Por último están

## Zanini con Subaru

ANTONIO Zanini utilizó un Subaru grupo N (realmente se trataba de un coche de estricta serie, con los obligatorios elementos de seguridad) como coche «cero» en el pasado Rallye de Osona.

El piloto de Viladrau ha

quedado tan impresionado con las prestaciones de este coche, que está estudiando la posibilidad de disputar el próximo Rallye de Cataluña con un auténtico grupo N, preparado por su equipo habitual.



## Rallye de los Faraones

TODO está ultimado para que pueda disputarse una nueva edición del Rallye de los Faraones, del once al veintidós de octubre. La organización autoriza todos los sistemas de navegación, dispondan o no de satélite, con lo que el sofisticado y exacto GPS (guiado por satélite) tendrá mucho que decir.

También se han producido las primeras inscripciones. En motos, Gilera contará con cuatro protos y diez Trails; Yamaha entre tres o cuatro protos, veinte Marathon y diez Trails; Cagiva estará defendida por dos motos del equipo Cagiva Italia y dos Cagiva Francia Stalaven. KTM pondrá sobre las pistas diez Trails y posiblemente un nuevo prototipo.

En coches, de momento Citroën, Mitsubishi y Toyota, enfrascados de lleno en el inminente París-Moscú-Pekín, no han anunciado su intención de participar. Quien sí lo ha hecho ha sido Miguel Prieto con un Nissan Pick-Up tipo Baja California, que tendrá apoyo de Nissan Motor Ibérica. Otro atractivo de esta prueba será la presencia de un equipo americano con tres Chevrolet pick-up tipo Baja.

## EL EQUIPO WINSTON DOMINA EN JET-SKI

La segunda prueba del campeonato de España de Jet-Ski, que se celebró en la playa de Castilledefels, tuvo un equipo dominador en el Team Winston. Al igual que en la primera prueba disputada en Cullera, se dieron cita sesenta pilotos, lo que obligó a la organización a realizar unas mangas clasificatorias para seleccionar a los doce mejores pilotos, que más tarde se tuvieron que enfrentar en cada categoría. En la Clase Modified, la más potente de todas ellas, con Jet Ski que llegan a alcanzar los 100 kilómetros por hora, el dominio de los pilotos del Team Winston fue absoluto, ocupando las tres primeras plazas del podio en el cómputo de las dos mangas con Nicolás Barolet al frente. Este piloto también se impuso en la Categoría X2, secundado por su compañero de equipo Xavi Sautalaría. Por lo que respecta a la categoría 650 LTD, el piloto del Team Winston José María Casafont fue el vencedor.





## Toyota, no a la Fórmula 1

TOYOTA ha desmentido los rumores aparecidos acerca de su participación en el Mundial de Fórmula 1 del próximo año, según declaró a la prensa Shiro Sasaki, director ejecutivo de la firma. El número uno nipón no tiene previsto participar todavía en F-1 y por el momento seguirá dedicando todo su potencial y esfuerzos al Mundial de Rallyes y de Sport Prototipos.

## Fórmula Ford inglesa

ANGEL Burgueño, piloto del equipo Racing for Spain en el Campeonato Inglés de Fórmula Ford, en la última prueba disputada en el circuito de Brands Hatch, dando muestras del buen momento que atraviesa el equipo, logró la pole position y la vuel-

ta rápida en carrera. Al final la suerte no le acompañó y cruzó la línea de meta en séptima posición. Su compañero de equipo, Miguel Angel de Castro, que en los entrenamientos ocupó la novena plaza de la parrilla de salida, en la carrera pudo remontar unos puestos y finalizar en la quinta posición. La clasificación de esta carrera no es oficial y está pendiente por una reclamación.



● **Richard Petty, el piloto más carismático y veterano del Campeonato NASCAR Americano, conocido como «el rey», a sus 55 años y con más de 200 victorias a sus espaldas, comentó que ésta será su última temporada en competición.**

● **Francesc Gutlérrez, líder del Europeo de Montaña en Turismos, no participará como tenía previsto en las 24 Horas de Spa. El motivo de no acudir a esta prueba se debe a que por culpa de su abandono en la Subida a Potenza, se ve obligado a participar en la Subida a Mont-Dore para intentar amarrar el título, prioritario en su programa.**

● **Por modificaciones de fechas por parte de la RFME en el Trofeo Federación de Motociclismo, la Copa Gilera variará su calendario y las tres pruebas que faltan por disputar lo harán en las fechas siguientes: 13 de septiembre, Montmeló. 18 de octubre, Calafat. 1 de noviembre, Jerez.**

● **Josué Burgueño, aprovechando el paréntesis veraniego en nuestro país, se va a desplazar a Inglaterra y, encuadrado dentro del equipo Elide Racing, va a disputar en ese país cuatro carreras en agosto, además del Festival Fórmula Ford en Brands Hatch.**

## CARLOS GRACIA REELEGIDO



Como era de esperar, Carlos Gracia ha sido reelegido presidente de la Federación Española de Automovilismo, sin que hiciera falta votación, ya que Gracia ha sido finalmente el único candidato presentado, con el compromiso de 62 de los 67 miembros de la Asamblea General. Gracia inicia así su tercer y último mandato al frente de la FEA. En el mismo acto, se celebraron las votaciones, entre los miembros de la Asamblea, para decidir los miembros de la Comisión Delegada que, con la nueva Ley del Deporte, es el órgano colegiado ejecutivo de mayor importancia. Entre un

total de 12 miembros, han resultado elegidos, como representantes de los pilotos, Luis Climent y Tomás Gimeno; Renault como representante de las Marcas; Martínez Orgado como miembro de los Colegios de Oficiales; las federaciones de Aragón, Cataluña, Galicia y Asturias como representantes de las territoriales y el RACE, RACC, Escudería Drago y Príncipe de Asturias como representantes de las entidades organizadoras. Carlos Gracia esperará al mes de septiembre para remodelar su equipo ejecutivo y los responsables de las diferentes comisiones.

## El Cataluña con normas del 93

EL próximo Rallye de Cataluña-Costa Brava/Rallye de España, puntuable para el Mundial de Pilotos y que se celebrará del 9 al 11 de noviembre, se registrará con las nuevas normas aprobadas por la FISA para la temporada 93, con el ánimo de reducir costos tanto para pilotos como para organizaciones. Siendo, por lo tanto, un buen campo de pruebas para comprobar la eficacia de esas normas. La más importante es que se disputará en sólo tres etapas, la primera de asfalto y las otras dos de tierra. El recorrido total se verá reducido y será de 1.580 kilómetros, de los que 520 serán crono-

trados. 205 corresponden a asfalto y 315 a tierra. Las verificaciones, tanto técnicas como administrativas y precintaje de turbos se reducirán a una sola jornada, el 8 de noviembre.

El reconocimiento de los tramos también se hará en menos días, los de asfalto se harán en los días previstos en el reglamento. Los pilotos prioritarios podrán entrenar durante once días y el resto de participantes durante quince. Para los tramos de tierra se establecerán grupos de tramos próximos entre sí y cada grupo dispondrá de dos días prefijados y con horario limitado para entrenarlos. El recorrido del rallye será muy lineal y ha sido diseñado para facilitar al máximo las asistencias, de forma que en el caso de un participante privado, podrá realizar todas las asistencias de las tres etapas con solamente tres vehículos.

## Posible retirada de Honda de la Fórmula 1

EL prestigioso rotativo japonés Asahi, acaba de revelar que Honda abandonará la Fórmula 1 al terminar la actual temporada. El diario afirma que Honda encuentra difícil justificar en este momento unos gastos anuales superiores a 10.000

millones de yenes para esta actividad, así como el mantenimiento de 100 ingenieros de primera línea en las pruebas. Honda, por su parte, ha desmentido esa noticia asegurando que la decisión final no será tomada antes de septiembre.



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

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



14.560 PTAS. AL AÑO SIN ENTRADA.

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

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

D. \_\_\_\_\_

Calle \_\_\_\_\_

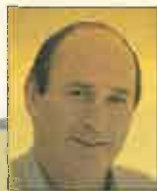
Localidad \_\_\_\_\_ C.P. \_\_\_\_\_ Provincia \_\_\_\_\_ Tel. \_\_\_\_\_

Fecha de nacimiento \_\_\_\_\_ D.N.I. \_\_\_\_\_ Profesión \_\_\_\_\_

Precio suscripción \_\_\_\_\_

|                                          |             |                       |             |
|------------------------------------------|-------------|-----------------------|-------------|
| España _____                             | 14 560 ptas | América, África _____ | 35 256 ptas |
| Europa, Argelia, Marruecos y Túnez _____ | 29 016 ptas | Asia, Oceanía _____   | 48 516 ptas |

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



## El futuro de Ford Europa

**M**IENTRAS General Motors continúa ganando dinero en Europa, Ford ha registrado unas cuantiosas pérdidas el año pasado (106.790 millones de pesetas en Ford UK, su filial británica, que ha cargado con las pérdidas de Jaguar). Es por lo que Lynn Halstead, el presidente de Ford Europa, y su director Bill Falk anuncian que enlazarán con los beneficios si el mercado inglés (1.650.000 matriculaciones el pasado año), se endereza por fin y sobrepasa la barrera de 1.700.000.

A decir verdad, todavía no ha reaccionado, a pesar de que los conservadores de John Major se quedan en el poder y que la situación se ha beneficiado de un aligeramiento de las cargas fiscales sobre cualquier compra de vehículos nuevos. Por el contrario, en el continente, Ford Europa ha registrado beneficios, batiendo incluso todos sus records en Francia y en Italia.

De una larga conversación con Halstead, retendríamos lo siguiente:

**Motores:** «Desde 1993, Ford Europa producirá un millón de motores de 16 válvulas. El Orbital llegará más tarde».

**Ecología:** «Hay ciudades en las que el aire que sale de los coches es más limpio que el que entra. Vamos a gastar 15.000 millones de pesetas por año para mejorar el entorno en nuestras fábricas».

**Productividad:** Simplificamos todo. Hacemos 1.800

variantes del Fiesta en Valencia. No hacemos más que 50 de las 2.800 variantes previstas para el nuevo Sierra. En el lapso de una decena de años, nuestros efectivos pasarán de 150.000 a 100.000».

**Mazda:** (Ford posee un cuarto de su capital): «Si hay acuerdo, no será antes del otoño, y los primeros Mazda europeos no llegarán hasta dentro de dos años y con motores Ford».

**Fusiones:** «La situación ha cambiado y sería con Volkswagen y no con Fiat con la que colaboraríamos. Con VW hemos creado Autolatina y ya se sabe que vamos a hacer monovolúmenes en Portugal».

**Japón:** «En esencia, estoy de acuerdo con Calvet. La comunidad europea debería tener una política que asegure a largo plazo un predominio tecnológico en Europa, un poco como lo que hace el MITI en el mismo Japón. Para ello debería imponer una aportación local del 80 por ciento. Cuando los americanos llegaron a Europa compartieron su tecnología, a pesar de que la aportación local de sus coches era del 99 por ciento. En la actualidad, muy poco de lo que los japoneses compran en Europa contiene tecnología punta».

**El Este:** «Participaremos del desarrollo del automóvil en el Este, pero gradualmente. No producimos en todas partes. De hecho, tenemos ya un acuerdo con Hungría. Hay que ser selectivo a la hora de invertir. Por ahora, nos es más fácil aumentar nuestra capacidad en el Oeste que en el Este».



BALLESTA



# EuroCargo de 6 a 15 Tm.



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

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

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

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

Porque la nueva gama EuroCargo supone una au-

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

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



VEHICULO INDUSTRIAL DEL AÑO



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

# PEUGEOT 106 *Graduado* SOBRESALIENTE EN ECONOMIA.

SERIE LIMITADA  
DESDE **999.900** PTAS  
(IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS)

Para tí, que eres el primero en la clase. Para tí, que eres el primero en la calle. En especial para tí que hablando de números te las sabes todas, te presentamos el nuevo Peugeot 106 Graduado, serie limitada. El coche más joven del 92. Para moverte a tus anchas en ciudad y en carretera. Con todo el equipamiento que te mereces. Con un precio que es Sobresaliente en Economía: 999.900 ptas. Y con una financiación a tu medida, que te arreglará el verano. Corre a por el tuyo. Este año te lo has merecido.



**PEUGEOT 106. LA SORPRESA DEL ESPACIO.**



#### EJEMPLO DE FINANCIACIÓN

Peugeot 106 Graduado: P.V.P. RECOMENDADO: 999.900 Ptas. ENTRADA: 341.660 Ptas.  
CAPITAL FINANCIADO: 658.240 Ptas. MENSUALIDADES: 14 cuotas de 10.900 Ptas el 1º año. 14 cuotas de 16.000 Ptas el 2º año. 14 cuotas de 18.000 Ptas. el 3º año y 14 cuotas de 20.700 Ptas. el 4º año: TAE 17,31%.  
Oferta válida durante este mes para vehículos en stock y no acumulable a otras en vigor.



RBE nº 388/92

# MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

28 de julio de 1992

Núm. 458 • 350 ptas.

ALFA ROMEO  
**155**  
LOS PRIMEROS  
15.000  
KMS.

## YA RUEDA EL IBIZA DEL '93

- Carrocería de 3 y 5 puertas
- Motores Volkswagen
- De 50 a 136 caballos



#### COMPARATIVA

Renault 19 16V  
Ford Escort XR3i  
**DOS  
DEPORTIVOS  
DE CALLE**

#### AL VOLANTE

**PININFARINA  
ETHOS**

Dos tiempos y  
plástico para un mito

