

PRUEBA A FONDO



BMW 318 iS

# Motor 16

GRUPO

4 de agosto 1992

Núm. 459 • 350 ptas.

## 600 CABALLOS PARA GOZAR



Toyota Celica  
«Carlos Sainz»



Lancia Delta HF  
Integrale «Celebración»



Mazda 323 GTR

Motor 16







*suavízate.*



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

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

Las Aromas de Winston suavizan, pero FUMAR PERJUDICA SERIAMENTE LA SALUD

ESTA SEMANA

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 350 ptas., sin IVA. Gastos de transporte incluidos. Precios extranjero: Portugal 580 escudos



AL VOLANTE: NUEVOS TOYOTA COROLLA PÁG. 12

- 4 PUNTO DE MIRA
- 8 SU CASO
- 10 LO ULTIMO
- CITROËN MEHARI
- 12 AL VOLANTE
- TOYOTA COROLLA
- 16 FRENTE A FRENTE
- LANCIA DELTA HF



BERTONE FREECLIMBER II PÁG. 28



A FONDO: LOS ESCORT CABRIO PÁG. 41



HONDA CBR 900 RR FIREBLADE PÁG. 52

- INTEGRALE
- CELEBRACION/
- MAZDA GT-R
- 4WD/TOYOTA
- CELICA TURBO
- 4WD «CARLOS
- SAINZ»
- 28 A FONDO
- BERTONE
- FREECLIMBER II
- 34 BMW 318iS
- 41 FORD ESCORT
- CABRIO 1.8
- 16V/XR3i 16V



FUERA DE SERIE: BLACK BARON PÁG. 47

- 47 FUERA DE SERIE
- BLACK BARON
- 50 GENTE SOBRE
- RUEDAS
- PROYECTO
- MECANO
- 52 MOTOS
- HONDA CBR 900
- RR FIREBLADE
- 60 ACTUALIDAD
- CIERRE
- DE LA M-40
- 61 MAGAZINE
- 65 PRECIOS
- 92 DEPORTE
- 96 RALLYE DE
- ARGENTINA
- 100 GRAN PREMIO DE
- ALEMANIA DE F-1
- 110 A TODO GAS



# E PRUEBA DE FUEGO

ESTA semana he tenido una experiencia francamente interesante, he sido copiloto -durante más de mil kilómetros- de un novato del volante, un joven de dieciocho años que, una vez obtenido el permiso de conducir, efectuaba su primer viaje por carretera tras dos mil kilómetros efectuados en ciudad con su nuevo y flamante coche.

Si acepté el reto fue porque él quería que yo le comentase mi opinión sobre su nivel de conducción, pero sobre todo porque era una oportunidad única para comprobar el grado de formación de los nuevos conductores españoles. Y lo comprobé.

Vayamos por partes. En primer lugar demostró que se le había enseñado bien a aparcar, a manejar los diversos controles del coche e incluso a colocarse correctamente ante el volante. En autopista su comportamiento también se manifestó adecuado, tanto en velocidad como en todo tipo de maniobras, señalizando con tiempo y sin olvidos- cualquiera de ellas. La primera fase pasó, por lo tanto, con sobresaliente alto.



Otra cosa fue el llegar a carretera. Ante el primer adelantamiento evidenció inseguridad, no calculó bien la distancia para pasar, ni la que le separaba del coche que venía de frente. Tampoco cambió a una marcha más corta para que el tiempo se redujera y le costó volver a situarse en su carril. Tal cantidad de errores me sorprendió y, al comentárselo, me respondió con franqueza «es el primer adelantamiento que hago en mi vida». Su contestación me dio que pensar.

En conducción nocturna le ví demasiado tenso y, aunque lo negó en principio, luego confesó que tampoco había conducido nunca de noche. A pesar de ello los cambios de luces los realizó sin fallo alguno.

En fin, ¿cómo calificar, al final de la prueba al conductor? Habría que decir que fue instruido en la teoría y pasó el examen según lo establecido. Pero la reválida de ese examen no es otra que la carretera, la práctica diaria, y ahí todo depende del conductor, porque aquel examen, tan brillantemente pasado, no sirve para nada. Para el conductor aprobar esa reválida se torna muy difícil porque nadie le prepara para ella...

Manuel Doménech



## Alemania: Adiós a las autopistas gratis

UNO de los grandes mitos del automovilismo europeo está a punto de derribarse: la gratuidad de las autopistas alemanas. A mediados del año próximo, los que visiten Alemania deberán adquirir en la frontera un ticket si quieren circular por las autopistas, como en Suiza. Este ticket electrónico, similar a una tarjeta de visita, será la única forma de atravesar las barreras de peaje sin pagar. Los ciudadanos alemanes dispondrán de esta tarjeta de manera gratuita... al menos en los primeros meses de entrada en vigor de la nueva disposición. En estos momentos no existe una norma comunitaria que exija medidas comunes para los doce países miembros. Sin embargo, no será de extrañar que a medio plazo los organismos comunitarios unifiquen criterios.

## Exámenes a marchas forzadas

HACE unos meses el ministro Jose Luis Corcuera anunciaba el endurecimiento de los exámenes de conducir.

Esta es una de las causas por las que el número de alumnos «con prisas» por obtener el carné se ha disparado de manera alarmante.

En la Comunidad de Madrid concretamente, más de 1.000 alumnos no han podido ser examinados por falta material de tiempo.

Para paliar el problema, la Jefatura Provincial de Tráfico ha enviado una circular en la que instaba a los examinadores a realizar las pruebas en 15 minutos frente a los 20 minutos que se venían empleando.

La precipitación en tomar esta medida ha causado un profundo malestar, tanto en el personal examinador como en los responsables de todas las autoescuelas, que consideran que con estos exámenes no se garantiza, de ninguna forma, el control de la formación del conductor.

El conflicto va camino de solucionarse con la buena disposición que han tomado todos los examinadores (funcionarios del Ministerio de Interior) a trabajar por las tardes, haciendo horas extras, aunque mantienen la postura de no realizar exámenes en el próximo mes de agosto.



# SEMAFOROS

## TRAFICO QUIERE SABER

La Dirección General de Tráfico es sensible a aspectos técnicos del automóvil como lo demuestra la encuesta encargada a Michelin para conocer el estado real de los neumáticos con los que ruedan nuestros automóviles. Sólo el 20 por ciento lo hace correctamente

## HAMBRE DE HOY, PAN PARA MAÑANA

Los taxistas de Barcelona mantienen su protesta contra los JJOO, iniciando algunos de ellos una huelga de hambre. Al final parece que el agua no llegó al río, tras la firma de un acuerdo con el Ayuntamiento de la Ciudad Condal para permitirles el acceso a las instalaciones olímpicas.

## DE TAL PALO TAL ASTILLA

Nueve meses ha tardado Pablo Antoñanzas en organizar su más importante presentación, para lo que ha contado con la colaboración inestimable de María Eugenia. El resultado es una hermosísima niña, que pesó al nacer 3,9 kilos para sus 56 centímetros de altura.

## ¡VAYA CULEBRÓN!

La popular «Doña Adelaida» se queja del trato recibido en Televisión Española, diciendo que se ha jugado la vida por las carreteras españolas para presentar sus culebrones. Habrá que recordarle que por el hecho de viajar no está más expuesta a un accidente que paseando por una acera o tomando el metro.



## Seat Toledo familiar

EL lanzamiento del Seat Toledo, hace ya un año, las diferentes versiones que completarán su gama van a ir sucediéndose, con algún retraso sobre el calendario previsto ya que, con la excelente aceptación del modelo, la producción se está dedicando a satisfacer la demanda, sin poder iniciar la diversificación esperada.

Una de las versiones que más pronto aparecerán (en la primavera del 93), será el Toledo Break, con lo que Seat recupera la vieja tradición de vehículos familiares, interrumpida cuando dejó de hacerse el 131.

El Toledo Break utiliza la misma base mecánica de la berlina de tracción delantera, por lo que desaparece el túnel de transmisión, tan típico de los viejos familia-

res. Si ya en la carrocería convencional, el Toledo hace gala de una extraordinaria capacidad de carga, con la versión familiar se alcanza un grado superlativo, lo que le permitirá competir con familiares más altos de gama, como el Volkswagen Passat o el Fiat Tempra.

## Fórmula 1: hijos de un Dios menor

EN estos días olímpicos la polémica ha saltado a Francia, donde el presidente del Comité Olímpico, Nelson Pailhou, ha manifestado que «los pilotos de Fórmula 1 merecerían participar en los Juegos Olímpicos».

Hasta la fecha el COI, Comité Olímpico Internacional, ha vetado la participación de cualquier deporte del motor, argumentando la imposibilidad de controlar la igualdad entre todos los



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

NISSAN IMPORTARÁ DESDE su planta situada en Méjico unas 8.000 furgonetas AD en el año 1993. Esta es la tercera vez que el fabricante nipón echa mano de vehículos construidos en sus fábricas extranjeras para comercializarlos en Japón, como hizo anteriormente con los Nissan Primera procedentes de Gran Bretaña y los modelos familiares de Australia.

LOS CONSTRUCTORES NIPONES han llegado a un acuerdo para normalizar la mayor parte de los componentes que se utilizan en los coches eléctricos. Este plan, que la Asociación Japonesa de Fabricantes de Automóviles estudia desde otoño, incluye normas sobre el tamaño y calidad de baterías, conectores y circuitos eléctricos.

NISSAN, HONDA, MITSUBISHI y Mazda preven caídas en sus beneficios durante los primeros seis meses del presente ejercicio, que finaliza el 30 de septiembre. Se habla

de descensos que podrían ir desde un 19 al 78 por ciento, cifras que hablan de la crisis actual en el sector automovilístico en Japón.

LA FILIAL DE TOYOTA en Sudáfrica y sus sindicatos han firmado el acuerdo de finalización de la huelga, que empezó el pasado 7 de mayo. Los trabajadores despedidos a primeros de julio por protestar contra prácticas discriminatorias, han sido readmitidos. La fábrica de Toyota ha estado cerrada durante 49 días laborables a causa de esta huelga «antiapartheid».



## DE MÁLAGA A CORDOBA

A LO LARGO DEL 93, Seat lanzará al mercado el proyecto S03, que no es otra cosa que el sustituto del Seat Ibiza. Meses más tarde, una versión de tres volúmenes del mencionado S03, sustituirá al actual Málaga. Según todos los indicios, el nombre de Ibiza se mantendrá para su sustituto; sin embargo, en estos días, diversos departamentos de Seat trabajan afanosamente en la búsqueda de una denominación para el futuro Málaga. Motor 16 ha podido saber que el nombre con más posibilidades de ser elegido es el de Córdoba, con lo que se perpetúa la utilización de ciudades andaluzas para definir los modelos de la marca española. Marbella, Ronda, Málaga y ahora Córdoba, son un ejemplo de esta vocación.

## No bajan el precio de los coches

EL secretario de Estado de Hacienda, Antonio Zabalza, ha confirmado la tesis mantenida por Motor 16 en los últi-

comunitaria respecto a un tipo único de IVA para el automóvil, con «la trampa» impositiva de la tasa del 13 por ciento que permite al Ministerio de Economía mantener los mismos niveles de recaudación.



mos meses: los coches no bajarán de precio en los próximos años.

Aunque desde el 1 de enero del 93 el IVA se unifica en el 15 por ciento para todo tipo de productos (excepto para artículos de primera necesidad, que se mantienen en un tipo mínimo variable entre el 0 y el 5 por ciento), los automóviles estarán gravados con una tasa específica, en el momento de la compra, del 13 por ciento, con lo que la fiscalidad se mantendrá en un 28 por ciento, como en la actualidad.

Con esta medida España cumple la normativa 6/ Motor 16

## SUBARU SVX EN ESPAÑA

HASTA FINAL DE AÑO se van a vender 27 unidades del Subaru SVX en España. Las primeras ya han llegado a los concesionarios y aunque todavía no hay confirmación oficial sobre el precio, parece ser que estará en torno a los 6.100.000 pesetas. El SVX es un 3,3 litros de seis cilindros boxer, con tracción y dirección a las cuatro ruedas. El equipamiento es muy completo y sus líneas resultan espectaculares.



## Seguros a vista de pájaro

UNESPA, la patronal del sector asegurador, ha firmado un convenio con la Dirección General de Tráfico, y en el que participan la Cruz Roja y la Comunidad de Valencia, mediante el cual se pone en funcionamiento un helicóptero de asistencia sanitaria en toda la comunidad levantina.

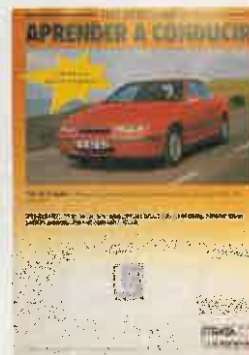
Este acuerdo se enmarca en el deseo de la Dirección General de involucrar a toda la sociedad en la lucha contra la siniestralidad vial. Las entidades aseguradoras han sido, según palabras del director general de Tráfico, el primer sector privado en recoger el guante lanzado por los poderes públicos.

Para esta ocasión, Unespa ha realizado una importante inversión (60 millones de pesetas) en la dotación de medios, humanos y materiales, que permitirán la puesta en marcha de este helicóptero.

Tres son las razones que justifican esta inversión por parte de Unespa: en primer lugar, al mejorar la asistencia sanitaria «in situ», se reducen los costes de hospitalización; el segundo aspecto contemplado es una mayor concienciación con los aspectos de la seguridad del tráfico, lo que redundará en un mejor conocimiento del sector; finalmente, como tercer aspecto, la patronal Unespa realiza así una importante campaña de imagen, destinada a dar a conocer sus inquietudes por la seguridad de los conductores.

## Nuevos textos para el teórico

EL nuevo Reglamento de Tráfico ha obligado a redactar los textos que sirven de base al aprendizaje de los aspirantes a conductor. En ellos se recogen no sólo las disposiciones legales, sino una serie de recomendaciones de carácter general que sirven como formación de los futuros conductores. Aspectos como la forma de coger el volante, dónde colocar unas cadenas, cómo corregir un derrape, o consejos sobre la conducción nocturna han llamado la atención de los redactores de este texto articulado que incorpora ya un importante contenido práctico, frente a la obsesión por la teoría de los textos anteriores. Los nuevos conductores no sólo dispondrán de un elemento de más fácil comprensión, sino de lectura más amena.



## CONTANTE Y SONANTE

IVECO PEGASO perdió durante el pasado año 19.737 millones de pesetas. Mientras que Iveco obtuvo unos beneficios de 1.900 millones de pesetas, las pérdidas de Pegaso alcanzaron 9.935 millones.

AGIP ESPAÑA, filial de la multinacional italiana, invertirá en España en los próximos 5 años 25.000 millones de pesetas, lo que le permitirá la apertura de 100 estaciones de servicio en toda la geografía nacional, con predominio de la región catalana.

TUDOR obtuvo un beneficio bruto de 153 millones de pesetas durante el pasado ejercicio, en el que la facturación de la compañía alcanzó 74.074 millones de pesetas.

DAIHATSU construye actualmente una segunda planta de fabricación de coches en Malasia, que entrará en funcionamiento en 1994, destinada a la producción de automóviles para los países europeos.

EL PLAN DE RECONVERSIÓN del sector de transporte de mercancías por carreteras podría tener un coste de 300.000 millones de pesetas en los próximos cuatro años, de los cuales 280.000 millones serán inversiones realizadas por las empresas del sector y el resto aportado por la Administración.

## Mercedes 300 CE Brabus

EL carrocerero alemán Brabus, especializado en la transformación de grandes berlinas, acaba de presentar su última realización sobre la base mecánica del Mercedes 300 CE 24 válvulas desca-potable, del que obtiene una potencia de 285 caballos, capaces de hacerle acelerar de 0 a 100 en 6,4 segundos y alcanzar una velocidad máxima de 255 kilómetros por hora.

Estas prestaciones se obtienen modificando sustancialmente la aerodinámica del coche, que ya aparecía en el libro Guinness como la berlina más aerodinámica del mundo.

En el interior también se han producido no pocas modificaciones, aportando una línea más deportiva y confortable al carácter tradicional burgués de este coche.

## En Japón trabajan como chinos

NISSAN no sabe qué hacer para que sus empleados no trabajen tanto. La empresa ha decidido, no sólo reducir drásticamente las horas extraordinarias, sino apagar todas las luces de su sede central en Tokyo a las 6 y media de la tarde para ver si así los trabajadores se van pronto a casa.

Bien es verdad que esta medida, según informa desde Tokyo nuestro corresponsal Daniel Monteverde, ha entrado en vigor de forma experimental. El éxito hasta el momento ha sido total ya que en los primeros días de entrada en vigor de la norma, la práctica totalidad de los 5.000 empleados han abandonado la oficina.

La plantilla de Nissan trabajó el pasado año un promedio de 2.115 horas, pese a las generosas vacaciones concedidas, que en la mayoría de los casos lle-



garon a las cuatro semanas. Estas horas de trabajo suponen 195 más que el objetivo propuesto por la compañía y 139 horas más que el promedio nacional. Por término medio, un empleado norteamericano trabaja 255 horas menos que un trabajador de Nissan.

Pese a estas cifras, Nissan no es ni mucho menos la empresa en el sector de automoción con mayor productividad, ya que el promedio de los trabajadores del automóvil es de 2.250 horas/año, lo que significa 12 días más, según la Federación Japonesa de los Trabajadores del Automóvil.



## Opel, servicio rápido

GENERAL MOTORS España ha puesto en funcionamiento un nuevo servicio de atención al cliente denominado Masterfit.

Con el fin de atender las necesidades más urgentes de los usuarios de Opel, este servicio se encargará de las pequeñas operaciones rutinarias que normalmente demoraban mucho tiempo en taller. Desde ahora, trabajos tales como reparaciones en el escape, amortiguado-

res, baterías o frenos, no necesitarán de cita previa y se ha fijado un precio común, sin necesidad de presupuesto.

El servicio Masterfit funcionará en los principales concesionarios Opel de lunes a viernes, entre ocho de la mañana y seis de la tarde.



## Puntualización

EN el número 456 se informaba de la creación de la entidad Mitsubishi Motor Corporation de España, como representante en nuestro país de la firma japonesa fabricante de automóviles. Pues bien, en aquella información se nos olvidó puntualizar que el ámbito de actuación de MMC España es exclusivamente en territorio peninsular, Baleares y Melilla.

En las Islas Canarias la representación de Mitsubishi sigue siendo responsabilidad de Japón Motor, que desde 1984 ha distribuido en Canarias más de 22.000 coches. Al César lo que es del César.



CUENTENOS  
SU CASO

## Réplica

NO les voy a alabar por su revista para que así publiquen mi carta como hacen otros. Háganlo si el sentido común se lo dicta.

Sres. de Motor 16, publicando cartas como la del nº 455 aumentan la rebeldía del conductor irresponsable. Como revista del automóvil, colaboren para que el uso de éste sea más racional y no se produzcan enfrentamientos entre la DGT y los conductores.

Me parece buena la actual campaña de la DGT; me da a entender que hay que ser más conscientes de lo que llevamos en las manos; las alegrías al volante son malas y sólo nos damos cuenta cuando el tiempo no vuelve hacia atrás, no hay otra oportunidad, y es un consejo para noveles o viejos del volante.

No exijamos educación, por parte de la DGT y buenas carreteras, sino que debemos enseñar nuestra educación y nuestras buenas maneras a los demás y

a la propia DGT. Sólo así ayudaremos a rebajar los índices de siniestralidad en nuestras carreteras. Siempre habrá alguna carretera mala o regular en nuestra geografía.

Angel Rodrigo  
Soria

R.- No creemos que con la publicación de la opinión de un lector, provoquemos enfrentamientos entre la DGT y los conductores, y menos que aumentemos la rebeldía del conductor irresponsable. Sí que cumplimos con nuestra misión de informar y de hacernos eco de las cartas de nuestros lectores como lo hacemos con la suya. Exigir educación y buenas carreteras a la DGT, después de los impuestos que soporta el automóvil, es lo menos que se puede hacer.

## Transformaciones

SOY un asiduo lector de su revista Motor 16 y en uno de sus últimos números hablan de la transformación de un vehículo Escarabajo en Porsche 356 Chesil. Me dedico a la enseñanza y todo lo relacionado con el mundo del automóvil; es por ello por lo que estoy muy interesado en que me faciliten la dirección y teléfono de la firma catalana GTM, mencionada en su revista.

Jose Manuel Pérez  
Vigo

R.- La dirección de GTM en Barcelona es: Rda. Gral. Mitre 5, 3º 1º. 08017 Barcelona. Tlf.: (93) 2800352.



## ¿En qué hablan?

RECIENTEMENTE volví en taxi desde el aeropuerto de Madrid, terminal internacional, y el taxista hablaba por radio con algún compañero de una manera rara. Por ejemplo uno de los comentarios decía: «Atención Batman, vengo de «la finca» y he encontrado un alicate de lujo en la N-1, no cojas la azul, coje la verde y pillas seguro, dame una pitaita».

Entiendo que utilizan un lenguaje muy particular pero ¿me podrían ustedes decir qué significa?

Carlos Retienza  
Valencia

R.- En general, todos los taxistas que cuentan con emisora tienen su lenguaje en clave y, en particular, los que suelen frecuentar el aeropuerto.

«La finca» es, como ya puede imaginarse, el aeropuerto, una «calle alicatada» está atascada y con «alicate de lujo», los coches están parados. «Pillar» es coger viajero, «dar pitaita» es llamar por radio. «La verde» es la terminal internacional y «la azul» la nacional. Por último, Batman es el apodo del taxista.

## Nunca es tarde...

EN el nº de Motor 16 del 19 de mayo hay un señáforo verde dedicado a mi bien amado Jordi Gené, en el que se asegura que... «ha logrado una hazaña difícil de lograr: la de ser el primer piloto en

la historia FISA que ha logrado la pole y la victoria en la primera carrera en la que participa...»

¡FALSO! Sin contar la 1ª edición del campeonato de F-3000 (1985) u otros campeonatos FISA, en 1988, Johnny Herbert ganó, tras hacerse con la pole, su 1º carrera en la 3000 y además lo hizo con una marca de chasis también debutante (Reynard). El hecho ocurrió precisamente en Jerez, carrera inaugural del campeonato del año 1988 de F-3000.

No pretendo ser más



sabio que vosotros, ni termer donde no me llaman. Y mucho menos merecer la proeza de Jordi, con quien ya sabéis me unen unos estrechos lazos profesionales y de amistad... pero al César lo que es del César, a Herbert lo que es de Herbert y al Gené lo que es de Gené. El semáforo se lo merece por haber ganado cuatro carreras internacionales de altísimo nivel.

Raimon Durán  
Barcelona

## Motor 16



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

Director:  
Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Turralba. Redactores jefe: Víctor Picione (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). Jefes de sección: José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico) Redacción: Lourdes Bravo, Fernando Cañal, Simonetta Garth, Manuel Madrid, Javier Moltó, 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 Mellieray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania). Documentación: Mary Franchini. Secretaría de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas. Esteban Delgado (Deporte); Jesús Kapinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañés (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Ginés Nadal (diseño); Mayte de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica).

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

Publicidad:  
Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Publicidad Zona Centro: Eivira Aricha, Mº Jesús Sánchez y Eduardo Abaín. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Cabana. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levantes: Ramón Medina. Director de Publicidad Internacional: M. Angel Durá. De Interés 16: Antonio Rodríguez (Director Comercial). Zona Cataluña: Roser Freixas. Coordinadora: Concha Moreno.

Directores Gerentes: Enrique López Nieto y J. Luis González Martín.  
Directora de Marketing: María Lizárraga.  
Directora de Nuevos Proyectos:  
Charo Oñate.  
Director de Planificación: Simón Molero.  
Director Administrativo-Financiero:  
Eduardo de Toledo.  
Director de Producción: Antonio Toribio Triviño.  
Director de Distribución: Federico Herrero.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Telex: 43974 NYRE E. BARCELONA: Pº de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 4º Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58. 1º 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.  
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 26.



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), CAR (Gran Bretaña), GENTE MOTORI (Italia) y TURBO (Portugal), VI BILAGARE (Suecia).

# 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



# UN NUEVO CITROËN AX PARA EL 94 EL MEHARI ATACA DE NUEVO

**A lo largo de 1994, Citroën va a proceder al lanzamiento de un nuevo AX. Es lo que se conoce como proyecto S8.**

**E**L actual Citroën AX se diseñó en pleno periodo de crisis, por lo que el planteamiento era fundamentalmente la economía. Para lograrla, los responsables del proyecto se basaron en el hecho incuestionable de que un coche ligero consume poco. Esta ligereza condicionó algunos aspectos del AX, como sus dimensiones, y es causa de algunos detalles de terminación que Citroën prefiere revisar a r

ra con un nuevo proyecto. El grupo PSA, con el proyecto S8, replantea la gama pequeña de Citroën y Peugeot, constituida en la actualidad por los Peugeot 106 y 205 y por el Citroën AX. Con el 205 en sus últimos años de producción, el AX quedará como representante único en este sector, ya que por parte de Peugeot, el hueco del 205 lo cubrirán con las gamas altas del 106 y con las bajas del 306, de próxima aparición.

El S8 utilizará la plataforma del 106 y tendrá unas dimensiones exteriores más grandes que el AX. Su longitud será de 3,70 metros (frente a 3,52), que es la misma longitud que los actuales 205 y Renault Clio, con los que entrará a competir directamente. Con un vano motor muy reducido, en el que los motores TU y XU cumplirán su cometido, la habitabilidad se verá acrecentada.

Las líneas exteriores son mucho más redondeadas que las actuales y habrá ver-

siones de tres puertas (proyecto S80) y de cinco puertas (proyecto S81), así como una versión «Ocio» que es precisamente la que traemos hoy a estas líneas. Con esta versión, Citroën intenta encontrar un «nicho» de mercado, hoy abandonado, pero que en otra época ocupó un coche muy popular, el Mehari.

Cuando, en los años 60 y 70, los coches todo terreno se limitaban a los jeep, un ligero e ingenioso vehículo venía a satisfacer la demanda de un coche para utilizar fuera de la carretera. Con la mecánica de un 2 CV de refrigeración por aire y sobre un chasis de largueros metálicos, se ensamblaba una carrocería de plástico, con techo y laterales de lona. Su escasísimo peso no sólo permitía la utilización de un motor bicilíndrico de 30 caballos, sino enfrentarse a una utilización todo terreno sin contratiempos. Con el paso de los años, incluso u n a



**EL VIEJO MEHARI**  
A finales de los años 60, Citroën lanzó un modelo de Mehari destinado al ocio, hecho con materiales plásticos, que se estuvo fabricando hasta la década de los 80.



versión 4x4, con dos motores, fue utilizada por el ejército francés.

Con una idea parecida, en Citroën quieren resucitar el Mehari. Basado en la plataforma del futuro S8, utilizará también una carrocería con muchos elementos plásticos, para proporcionar una ligereza extrema.

S i n

laterales ni techo rígido, se trata de un coche para el ocio, con gran atractivo como coche de alquiler.

Deberá utilizar el motor 1.360 de 75 caballos y lo que en estos momentos se debate es la ventaja que podría suponer la implantación de una tracción a las cuatro ruedas, de conexión manual. No parece razonable pensar en que el Mehari (o como quiera que llegue a llamarse) se lance en la primera fase del AX, sino algunos meses después.

J.M.C.  
Dibujo: Jesús Espinosa



NUEVOS TOYOTA COROLLA

# SEPTIMA GENERACION

**Desde que en noviembre de 1966 Toyota presentó su primer Corolla, han pasado siete generaciones del modelo, a lo largo de las cuales ha cambiado todo menos su filosofía universal. Estos coches están pensados y fabricados para satisfacer a cualquier usuario en cualquier mercado del mundo. Veintiséis años en el mercado avalan este hecho.**

Victor Piccione

Enviado especial

**A**l igual que sus seis antecesores, este nuevo Toyota que hemos tenido la oportunidad de conducir, ha sido pensado para satisfacer al mayor número de conductores, independientemente de su nacionalidad y condición. Respecto al anterior modelo, del cual se empezaron a vender algunas unidades en España hace unos años, la nueva versión es diez centímetros más larga, tres más ancha y dispone de una distancia entre ejes 3,5 centímetros más larga. Esto ha permitido mejorar el volumen interior, que se ha repartido muy razo-

nablemente entre el habitáculo y el maletero.

Tradicionalmente, los Corolla han sido coches muy homogéneos, sin aspectos especialmente reseñables, pero sin puntos criticables. Esto ha llevado al modelo a ser el coche más vendido del mundo en varias ocasiones. Por lo que hemos podido comprobar en la toma de contacto realizada por las carreteras holandesas, el nuevo modelo responde a las mismas expectativas.

En principio se han presentado cinco carrocerías con tres posibles motorizaciones. Todo esto conforma una gama que puede satisfacer a cualquier cliente en cualquier punto





del mundo. Las carrocerías son de tres y cinco puertas *Hatchback*, de cinco puertas *Liftback*, berlina de cuatro puertas y familiar. Todas ellas pueden montar cualquiera de los tres motores disponibles en este momento: un 1.3 y un 1.6 de gasolina y un 2.0 diésel. Dentro de unos seis meses estará también en el mercado la versión GTi, que dispondrá de un motor 1.8 con culata de 16 válvulas y 133 caballos de potencia.

### EN ESPAÑA EN EL '93

Los planes para España son todavía muy lejanos, ya que no está previsto que el coche se comercialice antes de mayo del 93. Los planes dependen, fundamentalmente, de los cupos que conceda la administración a la importación, pero lo que sí que es seguro es que la versión que llegará a nuestro mercado será la GTi 1.8. Este coche vendrá con un equipamiento muy completo de cara a satisfacer a la exigente clientela de coches con cierto toque deportivo. Más adelante, y siempre en función de los dichos cupos, llegarán las versiones de tres y cinco puertas con el motor 1.6, a las que se podría unir el *Liftback*.



**COMO UN SALÓN**  
En el interior, los nuevos Corolla han mejorado en dimensiones, pero el aspecto no difiere de otros productos japoneses.



**EN ESPAÑA EN MAYO**  
Las carrocerías que vendrán a España serán de tres y cinco puertas, pero con motores 1.8.



## FICHA TECNICA



	1.3 (3 puertas)	1.6 Liftback	2.00 Sedan
<b>MOTOR</b>			
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.332	1.587	1.975
Nº válvulas por cilindro	4	4	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica	Bomba inyectora diésel
Compresión	9,8 a 1	9,5 a 1	23,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	88 cv/6.000	107 cv/6.000	100 cv/4.600
Par máximo / r.p.m.	11,3 mkg/4.800	14,8 mkg/4.800	13,4 mkg/4.800
<b>TRANSMISION</b>			
Trección	Delantero	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
<b>DIRECCION Y FRENSOS</b>			
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	9,6	9,6	9,6
Frenos Sistema(Del/Tras)	Discos/Discos ABS	Discos/Discos ABS	Discos/Discos ABS
<b>SUSPENSIONES</b>			
Delantero	MacPherson	MacPherson	MacPherson
Trasero	MacPherson	MacPherson	MacPherson
<b>PESO Y DIMENSIONES</b>			
En orden de marcha (kg)	995	1.055	1.065
Largo/ancho/alto (mm)	4.095/1.685/1.380	4.295/1.685/1.375	4.270/1.685/1.380
Capacidad del depósito (l)	50	50	50
<b>PRESTACIONES Y CONSUMOS</b>			
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	11,5	10,0	14,1
Velocidad Máxima (km/h)	175	195	165
Consumo Urbano (l/100 km)	7,7	8,6	6,6
A 90 km/h (l/100 km)	5,3	5,7	4,2
A 120 km/h (l/100 km)	7,0	7,4	6,6

### UN POCO DE HISTORIA

### Vocación internacional

DESDE 1966, año en el que se lanzó el primer Corolla, este modelo se ha convertido en un fenómeno internacional. Desde el primer modelo se optó por diversificar la gama, de forma que la oferta abarcara el mayor número de posibles clientes. En 1970 se renovó por primera vez el producto. El siguiente relevo tuvo lugar en 1974, mientras que el primero de la tradicional línea *Liftback* apareció en 1976. En 1979 tuvo lugar el cuarto alumbramiento que, dos años más tarde, marcó el hito de ser el primer Corolla con motor diésel. En 1983 se celebró el Toyota Corolla 25 millones y en 1984 apareció la quinta generación. La sexta remodelación se realizó en 1987 y se ha mantenido en venta hasta ahora. En la actualidad, el Toyota Corolla se vende en más de 130 países y durante 1991 se fabricaron 1.076.000 unidades del modelo, es decir, una cantidad superior a la de todos los coches que se vendieron en España. La producción se realiza, principalmente, en Japón, pero hay doce países más donde se fabrican o se ensamblan unidades del modelo. Entre ellos se puede mencionar Canadá, los Estados Unidos de América, Kenya o Trinidad y Tobago. En Europa, el fenómeno Corolla se ha visto suavizado por las restricciones a la importación, pero en 1991 se matricularon casi 160.000 unidades. Para el nuevo modelo las expectativas apuntan hacia unas 13.000 unidades al mes.



Lo primero que llama la atención al conducir uno de los nuevos Corolla, es la racionalidad del producto. La buena calidad de acabado se pone en evidencia en cuanto se pone en marcha el motor. Este, apenas se deja oír, ya sea en su versión 1.3 o en el 1.6. La suavidad de funcionamiento y manejo del coche permite una conducción relajada. La aerodinámica puede no resultar muy brillante, pero se ha cuidado mucho el aspecto de los ruidos producidos por el aire.

El equipamiento es más bien sobrio, sobre todo en las versiones con el motor 1.3, en las cuales no hay ni un triste cuenta vueltas. Sin embargo, el antibloqueo de frenos y un *airbag* de funcionamiento mecá-

nico están disponibles opcionalmente en toda la gama.

Aunque estamos acostumbrados a que los motores de 16 válvulas sean siempre de corte deportivo, con buen rendimiento a alto régimen, en el caso de los Corolla, el funcionamiento resulta muy progresivo desde las primeras revoluciones. Dado el carácter del modelo, no hay reacciones brillantes, pero sí una respuesta enérgica para realizar adelantamientos con seguridad. La amplitud interior permite acomodar a cuatro adultos holgadamente o a cinco algo más apretados en caso de necesidad. El objetivo de los responsables de la marca es volver a ser el modelo más vendido de todo el mundo. ○



**LANCIA DELTA HF  
INTEGRALE CELEBRACION  
MAZDA 323 GT-R 4WD  
TOYOTA CELICA TURBO 4WD  
«CARLOS SAINZ»**

# PODIO PARA TRES

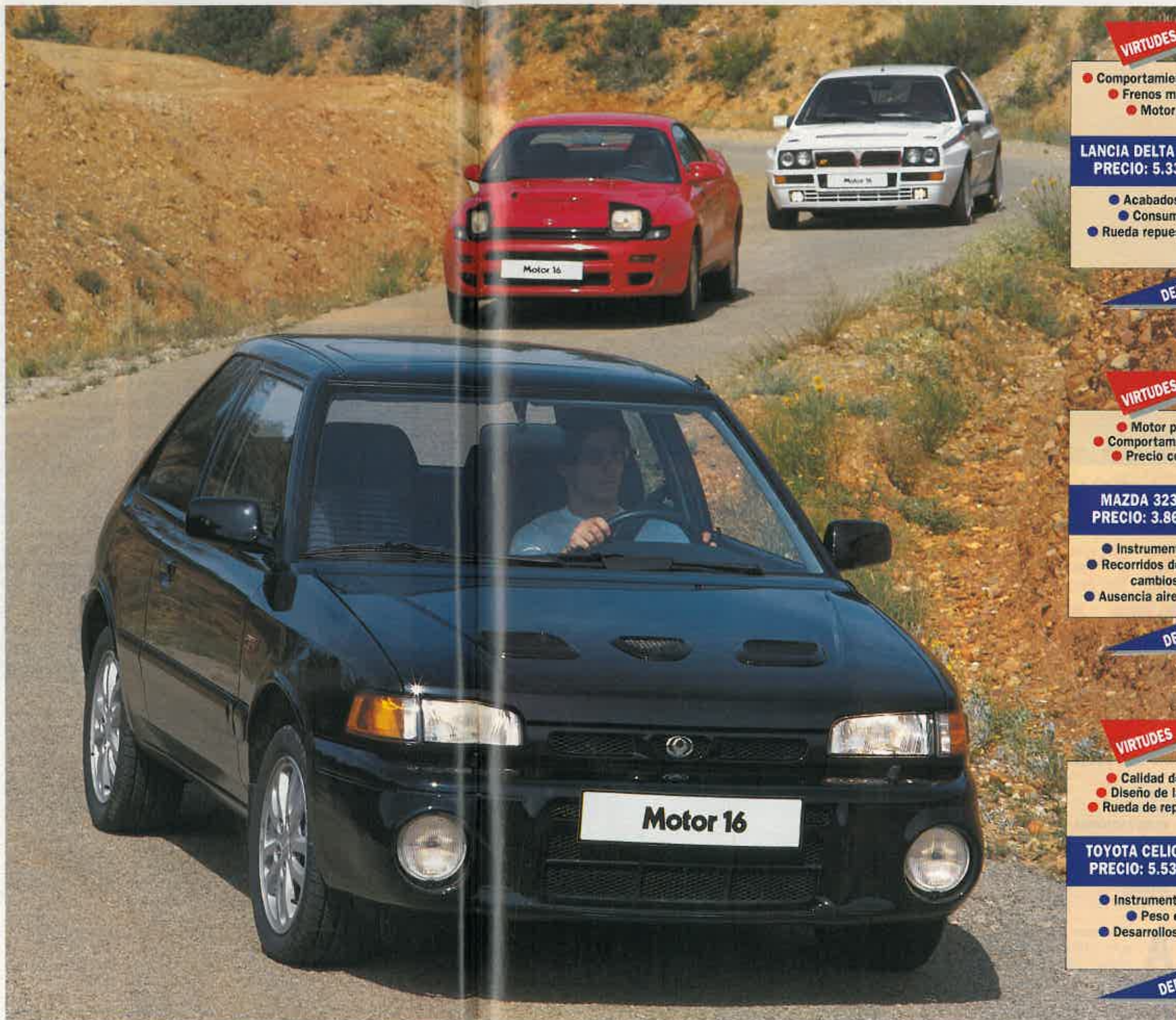
**En la parrilla de salida de esta especial cronometrada compiten tres bólidos de carreras. Dos de ellos ya se han subido a lo más alto del podio, el tercero espera hacerlo muy pronto.**

**D**ESDE la prohibición de los coches del grupo B, auténticos prototipos de competición, el Mundial de Rallyes se disputa con coches mucho más próximos a la serie. Coches que hay que fabricar en un número mínimo de 5.000 unidades anuales para poder utilizarse en los rallyes. Luego, se permiten bastantes modificaciones buscando mayor potencia y fiabilidad, pero el punto de partida es un coche de amplia difusión. Por ello, un coche que disputa el Mundial (y ya no digamos si lo gana), tiene una cierta aureola de deportividad, que lo hará apetecible para los usuarios más dinámicos. Cada día son más las marcas que se acercan al Mundial para prestigiar sus modelos y coches como el Lancia Integrale, Ford Sierra Cosworth, Mazda 323, Toyota Celica o Subaru Legacy pueden identificarse con la competición.

Los tres coches hoy propuestos tienen una trayectoria rallística de notable importancia.

**Lancia.**- Desde la aparición de la versión 4WD del Delta, todos los títulos de marcas celebrados han ido

Sigue en la pág. 24



**VIRTUDES**

- Comportamiento excepcional
- Frenos muy eficaces
- Motor potente

**LANCIA DELTA INTEGRALE C.  
PRECIO: 5.335.000 ptas.**

- Acabados mediocres
- Consumo elevado
- Rueda repuesto emergencia

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Motor progresivo
- Comportamiento en curvas
- Precio competitivo

**MAZDA 323 GT-R 4WD  
PRECIO: 3.863.480 ptas.**

- Instrumentación pobre
- Recorridos de la palanca de cambios largos
- Ausencia aire acondicionado

**DEFECTOS**

**VIRTUDES**

- Calidad de acabado
- Diseño de la carrocería
- Rueda de repuesto normal

**TOYOTA CELICA 4WD C.S.  
PRECIO: 5.539.552 ptas.**

- Instrumentación pobre
- Peso elevado
- Desarrollos del cambio

**DEFECTOS**





**LANCIA DELTA HF INTEGRALE «CELEBRACION»**

**MAS CERCA DEL MITO**

**Sentir lo mismo que un piloto a los mandos de un coche de carreras es el sueño de cualquier aficionado. Con el Delta Integrale Celebración, emular a Kankkunen o a Auriol es sólo una cuestión de dinero.**

<b>DISÑO</b>	★★★
<b>CALIDAD</b>	★★
<b>PRESTACIONES</b>	★★★★★
<b>CONFORT</b>	★★
<b>SEGURIDAD</b>	★★★★★
<b>CONSUMO</b>	★★
<b>PRECIO</b>	★★★

**A**l finalizar la temporada del año 1986, el Mundial de Rallyes daba un giro absoluto, los potentísimos Grupo B eran prohibidos y pasaban ya a formar parte de la historia del automovilismo.

mo. Así pues, en el Montecarlo de 1987 las especificaciones más potentes eran las de Grupo A y Lancia encontraba en el Lancia Delta HF 4 WD el arma ideal para sustituir al impresionante Delta S4, que tantos triunfos les había dado.

Cinco años después, Lancia ha realizado una serie especial de 400 unidades para celebrar los cinco títulos consecutivos como Campeones del Mundo de Rallyes para Marcas; pero, en esta ocasión, el Lancia Delta HF Integrale es el protagonista. Por supuesto había que celebrarlo a lo grande y, para ello, la última evolución del pluricampeón de Rallyes, en su versión de calle,

ha sido personalizada con infinidad de elementos distintivos.

El Delta HF Integrale Celebración es una «reproducción» a escala 1:1 del coche de rallyes. El color blanco de la carrocería y de las llantas de aleación, junto con unas bandas laterales con los colores de Martini-Racing, identifican rápidamente la procedencia de este modelo. También se le ha dado un toque personal al motor, pintando la tapa de la culata en color rojo, aunque la potencia que desarrolla sigue siendo la misma que la del modelo normal, 210 caballos. Y es que no se necesitan más. La «patada» que da este coche cuando se acelera sin con-

templaciones es impresionante, la espalda se aprieta contra el asiento y los metros se transforman en kilómetros en un abrir y cerrar de ojos. La energía desarrollada por el turbocompresor, junto con el sistema *overboost*, que se encarga de aumentar la presión de soplado durante unos segundos, son los responsables de tanta eficacia. La respuesta es extraordinaria y, desde muy pocas vueltas, el motor va entregando con rapidez cada uno de los caballos que esconde. Pero, también es cierto que esta mecánica «bebe» los litros de gasolina casi a la misma velocidad que entrega los caballos y bajar el consu-

mo de los doce litros cada cien kilómetros es imposible.

El Lancia Delta HF Integrale es prácticamente un coche de carreras camuflado, no hay concesiones al confort y las suspensiones cumplen a la perfección su cometido: obtener la máxima estabilidad. Esto, unido a unas ruedas de notables dimensiones, unas vías anchísimas y al sistema de transmisión permanente a las cuatro ruedas más eficaz, permite que el Lancia HF Integrale no tenga rival en ningún terreno.

El comportamiento es intachable y la seguridad que confiere al volante es muy elevada. El paso por curva parece no tener límite y la facilidad con la que se circula a un ritmo endiablado es sorprendente.

Los frenos son tan impresionantes como la estética del Integrale y detienen el coche en muy pocos metros. Además, el ABS se incluye de serie en el modelo Celebración. La dirección, por su parte, tiene un tacto de carreras, es muy directa y tiene una servoasistencia perfecta, mientras que el cambio es rápido y con unos desarrollos bien elegidos para una conducción deportiva.

Y para realizar ésta con la máxima fidelidad, el Celebración incorpora unos nuevos asientos de tipo *baquet*, firmados por Recaro, que están tapizados en Alcántara y sujetan el cuerpo a la perfección.

El aire acondicionado, unos cinturones de seguridad de color rojo, la alarma antirrobo con mando a distancia, un radiocassette con dos altavoces y una placa de plata situada en la consola central con la numeración del modelo, completan el toque lujoso de un modelo que se encuentra, cada vez, más cerca del mito.



**MUY DEPORTIVOS**  
Los asientos del Integrale Celebración siguen la filosofía del resto del coche, están estudiados para la competición. En los reposacabezas se aprecian unas aberturas para pasar cinturones de seis puntos de apoyo.

**FICHA TECNICA**

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 1.995 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84 mm. Carrera: 90 mm. Compresión: 8 a 1. Potencia máxima: 210 CV (151 Kw) a 5.750 rpm. Par máximo: 31 mkg (298 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica, turbocompresor con *overboost* e intercooler. Combustible: Gasolina Súper de 97 octanos o sin plomo de 95 ó 98 octanos.

**TRANSMISION:** Tracción total permanente. Diferencial central Ferguson de acoplamiento viscoso y trasero de tipo Torsen. Reparto de par del 47 por ciento delante y del 53 por ciento detrás. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: De mando hidráulico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,9 km/h. En 2ª: 15,9 km/h. En 3ª: 22,7 km/h. En 4ª: 29,9 km/h. En 5ª: 37,7 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De cremallera asistida refrigerada por aceite. Vueltas de volante entre topes: 2,8 vueltas. Diámetro de giro: 10,4 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados (281 mm de Ø). Traseros: Discos (251 mm de Ø). Antibloqueo de frenos: Bosch, de serie.

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente, de tipo McPherson con sistema variable de geometría. Trasera: Independiente, de tipo McPherson con brazos transversales inferiores. Amortiguadores de gas, muelles helicoidales y barra estabilizadora en ambos ejes.

**RUEDAS:** Neumáticos: 205/50 ZR 15. Llantas de aleación de 7,5" x 15".

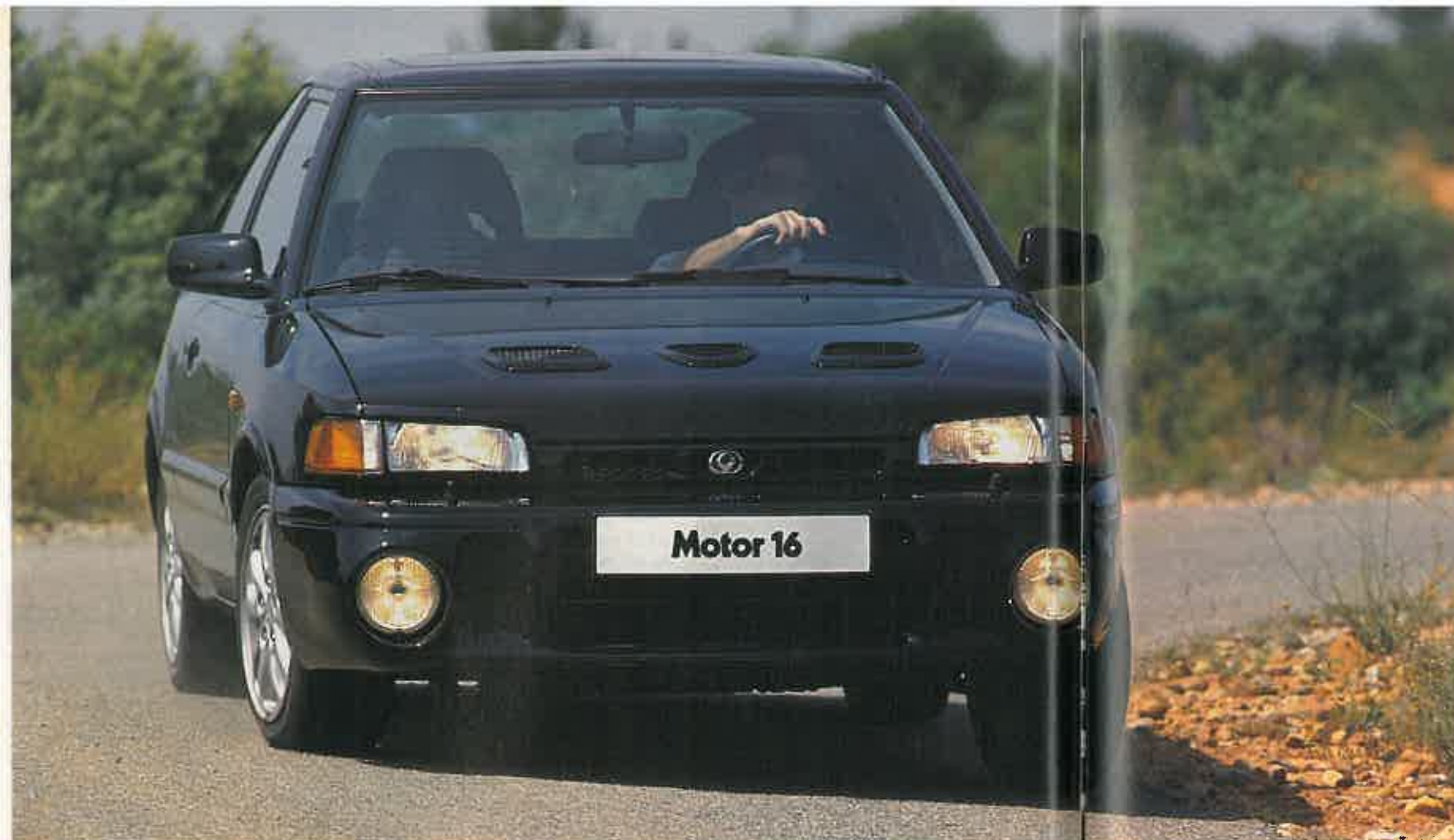
**PESOS Y CAPACIDADES** Peso en orden de marcha: 1.300 kg. Capacidad del depósito de combustible: 57 litros.

**COMO EN UN AVIÓN**  
El salpicadero incorpora numerosos relojes que informan en todo momento del estado del motor.



**CAMPEÓN**  
Este motor turboalimentado de 210 caballos de potencia es el responsable de tantas victorias.





## MAZDA GT-R 4WD PEQUEÑO PERO MATON

**«Estamos decididos a ganar el Campeonato Mundial de Rallyes, y el automóvil que realizará esa tarea es el 323 GT-R». Estas declaraciones de Mazda son la mejor carta de presentación de una máquina muy exclusiva y apta para pocos mortales.**

<b>DISEÑO</b>	★★★
<b>CALIDAD</b>	★★★
<b>PRESTACIONES</b>	★★★★
<b>CONFORT</b>	★★★
<b>SEGURIDAD</b>	★★★★
<b>CONSUMO</b>	★★★★
<b>PRECIO</b>	★★★★

**M**AZDA inició sus éxitos en la competición en el año 1986, dejando constancia de sus posibilidades en varias pruebas del Mundial de Rallyes, en las que participó con el grupo A. En

1988 consigue el primer título ganando el Campeonato de Pilotos en grupo N, al año siguiente se hace con el de Fabricantes. Pero es en 1991 cuando, aparte de llevarse otra vez el Campeonato de Pilotos en grupo N con un GTX, da la campanada ganando las 24 horas de Le Mans, con lo que pasa a la historia como el primer fabricante de coches japoneses que consigue tal victoria. El reto siguiente que Mazda se ha propuesto alcanzar es, por lo tanto, el Campeonato Mundial de Rallyes, y el coche elegido, el pequeño 323 GT-R.

El Mazda 323 GT-R es el molde de lo que será el grupo A con una

potencia de más de 300 caballos. El motor del GT-R parte de una potencia de 189 caballos, alimentados por un turbocompresor montado frente al radiador delantero y que es refrigerado por un *intercooler*. Dispone de dos válvulas de admisión y dos de escape, estas últimas utilizan entre sus componentes el sodio para disipar el calor con rapidez. Los pistones, de aluminio, tienen canales de refrigeración y las bielas, de acero forjado, se han endurecido para aguantar elevadas potencias.

Con todo, el motor del 323 GT-R no es furioso a la hora de andar. Es un motor dócil y eficaz que alcanza

los 0-100 kilómetros en 7,1 segundos, no tiene tirones de potencia sino que empuja bien desde pocas vueltas ayudado por un elevado par motor. La velocidad máxima no impresiona en función de la potencia, pero sí por el poco tiempo que tarda en alcanzar esos 210 kilómetros por hora. Mucho que ver en esto tienen los desarrollos del cambio cortos, sobre todo en cuarta velocidad. La palanca de cambios, por el contrario, es de recorridos largos e imprecisa, esto hace que su manejo sea lento e indigno de un coche de competición.

En cuanto a comportamiento, el Mazda atesora en su estructura to-

da la tecnología desarrollada en competición. La tracción es a las cuatro ruedas con un reparto del par motor del 43 por ciento delante y del 57 por ciento detrás, como vemos ligeramente sobrevirador. Además, el diferencial central es viscoso, de modo que varía la distribución del par de un eje a otro automáticamente, cuando una rueda comienza a patinar. Y por si esto fuera poco, el diferencial trasero también es viscoso para evitar cualquier pérdida de tracción de una de las ruedas traseras. Con todo esto, y ayudado por unas suspensiones muy firmes reforzadas por gruesas barras estabilizadoras, el GT-R parece que va parado en curvas, puesto que apenas se mueve, pero es de una efectividad y agilidad fuera de lo común.

La suspensión, sin embargo, se muestra muy seca e incómoda por carreteras bacheadas. Los frenos son muy potentes, paran rápidamente el coche, pero el ABS entra demasiado pronto en acción. Los interiores son amplios y están bien rematados, sin embargo es imperdonable que tenga una instrumentación absolutamente básica. La carrocería, por su parte, destaca por el gran parachoques delantero con una amplia toma de aire y los faros supletorios alojados a los lados; el capó con tres respiraderos para el motor y aptos para abrirse si su uso va a ser en competición, los ensanchamientos laterales para acomodar las ruedas y el pequeño aleroncillo trasero.

La versión del Mazda GT-R de venta en nuestros mercados, viene equipada de serie con techo solar eléctrico y ABS, pero si se va a destinar para competición, se puede pedir sin estos elementos.



**NO ESTÁN MAL**  
Los asientos del Mazda, menos deportivos y más mullidos que los del Lancia, sujetan lo suficiente, aunque son algo cortos de banqueta.

### FICHA TECNICA

**MOTOR:** Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada 1.840 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro 83 mm. Carrera 85 mm. Compresión 8,2 a 1. Potencia máxima 189 CV (139 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo 24,5 mkg (240 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica y turbocompresor refrigerado. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

**TRANSMISION:** Tracción permanente a las cuatro ruedas. Diferencial central de acoplamiento viscoso. Reparto del par de 57 por ciento detrás y de 43 por ciento delante. Embrague: monodisco en seco de accionamiento mecánico. Caja de cambios manual de cinco marchas. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm 7,4 km/h. En 2ª 14,0 km/h. En 3ª 19,6 km/h. En 4ª 26,5 km/h. En 5ª 35,8 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De cremallera asistida. Número de vueltas de volante entre topes: 2,6. Diámetro de giro: 11,3 metros.

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

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente de tipo MacPherson, brazos transversales, amortiguadores de doble efecto y barra estabilizadora. Trasera: Independiente TTL de Mazda de enlaces trapezoides, y barra estabilizadora.

**RUEDAS:** Neumáticos 195/50 R15 82V. Llantas de aluminio de 5,5Jx15 pulgadas.

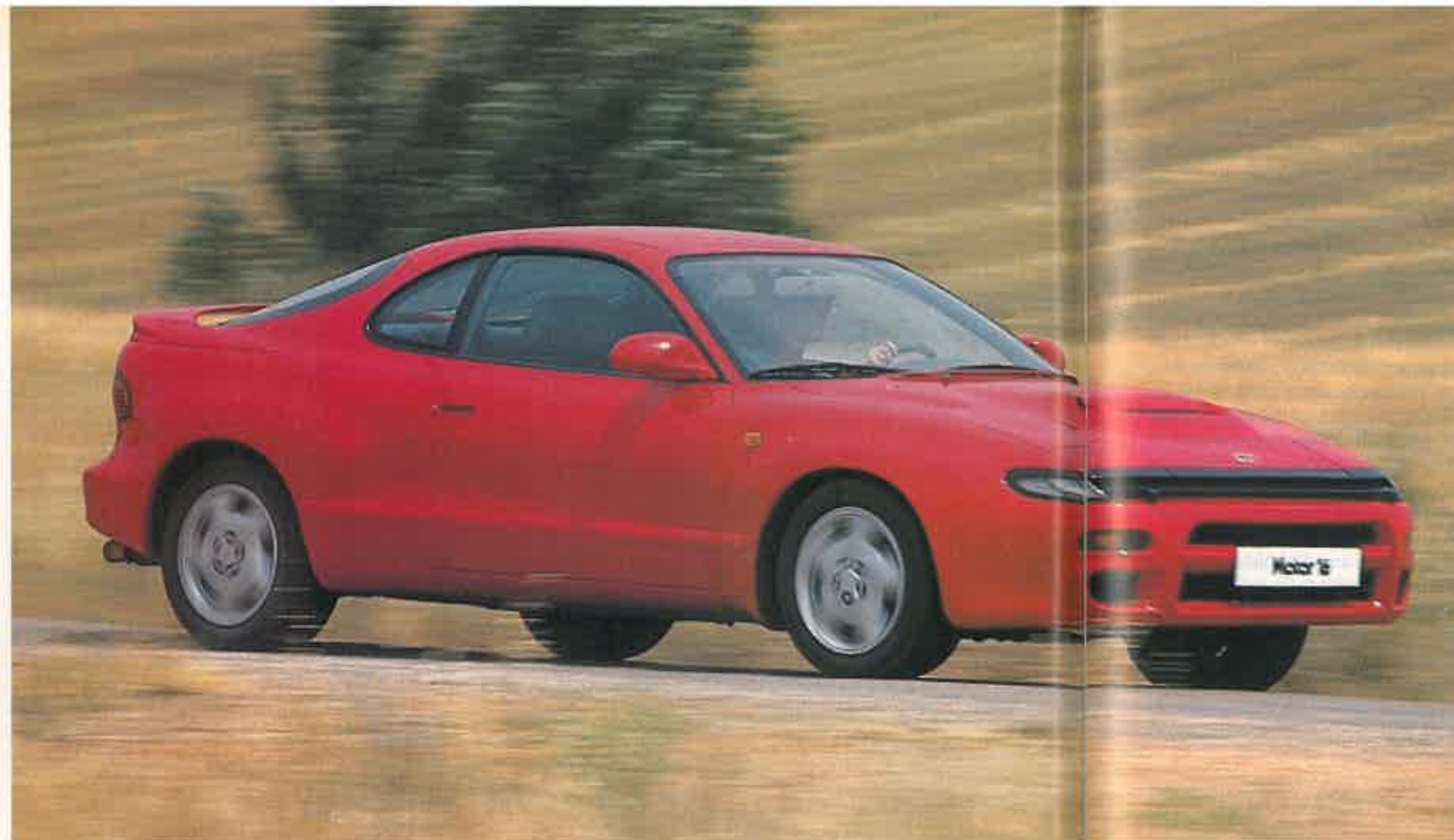
**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.210 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 litros.

**POBRETÓN**  
El volante es de sección muy fina y de aspecto antiguo. Los instrumentos son bastante básicos.



**PEQUEÑO Y RÁPIDO**  
El motor del Mazda es muy rápido y suave de manejo, a pesar de su menor cilindrada y potencia.





## TOYOTA CELICA TURBO 4WD «CARLOS SAINZ»

# MATADOR

**En 1990, el Campeonato Mundial de Rallyes fue ganado insólitamente por una marca japonesa y también por primera vez por un piloto español. Ahora la versión turboalimentada de cuatro ruedas motrices del Celica tiene nombre propio para recordar tal hazaña.**

DISEÑO	★★★★
CALIDAD	★★★★
PRESTACIONES	★★★
CONFORT	★★★★
SEGURIDAD	★★★★
CONSUMO	★★★★
PRECIO	★★★

que nació para la competición y del que se han construido sólo las unidades exigidas por el reglamento deportivo mundial, para poder competir en grupo A. Este Celica testimonia su exclusividad de serie limitada con una placa explicativa de la versión y numerada cual auténtica obra de arte.

Lo primero que salta a la vista del Celica «Carlos Sainz» es la espectacularidad de sus formas. Es de los pocos coupés puros que participan en competición. En el frontal resaltan las grandes tomas de aire, de las cuales, las del capó, están cerradas, pero con la posibilidad de abrirse para refrigerar mejor el mo-

tor, si lo destinamos a competición. Los faros salen de dos compartimentos del capó al encender las luces o cada vez que demos ráfagas. La parte trasera es rematada por un alerón.

El motor es de andar tan suave que no se diría que está ayudado en su alimentación por un turbocompresor y que, además, incorpora cuatro válvulas por cilindro. Cuando andamos con él, quizá decepcione un poco al pisar el acelerador, puesto que estamos esperando que se desencadene de un momento a otro la furia de 208 caballos. Pero no ocurre así, el propulsor va subiendo de vueltas con me-

sura hasta el límite de 7.500 revoluciones.

La palanca de cambios es muy precisa y de recorridos cortos, como en los buenos coches de carreras. Sin embargo, los desarrollos del cambio acusan un bache de escalonamiento entre la segunda y la tercera velocidad y entre la cuarta y la quinta, esta última ya con un desarrollo larguísimo. Esto tiene sus pros en unos consumos para nada exagerados y sus contras en unas prestaciones un tanto mediocres para este tipo de coches. Si rodamos rápido por carreteras viradas, notamos que la segunda velocidad se agota enseguida, mientras que

si engranamos la tercera marcha el coche se queda algo muerto.

El comportamiento del Celica en curvas, a ritmo normal, no tiene objeción, se nota que es un coche pesado, con una servodirección algo ligera, pero se tiene bastante bien y es ágil. Recordemos que el mecanismo de tracción integral reparte por igual la fuerza del motor entre el eje delantero y el trasero, además dispone de un diferencial central viscoso que actúa en casos de poca adherencia.

No obstante, cuando nos animamos y empezamos a ir ya bastante rápidos, aparecen los problemas. El eje delantero no perdona y desliza claramente por la tangente de la curva, obligando a levantar el pie del acelerador. También es complicado frenar el Celica después de una serie de virajes enlazados, por la gran inercia que se apodera del coche. El Celica «Carlos Sainz» ofrece detalles de equipamiento de deportivo lujoso de calle. Los asientos son de cuero, incorpora aire acondicionado, elevalunas y retrovisores de accionamiento eléctrico, lavafaros también eléctricos y una terminación esmerada. Sin embargo, aparte de un reloj medidor del soplado del turbo, la instrumentación es la básica de un coche normal, sólo que éste cuesta cinco millones y medio de pesetas. Los asientos delanteros tienen tres reglajes y permiten acoplarse bien al volante que se regula en altura. Las plazas traseras son para tallas pequeñas y el maletero, con rueda de repuesto normal, consiente muy poco equipaje. Por último, la visibilidad trasera, como ocurre en casi todos los coupés no es perfecta, pero se disculpa a favor de las llamativas formas de la carrocería.



**DE CUERO**  
Los asientos tapizados en cuero contribuyen a darle un toque personal y de lujo a la versión «Carlos Sainz» del Celica. Son cómodos envolventes y se regulan en altura.

## FICHA TECNICA

**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. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

**TRANSMISION:** Tracción permanente a las cuatro ruedas con diferencial central de acoplamiento viscoso, diferencial trasero Torsen y 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 m.m. de Ø. Traseros: Discos macizos de 288 m.m. de Ø. Antibloqueo de frenos: Sí.

**SUSPENSION:** Independiente a las cuatro ruedas, con amortiguadores telescopícos, 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 6,5" x 15".

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

**SERIE LIMITADA**  
En los interiores, una placa numerada conmemora el triunfo de Carlos Sainz.



**MUY DÓCIL**  
Con 208 caballos de potencia se podrían esperar unos mejores resultados de este motor.



a parar a la marca italiana. Un récord inigualado y difícil de batir en el futuro. Primero fue el 4WD, al que siguió el Integrale durante dos años. Cuando la competencia comenzó a apretar, el Integrale recibió una culata de 16 válvulas y, para distanciar definitivamente a sus perseguidores, este año ha aparecido lo que parece ser su última y más eficaz versión, el HF, con las vías ensanchadas y un intercooler más grande. De la evolución del Delta da idea este hecho: todos los records de los tramos, establecidos con los grupo B de 450 caballos de potencia, han sido batidos ampliamente. Aunque cada año se reduce el diámetro de la admisión de aire del turbo, para reducir su potencia, en cada edición de los rallyes se bajan los tiempos de los tramos.

**Toyota.** Tras unos años en los que Toyota se limitaba a participar en los rallyes africanos, el equipo que dirige Ove Andersson se planteó la posibilidad de hacer frente a Lancia. Con la base mecánica del Celica y apoyados en una estructura técnica muy eficaz, comenzaron a vislumbrar el éxito, que culminó con el título de pilotos logrado por Car-



los Sainz en el 90. La llegada del nuevo Celica y la versión limitada «C.S. Réplica» no ha dado los resultados apetecidos y, este año, la diferencia entre Lancia y Toyota es más acusada que en la temporada anterior.

**Mazda.** La actuación del 323 en el Mundial de Rallyes es una de las más veteranas. Se remonta incluso a la época de los grupo B. Limitado por una cilindrada más reducida que la de sus rivales, el 323, primero como 1.600 y ahora como 1.800 sólo ha logrado actuaciones brillantes en terrenos en los que la potencia no prima, como el hielo sueco o la tierra finlandesa. En los próximos meses, con el posible debut del GT-R en el rallye británico, se espera que los Mazda vuelvan al primer plano de competitividad, ya que el esfuerzo que está realizando la marca en su país de origen, es muy intenso.

### CONCLUSIÓN

La característica común de estas tres máquinas de carreras es la de haber nacido para la competición. Incluso una de ellas, Lancia, se ha

desarrollado y superado dentro del marco de las carreras, llegando a ser imbatible hasta el momento. El Delta es pues el modelo más veterano del mercado y el que más títulos mundiales ha cosechado. Es la «máquina pura» de competición, con todos los inconvenientes que supone un coche de carreras, en cuanto a comodidad, consumos elevados y ruidos de toda índole. Pero con atributos mecánicos tales, que al conducirlo uno se explica el porqué es el coche pentacampeón del mundo.

De los tres, el Lancia es el peor terminado por dentro, con escasa calidad de materiales que transmiten una sonoridad elevada en el habitáculo. Por el contrario, y a diferencia con los dos japoneses, el italiano aporta una instrumentación tan ingente que el salpicadero parece el de un avión. Los asientos de lantereros también son los más deportivos y los que mejor sujetan el

### JESÚS PURAS

### Con estos coches en el Mundial

Campeón de España de Rallyes en el 90, conduciendo un Lancia Integrale, el santanderino Jesús Puras ha sido el segundo piloto español, después de Carlos Sainz, piloto oficial de una escudería asidua del Mundial: Mazda, con la que participó la temporada 91. Puras es pues la persona idónea para darnos su opinión sobre estos dos coches, que ha conducido en la versión grupo A y como coche de calle, ya que ambos son o han sido sus coches de uso diario. Lamentablemente, su conocimiento sobre el Toyota Celica es más reducido y hemos preferido obviarla para dar más realce a la de los dos coches en los que ha convivido durante muchas horas.

«Sin la menor duda, el Integrale y el 323 son mis dos coches deportivos favoritos. He tenido la oportunidad de conducir, durante muchos kilómetros, ambos modelos, tanto en sus versiones de calle como en competición, en grupo A, en rallyes nacionales y del Campeonato del Mundo. Cada uno de ellos tiene sus virtudes y sus defectos pero, en todos los casos, son coches de una eficacia difícil de creer para quien no está al volante.

Comenzando por el más pequeño, el Mazda destaca por su extraordinaria manejabilidad. Es un coche que lo puede conducir cualquiera y que incluso un conductor con poca experiencia es capaz de llevarlo a un ritmo elevado. La versión GT-R no es una evolución de la anterior GTX; se trata de un coche completamente nuevo, en suspensiones y en motor. Tuve la oportunidad de conducir el GT-R

de serie cuando se presentó a los concesionarios hace ya algunos meses y lo que más me sorprendió fue la buena respuesta del motor a regímenes bajos. Es un motor, que aunque sólo tiene 1.800 centímetros cúbicos, es alegre y de respuesta rápida y en cuanto a las suspensiones, lo cierto es que la velocidad de paso por curva del 323 es fantástica. Baste decir que, en Rallyes como Montecarlo, con casi 80 caballos menos que los Lancia, había tramos retorcidos en los que los tiempos eran similares. Si consideramos que en aceleración hay notables diferencias a favor del italiano, se confirma que el paso por curva es mejor en el japonés.

El GT-R que he conducido no disponía de ABS, por lo que el tacto del freno es bastante diferente del que tiene la unidad de pruebas de Motor 16. Pero la eficacia de los frenos sigue siendo muy buena. Una de las mejores que he conocido en coches de serie. Como algún defecto hay que ponerle, diré que el escalonamiento del cambio no es el más adecuado. O por ser más preciso: el salto entre 1ª y 2ª es demasiado largo y el coche se muere un poco si apuramos las marchas en una salida fulgurante. El resto de relaciones es más razonable.

El Lancia Integrale HF es otra cosa. Es posiblemente el coche más eficaz del Mundo, con un motor que pega la espalda en el respaldo de los asientos y que a cualquier régimen, tiene una respuesta inmediata. Por si fuera poco, por si el motor no fuera suficiente para proporcionar todos los placeres en la conducción, la estabilidad en curva es increíble y la motricidad de sus cuatro ruedas no permite la menor crítica. Si el Mazda puede conducirlo cualquier persona, con el Integrale no ocurre lo mismo. Es un caballo salvaje que exige alguna experiencia para montarlo y, sobre todo, para disfrutarlo. Es un auténtico coche de rallyes, que se ha civilizado para pasar los trámites de homologación, pero con pocas concesiones para el confort... y al consumo, porque si nos animamos a conducir deprisa un HF (lo que es extremadamente fácil), debemos preparar la cartera».



### CONSUMOS

Datos en l/100 km	LANCIA	MAZDA	TOYOTA
<b>CIUDAD</b>			
A 30,2 km/h de promedio	14,8	11,9	13,1
<b>CARRETERA</b>			
A 90 km/h de cruceo	9,7	8,3	9,5
En conducción rápida	18,3	14,2	16,3
<b>AUTOPISTA</b>			
A 120 km/h de cruceo	12,4	9,8	10,8
A 140 km/h de cruceo	19,0	11,3	12,7
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>			
Litros/100 km	13,0	10,6	11,8
<b>AUTONOMÍA MEDIA</b>			
Kilómetros recorridos	388	516	526



### PRESTACIONES

	LANCIA	MAZDA	TOYOTA
<b>VELOCIDAD MÁXIMA</b>			
Km/h	219	210	226
<b>ACELERACION</b>			
400 m. salida parada (seg.)	14,6	15,1	15,6
1.000 m. salida parada (seg.)	27,2	27,8	28,3
0-100 km/h (seg.)	6,6	7,1	7,8
Metros recorridos	108	116	134
<b>RECUPERACION</b>			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	18,0	17,8	18,3
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,3	21,5	21,8
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	31,0	31,4	32,1
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	36,6	38,8	39,2
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	5,4	6,7	7,7
Metros recorridos	143	165	215
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	8,9	13,0	12,1
Metros recorridos	229	369	337



### SONORIDAD

	LANCIA	MAZDA	TOYOTA
A ralentí	66,5	53,9	48,2
A 60 km/h	67,7	68,6	63,4
A 90 km/h	71,0	70,5	65,6
A 120 km/h	74,1	73,9	68,2
A 140 km/h	75,6	77,5	72,2
A tope	63,7	83,0	81,8

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



### FRENOS

	LANCIA	MAZDA	TOYOTA
<b>DISTANCIAS DE FRENADO</b>			
En metros			
A 60 km/h	14,1	16,2	16,9
A 100 km/h	40,2	47,6	46,0
A 120 km/h	47,3	66,6	65,0



cuerpo. Pero la supremacía del italiano se mide por unos frenos perfectos, un motor contundente, la dirección de precisión milimétrica y la suspensión, dura como una tabla, efectiva al cien por cien.

Los dos japoneses son coches que permiten más su uso diario. Bien ajustados, mejor acabados, en esto el Toyota se lleva la palma, consumen menos y sobre todo son más fiables.



## EQUIPAMIENTO



	LANCIA	MAZDA	TOYOTA
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	SI	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	SI	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO	NO
Volante regulable	SI	SI	SI
Faros antiniebla	SI	SI	NO
Aire acondicionado	SI	NO	SI
Asiento conductor regulable en altura	NO	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO	NO
Retrovisor regulable eléctric. (izda./dcha.)	NO/NO	SI/SI	SI/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	SI	NO	NO
Elevallas eléctricos (D/T)	SI/NO	SI/NO	SI/NO
Cierre centralizado	SI	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI	NO
Faros regulables desde el interior	NO	NO	NO

### DATOS DEL COMPRADOR

#### LANCIA

**Importador:** Fiat Auto España Paseo de la Habana 74 28036 Madrid. Teléfono (91) 259 8200 **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros **Red de postventa:** 230 puntos de asistencia en toda España

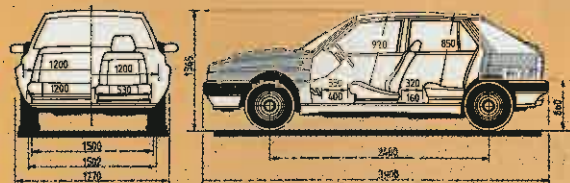
#### MAZDA

**Importador:** Tecnitrade, S.A. Paseo de la Castellana 86 28046 Madrid. Teléfono (91) 262 42 35 **Garantía:** Tres años o 100.000 kilómetros **Red de postventa:** 20 puntos de asistencia en toda España

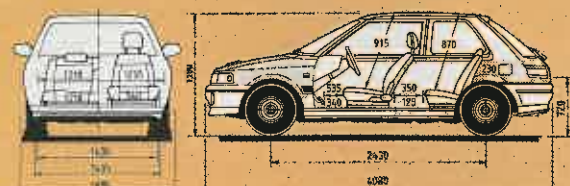
#### TOYOTA

**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

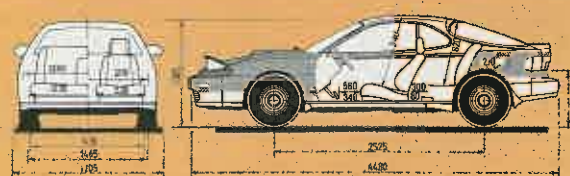
#### LANCIA DELTA HF INTEGRALE CELEBRACION



#### MAZDA 323 GT-R 4WD



#### TOYOTA CELICA TURBO 4 WD «CARLOS SAINZ»



**TRES ESTILOS**  
La parte trasera, rematada por un alerón en los tres coches, marcan tres estilos distintos.



De los dos japoneses, el Toyota destaca por la carrocería de líneas espectaculares, un motor suave que permite una conducción fácil y un equipamiento lujoso, aunque su precio también lo es. Claro que en este precio se incluye el capricho de la exclusividad de un modelo del que sólo se venderán en España 150 unidades.

El Mazda, por su parte, aporta

un motor que, aunque sea el más pequeño de los tres, tira con fuerza. En prestaciones llega incluso a superar al Toyota, que declara más caballos. Pero el mejor argumento del pequeño japonés es, sin lugar a dudas, su precio. ○

**Equipo de pruebas**  
Fotos: José Robledo

# 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.





**VIRTUDES**

- Buen acabado y presentación
- Cambio de marchas rápido y preciso
- Alegría y agilidad de marcha

**BERTONE FREECLIMBER II**  
**PRECIO: 2.698.440 ptas.**

- Radio de giro grande
- Asientos delanteros justos
- Recorridos de suspensión cortos

**DEFECTOS**



# BERTONE FREECLIMBER II SEGUNDAS PARTES SON MEJORES

*En un cóctel se pretende que la mezcla de buenos componentes sugieran un conjunto final mejor que cada uno de ellos por separado. Este es el caso del nuevo Bertone Freeclimber II, que ahora inicia su comercialización en España.*

<b>DISEÑO</b>	★★★
<b>ACABADO</b>	★★★★
<b>PRESTACIONES</b>	★★★
<b>CONFORT</b>	★★
<b>SEGURIDAD</b>	★★★
<b>CONSUMO</b>	★★
<b>PRECIO</b>	★★★

**N**O es la primera vez que Daihatsu, BMW y Bertone se unen en un proyecto, ya que anteriormente habían hecho el primer Freeclimber, sobre la base del Rocky. En esta ocasión, la base sobre la que se ha trabajado es el pequeño Daihatsu Feroza, sobre el cual se ha montado un cuatro cilindros de BMW y en el que Bertone ha volcado su experiencia para dotar al coche de unas modificaciones técnicas en el apartado de suspensiones que tienen como resultado un comportamiento y un confort mucho más satisfactorio que en el producto original.

En primer lugar, hay que destacar la excelente labor de maquillaje realizada por Bertone. Sin alterar para nada la estructura original de la carrocería, se ha conseguido un coche con una personalidad propia, totalmente diferenciada del coche japonés. La nueva calandra del Bertone, con doble faro, es la responsable del toque deportivo del modelo. Unos prominentes ale-





## FICHA TECNICA



**MOTOR:** Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.596 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 84 mm. Carrera: 72,0 mm. Compresión: 9,0 a 1. Potencia máxima: 100 CV (73 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 13,1 mkg (128 Nm) a 2.750 rpm. Alimentación: Inyección electrónica motronic. Combustible: Gasolina de 97 octanos.

**TRANSMISION:** Tracción trasera engranable manualmente a las cuatro ruedas. Diferencial autoblocante. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 6,3 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 10,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 16,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 23,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 27,7 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: De circulación de bolas con dirección asistida. Vueltas de volante entre topes: 3 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambor. Antibloqueo de frenos: No.

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente, doble brazo transversal con barras de torsión longitudinales como elemento elástico y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido con ballestas semi-elípticas como elemento elástico.

**RUEDAS:** Neumáticos: 225/70 R 15. Llantas de aleación de 6J x 15.

**PESOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.355 kg. Capacidad del depósito de combustible: 60 litros.

## CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 31,2 km/h de promedio	11,9
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	8,8
En conducción T.T.	14,4
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	12,3
A 140 km/h de cruceo	14,2
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros/100km	11,9
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	455



**JUGUETE DE MAYORES**  
Cuando el camino es bueno, se pueden hacer verdaderas diabluras con este coche.

tines en los pasos de rueda cumplen la doble misión de adaptarse a unas vías más anchas y a resaltar el carácter del Freeclimber II. Las espectaculares llantas de aleación O.Z. y la elegante gama de colores rematan la faena en cuanto a dotar a este todo terreno de un aire distinguido.

### CORAZÓN ALEMÁN

Para mover este nuevo todo terreno se ha elegido un motor de cuatro cilindros de BMW de 1,6 litros, sobre el cual se han introducido algunos cambios para mejorar su rendimiento

bajo las severas condiciones de la conducción fuera de carretera. Los 100 caballos de potencia son más que suficientes para mover el coche, cuyo peso es bastante razonable. Pero en un todo terreno es más importante la forma en la que se obtienen la potencia que el valor absoluto de la misma. Por esto se ha rediseñado el sistema de admisión, con unos colectores algo más largos que mejoran el rendimiento a bajo régimen. El resultado, sin ser maravilloso, es suficiente. Este motor permite rodar con alegría en carretera. Sube de vueltas sin protestar y se recupera razonablemente

**BUEN RODADOR**  
El Freeclimber II no es un verdadero trialero, pero no defrauda en una utilización todo terreno familiar.



bien desde pocas revoluciones. No obstante, cuando se rueda por el campo y el camino se complica, es mejor engranar las marchas cortas para no tener que tirar de embrague en exceso.

Actualmente, el Freeclimber II puede utilizar, indistintamente, gasolina con o sin plomo, aunque como es lógico a partir de enero todas las unidades vendidas serán catalizadas. El consumo se puede decir que es razonable, aunque es muy sensible al tipo de utilización. Así pues, si conducimos sin apurar en exceso las marchas, se pueden conseguir cifras de consumo en tor-



## PRESTACIONES



VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	153,9
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	19,3
1.000 m salida parada	36,3
De 0 a 100 km/h	15,7
Recomendo (metros)	259
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,8
400 m desde 40 km/h en 5ª	22,4
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	37,5
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	42,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	15,1
recorriendo (metros)	425
De 80 a 120 km/h en 5ª	25,3
recorriendo (metros)	628

## FRENOS



A 60 Km/h	19,7
A 100 Km/h	63,3
A 120 Km/h	79,4

## SONORIDAD



Al ralentí	49,2
A 60 Km/h	62,8
A 90 Km/h	68,9
A 120 Km/h	72,6
A 140 Km/h	76,0
A Tope	79,6

## DATOS DEL COMPRADOR

Importador Alpina Motor S.A. Ctra de Barcelona Km 16 500 San Fernando de Henares 28830 Madrid Teléfono (91) 672 56 11 **Garantía** Un año en piezas y mano de obra **Red de postventa** 50 puntos de asistencia en toda España

**TODO A MANO**  
Los diseñadores no se han complicado la vida y se mantiene el aspecto original del Feroza.



**OJO A LA ESTATURA**  
Los asientos están muy bajos y, para los más altos, resultará complicado encontrar la mejor posición.



no a los 9 ó 10 litros cada cien kilómetros. Si por el contrario pretendemos exprimir el cuatro cilindros, esta cifra se incrementa en unos cuatro o cinco litros más.

La conducción del Freeclimber II no plantea el más mínimo problema, incluso para aquellos que no han conducido nunca un todo terreno. Aunque se va sentado más alto que en un turismo, las compactas dimensiones del coche permiten familiarizarse con mucha rapidez. La visibilidad es buena en todos los sentidos y se dominan los cuatro extremos desde el puesto de conducción. Tan sólo hacia atrás queda un poco reducida por la rueda de repuesto. Los retrovisores exteriores se manejan eléctricamente y colaboran definitivamente en las maniobras de conducción. En ciudad, la dirección asistida permite mover el

volante sin el más mínimo esfuerzo. El ensanchamiento de las vías y la adopción de unos neumáticos más anchos hace que el radio de giro sea algo más grande de lo que cabe esperar en un coche de este tamaño. No obstante, salvo en alguna maniobra muy concreta en un aparcamiento que puede requerir algún movimiento de más, este Bertone se mueve muy bien en ciudad.

## MÁS SUAVE

En carretera, lo primero que llama la atención es la gran diferencia que hay frente al Feroza. Aunque los cortos recorridos de suspensión no permiten grandes alegrías, se ha conseguido un compromiso entre la dureza y el confort de suspensión, por lo menos, razonable. En este modelo se ha suprimido el sistema



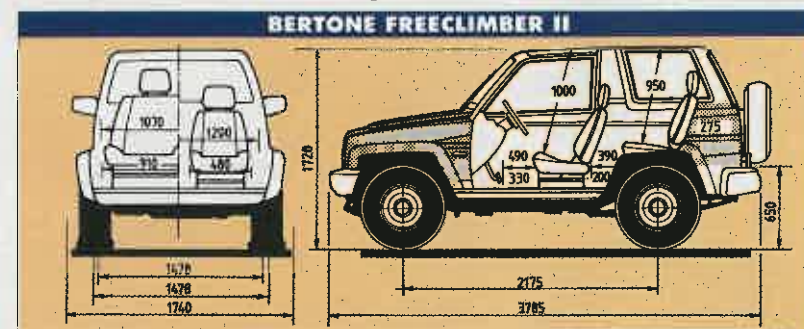
## EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

### A FAVOR

- ▲ El cuadro de instrumentos es de diseño sencillo y de fácil lectura.
- ▲ El techo solar se desmonta con mucha facilidad y hace del Freeclimber II casi un descapotable.
- ▲ La ventanilla del conductor es automática sólo para bajar.

### EN CONTRA

- ▼ Las banquetas de los asientos están muy bajas y son algo cortas.
- ▼ El acceso a las plazas traseras se realiza exclusivamente desde la puerta derecha.
- ▼ El portón posterior se cierra con un botón independiente de la cerradura centralizada.



variable de dureza de amortiguación del Daihatsu, pero se ha trabajado en los reglajes.

A la hora de analizar el comportamiento, hay que tener en cuenta que se trata de un coche con una distancia entre ejes muy corta, por lo que las reacciones son bastante nerviosas. En cuanto el camino por el que se rueda deja de ser uniforme se empieza a notar un caballear del coche que, salvo que se acelere el ritmo, no afecta a la seguridad de la marcha. Cuando el piso está más o menos en buen estado, se puede descubrir en el Bertone un auténtico juguete con el cual podemos rodar a buen ritmo con toda seguridad. La dirección asistida cumple bien su misión y los frenos sólo presentan la pega de tener una cierta tendencia al bloqueo en el eje posterior.

Está bastante claro que el Freeclimber II no es un coche trialero. Su capacidad para trepar viene más por sus medidas y ligereza, que por la eficacia de sus suspensiones. Los recorridos de las mismas son un tanto cortos y es fácil que alguna de las ruedas pierda el contacto con el suelo en cuanto abordemos un obstáculo algo más complicado de lo habitual. Prueba de esto es que el mismo fabricante monta unos neumáticos sin mucho taco, pensando más en su utilización sobre el asfalto que en la eficacia trepadora.

## ESTILO ITALIANO

El toque de Bertone se nota en la decoración interior, que no obstante tiene un inconveniente: los asientos delanteros son un tanto pequeños y



## OPCIONES

Radio Cassette Clarion CRH50: 47.588 ptas.  
Aire acondicionado: 197.000 ptas.

## FRENTE A SUS RIVALES

El principal rival del Freeclimber está en su propia casa, puesto que se trata del Daihatsu Feroza 1.6i 16V (2.484.059 ptas). Respecto a éste, el Bertone resulta más caro, pero la diferencia se justifica con el equipamiento. Pero lo que más inclina la balanza hacia el nuevo modelo es su mejor hacer en marcha. El motor es más progresivo y la suspensión más suave.

**AL OTRO LADO**  
La rueda de repuesto cambia de lado respecto al Feroza. Las llantas para las versiones españolas son unas atractivas y robustas O.Z.

no sujetan demasiado bien. El volante es regulable pero, a pesar de esto, para gente por encima de 1,80 de estatura no resultará fácil encontrar la mejor postura de conducción. Detrás, nos encontramos con dos asientos razonablemente anchos, pero con la banqueta muy baja. Lo que más llama la atención es la buena terminación con la que salen estas unidades de la fábrica que tiene Bertone en Grugliasco (Italia). Esta buena terminación se une a unos elementos de buena calidad que confieren al producto una fiabilidad a toda prueba, aunque dado el rumbo que va tomando el mercado del todo terreno, será más frecuente ver un Freeclimber a la puerta de una discoteca de moda que en un paraje inaccesible. ○

**Víctor Piccione**  
Fotos: José Robledo



## BMW 318is COUPE

HERMANO  
PEQUEÑO

De los tres coupé de BMW, únicamente el 318is está movido por un propulsor de cuatro cilindros. Este motor, que ha recibido pequeñas modificaciones, no se ofrece en ninguna otra carrocería, circunstancia que confiere a este modelo cierta exclusividad.



## VIRTUDES

- Relación estabilidad / comodidad
- Calidad de acabado
- Motor suave y agradable

BMW 318is Coupé  
PRECIO: 3.297.000 Ptas.

- Altura plazas traseras
- Túnel de transmisión grande
- Respaldos traseros abatibles sin posibilidad de cierre

## DEFECTOS

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

**S**e puede asegurar, sin temor a equivocarse, que el 318is es el coupé más singular de la Serie 3. Primero, por ser el único que lleva un motor de cuatro cilindros y segundo, por ser el único cuyo motor no está disponible en la carrocería de cuatro puertas. Este propulsor, que ya se conocía en los anteriores Serie 3, ha recibido pequeñas modificaciones que le per-

miten aumentar ligeramente la cifra de potencia y par máximo. El cambio de mayor entidad es el nuevo sistema de admisión variable denominado DISA. Mediante una palomilla, que se abre a 4.840 revoluciones por minuto en régimen ascendente y que se cierra a 4.760 rpm, cuando el motor baja de vueltas, se consigue variar la longitud de los conductos de admisión y se mejora, por tanto, el llenado de los cilindros en todos los regímenes. Un mejor llenado implica mayor tendencia a detonar, por lo que se ha instalado también un detector de picado en el control electrónico de inyección y encendido. Todas estas





## FIGHA TECNICA

**MOTOR:** Delantero longitudinal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición gris y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.796 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro. 84 mm. Carrera. 81 mm. Compresión: 10,0 a 1. Potencia máxima. 140 CV(103 kW) a 6.000 rpm. Par máximo: 17,9 mkg (175 Nm) a 4.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible. Gasolina sin plomo

**TRANSMISION:** Tracción a las ruedas posteriores. Embrague. accionamiento mecánico. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm. 13,2 km/h. En 3ª a 1.000 rpm. 20,0 km/h. En 4ª a 1.000 rpm. 27,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm. 33,2 km/h.

**DIRECCION:** Sistema: Cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,4 vueltas. Diámetro de giro. 10,4 metros.

**FRENOS:** Delanteros: Discos ventilados, 286 mm de diámetro. Traseros: Discos macizos, 280 mm de diámetro. Antibloqueo de frenos: Sí

**SUSPENSION:** Delantera: Independiente tipo MacPherson, con muelle helicoidal, amortiguador telescópico, triángulo inferior y barra estabilizadora. Trasera: Rueda tirada con brazo longitudinal y doble brazo transversal, muelle helicoidal, amortiguador hidráulico y barra estabilizadora

**RUEDAS:** Neumáticos: 205/60 R 15. Llantas de aleación de 7' x 15'

**PESOS Y CAPACIDADES.** Peso en orden de marcha: 1.240 kg. Capacidad del depósito de combustible. 65 l

## CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

<b>CIUDAD</b>	
A 31,2 km/h de promedio	9,3
<b>CARRETERA</b>	
A 90 km/h de cruceo	6,5
En conducción rápida	12,1
<b>AUTOPISTA</b>	
A 120 km/h de cruceo	8,4
A 140 km/h de cruceo	9,6
<b>CONSUMO MEDIO POND.</b>	
Litros 100/km	8,4
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>	
Kilómetros recorridos	725

## PRESTACIONES

<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>	
Km/h	212
<b>ACELERACION (seg.)</b>	
400 m salida parada	17,2
1.000 m salida parada	31,5
De 0 a 100 km/h	10,3
Recomendo (metros)	177
<b>RECUPERACION</b>	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,5
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,3
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	35,7
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	39,7
De 80 a 120 km/h en 4ª	11,7
recorriendo (metros)	327
De 80 a 120 km/h en 5ª	16,0
recorriendo (metros)	444

## FRENOS



A 60 Km/h	14,8.
A 100 Km/h.	43,2.
A 120 Km/h	56,5.

## SONORIDAD



Al ralentí	49,1.
A 60 Km/h	60,0.
A 90 Km/h	63,6.
A 120 Km/h	68,7.
A 140 Km/h	70,8.
A Tope	75,8.

## DATOS DEL COMPRADOR

**Importador:** BMW Ibérica, S.A Paseo de la Castellana 149 28046 Madrid Teléfono (91) 572 02 22 **Garantía:** Un año en piezas y mano de obra **Red de postventa:** 70 puntos de asistencia en toda España

**MOTOR EXCLUSIVO**  
El propulsor del 318is no está disponible en ningún otro modelo de BMW.

Exteriormente, ningún detalle le distingue de esta particularidad, excepto el discreto anagrama situado en la tapa del maletero.



por minuto. Se trata, por tanto, de un propulsor más elástico. Sin embargo, las cifras de prestaciones del nuevo son peores que las del anterior 318is coupé (el del motor de 136 caballos de potencia). Ello se debe, fundamentalmente, a tres motivos. El actual pesa 115 kilogramos más que el anterior, los desarrollos finales en todas sus marchas son más largos y sus neumáticos miden diez milímetros más de ancho. Salvo en velocidad máxima, situación en la que se impone la mejor aerodinámica del nuevo modelo, en todas las otras mediciones, el antiguo 318is se muestra más rápido que el nuevo. Curiosamente, el nuevo 320i coupé (prueba publicada en Motor 16 nº 455), con sus 150 caballos de potencia, también resulta más lento que el anterior 318is, claro que pesa 190 kilogramos más.

De esta última comparación, también se deduce que las prestaciones del 318is y el 320i actuales no difieren en exceso (aunque con ligera ventaja para el 320i), resultado



lógico ya que el 320i pesa 75 kilogramos más y sólo cuenta con 10 caballos de ventaja, ya que llevan idénticos desarrollos e igual medida de neumáticos. El par máximo también es superior en el 320i, pero

poco y se alcanza a mayor número de vueltas, motivo por el cual, se puede considerar que en este último apartado se produce un empate. Todo ello, y unas diferencias de consumo poco importantes, hacen

variaciones se traducen en un incremento de potencia de cuatro caballos, al mismo número de revoluciones que en el propulsor anterior y en un aumento de par disponible entre 2.000 y 4.000 revoluciones





**ACCESO CÓMODO**  
 Todo el asiento se abate para facilitar el paso a los asientos traseros, cuya altura hasta el techo resulta un poco escasa. El aspecto interior es el habitual de la marca, con los detalles bien cuidados.



pensar que quizá resultara más lógico eliminar uno de estos dos modelos y ofrecer un coupé que sirviera de escalón intermedio entre los 140-150 caballos de potencia de estos dos modelos y los 192 del 325i Coupé (probado en Motor 16 nº 437).

En cuanto a sensaciones de conducción, la pérdida de prestaciones



del actual 318is con respecto al anterior se nota al volante y hacen que este modelo pierda una parte del encanto de su antecesor. Sin embargo, el propulsor mantiene sus cualidades básicas y resulta agradable de conducir. Los desarrollos bien elegidos y un selector de cambio suave y preciso contribuyen a mejorar este aspecto.

Con todo, lo mejor de nuestra unidad radicaba en el comportamiento en curva. Contaba con la opción de suspensión M-Technic (41.449 pesetas) entre cuyas características se encuentran una reducción de la altura de caja, una suspensión más



dura y barras estabilizadoras más gruesas. Como este motor es más ligero que los de seis cilindros, se mejora todavía más el buen comportamiento de éstos sin excesivo perjuicio para la comodidad. El tren delantero se inscribe con precisión en las curvas y en la salida de los giros el eje trasero mantiene un buen aplomo, incluso a velocidades ele-

## EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

### A FAVOR

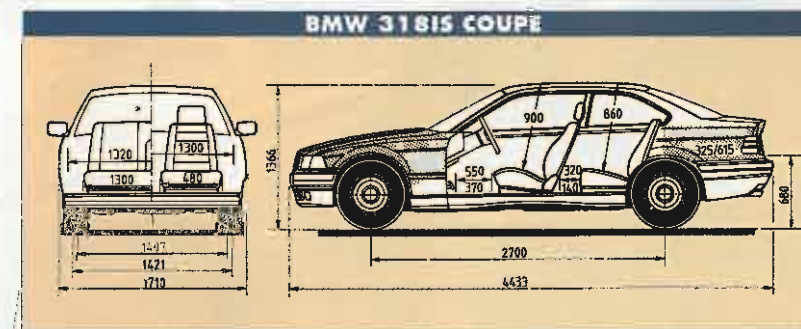
- ▲ Los asientos gozan de varias posibilidades de regulación para sentarse cómodo al volante.
- ▲ El antibloqueo de frenos ABS, de serie, funciona bien y mejora la seguridad activa.
- ▲ Elevalunas y espejos eléctricos y cierre centralizado aumentan la comodidad en el interior.

### EN CONTRA

- ▼ El elevado aumento de precio con respecto al anterior 318is se justificaría mejor si se incluyera de serie el aire acondicionado.
- ▼ El respaldo posterior no dispone de cierre para vedar el acceso al maletero desde el habitáculo. Sin embargo, existe una llave inútil, que no abre el maletero.

vadas. La dirección está bien asistida, aunque no es especialmente rápida y los frenos detienen al coche en distancias reducidas. La mayor rigidez de la suspensión también contribuye a mejorar este apartado. El sistema de antibloqueo de frenos, integrado en el equipamiento de serie, permite dosificar bien la frenada, ya que entra en funcionamiento en el instante adecuado y no antes.

En cuanto al interior, la mayoría de conductores encontrarán la posición correcta gracias a las posibilidades de regulación del asiento y volante. Delante tiene el típico salpicadero de BMW, con todos los mandos a mano. El aire acondicionado, que en nuestra unidad enfriaba sólo tibiamente, no pertenece al equipo de serie, a diferencia de los elevalunas y los retrovisores eléctricos. En cuanto a las plazas traseras, disponen de un buen acceso gracias a que el asiento delantero se abate íntegramente. El espacio detrás es



## FRENTE A SUS RIVALES

Uno de los rivales de más entidad del 318is Coupé se encuentra dentro de su misma casa: el 320i Coupé, que cuesta 350.000 pesetas más caro, corre algo más y lleva un motor de seis cilindros. Entre ambos modelos, por precio, se sitúa el Opel Calibra 1.6 v, pero lleva de serie aire acondicionado y tiene mejores prestaciones que los dos Coupés de BMW. Con menor tamaño y habitabilidad se encuentran el Mazda MX-3 1.8 16V y el Volkswagen Corrado 16V, con carrocerías mucho más atrevidas y quizá para un público menos serio. En ambos, el aire acondicionado es de serie y también superan al BMW en prestaciones.

suficiente para dos personas de hasta 1,70 metros de altura. Envergaduras superiores rozan con la cabeza en el techo. El respaldo abatible por mitades pertenece al equipo de serie, con lo que se gana espacio para bultos, ya que el maletero es de inferior volumen que el de las berlinas. El respaldo abatible no lleva ningún sistema de bloqueo, circunstancia por la cual siempre se puede acceder al maletero desde el habitáculo y deja de tener sentido la llave que sólo acciona el contacto y las puertas laterales, para cuando

se deja el coche en el taller o a un aparcacoches. La ausencia de bloqueo quizá sea el único fallo de un acabado impecable, en el que se cuidan todos los detalles, como el de la ventana, que desciende medio centímetro cuando se abren las puertas para volver a ajustarse a su posición una vez cerradas.

Se trata en definitiva de un vehículo atractivo y cuidado, aunque de un coupé de BMW se esperan prestaciones más sugerentes y, para mejorar en este apartado, hay que optar por el 325i, casi un millón de pesetas más caro. Un escalón intermedio entre ambos, redondearía notablemente la oferta de la marca. ○

Javier Moltó  
 Fotos: José Robledo



Con la introducción de los nuevos motores Z en la gama Escort, ahora este modelo cabrio está disponible en dos versiones, una de 105 caballos y otra de 130. Por lo tanto, la oferta descapotable se duplica y ofrece personalidades diferentes.

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

**L**A revolución de Ford, con una total remodelación de la mecánica en sus gamas pequeñas y medias, ha llegado también a los Escort Cabrio, que ahora están equipados con los nuevos motores Z, con culata de cuatro válvulas por cilindro. Con la incorporación de estos propulsores, Ford aprovecha también para introducir más novedades, la más importante es que ahora el Escort Cabrio está



disponible en dos versiones, una de 105 caballos y la otra de 130.

Los motores Z que equipan los modelos descapotables de Ford, son similares a los del resto de la gama Escort y Orion. Son muy modernos y de una elevada tecnología, que tienen la gran virtud de ofrecer un rendimiento sensacional. En líneas generales, los dos motores son iguales, comparten la misma cilindrada, 1.796 centímetros cúbicos; la misma relación de compresión, 10 a 1, etc. Tan sólo varían las cifras de potencia y de par máximo, favorables en el XR3i, debido a una diferente gestión electrónica de



**VIRTUDES**

- Diseño atractivo
- Equipamiento completo
- Mecánica moderna

FORD ESCORT CABRIO 1.8i  
PRECIO: 2.454.000 PTAS.  
FORD ESCORT CABRIO XR3i  
PRECIO: 2.700.000 PTAS.

- Motor ruidoso
- Chasis poco rígido
- Cambio (1.8i 16V)

**DEFECTOS**

FORD ESCORT CABRIO 1.8i 16V/XR3i 16V

# DESCAPOTABLES A LA MODA







**PARA DISFRUTAR DEL VIENTO**  
Estos dos cabrios están concebidos para disfrutar al máximo de la conducción. El XR3i (color negro) permite disfrutar de una conducción más deportiva. El 1.8i, también con unas buenas prestaciones, resulta mucho más ideal para quien guste de una conducción más relajada.

## FICHA TECNICA



	CABRIO 1.8i 16V	CABRIO XR3i 16V
<b>MOTOR</b>		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.796	1.796
Árbol de levas	Doble en cabeza	Doble en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	10,0 a 1	10,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	105 CV (77 kW)/6.500	130 CV (96 kW)/6.250
Par máximo / r.p.m.	15,6 mkg (153 Nm)/4.000	16,5 mkg (162 Nm)/4.500
<b>TRANSMISIÓN</b>		
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	Manual, 5 velocidades	Manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,7/14,4/21,5	8,5/12,9/18,6
Velocidad a 1.000 rpm 4ª/5ª	29,0/36,6	24,8/33,0
Embrague	Mando mecánico	Mando mecánico
<b>DIRECCIÓN</b>		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Vueltas de volante	3,5	3,5
Diámetro de giro (m)	10,0	10,0
<b>FRENOS</b>		
Delante	Discos vent (239 m.m. Ø)	Discos vent (260 m.m. Ø)
Detrás	Tambores	Discos (270 m.m. de Ø)
Antibloqueo	No	Teves Opcional
<b>SUSPENSIÓN</b>		
Delantero	Indep. Tipo McPherson	Indep. Tipo McPherson
Trasero	Semindep. Eje torsional	Semindep. Eje torsional
<b>RUEDAS</b>		
Llantas (pulgadas)	Aleación (6J x 14) Opc	Aleación (6J x 14)
Neumáticos	185/60 VR 14	185/60 VR 14
<b>PESOS Y CAPACIDADES</b>		
En orden de marcha (kg)	1.110	1.155
Capacidad depósito combus	55	55

la inyección. En los dos casos se trata de unos motores de un funcionamiento muy suave y capaces de ofrecer unas buenas prestaciones. Lógicamente favorables en el XR3i, pero con una diferencia no muy grande entre ellos. Basta echar un vistazo a los cuadros de prestaciones para poder comprobar que en la velocidad máxima hay una diferencia de unos pocos kilómetros, y en las recuperaciones y aceleraciones también la diferencia es poca. Otra cosa a favor de estos motores es que suben bien de vueltas y el típico defecto de las mecánicas multiválvulas que suelen rendir poco a un régimen bajo de giro prácticamente no se nota, aunque cuando muestran toda su rabia es por encima de cuatro mil vueltas. Su principal defecto es que, cuando se les exige que trabajen altos de revoluciones, se muestran ruidosos, llegando incluso a ser molestos.

Técnicamente, la diferencia más grande entre ellos reside en sus respectivas cajas de cambios. Mientras que el 1.8i dispone de la ya conocida caja de cambios B5, el XR3i cuenta con la novedosa caja MTX75, con unos desarrollos más

cortos y pensados para una conducción más deportiva. En este apartado Ford ha mejorado mucho, esta caja de cambios es de un funcionamiento suave y preciso. Mucho mejor que la del Cabrio de 105 caballos, con unos desarrollos finales más abiertos y un recorrido del selector más largo y con ello más lento e impreciso.

Por lo que respecta al comportamiento dinámico, el XR3i, con unos tarados algo más duros de suspensiones, permite exprimir un poco más la mecánica en carreteras sinuosas, aunque eso sí, penalizando el confort de sus ocupantes, sobre todo en trazados bacheados. Las suspensiones del cabrio de 105 caballos son más suaves y esto se deja notar en las curvas con un balanceo superior de la carrocería, pero a cambio ofrece un confort de marcha más elevado, manteniendo unos límites de seguridad altos. En los dos casos, en una conducción al límite, aparece una acusada tendencia a seguir de frente.

Uno de los mayores defectos de los descapotables de tipo medio es la falta de rigidez de sus chasis. Ford, en sus Escort Cabrio, esto no



**MANIOBRA FÁCIL**  
Descapotar estos vehículos no supone ningún problema, se realiza con una manobra muy fácil que dura pocos segundos. En este caso estaban equipados con sistema eléctrico, con lo que todo se facilitaba al máximo.





## CONSUMOS



Datos en l/100 km	1.8i 16V	XR3i
<b>CIUDAD</b>		
A 30,2 km/h de promedio	8,9	10,0
<b>CARRETERA</b>		
A 90 km/h de cruceo	6,3	7,5
En conducción rápida	10,7	12,5
<b>AUTOPISTA</b>		
A 120 km/h de cruceo	7,6	9,9
A 140 km/h de cruceo	8,5	11,1
<b>CONSU. MED. PONDERADO</b>		
Litros/100 km	8,5	9,2
<b>AUTONOMIA MEDIA</b>		
Kilómetros recorridos	600	550

## SONORIDAD



	1.8i 16V	XR3i
Al ralentí	49,2	49,8
A 60 km/h	63,8	64,7
A 90 km/h	68,2	69,7
A 120 km/h	72,6	73,2
A 140 km/h	74,4	78,4
A tope	81,6	83,5

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

## PRESTACIONES



	1.8i 16V	XR3i
<b>VELOCIDAD MAXIMA</b>		
Km/h	189	198
<b>ACELERACION</b>		
400 m. salida parada (seg.)	17,8	17,8
1.000 m. salida parada (seg.)	32,7	32,0
0-100 km/h (seg.)	11,0	10,3
Metros recorridos:	183	171
<b>RECUPERACION</b>		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,2	18,6
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,2	21,1
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	35,7	34,2
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	39,9	39,7
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,5	10,7
Metros recorridos	351	294
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	18,6	17,1
Metros recorridos	522	476

## FRENOS



	1.8i 16V	XR3i
<b>DISTANCIAS DE FRENADO</b>		
En metros:		
A 60 km/h	16,6	16,3
A 100 km/h	53,7	44,5
A 120 km/h	85,2	62,3

**ASIENTOS DEPORTIVOS**  
En las dos versiones, los asientos son de corte deportivo. La marca ofrece en opción la posibilidad de disponer de tapicería de cuero. El acceso a las plazas traseras está bien resuelto. Las puertas, de buen tamaño, facilitan la entrada a la parte posterior. Entre el equipamiento opcional se encuentran los espejos retrovisores eléctricos.

lo ha solucionado del todo y en carreteras viradas y bacheadas se pueden apreciar torsiones en el chasis, que se ven reflejadas en un molesto ruido en las puertas, similar al que se produce cuando por despiste no se cierran bien. También en zonas de baches se producen vibraciones en todo el conjunto.



El sistema de frenos está a buena altura en las dos versiones. Es superior en el XR3i, porque además de contar con discos en las cuatro ruedas, permite la posibilidad de equiparlo opcionalmente con sistema antibloqueo, que la marca lo

ofrece a un precio muy interesante: 104.000 pesetas. Con esta opción las distancias de frenada son más cortas pero, a cambio, en carreteras en mal estado hay que tener cuidado porque las distancias de frenado se alargan más de lo normal.

Uno de los principales atractivos de los Ford Escort Cabrio es el llamativo diseño de Karmann y su cuidado acabado. La mayor diferencia entre los dos es de equipamiento, mucho más completo en el XR3i, que de las dos versiones, además de ser la más potente, es la más cara. El espacio destinado a los pasajeros es en los dos casos igual, lo mismo sucede con la capacidad de carga del maletero, reducida en los dos. El poder disfrutar del aire libre mientras se conduce se paga, entre otras cosas, con un maletero más pequeño, debido a que hay que restarle el espacio destinado para



**TODO MUY BIEN CUIDADO**  
El interior de los Ford Escort Cabrio, al igual que las versiones del resto de la gama, está muy bien cuidado y lleno de detalles. Detrás del selector del cambio están los mandos de la capota eléctrica. Los respaldos de los asientos delanteros disponen de un hueco para dejar objetos. Entre las medidas de seguridad están equipados con extintores. Los asientos del XR3i tienen mejor sujeción lateral.

guardar la capota. Los Escort Cabrio de serie van dotados con capotas plegables manualmente, que permiten descapotarlos de forma rápida y fácil. La marca ofrece opcionalmente un eficaz sistema eléctrico, que por medio de un botón situado junto a la palanca del cambio permite, por 92.000 pesetas, descapotarlos de una forma muy cómoda. Las unidades que tuvimos ocasión de probar disponían de esta opción. La comodidad que ofrecen es indudable, para accionarlo hay que guardar una serie de normas. No se puede descapotar y capotar con el coche en marcha y para evitar sorpresas desagradables sólo se puede accionar con la llave de



contacto puesta en la posición de servicios. El principal incordio es que, una vez descapotados, hay que cubrir las capotas con una funda, que tiene un buen número de botones de presión.

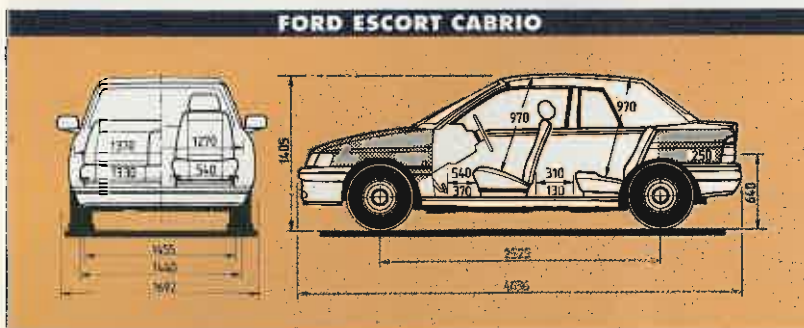
Otra de las ventajas de estos modelos de Ford es que la luna trasera es de cristal, con lo cual la visibilidad hacia atrás está asegurada, ya que en invierno se puede disponer de desempañador térmico y, al contrario de lo que ocurre con las piezas plásticas que utilizan otros fabricantes, no se arrugan ni arañan con el paso del tiempo, manteniendo siempre su transparencia.

Con todo esto, la elección de una versión u otra estará condicionada a



**FRENTE A SUS RIVALES**

Las dos versiones del Ford Escort Cabrio tienen algunos rivales de peso, que se enfrentan a ellos con muy buenos argumentos. El Escort 1.8i tiene su mayor competencia en el Renault 19 RT 1.8, que tiene una potencia inferior y un precio un poco más alto. El Escort tiene a su favor el acabado, superior al del modelo francés. El Renault, por su parte, le gana en la forma de escamotear la capota por medio de una tapa rígida. También puede ser rival del Escort Cabrio, más pequeño, el Volkswagen Golf GLI, que tiene un poco más de potencia y precio, pero que con un diseño claramente desfasado. Los rivales más importantes del Escort Cabrio XR3i son: el Renault 19 16V Cabriolet, que es mucho más caro, el nuevo Rover 216 16V, que cuesta menos y tiene un poco menos de potencia. También por motor lo podemos comparar con el Kadett GSi más barato, pero también más veterano.



**DISEÑO MUY ATRACTIVO**  
El Escort Cabrio, modelo en el que ha colaborado de forma muy importante Karmann, tiene un diseño muy llamativo.

**EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA**

**A FAVOR**

- ▲ La calidad de acabado es muy buena. El equipamiento de serie es completo en las dos versiones.
- ▲ La luna trasera es de cristal.
- ▲ La capota se puede equipar con un sistema de plegado eléctrico. Con esto, la comodidad de uso aumenta notablemente.

**EN CONTRA**

- ▼ No se puede montar, ni siquiera opcionalmente, antibloqueo de frenos en la versión de 105 caballos de potencia.
- ▼ La instrumentación es muy pobre, con la información imprescindible. Se agradecería una más completa por lo menos en el XR3i.

los gustos de conducción de cada cual y al equipamiento de serie del que se quiera disfrutar. El XR3i es unas 250.000 pesetas más caro, a cambio ofrece una mayor potencia, que se traduce en unas mejores prestaciones. También dispone de un mejor equipamiento. De los dos es el más indicado para quien guste de una conducción más deportiva.



**EL MISMO MOTOR**  
Los motores son iguales, el del XR3i da más potencia debido a una gestión electrónica de la inyección diferente. Estos motores Z se distinguen por ser modernos y de alta tecnología.

El Escort Cabrio 1.8i también ofrece unas buenas prestaciones, más que suficientes para un coche de su tipo, resultando ideal para todos aquellos que quieran disfrutar conduciendo un descapotable.

Manuel Madrid  
Fotos: José A. Díaz

**DATOS DEL COMPRADOR**

Fabricante/ Importador: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135 28046 Madrid. Tel. (91) 571 13 86  
Garantía: Un año sin límite de kilómetros. Red de postventa: 1.114 puntos de asistencia en toda España.



**BLACK BARON**  
**SUEÑO DE VERANO**

**El Black Baron es una preparación un tanto especial. Fruto del tesón germano de su creador, va a producirse en España, en la bella localidad alicantina de Altea, y responde al concepto de dreamster, es decir, un coche hecho para soñar despierto.**



**"Black Baron"**  
Dreamsters

zó como diseñador de maquetas para arquitectura, especializándose después en la restauración y conservación de motos inglesas clásicas. Norton, Triumph, Matchless, BSA..., pasaron por sus manos para recobrar todo el esplendor que un día aportaron al imperio británico. Pero el clima

de su Alemania natal cortó tan romántica dedicación. Siempre mojado y con las rodillas doloridas por el frío, Rolf comenzó a soñar con la protección que ofrecería un coche pero sin abandonar la filosofía de las motos más carismáticas. Además de un sofá y una cama, convivió todo ese tiempo en su casa con una plataforma de Volkswagen que tomó poco a poco forma de clásico deportivo.

La base utilizada es la de un Volkswagen «escarabajo». Toda la base mecánica del utilitario más famoso de la historia se conserva en el Black





**SENCILLEZ MECÁNICA**  
La suspensión es también del «escarabajo». El suministro de piezas no plantea ningún problema (un motor nuevo cuesta en Alemania 90.000 pesetas). El Black Baron espera pacientemente en Altea trámites de administración para empezar a ser fabricado en serie.

Baron simplificando al máximo su mantenimiento. El resto sigue esta filosofía de sencillez y, así, la carrocería está realizada en fibra de vidrio, las aletas de aluminio son de un remolque y los faros son los que suelen montarse en maquinaria pesada... en fin, el suministro de piezas no plantea ningún problema para llevar a cabo la artesanal fabricación del Black Baron.

El exiguo cockpit biplaza se sitúa muy atrás, donde irían los asientos posteriores del Volkswagen «escarabajo». Cuando sólo va el conductor, una tapa prolonga la carrocería por el lado derecho, pudiéndose desmontar además el cristal de ese lado. Las piernas adoptan una postura de monoplaza dentro de la carrocería, que va afilándose hacia adelante. Para tener un cierto apoyo del pie izquierdo, una protuberancia en forma de lágrima sobresale de este lado. Detrás del respaldo de los asientos, existe un pequeño maletero oculto, así mismo, por una tapa de fibra. El tablero, de extrema sencillez, estará realizado en aluminio en las versiones definitivas, que también se distinguirán en

algunos detalles de este primer prototipo. Por supuesto, cada cliente podrá pedir una serie de personalizaciones, tanto técnicas como decorativas.

La conducción del Black Baron no

## FICHA TÉCNICA



**MOTOR:** Cuatro cilindros horizontales opuestos, un árbol de levas central accionado mediante piñones y dos válvulas por cilindro. Refrigerado por aire. Cilindrada 1.192 cc. Potencia max: 34 CV a 3.800 r.p.m. Par max: 7,6 kgm a 1.700 r.p.m. **TRANSMISIÓN:** Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cuatro marchas. **DIRECCIÓN:** De tornillo sin fin. Diámetro de giro 8 m. **FRENOS:** De tambor. **SUSPENSIÓN:** Delantera: Brazos con tirantes dobles superpuestos y barras de torsión transversales. Trasera: Independiente con eje partido oscilante, brazos de empuje longitudinal y barras de torsión transversal. **RUEDAS:** Neumáticos: 155 SR 15 y 205 R 16 detrás. **PESES Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 670 kg. **PRESTACIONES:** De 0 a 100 Km/h: 18,5 segundos. Velocidad máxima: 140 km/h.

plantea ningún problema. Tan sólo acostumbrarse a rodar a ras de suelo. La dirección no resulta pesada y, al conservarse las mismas medidas de plataforma, el coche resulta muy ágil en sus maniobras. La importante medida de los neumáticos traseros y el desigual reparto de pesos no afecta a la dirección, gracias a un centro de gravedad muy rebajado. Probablemente, los neumáticos delanteros pasen a ser de perfil bajo, lo que mejorará, sin duda, el apoyo del tren anterior. El motor de este primer prototipo es el 1.200 de 35 caballos, potencia que se muestra suficiente para disfrutar del Black Baron, dado su peso de 670 kilogramos. El chasis resulta particularmente rígido al estar diseñado para soportar mucha más carga. Los frenos de tambor originales también se ven beneficiados por esta ligereza y no se echan en falta los discos en las ruedas delanteras. Solamente habrá que acostumbrarse a su peculiar tacto, olvidado ya por la mayoría de los conductores «con discos». El cambio, también original, ha ganado mucho en precisión al haberse cortado la palanca hasta su míni-



**ATRACTIVA SENCILLEZ**  
El salpicadero será de aluminio. El motor Volkswagen queda muy accesible para cualquier mantenimiento o reparación, incluso la caja de cambios puede extraerse a través del maletero superior. **Rolf Menke** opina que los tornillos de la carrocería deben verse como tales y no esconderse tras la pintura. Todas las piezas metálicas son inoxidables.

## Panama Jack Racing Team se prepara para el desierto de Egipto

Por segunda vez, el joven equipo PANAMA JACK RACING TEAM se prepara a fondo para afrontar el desafío del Rallye de los Faraones 1992.

En esta ocasión el equipo cuenta con su habitual Mercedes Benz 500 GE, así como su recién incorporado coche de asistencia rápida, el Mercedes Unimog 1550-37L, que le permite una mayor autonomía e independencia.



El equipo humano está formado por los pilotos Ramón Dalmau y Pep Domènech, que el año pasado y en su primera excursión africana con PANAMA JACK, lograron un excelente 3º puesto durante varias etapas del Rallye.

La asistencia técnica está a cargo de Josep Madí, Joan Morer así como Mª Asunción Quintana como rr.pp. y Dietrich Reinsch como director del equipo.

El equipo PANAMA RACING TEAM intentará de nuevo dar color y emoción entre los participantes españoles

ma expresión y haberse fijado más atrás en la varilla del reenvío. El motor boxer confiere, con su particular sonido «de moto», más personalidad al Black Baron que, por la calle, llama más la atención que cualquier otro deportivo de altos vuelos.

El precio del Black Baron será de 2.200.000 pesetas en la calle y su fabricación se iniciará en Altea en cuanto se finalicen los siempre complicados trámites de homologación. Alrededor de este dreamster se fun-

dará el Club de los 100 (la serie limitada prevista), en el que los clientes podrán estar directamente ligados a la marca como accionistas y dispondrán de condiciones especiales.

Para quien ya esté interesado en este singular deportivo, pueden ponerse en contacto con Jon Sinclair, responsable de marketing de Systema España Club de los 100. Teléfono y fax: 96-584 09 67.

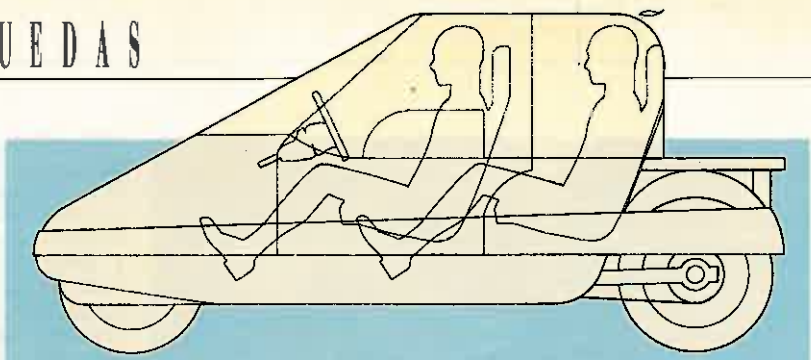
**Juan Luis Soto**  
Fotos: **Alex Blanco**



# PROYECTO MECANO SCOOTER DEL FUTURO



La idea de Fernando y el lápiz de Teo se han plasmado en una maqueta que puede ser el esbozo de un scooter dentro de pocos años. Es el proyecto Mecano.



filo Plaza García, un chaval de 17 años que ha terminado COU y cuya mayor afición es el diseño; su ilusión es entrar en el Art Center.

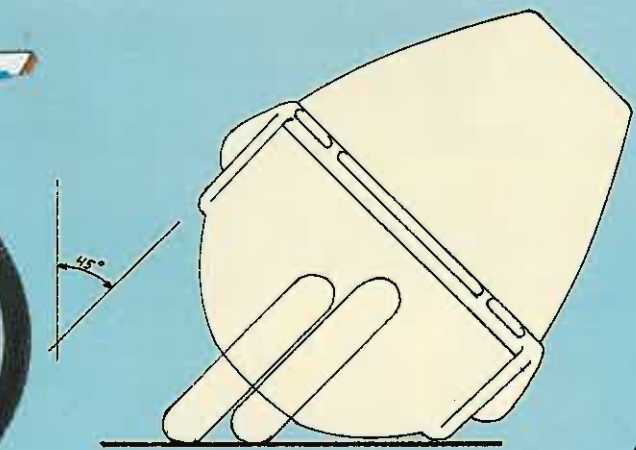
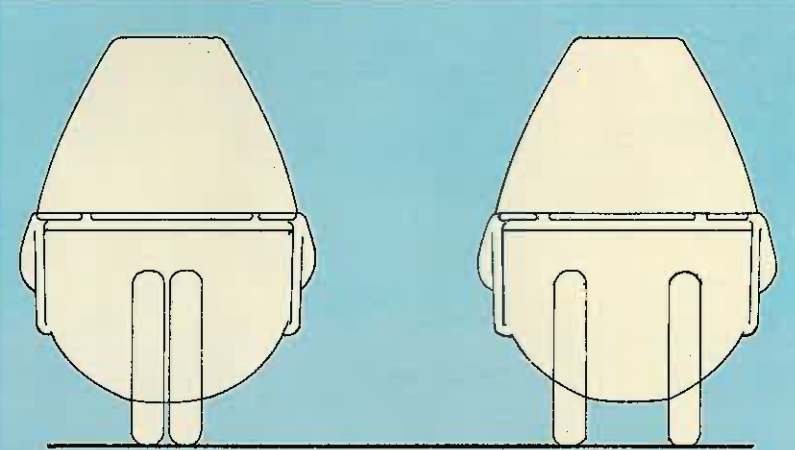
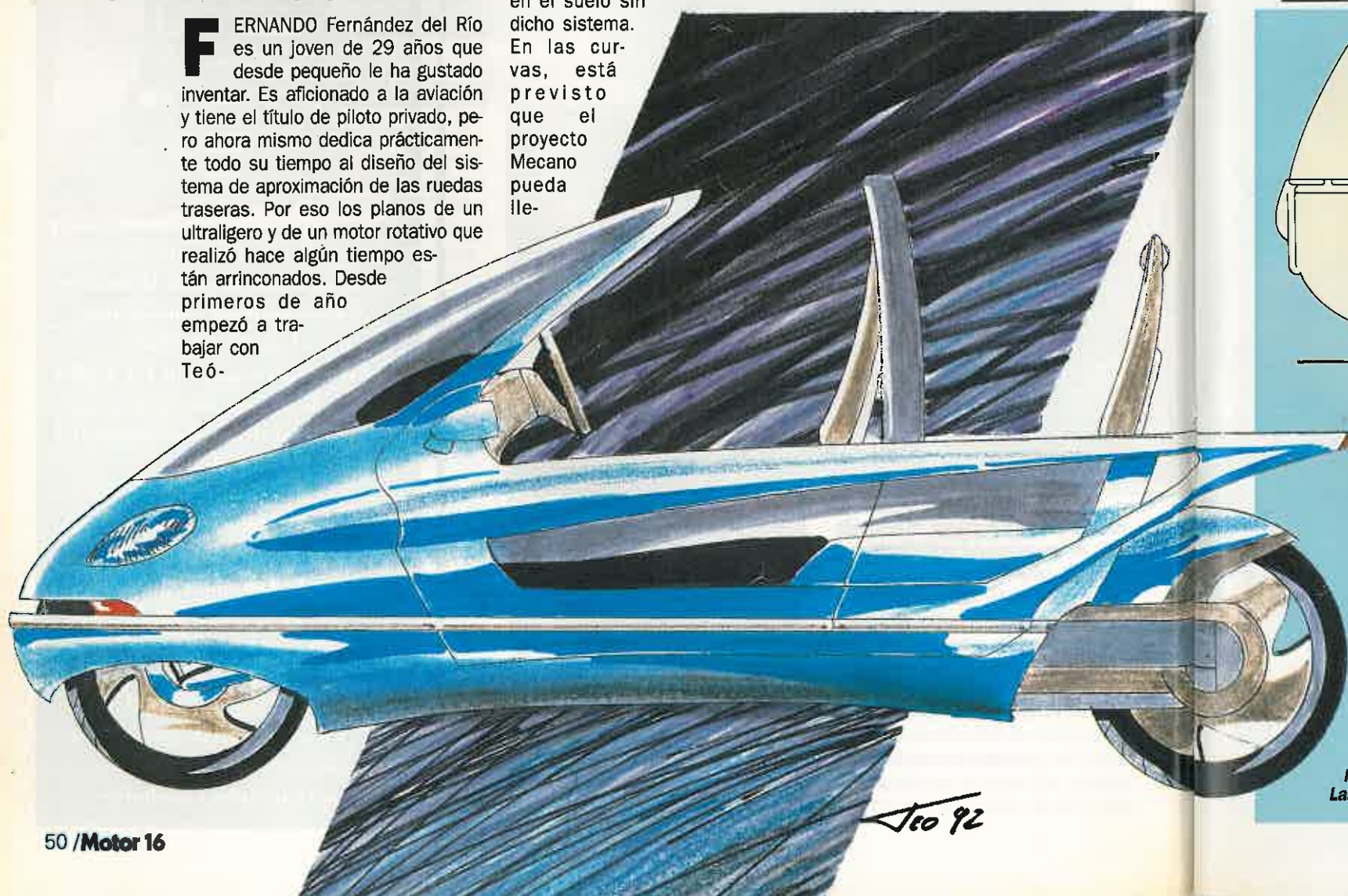
En dos semanas de trabajo, y a base de pasta de papel, madera y pintura, los dos han hecho la maqueta del proyecto Mecano. Un vehículo que tiene como mayor innovación el sistema de aproximación de las ruedas traseras, un invento de Fernando Fernández del Río y que, de momento y hasta que lo patente, guarda celosamente. A baja velocidad, las ruedas traseras están separadas, pero al aumentar el ritmo de marcha se juntan. Por ser un vehículo con carrocería cerrada, al circular por ciudad habría que poner el pie en el suelo sin dicho sistema.

En las curvas, está previsto que el proyecto Mecano pueda llevar

gar a inclinar 45 grados y con la ventaja de que una pequeña rueda, al entrar en contacto con el suelo, impediría un mayor ángulo. En caso de un posible fallo del sistema de separación de las ruedas o de una frenada muy brusca, el inventor ha ideado una alternativa que consiste en que dos pequeñas ruedas auxiliares bajarían para asegurar la verticalidad.

Fernández del Río ha pensado que el motor ideal para su «scooter» es un tetracilíndrico de origen Honda. Gracias a sus más de 100 caballos de potencia, debe mover con agilidad los aproximados 300 kilos que pueda pesar el vehículo. En cuanto a la caja de cambios, es automática

**F**ERNANDO Fernández del Río es un joven de 29 años que desde pequeño le ha gustado inventar. Es aficionado a la aviación y tiene el título de piloto privado, pero ahora mismo dedica prácticamente todo su tiempo al diseño del sistema de aproximación de las ruedas traseras. Por eso los planos de un ultraligero y de un motor rotativo que realizó hace algún tiempo están arrinconados. Desde primeros de año empezó a trabajar con Teo-



**INVENTO GENIAL**  
Las ruedas traseras se separan al reducir de velocidad.

con tres posiciones, una para circular por ciudad, otra para carreteras de segundo orden y la tercera para mantener una velocidad constante en autovía. Las puertas del proyecto Mecano se deslizan paralelas al vehículo y en el interior hay dos asientos, uno a continuación del otro.

El inventor quiere que el «scooter» tenga un equipamiento muy lujoso como cascos pequeños con auriculares y micrófono, teléfono, aire acondicionado y dos maletas en el transportín trasero. Sin duda, éste será un proyecto vanguardista y que se puede definir como el «scooter» del futuro.

**EN TRES RUEDAS**  
Nadie se imagina un scooter con puertas y dos ruedas traseras. La idea es que lleve un lujoso equipamiento, hasta con compact-disc y seis altavoces.

## FICHA TECNICA

**MOTOR:** Honda de cuatro cilindros en V. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 748 centímetros cúbicos. Alimentación: 4 carburadores Keihin a depresión de 36 mm. Encendido electrónico.

**TRANSMISION:** Caja de cambios con tres diferentes relaciones. Transmisión secundaria. Doble cadena independiente para cada rueda.

**DIMENSIONES** (en milímetros): Longitud, 3 100; anchura, 900; altura, 1 400; distancia entre ejes, 2.330; altura del asiento, 500; distancia entre los centros de las ruedas, variable desde 130 a 390; distancia mínima al suelo, entre 100 y 200.



**VIRTUDES**

- Prestaciones relevantes
- Manejabilidad total
- Precio justificado

**HONDA CBR 900 RR**  
**PRECIO: 1.370.000 PTAS.**

- Poco confort del pasajero
- Falta de protección aerodinámica
- Detalles mejorables

**DEFECTOS**

**D**ESDE el regreso a la moda de la moto, que Honda marcó con la inolvidable CB 750 Four, se ha podido comprobar que la inventiva comercial del coloso japonés no tiene rivales. De hecho, Honda ha marcado en repetidas ocasiones el camino a seguir en cuanto a concepto de moto se refiere. En nuestros días, momento en el que los costos de producción y la absurda escalada en motores super potentes, han hipotecado el desarrollo de las motos de gran cilindrada, Honda ha vuelto a sorprender con una moto cuyo concepto ha marcado un hito dentro del marco de los recursos técnico comerciales que exige el mercado actual.

La CBR 900 RR, bautizada con el confunde nombre de Fireblade, o espada candente, es una moto híbrida a pesar de ser netamente deportiva, y representa la consecuencia de una serie de compromisos resueltos con verdadero acierto. Si por una parte carecía de sentido construir un motor con ciento sesenta caballos de potencia, por otra, tampoco era viable económicamente rodear dicho motor con una parte ciclística a la altura de las circunstancias. Con lo cual, Honda ha logrado la CBR 900 RR, cuyas prestaciones están al lími-

**HONDA CBR 900 RR FIREBLADE**

**UNICA, LIGERA Y RAPIDA**

*Es una Superbike vestida de calle. Se ha concebido para ser la máxima expresión de la moto deportiva, destinada a satisfacer a los conductores más exigentes. Sus prestaciones están al límite de lo utilizable por la calle.*



**LIGEREZA COMO NORMA**  
 En toda la estructura de la CBR 900 RR se aprecia un especial interés en reducir el peso hasta en los más mínimos detalles, mecánicos y estéticos.



**NINGUNO PESA MENOS**  
 El motor es el más ligero en la categoría comprendida entre las motos de 750 y 1.100 c.c.

**COMO DE CARRERAS**  
 En la foto se aprecia a Luis D'Antin mientras negocia una curva con la moto inclinada a 45°.





## FICHA TÉCNICA

**MOTOR:** Cuatro cilindros en línea integrados en el cárter frente a la marcha. Cuatro tiempos. Refrigeración líquida. Doble árbol de levas en cabeza. Cuatro válvulas por cada cilindro. Diámetro por carrera 70x58 mm. Cilindrada total 893 cc. Relación de compresión 11.1. Par motor 9 Kgm a 8.500 rpm. Potencia máxima 124 CV a 10.500 rpm.

### ALIMENTACION:

Cuatro carburadores Mikuni CV 34 a depresión. Encendido transistorizado digital. Arranque eléctrico.

### TRANSMISION:

Primaria por piñones. Secundaria por cadena. Embrague de discos múltiples en baño de aceite. Cambio con seis velocidades.

### BASTIDOR:

Chasis de estructura en U en aluminio periférica al motor. Basculante de sección rectangular en aluminio. Horquilla delantera telescópica hidráulica con barras de 45 mm de sección. Suspensión posterior Pro-Link mono-amortiguador regulable. Freno delantero de doble disco de 296 mm de diámetro. Freno posterior de 220 mm de diámetro. Llanta delantera de 3,50" X 16" y posterior de 5,50" X 17". Neumático delantero de 130/70-ZR 16" y posterior de 180/55-ZR 17".

### DIMENSIONES:

Longitud máxima 2.030 mm. Distancia entre ejes 1.405 mm. Altura de las estriberas 366 mm. Altura del sillín 800 mm. Capacidad del depósito del combustible 18 litros.

## CONSUMOS

CIUDAD	8
CARRETERA	6
AUTOPISTA	6,5

## PRESTACIONES

VELOCIDAD MÁXIMA	260
Km/h	
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	10,8
De 0 a 100 km/h	5,3

54 / Motor 16

te de las «Superbikes cliente», sus dimensiones su ubican entre las más competitivas «siete y medio» y su hermana la CBR 600, mientras que el aspecto es tan cautivador como el de la más agresiva de las mil cien. Todo ello, a un precio muy asequible.

El principal valor de la CBR 900 RR estriba en los ciento ochenta y cinco kilos de su peso en seco, que combinados con ciento veinticuatro caballos de potencia alcanza una relación peso/potencia de 1,49 Kg-CV, que la sitúa en el lugar más alto, a pesar de tener casi veinte caballos menos de potencia respecto a otras motos de mil cien centímetros cúbicos. Al mismo tiempo, se descubre que la Fireblade tiene la misma distancia entre ejes de la CBR 600, con sólo veinticuatro grados de lanzamiento de la horquilla. El chasis, todo



**MUY FÁCIL**  
«Tumbar» con la CBR 900 RR resulta más fácil que con las otras motos.

é construido en aluminio, pesa diez kilos y medio, incluida la estructura del semichasis que sujeta el sillín. Por razones de abaratar costos, el bastidor está compuesto por tres partes soldadas entre sí, con un especial cuidado en la parte de la pipa de la dirección por la rigidez que se precisa.

Siempre bajo el reto de ahorrar peso y dinero, Honda ha logrado una horquilla telescópica, en cuya parte final ha incorporado la misma solución que se adopta en las horquillas invertidas para anclar la pinza de freno y, en consecuencia al poco peso de la moto, han sido suficientes dos discos delanteros de doscientos noventa y seis centímetros de diámetro para parar los impulsos salvajes de

esta singular deportiva, a la cual no le está permitido competir por tener una cilindrada poco superior a los setecientos cincuenta centímetros cúbicos de las Superbikes.

Al contrario de lo que se podría pensar a primera vista, el motor de la Fireblade está en consonancia con la lucha contra el peso que se encuentra en cada componente de esta moto. Su peso es de sesenta y seis kilos con setecientos gramos en seco, mide sólo unos pocos centímetros más que el de la CBR 600, tiene unos pistones tan aligerados que pesan ciento sesenta y seis gramos cada uno y, para simplificar, se ha adoptado un intercambiador de temperatura para el lubricante, en lugar del clásico radiador.

Como se ha dicho en un principio, el carácter de la Fireblade es estricta-

mente deportivo, y la facilidad de manejo que le confieren el reducido peso y la elasticidad del motor, sirven únicamente para alcanzar la carretera. En cuanto al comportamiento, cabe destacar que la Fireblade tiene una doble personalidad, aunque no muy marcada. Hasta los ciento ochenta kilómetros por hora, la geometría de la parte ciclística juega a favor de una total facilidad de manejo, cualquiera que sea el trazado en cuestión. No se acusa una especial sensibilidad en la direccionalidad de la moto, a pesar del poco lanzamiento de la horquilla y a la reducida distancia entre los ejes. Sin embargo, al pasar de ese límite, la Fireblade se convierte en una moto considerablemente nerviosa, sin dejar de ser



fiable, y surge la duda de si es o no necesario un buen amortiguador de la dirección. A pesar de sus destacadas dotes de aceleración, que le permiten recorrer los cuatrocientos metros con salida parada en diez con ocho segundos, nunca se pierde tacto en la dirección, y por sus características ciclísticas, en las zonas viradas se logra mejor integración con la moto si se desplaza el peso del cuerpo hacia adelante, con el inconveniente de que se reduce sensiblemente la distancia entre el sillín y el manillar, con la consiguiente carga sobre las muñecas del conductor.

A pesar del poco peso del motor, su equilibrio es óptimo, y por lo tanto apenas vibra. Su elasticidad se demuestra al comprobar que con la sexta velocidad engranada, recupera desde las mil quinientas revoluciones por minuto sin asperezas ni retemblores. Cabe destacar que a cuatro mil revoluciones por minuto, desarrolla el setenta y cinco por ciento del par motor disponible, y entre las seis y las siete mil revoluciones por minuto, la potencia pasa de los sesenta y cinco a los ochenta caballos de potencia.

Al contrario que en otras motos, la totalidad del comportamiento de la Fi-

reblade está totalmente caracterizado por su ligereza, que al no tener la exuberante potencia de las Bimota YB8 y Furano, la hacen más manejable, y además barata.

Conducirla representa un placer singular, debido a que el manejo recuerda al de una «seis y medio» con prestaciones de maximoto. Devorar kilómetros de autopista resulta un tanto aburrido, ya que en dichas circunstancias no se saca partido a su agilidad. Sin embargo, al pasar puertos de montaña, o culebrear por carreteras con curvas de toda clase y enlazadas, se saborea realmente la Fireblade. En algunos casos, su precisión en la trazada, la inmediatez de respuesta y la sensibilidad de la dirección al «interpretar» el suelo, infunden una momentánea sensación de inseguridad, que lógicamente se diluye con el paso de los kilómetros.

El comportamiento de esta moto es tan gratificante como su aspecto; sólo queda saber conducir al mismo nivel que sus prestaciones. Es una moto pura, hecha para vivirla en todo momento. ○

Gigi Corbetta

Fotos: José Antonio Díaz  
Nuestro agradecimiento a Luis D'Antín por su desinteresada colaboración.



**SENSIBLE A TOPE**  
En cualquier clase de trazado se puede disfrutar de un comportamiento tan fiable como singular. La progresividad del motor está perfectamente en consonancia con las prestaciones que proporciona la parte ciclística.





HASTA EL 96  
NO SE COMPLETARA  
LA M-40

# MADRID TIENE QUE ESPERAR

*Mientras que Barcelona y Sevilla vieron completarse con rapidez sus cinturones de circunvalación, Madrid todavía tiene que esperar cuatro años para que la M-40 sea una realidad. Los problemas ocasionados por el conflictivo trazado del tramo Norte para el cierre definitivo del cinturón parecen subsanados, pero los trámites legales y la ejecución física de esta última parte hacen imposible la inmediata puesta en funcionamiento de estos escasos cuatro kilómetros. Cuando en 1996 la M-40 esté completa, es de esperar que dé a los madrileños tantas satisfacciones como problemas ha supuesto su realización.*

**MENOS ATASCOS**  
El cierre por el norte allgerará el tráfico en la Nacional VI.

**C**ON fecha 15 de julio de 1992, el ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, el presidente de la Comunidad de Madrid, Joaquín Leguina, y el alcalde de Madrid, José María Álvarez del Manzano, suscriben un convenio por el cual se acuerda el cierre Norte (que completa el círculo) de la M-40. Una letra y dos números son el nombre y apellidos del segundo anillo viario de circunvalación de Madrid; sus señas

de identidad son una longitud de 68 kilómetros y un presupuesto total de 67.996 millones de pesetas.

En la actualidad se encuentran abiertos al tráfico 33,5 kilómetros y 23,9 en ejecución, lo que arroja un total de 57,4 kilómetros útiles, que suponen un presupuesto de 46.209 millones con un coste medio de 1.000 millones por kilómetro.

Los objetivos de este proyecto, encuadrado dentro del Plan de Transportes para las grandes ciuda-

des suscrito por el MOPT, la Comunidad de Madrid y el Ayuntamiento de la capital, son varios y muy ambiciosos. Se persigue aligerar de forma sustancial y apreciable el tráfico de la ciudad, especialmente en los ejes Cea Bermudez-María de Molina y Avenida de la Ilustración, absorbiendo, distribuyendo y permitiendo una intercomunicación del territorio impracticable hasta ahora.

Las estimaciones del MOPT sobre la efectividad de este cinturón para



absorber tráfico son bastante optimistas; el tramo que va de la carretera de Colmenar a la Vía Borde de Hortaleza, por ejemplo, tiene una circulación media de 54.000 vehículos/día, de los cuales un 20 por ciento son pesados. Otro ejemplo, el Distribuidor Este, que conecta las carreteras de Barcelona y la de Valencia, tiene una circulación media estimada de 70.000 vehículos/día.

En cuanto al propósito de intercomunicación, se consigue al estar co-

**L**as estimaciones del MOPT sobre la efectividad de la circunvalación para absorber el tráfico madrileño son muy optimistas.

nectada la M-40 con las principales vías de acceso a la ciudad: N-I a Burgos, N-II a Barcelona, N-III a Valencia, N-IV a Andalucía, N-V a Extremadura y N-VI a La Coruña, que quedan enlazadas entre sí.

El citado y controvertido cierre Norte de esta vía, que une la N-VI con la carretera de Colmenar, ha sido objeto, hasta hace muy pocos días, de constantes debates, críticas y negociaciones entre promotores (MOPT, Comunidad y Ayunta-

**EL CINTURÓN SE CIERRA**  
Por fin hay acuerdo sobre el trazado definitivo.





**KILÓMETROS Y PESETAS**  
El presupuesto definitivo supone 67.996 millones de pesetas para los 68 kilómetros de longitud total.

miento), partidos políticos, grupos ecologistas y vecinos afectados. De los diversos trazados propuestos, finalmente se ha elegido uno que, transcurriendo junto a la tapia del monte de El Pardo, la atraviesa después, invadiendo 3,2 hectáreas de dicho monte, para salir luego por un túnel y más tarde por un viaducto.

Este trazado, de tan sólo 3,6 kilómetros de longitud, implica una serie de largos, caros y dificultosos trámites y operaciones. Para empezar, hay que redactar el proyecto de nuevo, realizar estudios de impacto ambiental, presentarlo a concurso, adjudicarlo, etc, lo que supone unos dos años más de demora a sumar a otros dos necesarios para la ejecución física de lo planeado. Resultado: no habrá M-40 completa hasta principios del año 1996, salvo imprevistos.

Por otro lado, el presupuesto definitivo estimado para estos menos de cuatro kilómetros -que por otro lado es casi un 50 por ciento más barato que el proyecto anterior- se ha calculado en 8.827 millones (2.452 por kilómetro), sin contar el dinero necesario para la expropiación de

los seis chalés y las fincas afectadas directamente por el trazado. El coste de estas expropiaciones asciende a no más de 1.500 millones, según el alcalde de Madrid. Los vecinos afectados, que ven las cosas de otra manera, han presentado un escrito de amparo al Defensor del Pueblo, en el que solicitan una investigación de las posibles circunstancias especulativas en torno al trazado adoptado, al tiempo que le instan a salvaguardar sus intereses económicos y personales, así como los de los ciudadanos madrileños en general. Todo esto podría convertir-

**L**os casi cuatro kilómetros del cierre norte costarán cerca de diez mil millones de pesetas.

se en nuevos retrasos por acciones legales, con las consiguientes deficiencias que supondría para el buen funcionamiento de la M-40.

El penúltimo de los problemas surgidos en torno al cierre Norte, volviendo al tema de los presupuestos, fue el largo y arduo tira y afloja para repartírselo entre los distintos organismos. En un primer momento el Ayuntamiento se negó a pagar más de 700 millones, mientras que las otras dos partes en liza le exigían una cifra superior a los 2.000 millones. Ambos basaban sus peticiones en un supuesto acuerdo verbal al que llegaron las partes en una reunión para firmar el cierre Norte. Finalmente, la repartición quedó de la siguiente manera: el 60 por ciento lo pagará el Ayuntamiento y el 40 por ciento restante a medias entre el MOPT y la Comunidad.

En cualquier caso, y a pesar de los pesares, el trazado está por fin acabado. Esperamos, sinceramente, que la M-40 dé a los madrileños tantas satisfacciones como problemas ha supuesto su gestación. ○

Diego Domínguez

## YAMAHA FLY ONE

150 c.c. - 4 TIEMPOS:  
SINÓNIMO DE RAPIDEZ.

*Las calles y la autopista te resultan sencillas. Casi*

*ingenuas. Buscas algo nuevo y diferente. Una*

*máquina extraordinariamente veloz, ágil en la*

*ciudad y expeditiva en la carretera, con tanta*

# ONLY YOU

*presencia como tú. Aquí la tienes: Yamaha Fly One.*

*Yamaha Fly One: El perfil del nuevo scooter*

- Motor monocilíndrico de 4 tiempos y refrigeración líquida
- Suspensión posterior regulable
- Freno delantero de disco
- Depósito de 8,5 litros

*El Scooter del futuro. Un motor de 4 Tiempos*

*suave para el oído y rotundo cuando adelanta.*

*Con un precio como lo demás: pensado para tí... y*

*para otros 1.499 privilegiados.*



By **YAMAHA**



# 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.

**CATALOGO**  
**Motor 16**

Conduzca con ventaja.

Es una publicación del

# MAGAZINE

MERCADO

## NOS GUSTAN GRANDES

Las ventas de automóviles durante los primeros seis meses del año alcanzaron 540.013 unidades. Un incremento que, aunque no es histórico, supera todas las expectativas y que está por encima del crecimiento de cualquier otro país europeo.

Nuevamente fueron los turismos de tipo medio-alto, con un 51,57 por ciento, y los de lujo, con un 23,7 por ciento, los que experimentaron un incremento mayor, mientras que el resto de las gamas se quedaron por debajo de ese crecimiento medio del 18,9 por ciento, siendo los segmentos inferiores los menos favorecidos. Así, los utilitarios retroceden un punto y la subida de los polivalentes se queda en un 11,22 por ciento.

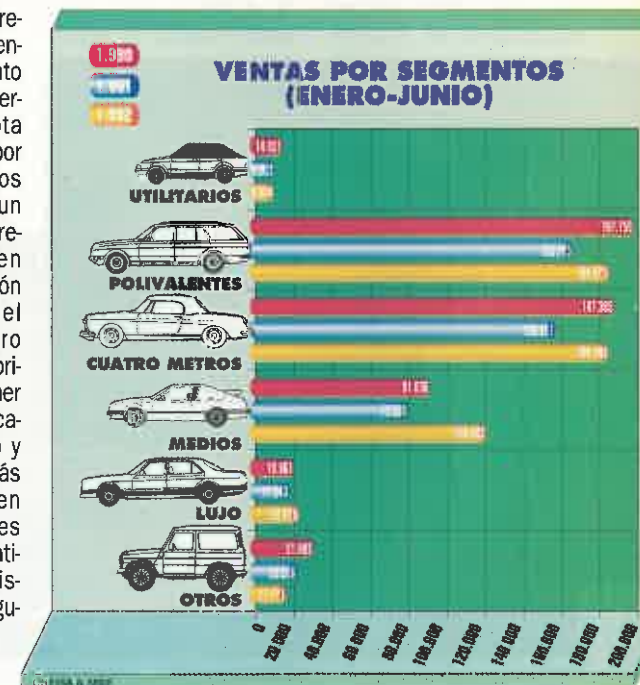
VENTAS SEGMENTO MEDIO			
MODELO	1992 unid.	1991 unid.	92/91 %
Seat Toledo	26.032	4.137	529,25
Renault 21	15.485	14.913	3,83
Peugeot 405	15.113	11.753	28,59
Opel Vectra	13.297	7.065	88,20
Nissan Primera	7.640	4.329	76,48
BMW 300	7.075	5.032	40,60
Ford Sierra	6.055	5.321	13,79
Citroën BX	5.414	7.781	-30,42
Audi 80	4.758	1.616	194,43
Volvo 400	3.798	2.423	56,75
Lancia Dedra	3.692	3.321	20,20
Opel Calibra	3.668	3.073	19,36
VW Passat	2.907	2.458	18,27
Mercedes 190	2.811	2.623	7,17
VW Vento	2.003	-	-
Alfa 75	425	930	-54,30
Audi 90	319	2.723	-88,28
<b>Total</b>	<b>120.492</b>	<b>79.498</b>	<b>51,57</b>

Este espectacular incremento de los turismos, encuadrados en el segmento D, tipo medio-alto, les permite alcanzar una cuota de mercado del 22,31 por ciento, cuando hace dos años era de tan sólo un 16,7 por ciento. Un incremento que se debe en gran medida a la aparición del Seat Toledo y del Volkswagen Vento, pero fundamentalmente del primero que, desde el primer mes, se ha puesto a la cabeza de este segmento y del que se vendieron más de 26.000 unidades en los seis primeros meses del año en curso. A continuación, con casi el mismo número de ventas figu-

ra el Renault 21 y el Peugeot 405.

Hay otros modelos que han acelerado las ventas en esta categoría; nos referimos al Audi 80, que ha triplicado sus ventas, al Opel Vectra, con un aumento del 88,2 por ciento y a otros coches como el Nissan Primera, el Volvo 400 o el BMW Serie 3, todos ellos con incrementos cercanos al 50 por ciento.

Entre los turismos de lujo, que ha sido el otro segmento que ha visto aumentar sus ventas, los modelos que han experimentado un mayor incremento han sido el Rover 800 y el Fiat Croma, que duplicaron sus ventas en este periodo. Tras ellos figuran el Audi 100 y el Mercedes 200/300.



\* .....

## POR EL AMOR A UN CADILLAC

Como ya hemos dicho en varias ocasiones, hay cosas que sólo ocurren en Estados Unidos y en Lugo. Por segunda vez en las últimas semanas les contamos un hecho ocurrido más allá del Atlántico. Concretamente en el estado de Texas. Una mujer entrada en años ha pagado con su vida su amor por un Cadillac. Su vengativo nieto, y un amigo de éste, al no conseguir que Emily Simons les prestara el auto, descuartizaron a la octogenaria mujer, metiendo sus restos en bolsas, que posteriormente tiraron a la basura.

Motor 16 / 61



CRITICA  
DE TIENDAS

## MOTO START

Moto Start mantiene una relación comercial con Derbi desde 1985. Desde ese año, este concesionario oficial ha ido incrementando su vo-

equipo que dirige Jesús Rodríguez. Las entregas se realizan de forma inmediata, ya que Moto Start cuenta con un stock de 150 unidades. Una amplia red de agentes en la sierra norte le permite distribuir las motocicletas en la periferia madrileña.

**Almacén:** Cuenta con más de 100 metros cuadrados y en su interior se encuentran más de 10.000 referencias de repuestos de las tres marcas que comercializan.

**Servicio Técnico:** se encuentra en la calle Cañaveral número 94 y en sus 360 metros cuadrados se cuenta con todos los elementos técnicos y humanos necesarios para realizar todo tipo de reparaciones.

**Seguros y Financieras:**



lumen de ventas para convertirse en uno de los primeros de la provincia de Madrid.

La exposición se encuentra en estos días en obras, ya que se está realizando una profunda remodelación. Cuando esté terminada tendrá capacidad para 20 unidades, con lo que se podrá mostrar al público la práctica totalidad de versiones de Derbi, Aprilia y Kawasaki, las tres marcas que comercializa Moto Start. Las ventas durante el año 91 superaron las 500 unidades, que demuestran la capacidad comercial del 62 / Motor 16

 **Trato al cliente**

 **Taller separado del concesionario**



## LOS TAXISTAS CONTRA EL COOB

**EL gremio de taxistas de Barcelona ha manifestado su disgusto por algunas de las acciones emprendidas por el COOB (Comité Organizador de la Olimpiada de Barcelona), que consideran les afectan de manera muy directa. En primer lugar, se quejan de los más de 2.000 vehículos puestos a disposición de las delegaciones olímpicas, por estar convencidos de que hacen una competencia ilegal a su actividad, restando trabajo en unos días críticos. En segundo lugar, protestan por la creación de carriles destinados al tráfico olímpico, sin acceso al transporte público. Los taxistas han solicitado el derecho a circular por estos carriles, que suman más de 60 kilómetros en la Villa Olímpica.**

EN DOS  
RUEDAS



## BAJAN LAS VENTAS DE MOTOS

**DURANTE** el pasado mes de junio las ventas de motocicletas han sufrido un moderado descenso. En concreto, en este período, se matricularon 11.856 unidades, un 17,69 por ciento menos que en el mismo período del pasado ejercicio. En el acumulado anual, 57.887 unidades, también se ha experimentado un retroceso que supone un descenso del 2,73 por ciento con respecto al año anterior.

Por marcas y durante el mes de junio, Honda ha incrementado su penetración en un 5,91 por ciento, Peugeot en 3,71 y

Kawasaki en 2,30. Por lo que respecta al ranking de modelos, la Honda CBR 600 F se ha situado en primera posición con 814 unidades comercializadas. En segundo lugar se encuentra la Peugeot SV 125 con 499 unidades y a continuación la Yamaha SR 250 con 474 unidades. Destacar en este mes la entrada en esta lista de la Honda NS-1 con 339 unidades y las Yamaha TZR 80 y Fly One con 315 y 129 unidades comercializadas.

## HONDA CR 125: MAS POTENCIA

**HONDA** continúa evolucionando sus versiones de cross, y la CR 125 ha sido sometida a una cura de rejuveneci-

miento que se traduce en un incremento de la potencia a regímenes medios y bajos. Este aumento se ha conseguido modificando los colectores de admisión y escape.

Con estas mejoras, la potencia de la CR 125 93 alcanza 40 caballos, cifra más que suficiente para una máquina de cross. También se ha incluido un nuevo separador de válvula de membrana que proporciona a la moto una mejor respuesta a bajas revoluciones. Además se ha procedido a remodelar la forma y el volumen del filtro de aire.

En el bastidor también se han realizado modificaciones, ya que los tubos han sido rediseñados para conseguir una mayor rigidez. Otra de las novedades se encuentra en el ángulo de lanzamiento de la horquilla, que se ha reducido en un grado. El precio de venta de la nueva CR 125, ahora con una nueva decoración, se situará en torno a las 550.000 pesetas.



## VIDEOS

### UN THUNDERBIRD PARA THELMA Y LOUISE

Los aficionados a los coches americanos disponen desde esta semana de la posibilidad de ver en su casa una de las películas más destacada del panorama actual cinematográfico, en la que el coche ocupa un lugar protagonista. Thelma (Susan Sarandon) y Louise (Geena Davis) son dos chicas que viven una existencia anodina e insulsa, hasta que se ven envueltas en una inesperada aventura en la que los tiros y accidentes espectaculares están a la orden del día. De la mano de Ridley Scott (director de Alien, Blade Runner, La sombra del testigo y Black Rain) van progresivamente

involucrándose más y más en un enredo del que no parece haber salida, con constantes huidas y escapadas por los pelos, a lomos de su inseparable descapotable, un precioso Ford Thunderbird del 66. Esta joya de ocho cilindros en V y más de 360 CV, marcó el final de una época en la historia del automóvil; a partir de su cese de fabricación no se volvieron a construir convertibles con esa línea. La película está respaldada por los numerosos premios conseguidos. Entre otros, un Oscar y un Globo de Oro al mejor guión, y una «Espiga de Oro» a la mejor película en el Festival Internacional de Cine de Valladolid. Está distribuida por Warner Home Video al precio de 2.995 ptas.

AUTOSONIDO

## PLETINA RS-DC 10 DE MATSUSHITA

A partir del 21 de septiembre, Matsushita Electric Industrial Co. empezará a comercializar la pletina RS-DC10 para cassette compacto digital (DCC). Esta nueva pletina, así como las cintas DCC que se van a lanzar al mercado, se comercializarán bajo el nombre de Technics.

La pletina para casse-

tes digitales RS-DC) presenta un hardware y un software diseñados para mejorar la calidad del sonido de las cintas de audio.

Las características básicas del DCC se pueden resumir en los siguientes puntos:

- Alta calidad de sonido digital, que se ha conseguido mediante la eliminación de los siseos, la fluctuación y el trémolo, tan corrientes en las cintas de cassette convencionales, produciendo unas características de frecuencia uniformes.

- Facilidad de uso, ya que la tecnología digital ha simplificado las operaciones mediante la indicación del texto en letras, cuando se encuentra en la modalidad del texto. La información del contenido de la cinta como el título, el nombre del artista y título de la canción pueden hacerse aparecer fácilmente en el display.

- Un mayor placer de escuchar música.

- Un diseño novedoso



del pack de la cinta permite un gran espacio en la etiqueta.

- La compatibilidad es otra característica importante, ya que es compatible con el cassette analógico convencional de alta difusión actual en todo el mundo. El DCC ofrece posibilidades de grabación y reproducción con alta calidad de sonido digital y el formato, ya conocido, de cinta en cassette es muy fácil de manejar, permitiendo la reproducción de sus cassettes analógicos convencionales al mismo tiempo.



## Alarma ROJA!!

Probablemente la mayor gama de alarmas para automóviles del mercado.

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

Todo ello en un formato compacto y blindadas en aluminio.

RANGER vigila por ti

**RANGER**  
COMPUTER ALARM

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

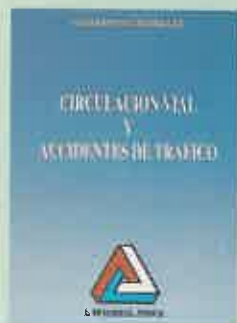




# LIBROS

## CIRCULACIÓN VIAL Y ACCIDENTES DE TRÁFICO

La falta de bibliografía sobre circulación vial queda parcialmente subsanada con la aparición de un nuevo volumen, editado por Index, con el título de «Circulación vial y accidentes de tráfico». Su autor es Ovidio Franco Rodríguez, un estudioso en la materia, que ha recopilado en algo menos de 300 páginas una serie de temas, desde la seguridad de la circulación vial a la alimentación durante la conducción, pasando por las velocidades adecuadas de la circulación, que permiten al lector mejorar, apreciablemente, tanto su nivel de conducción como la seguridad con la que la practica.



# AGENDA

## EL COCHE EN ANTENA 3 TELEVISION

DURANTE el próximo mes de agosto, de las ochenta y cinco películas que la cadena Antena 3 emitirá, tres tienen el automóvil como protagonista destacado.

El lunes 3, a las 15:30 de la tarde, la película norteamericana de 1981 «Pájaros de Fuego», un tema de ciencia ficción y violentas carreras de automóviles.

El miércoles 5, a las dos de la madrugada, una película en clave de humor con Marcelo Mastroroni, Alberto Sordi, Gerard Depardieu, Fernando Rey y Angela Molina. Su título, el «El Gran Atasco».

El lunes 31 de agosto, a las 15:30, de nuevo la clave de humor con la película «Novatos al Volante», una disparatada comedia americana del año 88.



## MECANO EN RENAULT CLIO

Tras la aparición del Volkswagen Polo con el nombre del grupo musical Genesis, Renault no ha querido ser menos y ha elegido el marco de la Expo sevillana para dar a conocer el Clio Mecano, que será presentado en los próximos días 2, 3 y 4 de

septiembre, con un recital del conjunto madrileño. Noticias que no ha podido confirmar Motor 16 señalan la inminente aparición en el mercado del Trabant «El Fari» y el Chevrolet «Camarón de la Isla».



norteamericano de Florida por la empresa especialista Regal. Los casi siete metros de largo y las cerca de tres toneladas de peso del genuino americano están soportados por un chasis especial, diseñado específicamente por Regal, para garantizar la solidez y rigidez del conjunto.

En su lujoso interior, dos equipos de aire acondicionado se encargan de crear el ambiente deseado. Entre otros refinamientos, los ocupantes disponen de bar, televisión, vídeo, tapicería de cuero, alfombra... y en fin, todo lo que se pueda imaginar en cuanto a sofisticados equipos de comunicación, como teléfono y fax.

Las tarifas, para quien quiera sentirse como en una película de Hollywood, son de 20.000 pesetas para la primera hora, 15.000 para la segunda y, a partir de la tercera hora de alquiler, 10.000 cada una. Para conseguir los servicios de este coche llamar al (96) 588 80 24.

llonarios, las interminables limusinas avanzan majestuosas y desafiantes por las calles de Nueva York o Miami. Tras sus opacos cristales hay un auténtico salón con todas las comodidades.

En España también es posible permitirse rodar en uno de estos singulares vehículos. En Alfaz del Pi, localidad costera de Alicante, un incondicional del motor llamado Fred Franké, coleccionista y consumidor restaurador de coches, pone a disposición de quien lo quiera esta impresionante pieza de su museo particular.

Se trata de un Lincoln Continental del año 90 transformado en el estado

# QUERIDOS COCHES

## LUJO POR HORAS

MODOS las hemos visto en las películas. Ocupadas por grandes capos, políticos o multi-

# ¿BUSCA ALGO DE INTERÉS?

MIRE AL FINAL DE ESTA REVISTA



Grupo 16

# S

# NUEVOS

# O

# I

# C

# E

# B

# A

Copyright Motor 16 1992. Prohibida su reproducción.

En estas páginas, MOTOR 16 quiere ofrecer a sus lectores la Guía de Precios más cómoda y completa. PVP: Son los precios de venta recomendados por el fabricante e incluyen el IVA y el transporte. A estos precios hay que sumarle la matriculación, el seguro, etc. CC: Cilindrada en centímetros cúbicos. CV: Potencia máxima en caballos DIN. VM: Velocidad máxima. 0/100: aceleración en segundos de 0 a 100 kilómetros por hora. L/100: Consumo medio ponderado. Long: Longitud total del coche. AA: Aire acondicionado. Pintura: pintura metalizada. Eleva: Elevadores eléctricos en ventanillas delanteras. Cierre: Cierre centralizado. Direc: Dirección asistida. ABS: Sistema de frenos antibloqueo. Llantas: Llantas de aleación ligera.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
<b>ACM</b>														
ACM Off	1.864.500	1.588	54	114	-	382,7	-	-	-	-	-	-	Serie	-
ACM Off TD	2.075.000	1.588	70	147	-	382,7	-	-	-	-	-	-	Serie	-
ACM Off TD E	2.375.000	1.588	70	147	-	382,7	-	-	-	-	-	-	Serie	-
<b>ALEKO</b>														
Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0	-	-	-	-	-	-	70.000
<b>ALFA ROMEO</b>														
33 1.3	1.529.905	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.3 Veloce	1.472.274	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 Ie	1.683.042	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 Ie Milano	1.665.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 Ie GTC	1.760.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.7 Ie	1.830.289	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 Ie GTC	1.860.000	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 Ie 16V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 Ie Sport Wagon	1.976.575	1.712	130	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
75 1.6 Ie	1.918.901	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	144.361	-	80.896
75 1.6 Ie Le Mans	1.899.853	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	144.361	-	80.896
75 1.8 Ie	2.130.630	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	144.361	-	80.896
75 1.8 Ie Le Mans	2.178.750	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	144.361	-	80.896
75 2.0 Twin Spark	2.510.780	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	252.672	-	80.896
75 Twin Spark Podium	2.525.216	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	252.672	-	80.896
75 3.0 V6 Q	3.580.975	2.959	192	230	7,5	11,9	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	252.672	-	80.896
75 2.0 TD	2.409.726	1.995	95	175	12,4	8,5	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	144.361	-	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	144.361	-	80.896
155 1.8 Twin Spark	2.194.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	250.000	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.500.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	250.000	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.650.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	250.000	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
155 2.5 V6	3.495.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	250.000	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
155 2.5 Q4	4.300.000	2.995	190	225	7,0	10,6	444,3	250.000	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	269.474	-	105.865
164 2.0 V6 Turismo	4.750.360	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	269.474	-	105.865
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	269.474	-	105.865
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	269.474	-	105.865
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	269.474	-	105.865
Spider 2.0 Ie	3.558.580	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8	43.303	-	Serie	-	-	-	Serie
NOTA: El precio de los Alfa 33 1.5 y 1.7 GTC son «Precio llave en mano»														
<b>ARO</b>														
Aro 10 Techo Lona	1.089.320	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.220.400	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
243 D	1.644.489	3.120	85	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-
244 D	1.888.220	3.120	85	110	28,6	10,1	403,0	-	-	-	-	-	-	-
<b>ASIA MOTORS</b>														
Roceta 1.5 D	2.195.000	1.789	85	159	-	360,5	-	-	-	-	-	-	Serie	Serie
Roceta 2.2 D Básico	1.999.000	2.184	72	138	-	300,5	-	-	-	-	-	-	Serie	Serie
Roceta 2.2 D	2.245.000	2.184	72	138	-	300,5	-	-	-	-	-	-	Serie	Serie
<b>AUDI</b>														
80 2.0 E	2.752.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
80 2.3 E	3.200.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
80 2.3 E Aut.	3.413.000	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
80 2.3 E Quattro	3.952.000	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
80 2.5 E V6	4.035.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
80 2.5 E V6 Quattro	4.569.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
80 1.9 TDI	2.815.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
100 2.0 E	3.257.000	1.984	115	182	12,6	9,8	479,0	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E	3.550.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E Quattro	4.307.000	2.309	133	202	10,4	10,7	479,0	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E Aut.	3.792.000	2.309	133	202	11,9	10,5	479,0	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6	4.394.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6 Aut.	4.667.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6 Quattro	4.987.000	2.771	174	218	8,0	11,3	479,0	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.231
100 94	6.611.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.5 TDI	4.127.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E	3.991.000	2.309	133	194	10,5	10,9	479,0	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie		





CITROËN

OFERTAS AX 11 TE y TRE:

160.000 pesetas de descuento.

AX 14 TGS y TZX:

200.000 pesetas de descuento o aire acondicionado gratis.

AX GT y GTI 3p:

Descuento de 200.000 pesetas o aire acondicionado gratis.

ZX gasolina y diésel:

Descuento de 150.000 pesetas en todas las versiones o aire acondicionado de forma gratuita.

BX:

Todas las versiones tienen un descuento de 300.000 pesetas.

BX Diesel:

Descuento de 200.000 pesetas.

XM:

200.000 pesetas de descuento en todos los modelos.

C-15 CLUB:

Versión diésel a precio de gasolina.



Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include V-8 3.6, V-8 3.6 Aut., V-8 4.2, V-8 4.2 Aut.

BERTONE

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Frecciamber 2 R I, Frecciamber TD T. Duro, Frecciamber 2.7 I T. Duro, Frecciamber 2.7 I Cabrio.

BMW

Large table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 318i 4p, 318i 4p Aut., 318i S Coupé, 318i 4p, 318i 4p Aut., 318i Cabrio, 318i Cabrio Aut., 320i Coupé, 320i Coupé Aut., 320i 4p, 320i 4p Aut., 320i Cabrio, 320i Cabrio Aut., 325i Coupé, 325i Coupé Aut., 325i 4p, 325i 4p Aut., 325i Cabrio, 325i Cabrio Aut., 325i Touring, 325i Touring Aut., 325i X Touring, 325i X Touring Aut., M3, Z-1, 325 TD, 325 TD Aut., 324 TD Touring, 324 TD Touring Aut., 520i, 520i Aut., 525i, 525i Aut., 525i X, 525i X Aut., 535i, 535i Aut., M-5, 520i Touring, 520i Touring Aut., 525i Touring, 525i Touring Aut., 525 TDS, 525 TDS Aut., 525 TDS Touring, 525 TDS Touring Aut., 730i, 730i Aut., 730i V8, 730i V8 Aut., 740i Aut., 740i L Aut., 750i L Aut., 750i L Aut., 850i, 850i Aut.

CHRYSLER

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Saratoga 2.5, Saratoga 3.0 V6 Aut., Le Baron GTC, Voyager SE, Voyager LE Aut., Voyager LE AWD Aut., Gran Voyager SE Aut., Gran Voyager LE Aut., Wrangler Techo Lona, Wrangler Techo Rígido, Cherokee 4.0 Aut., Cherokee Limited Aut., Cherokee TD.

CITROËN

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include AX 3p 11 TE 4V, AX 3p Signo, AX 3p 11 TE 5V.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include AX 3p 11 TRE, AX 3p 14 TGS, AX 3p 14 TZX, AX 3p GT, AX 3p GTI, AX 5p 11 TE 4V, AX 5p Signo, AX 5p 11 TE 5V, AX 5p 11 TRE, AX 5p 14 TGS, AX 5p 14 TGS, AX 5p 14 TZX, AX 5p 14 4x4, AX 5p GT, AX 3p 14 TD, AX 3p 14 TRD, AX 5p 14 TRD, AX 5p 14 TRD, ZX 5p 1.4 Reflex, ZX 5p 1.4 Avantage, ZX 5p 1.4 Aura, ZX 5p 1.6i Reflex, ZX 5p 1.6i Avantage, ZX 5p 1.6i Aura, ZX 5p 1.9i Volcano, ZX 5p 1.9i D Reflex, ZX 5p 1.9i D Avantage, ZX 5p 1.9i D Aura, BX 16 TGS, BX 19 TGS, BX 19 GTI, BX 19 GTI Ourance, BX GTI 16V, BX 19 TGS Break, BX TD, BX 19 TD, BX 19 TSD, BX 19 TSD Break, BX TD Turbo Ourance, BX TD Turbo, XM 2.0i Luxe, XM 2.0i Grand Luxe, XM V6i, XM Diesel Luxe, XM V6i Grand Luxe, XM TD Grand Luxe Aut., XM 2.0i Break, XM V6i Break, XM V6i Break Aut., XM Turbo D Break.

NOTA (1): Opción conjunta que incluye elevallas eléctricas delanteras, cierre centralizado, asientos traseros partidos, limpia luneta trasera y lunas tintadas: 72.420 ptas.

DACIA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Dacia TLX Berlina 4 vel., Dacia TLX Berlina 5 vel., Dacia TLX Break 4 vel., Dacia TLX Break 5 vel.

DAIHATSU

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Charade TR 1.3i 16V 3p, Applause 1.9i 16V 3p, Rocky TD Intercooler EX, Rocky TD Intercooler EL, Feroza EL II 1.8i 16V.

DE TOMASO

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Row includes Pantera GT-65.

FERRARI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Mondial T, Mondial T Cabrio, 348 TB, 348 TS, 512 TR.

FIAT

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Panda 1000 CL, Panda 1000 S, Panda 4x4 L Trekking, Uno 45 3p, Uno 45 5 3p, Uno 45 5p, Uno 45 5 5p, Uno 60 3p.



FIAT

OFERTAS Uno:

Descuento de 100.000 pesetas.

Uno Turbo 1.6:

Descuento de 250.000 pesetas.

Tipo:

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

Tempra:

Comprando uno de estos modelos obtenemos una sobretasación de 100.000 pesetas al entregar el coche usado.

Croma 2.0 i.e.:

Descuento de 100.600 pesetas.

Croma Turbo 1.6:

Descuento de 150.000 pesetas.

PRECIOS COCHES NUEVOS

PRECIOS COCHES NUEVOS







**FORD**

**OFERTAS**

**Fiesta:**

La gama Fiesta tiene un descuento que va desde las **68.000 pesetas** hasta las **142.000 pesetas** según el modelo.

**Escort y Orion:**

Estos modelos se benefician de un descuento que, según las versiones, varía entre las **100.000** y las **145.000 pesetas** o incluye el aire acondicionado de forma gratuita.

**Sierra:** Sistema de frenos antibloqueo **ABS gratis.**



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Uno 60 In 3p.	1.068.000	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5	-	-	-	-	-	-	-
Uno 60 S 3p.	1.237.797	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5	-	18.688	Serie	17.920	-	-	-
Uno 60 Sp.	1.196.413	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5	-	-	-	-	-	-	-
Uno 60 In 5p.	1.124.000	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5	-	-	-	-	-	-	-
Uno 60 S 5p.	1.293.616	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5	-	18.688	Serie	17.920	-	-	-
Uno 60 SX 5p.	1.387.932	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5	-	18.688	Serie	Serie	-	-	49.920
Uno 70 IE Elite Cat. 3p.	1.395.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	Serie	18.688	Serie	Serie	-	-	-
Uno 70 IE Elite Cat. 5p.	1.452.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	Serie	18.688	Serie	Serie	-	-	-
Uno 70 IE SX 3p.	1.444.714	1.372	72	170	11,4	7,0	368,9	-	18.688	Serie	Serie	-	-	49.920
Uno 70 IE SX 5p.	1.501.496	1.372	72	170	11,4	7,0	368,9	-	18.688	Serie	Serie	-	-	49.920
Uno Selecta	1.578.489	1.372	72	157	14,0	7,7	368,9	-	18.688	Serie	17.920	-	-	49.920
Uno Turbo Ie	1.752.684	1.372	118	196	7,7	8,4	368,9	-	18.688	Serie	Serie	155.000	-	Serie
Uno DS 3p.	1.392.745	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9	-	-	-	-	-	-	-
Uno DS 5p.	1.515.932	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9	-	18.688	Serie	17.920	-	-	-
Uno TD S 3p.	1.562.128	1.367	72	168	12,4	5,1	368,9	-	18.688	Serie	Serie	-	-	49.920
Tipo 1.4 Estivale	1.430.000	1.372	78	167	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	-	-	-	-	-
Tipo 1.4 CL	1.537.293	1.372	78	167	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	-	-	-	-	-
Tipo 1.4 S	1.666.225	1.372	78	167	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	65.280	-	64.000
Tipo 1.4 SX	1.762.496	1.372	78	167	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	-	64.000
Tipo 1.6 S	1.762.496	1.581	86	175	12,0	7,5	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	65.280	-	64.000
Tipo 1.6 SX	1.864.511	1.581	86	175	12,0	7,5	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	64.000
Tipo 1.6 Elite	2.057.000	1.581	86	175	12,0	7,5	395,8	-	-	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
Tipo 1.6 IE SX	2.008.872	1.756	110	187	10,9	8,0	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
Tipo 2.0 IE 16V	2.338.015	1.995	148	207	8,4	9,4	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
Tipo 1.7 D CL	1.691.278	1.697	58	150	17,8	6,1	395,8	155.776	33.280	-	65.280	-	-	-
Tipo 1.9 DS	1.858.737	1.929	65	160	14,0	5,8	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	64.000
Tipo 1.9 TD Sport	2.287.971	1.929	92	175	12,0	6,2	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
Tempira 1400 Stadio	1.549.725	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4	-	-	-	-	-	-	-
Tempira 1400	1.663.369	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4	-	-	-	-	-	-	-
Tempira 1400 SX	1.808.691	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4	-	-	Serie	Serie	-	-	-
Tempira 1600	1.843.538	1.581	86	177	12,3	8,0	435,4	-	-	-	-	-	-	-
Tempira 1600 SX	1.972.301	1.581	86	177	12,3	8,0	435,4	192.850	34.560	Serie	Serie	69.160	164.920	66.560
Tempira 1800 IE SX	2.152.270	1.756	110	190	10,9	8,7	435,4	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Tempira 1900 DS	1.971.338	1.929	65	162	18,9	5,8	435,4	-	-	Serie	Serie	69.160	-	-
Tempira 1900 TD SX	2.440.992	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Tempira 1.4 SW	1.891.459	1.372	78	172	14,0	7,8	447,2	-	-	34.560	23.680	-	-	-
Tempira 1.8 IE SX SW	2.355.338	1.756	110	190	11,2	8,7	447,2	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Tempira 1.9 D SW	2.202.316	1.929	65	162	18,9	5,8	447,2	192.850	34.560	23.680	23.680	-	-	-
Tempira 1.9 TD SX SW	2.636.361	1.929	92	178	12,5	6,0	447,2	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Croma 2.0 CHT	2.494.489	1.995	100	178	12,5	8,6	449,5	-	-	Serie	Serie	Serie	263.699	86.616
Croma 2.0 IE S	3.102.730	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Croma 2.0 IE Turbo	3.874.579	1.995	155	215	7,7	8,6	449,5	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Croma TD ID	2.844.805	1.995	92	180	12,5	5,3	449,5	-	-	Serie	Serie	Serie	263.699	66.560
Croma Turbo Diesel	3.204.745	2.449	118	195	11,0	7,8	449,5	-	-	Serie	Serie	Serie	263.699	66.560

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

**FORD**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Fiesta Cheers 1.1 3p.	1.098.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	-	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.1 3p.	1.187.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta CLX 1.3 3p.	1.225.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta Pachá Plus 1.3 3p.	1.299.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Calypso 1.3 3p.	1.299.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta S 1.4 3p.	1.330.000	1.392	75	166	12,0	7,4	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta CLX 1.4i Cat. 3p.	1.472.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	Serie	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta Ghia 1.4 3p.	1.415.000	1.392	75	166	12,0	7,4	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Ghia 1.4i Cat. 3p.	1.604.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	Serie	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta 1.8i 16V 3p.	1.550.000	1.796	105	182	9,5	8,5	380,1	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta XR2i 16V 3p.	1.750.000	1.796	130	200	8,5	8,5	380,1	-	27.000	Serie	Serie	-	-	66.000
Fiesta Cheers 1.8 D 3p.	1.359.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.8 D 3p.	1.437.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta Turbo Diesel 1.8 3p.	1.679.000	1.753	77	170	12,9	5,5	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Cheers 1.1 5p.	1.169.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	27.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.1 5p.	1.257.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta CLX 1.3 5p.	1.295.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta CTX 1.3 Cat. 5p.	1.540.000	1.297	60	153	14,8	7,0	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta Pachá Plus 1.3 5p.	1.369.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta S 1.4 5p.	1.400.000	1.392	75	166	12,0	7,4	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta CLX 1.4i Cat. 5p.	1.542.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	Serie	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta Ghia 1.4 5p.	1.485.000	1.392	75	166	12,0	7,4	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Ghia 1.4i Cat. 5p.	1.674.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	Serie	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta 1.8i 16V 5p.	1.620.000	1.796	105	182	9,5	8,5	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta Cheers 1.8 D 5p.	1.429.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta CLX 1.8 D 5p.	1.507.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta Ghia 1.8 D 5p.	1.614.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Escort Prima 1.6 3p.	1.571.000	1.598	90	177	11,6	8,0	403,6	145.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Equipe 1.6 3p.	1.718.000	1.598	90	177	11,6	8,6	403,6	145.000	27.000	Serie	Serie	71.000	-	-
Escort CLX 1.8i 16V 3p.	1.718.000	1.796	105	187	10,4	8,3	403,6	145.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort XR3i 1.8 16V 3p.	1.939.000	1.796	105	187	10,5	8,3	404,0	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort XR3i 1.8 16V 3p.	2.180.000	1.796	130	202	9,3	8,6	404,0	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort RS 2.000i 16V 3p.	2.450.000	1.998	150	208	8,9	9,2	404,0	-	27.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort Prima 1.3 5p.	1.497.000	1.299	63	156	15,9	9,4	403,6	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Escort Prima 1.6 5p.	1.620.000	1.598	90	177	11,6	8,6	403,6	145.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Prima 1.8i 16V 5p.	1.767.000	1.796	105	187	10,4	8,3	403,6	145.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Equipe 1.6 5p.	1.767.000	1.598	90	177	11,6	8,6	403,6	Serie	27.000	Serie	Serie	71.000	-	-
Escort Ghia 1.6 5p.	1.939.000	1.598	90	177	11,6	8,0	403,6	Serie	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort Ghia 1.8i 16V 5p.	1.939.000	1.796	105	187	10,4	8,3	403,6	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort Prima 1.8 D 5p.	1.718.000	1.753	60	155	18,1	6,7	403,6	145.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Ghia 1.8 D 5p.	1.939.000	1.753	60	155	18,1	6,7	403,6	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie		





# LOTUS

## OFERTAS

### Esprit Turbo:

Se ha establecido un precio especial con matrícula nacional de **10.500.000 pesetas**, es decir, **810.000 pesetas menos** que el precio habitual establecido. También se puede acceder a uno de estos deportivos por **7.800.000 pesetas** con matrícula turística.

### Elan SE:

Este espectacular descapotable tiene un precio especial de **4.950.000 pesetas**, disfrutando así de un **descuento final de 792.000 pesetas**. El precio establecido con placa turística es de **3.700.000 pesetas**.



# NISSAN

Los conocidos todo terreno de la marca japonesa, los Nissan Patrol, han experimentado un reajuste en sus precios. Como ya anunciábamos en estas mismas páginas, la gama alta la completan ahora los Nissan Patrol Top Line II, mientras que las versiones Dakar, Forest, Polaris, Canarias y Top Green han llegado al final de su etapa comercial.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Sovereign 3.2	7.542.500	3.239	200	211	9,1	12,7	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign 4.0	8.576.000	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sovereign V12	8.849.500	5.343	295	230	7,7	17,5	496,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler 4.0	9.908.000	3.980	223	220	8,6	14,4	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Daimler DD6	10.082.000	5.345	260	223	8,9	16,9	499,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS 4.0 Coupé	8.383.750	3.980	223	228	7,9	13,4	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS 4.0 Cabrio	9.912.537	3.980	223	228	7,9	13,4	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Coupé	10.081.000	5.345	280	237	8,2	16,6	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJS V12 Cabrio	11.135.000	5.345	280	230	8,5	16,8	476,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJR 4.0	10.415.000	3.980	251	236	8,5	14,3	499,5	Serie	132.207	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
XJR-S 6.0 L	11.549.000	5.993	337	254	6,8	17,3	474,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

## LADA

Samara 1.3 3p	930.001	1.288	65	150	14,5	8,2	400,6	169.619	20.781	21.527	16.477	-	-	16.098
Samara 1.3 5p	975.759	1.288	65	150	14,5	8,2	400,6	169.619	20.781	21.527	18.328	-	-	16.098
Samara 1.5 3p	998.195	1.500	75	160	12,5	7,7	400,6	169.619	20.781	21.527	16.477	-	-	16.098
Samara 1.5 LX 3p	1.138.439	1.500	75	160	12,5	7,7	400,6	169.619	12.470	21.527	16.477	-	-	-
Samara 1.5 5p	1.046.953	1.500	75	160	12,5	7,7	400,6	169.619	20.781	21.527	18.328	-	-	16.098
Samara 1.5 LX 5p	1.209.633	1.500	75	160	12,5	7,7	400,6	169.619	12.470	21.527	16.477	-	-	Serie
Niva 1.6 4x4	1.209.858	1.589	78	127	23,0	11,5	372,0	-	20.781	-	-	-	-	-
Niva 1.6 4x4 Cabrio	1.547.553	1.589	78	127	23,0	11,5	372,0	-	20.781	-	-	-	-	-

## LANCIA

Y-10 Fire	1.006.000	999	45	148	16,0	6,0	339,2	-	-	-	-	-	-	-
Y-10 Mia	1.084.000	999	45	148	16,0	6,0	332,2	-	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Y-10 Avenue Cat.	1.190.000	1.108	51	150	15,8	6,0	339,2	-	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Y-10 Avenue Selectronic Cat.	1.311.000	1.108	51	145	18,1	6,3	339,2	-	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Y-10 Ego	1.417.000	1.108	57	151	15,2	6,1	339,2	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Delta 1.5 LX	1.523.000	1.498	82	165	12,0	7,4	389,5	-	Serie	Serie	Serie	-	-	Serie
Delta 1.6 GT ie	1.723.000	1.585	111	187	10,0	9,1	389,5	162.000	37.000	Serie	Serie	73.000	-	Serie
Delta HF Turbo Le	2.146.000	1.585	143	204	8,7	9,6	399,5	-	37.000	Serie	Serie	73.000	-	Serie
Delta HF Integrable 16V	4.432.000	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0	162.000	37.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Delta Integrable Celebración	5.335.000	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Dedra 1.600 Le Strada	1.875.000	1.591	90	180	12,1	9,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Dedra 1.600 Le	1.999.000	1.591	90	180	12,1	9,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Dedra 1.800 Le	2.235.000	1.756	110	192	10,0	10,1	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	180.000	85.000
Dedra 1.800 Le Clima	2.295.000	1.756	110	192	10,0	10,1	434,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	180.000	85.000
Dedra 2.000 Le	2.598.000	1.995	120	196	9,6	10,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Dedra 2.0 Le Turbo	3.452.000	1.995	165	215	8,3	10,2	434,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Dedra Integrable	4.067.000	1.995	180	215	7,8	11,1	434,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Dedra Turbodiesel	2.577.000	1.929	92	180	12,3	6,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	95.000
Thema 2.0 Le	3.213.000	1.995	120	195	10,5	8,5	459,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	95.000
Thema 2.0 Le 16V	3.568.000	1.995	150	205	9,5	8,9	459,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	251.000	95.000
Thema Le Turbo 16V	4.495.000	1.995	185	225	7,0	9,4	459,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema Turbodiesel	3.842.000	2.445	118	186	11,0	7,4	459,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	95.000

## LAND ROVER

Defender 90 TDI 3p	2.618.000	2.495	107	136	16,8	11,8	368,3	265.000	-	-	-	-	-	-
Defender 110 TDI 3p	2.870.000	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000	-	-	-	-	-	-
Defender 110 TDI 5p	3.027.000	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000	-	-	-	-	-	-
Defender 90 TDI Pick Up	2.517.000	2.495	107	136	16,8	11,8	388,3	265.000	-	-	-	-	-	-
Defender 110 TDI Pick Up	2.679.000	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000	-	-	-	-	-	-
Discovery TDI 3p	3.420.000	2.495	112	147	19,1	9,3	425,1	237.000	63.000	Serie	Serie	Serie	-	27.036
Discovery TDI 5p	4.393.000	2.495	112	147	19,1	9,3	425,1	Serie	71.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Discovery EFI V8 5p	4.572.000	3.532	155	166	16,1	17,8	425,1	Serie	71.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R. Rover EFI V8 3p	3.666.285	3.947	182	166	16,1	17,8	447,5	301.000	90.000	Serie	Serie	Serie	-	32.987
R. Rover Vogue EFI V8 5p	6.391.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover Vogue EFI V8 Aut.	6.756.000	3.947	182	179	11,1	16,2	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover Vogue SE V8 5p	7.213.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover SE V8 Aut.	7.579.000	3.947	182	179	11,1	16,2	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover TD 3p	3.666.285	2.500	120	152	15,8	10,4	447,5	301.000	90.000	-1	-1	Serie	-	32.987
R. Rover TD 5p	5.394.000	2.500	120	152	15,8	10,4	447,5	Serie	90.000	Serie	Serie	Serie	-	32.987

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

## LOTUS

Esprit Turbo	11.310.060	2.174	228	249	5,2	12,7	433,0	Serie	192.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Esprit Turbo SE	12.462.060	2.174	264	272	4,7	13,8	433,0	Serie	192.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Elan SE	5.742.060	1.589	185	220	7,2	9,4	380,3	255.000	165.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

## MAHINDRA

Mahindra CJ 340	1.529.000	2.112	75	115	...	11,8	339,0	-	-	-	-	-	-	25.000
Mahindra CJ 540	1.629.000	2.112	75	115	...	11,8	375,0	-	-	-	-	-	-	25.000

## MASERATI

222	5.475.394	1.996	220	214	6,2	11,7	415,3	Serie	84.561	Serie	Serie	256.000	-	Serie
222 SE	6.896.224	2.790	250	240	5,7	14,6	415,3	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie	-	Serie
222 SR	7.981.495	2.790	225	220	6,2	12,8	419,0	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie	-	Serie
228	9.232.928	2.790	250	240	5,8	14,6	446,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie	-	Serie
422	6.494.637	1.996	220	214	6,2	11,7	440,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie	-	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
430	7.995.889	2.790	250	240	5,7	14,6	440,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie	234.800	Serie
Spider E	7.999.500	2.790	250	240	5,7	14,6	404,3	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Shamal	13.204.320	3.217	375	260	5,3	11,5	410,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie

## MAZDA

323 F	2.982.400	1.840	140	201	8,2	8,4	426,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
323 GT	2.752.000	1.840	140	198	8,2	8,4	339,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
323 GT-R 4WD	3.863.480	1.840	185	210	7,1	10,0	408,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-3 1.8 24V	3.425.280	1.845	136	202	8,5	-	422,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-6 LSD	3.489.920	1.597	115	183	8,7	8,5	395,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
626 2.5i V6 24V Hatchback	3.980.800	2.497	165	220	8,5	13,0	469,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
626 2.5i V6 4WS Hatchback	4.192.000	2.497	165	220	8,5	13,0	469,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Xedos 6 V6 2.0i	4.250.360	1.995	146	216	9,3	9,1	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-6 2.5i V6 24V	4.275.200	2.497	165	225	8,0	13,0	461,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-6 2.5i V6 24V 4WS	4.484.480	2.497	165	225	8,0	13,0	461,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
RX-7 Cabrio	7.006.773	2.616	200	234	7,0	11,9	431,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie

## MERCEDES BENZ

190 E 1.8	2.947.000	1.797	109	185	12,3	8,1	444,8	290.000	100.600	78.000	Serie	Serie	1
-----------	-----------	-------	-----	-----	------	-----	-------	---------	---------	--------	-------	-------	---





**RENAULT**

**OFERTAS**

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

**Clio con aire acondicionado:**  
Gratis en todas las versiones en las que se ofrece opcionalmente.

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

**Clio 16V:**  
**150.000 pesetas** de descuento.

**R-19 (nueva gama):**  
Descuento de **100.000 pesetas.**

**R-19 RT 1.8i:**  
Descuento de **150.000 pesetas.**

**R-19 16V:**  
Descuento de **200.000 pesetas** excepto en la versión Cabrio.

**R-21:**  
**120.000 pesetas** de descuento en todas las versiones.



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

**MORGAN**

4/4-1600 IE Cat 2A	5.052.279	1.518	104	130	8,0	8,5	389,0		88.500					Serie
4/4-1600 IE Cat 4A	5.298.113	1.508	104	130	8,0	8,5	389,0		88.500					Serie
Plus-4 2.0 2A	6.115.507	1.916	140	195	7,5	10,0	396,0		88.500					Serie
Plus-4 2.0 4A	6.364.229	1.916	140	195	7,5	10,0	396,0		88.500					Serie
Plus-8 3.9 EFI	7.636.056	2.947	189	210	5,6	11,8	396,0		88.500					Serie

**NISSAN**

Sunny SLX 1.6 16V 3p.	1.959.000	1.597	95	180	10,4	7,5	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie		
Sunny SLX 1.6 16V 4p.	2.030.000	1.597	95	180	10,4	7,5	421,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie		
Sunny SLX 1.6 16V 5p.	2.030.000	1.597	95	180	10,4	7,5	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie		
Sunny GTI 2.0 16V 3p.	2.675.000	1.998	143	210	8,2	9,5	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny GTI 2.0 16V 5p.	2.750.000	1.998	143	210	8,2	9,5	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 LX 16V 4p.	1.870.000	1.597	95	185	10,4	7,7	440,0		40.000					
Primera 1.6 SLX 16V 4p.	2.060.000	1.597	95	185	10,4	7,8	440,0		40.000	Serie	Serie			
Primera 2.0i SLX 16V 4p.	2.330.000	1.998	122	200	9,9	8,5	440,0	180.000	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	
Primera 2.0i SLX Aut. 4p.	2.710.000	1.998	122	200	10,3	9,0	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie		
Primera 2.0 GT 16V 4p.	3.370.000	1.998	150	220	8,4	8,9	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0i SLX 16V 5p.	2.590.000	1.998	122	200	9,9	8,5	460,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie		
Primera 2.0 D LX 4p.	2.260.000	1.974	75	160	17,5	6,1	440,0		40.000	Serie	Serie	Serie		
Maxima 3.0i Aut.	4.470.000	2.960	170	210	8,7	11,0	476,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 NX	3.212.000	1.998	143	210	8,2	9,5	413,5	Serie		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 SX Turbo	4.192.000	1.809	171	227	7,5	10,5	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 ZX Turbo	7.870.000	2.960	283	250	6,0	13,5	460,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Prairie SLX 2.0	3.070.000	1.974	99	170		9,8	436,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie
Patrol Corto 6 Cil. Gas.	2.785.500	2.960	136	163	15,6	12,7	410,5	162.500	35.000					
Patrol Corto 4 Cil. D	2.482.600	2.820	84	133	29,7	11,1	410,5		35.000					
Patrol Corto 4 Cil. TD	2.673.200	2.820	95	135	27,5	12,7	410,5	162.500	35.000					
Patrol Corto 6 Cil. D	2.974.000	3.249	95	138	27,5	12,7	410,5	162.500	35.000					
Patrol Corto 6 Cil. TD	3.251.100	3.249	115	145	21,9	12,7	410,5	162.500	35.000					
Patrol Corto Top L. II Gas.	3.284.800	2.960	136	163	15,6	12,7	410,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Corto Top Line II TD	3.621.800	2.826	115	145	21,9	12,7	410,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Wagon 6 Cil. Gas	3.187.200	2.960	136	163	15,6	12,7	469,0	205.000	35.000					
Patrol Wagon 6 Cil. D	3.318.100	3.249	95	138	27,5	12,7	469,0	205.000	35.000					
Patrol Wagon 6 Cil. TD	3.596.200	3.249	115	145	21,9	12,7	469,0	205.000	35.000					
Patrol Wagon Top L. II 6 Cil.	3.368.000	2.960	136	163	15,6	12,7	469,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Wagon Top Line II TD	3.664.400	2.826	115	145	21,9	12,7	469,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Nissan Terrano 2.7	3.715.508	2.664	99	150	18,7	9,6	436,5		35.000	Serie	Serie	Serie		

**OPEL**

Corsa 3p. City 1.0 S	1.012.000	993	45	142	19,5	7,6	365,2							
Corsa 3p. Swing + 1.2	1.184.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	18.000		Serie	Serie			35.300
Corsa 3p. Swing + 1.2 Cat.	1.224.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2	18.000		Serie	Serie			35.300
Corsa 3p. Sport 1.2	1.205.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	18.000		Serie	Serie			35.300
Corsa 3p. Sport 1.2 Cat.	1.245.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2	18.000		Serie	Serie			35.300
Corsa 3p. Swing + 1.4 Cat.	1.281.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	18.000		Serie	Serie			35.300
Corsa 3p. Sport 1.4 Cat.	1.301.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	18.000		Serie	Serie			35.300
Corsa 3p. Joy Sport 1.4 Cat.	1.479.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	18.000		Serie	Serie			35.300
Corsa 3p. GSI Cat.	1.677.000	1.598	98	186	9,8	7,9	365,2	18.000		Serie	Serie			35.300
Corsa 3p. Swing + 1.5 D	1.318.000	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2	18.000		Serie	Serie			35.300
Corsa 4p. Swing + 1.2	1.269.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	18.000		Serie	Serie			35.300
Corsa 4p. Swing + 1.2 Cat.	1.309.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2	18.000		Serie	Serie			35.300
Corsa 4p. Swing + 1.4 Cat.	1.365.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	18.000		Serie	Serie			35.300
Corsa 4p. Swing + 1.5 D	1.403.000	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2	18.000		Serie	Serie			35.300
Corsa 4p. Swing + 1.5 TD	1.553.000	1.487	66	168	13,0	5,2	365,2	18.000		Serie	Serie			35.300
Corsa 5p. Swing + 1.2	1.229.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	18.000		Serie	Serie			35.300
Corsa 5p. Swing + 1.2 Cat.	1.269.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2	18.000		Serie	Serie			35.300
Corsa 5p. GL + 1.2	1.304.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	18.000		Serie	Serie			35.300
Corsa 5p. GL + 1.4 Cat.	1.401.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	18.000		Serie	Serie			35.300
Corsa 5p. Swing + 1.5 D	1.363.000	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2	18.000		Serie	Serie			35.300
Corsa 5p. GL + 1.5 TD	1.588.000	1.487	66	168	13,0	5,2	365,2	18.000		Serie	Serie			35.300
Kadett Cabrio 1.6	2.302.500	1.598	82	175	13,0	8,2	399,8			Serie	Serie			
Kadett Cabrio GSI	2.554.500	1.998	130	198	10,0	9,1	399,8			Serie	Serie			
Astra 3p. GL 1.4i Cat.	1.547.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	25.985		(1)	(1)			
Astra 3p. GT 1.4i Cat.	1.696.000	1.389	82	185	10,5	7,9	405,1	25.985		Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 3p. GL 1.6i Cat.	1.629.000	1.598	100	185	10,5	7,9	405,1	25.985		(1)	(1)			
Astra 3p. GT 1.6i Cat.	1.778.000	1.598	100	170	14,0	7,4	405,1	25.985		Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 3p. GSI 2.0i Cat.	2.091.000	1.998	115	200	9,5	8,9	405,1	25.985		Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 3p. GSI 2.0i 16V Cat.	2.533.500	1.998	150	217	8,0	8,3	405,1	25.985		Serie	Serie	Serie	Serie	47.158
Astra 4p. GL 1.4i Cat.	1.643.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	25.985		(1)	(1)			
Astra 4p. GLS 1.4i Cat.	1.811.500	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	25.985		Serie	Serie	Serie		
Astra 4p. GT 1.4i Cat.	1.792.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	25.985		Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 4p. GL 1.6i Cat.	1.792.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	25.985		(1)	(1)			
Astra 4p. GLS 1.6i Cat.	1.893.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	25.985		Serie	Serie	Serie		
Astra 4p. GT 1.6i Cat.	1.874.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	25.985		Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 4p. GLS 1.8i Cat.	1.908.000	1.796	90	180	12,5	8,3	423,9	25.985		Serie	Serie	Serie		
Astra 4p. GLS 1.8i Aut. Cat.	2.021.000	1.796	90	175	14,5	8,9	423,9	25.985		Serie	Serie	Serie		
Astra 4p. GL 1.7 D	1.741.000	1.700	57	153	18,0	5,9	423,9	25.985		43.308	33.684	Serie		
Astra 5p. GL 1.4i Cat.	1.595.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	25.985		(1)	(1)			
Astra 5p. GLS 1.4i Cat.	1.763.500	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	25.985		Serie	Serie	Serie		
Astra 5p. GL 1.6i Cat.	1.677.000	1.598	100	185	10,5	7,9	405,1	25.985						





**ROVER**

Rover lanza al mercado una nueva versión especial dentro de la Serie 100, los modelos más pequeños de la gama.

Se trata del Rover 114 Sprite, un modelo en serie limitada que recurre a la mecánica de 1,4 litros y 76 caballos de potencia.

El nuevo Rover 114 Sprite tiene una carrocería de tres puertas y un equipamiento personalizado que incorpora el cierre centralizado, dos espejos retrovisores ajustables desde el interior y la tapicería «Renaissance», exclusiva de este modelo.

El precio de este Rover en versión limitada y sus características técnicas ya están incluidas dentro de nuestra lista de precios.

El precio de este Rover en versión limitada y sus características técnicas ya están incluidas dentro de nuestra lista de precios.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
205 Cabrio CJ	2.115.000	1.360	70	174	12,3	7,8	370,5		25.200	20.200	20.200			
205 Cabrio CTI	2.848.500	1.580	115	190	9,7	8,0	370,5	144.200		Serie	Serie	77.300		Serie
309 Vhtal	1.447.000	1.360	75	167	12,3	6,9	405,0		30.200		33.600			
309 Aut	2.034.900	1.580	80	165	17,1	9,1	405,0	148.400	30.200	Serie	Serie	Serie		
309 Best Line	1.636.000	1.580	92	180	10,5	7,5	405,0	148.400	30.200	Serie	Serie			
309 GT 1.6	1.829.000	1.592	94	179	10,5	8,8	405,0	148.400	30.200	Serie	Serie	Serie		60.600
309 GT 1.9	2.028.000	1.905	105	191	10,4	8,3	405,0	148.400	30.200	Serie	Serie	Serie		70.600
309 GTX	2.041.300	1.905	105	190	10,4	8,3	405,0	148.400	30.200	Serie	Serie	Serie		Serie
309 GTI	2.198.000	1.905	130	199	8,0	9,1	405,0	148.400	30.200	Serie	Serie	Serie		Serie
309 GTI 16V	2.430.000	1.905	160	220	7,8	9,8	405,0		30.200	Serie	Serie	Serie		Serie
309 Vhtal D	1.599.000	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	148.400	30.200		33.600	78.600		
309 GLD Profil	1.667.400	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	148.400	30.200			78.600		
309 Best Line D	1.807.000	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	148.400	30.200		Serie			
309 GTD	1.909.000	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0		30.200	Serie	Serie	Serie		60.600
309 GTDT	2.166.000	1.769	78	175	13,0	8,4	405,0	148.400	30.200	Serie	Serie	Serie		Serie
405 GL	1.800.000	1.580	92	176	11,6	9,0	441,0		44.332					
405 Style	1.800.000	1.580	92	176	11,6	9,0	441,0			Serie	Serie			
405 GR	2.260.000	1.905	110	185	10,2	8,9	441,0		44.332			Serie		
405 GR x 4	2.947.800	1.905	110	185	10,2	8,9	441,0		44.332	Serie	Serie	Serie		
405 GR Break	2.281.000	1.905	110	185	10,7	8,9	441,0		44.332					
405 Exclusive	2.260.000	1.905	110	185	10,2	8,9	441,0	Serie	44.332	Serie	Serie	Serie		
405 Exclusive Break	2.381.000	1.905	110	185	10,7	8,9	441,0	Serie	44.332	Serie	Serie	Serie		
405 SRI	2.580.000	1.905	125	198	9,7	10,2	441,0	Serie	44.332	Serie	Serie	Serie	244.300	Serie
405 SRI Aut.	2.754.000	1.905	125	198	11,9	10,2	441,0	Serie	44.332	Serie	Serie	Serie	244.300	Serie
405 Exclusive Injection	2.410.000	1.905	125	198	9,7	10,2	441,0	Serie	44.332	Serie	Serie	Serie		
405 Exclusive Inject. Aut.	2.581.000	1.905	125	198	11,9	10,2	441,0	Serie	44.332	Serie	Serie	Serie		
405 GTX	2.638.800	1.905	125	198	9,7	10,2	441,0	Serie	44.332	Serie	Serie	Serie	244.300	Serie
405 STI	2.930.300	1.905	125	198	9,7	10,2	441,0	Serie	44.332	Serie	Serie	Serie	244.300	Serie
405 Mi 16	3.314.000	1.905	160	219	8,6	9,8	441,0	Serie	44.332	Serie	Serie	Serie	244.300	Serie
405 Mi 16 x 4	3.795.000	1.905	160	215	8,6	9,0	441,0	Serie	44.332	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
405 GLD	2.143.500	1.905	70	165	16,4	5,8	441,0	148.600	44.332					
405 Style D	2.143.500	1.905	70	165	16,4	5,8	441,0	148.600		Serie	Serie	Serie		
405 GRDT	2.573.000	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0		44.332					
405 GRDT Break	2.678.000	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0		44.332					
405 Exclusive D Turbo	2.599.000	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0	Serie	44.332	Serie	Serie	Serie		
405 Exclusive D Turb. Break	2.703.200	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0	Serie	44.332	Serie	Serie	Serie		
405 SRDT	2.790.000	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0	Serie	44.332	Serie	Serie	Serie		Serie
605 SRI	3.270.000	1.998	130	203	10,3	8,6	472,1	Serie	58.707	Serie	Serie	Serie	248.500	
605 SVI	3.860.000	1.998	130	203	10,3	8,6	472,1	Serie	58.707	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SVI Aut.	4.032.000	1.998	130	197	13,0	9,4	472,1	Serie	58.707	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0	4.920.000	2.975	170	222	8,9	10,8	472,1	Serie	58.707	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0 Aut.	5.120.000	2.975	170	217	9,9	11,7	472,1	Serie	58.707	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 24	5.771.000	2.975	200	235	8,0	11,0	472,1	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SRDT	3.856.000	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	58.707	Serie	Serie	Serie	248.500	Serie
605 SVDT	4.416.000	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	58.707	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

**POLONEZ**

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

**PORSCHE**

988	7.500.800	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0	Serie	142.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Tiptronic	8.067.800	2.990	240	247	7,9	12,3	432,0	Serie	142.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Cabrio	8.652.800	2.990	240	258	6,5	11,9	432,0	Serie	142.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Coupé	10.227.200	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Tiptronic	10.794.200	3.600	250	260	6,6	13,2	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Targa	10.726.400	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Cabrio	11.596.800	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Car. 2 Turbo Look Cabz	14.937.600	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Coupé	12.082.200	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Targa	12.595.200	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Cabrio	13.516.800	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera RS	13.427.200	3.600	260	261	5,4	12,0	425,0							
911 Carrera RS Touring	13.427.200	3.600	260	261	5,4	12,0	425,0	384.960	177.080	Serie	Serie	182.860	Serie	Serie
911 Turbo Coupé	16.268.800	3.299	320	270	5,0	16,2	425,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928 GTS	13.798.400	5.396	350	275	5,7	16,5	444,5	Serie	199.680	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928 GTS Automático	13.798.400	5.396	350	275	5,7	15,4	444,5	Serie	199.680	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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

**RENAULT**

R-4 GTL	943.200	1.108	34	120		6,7	366,8		20.200					
R-5 Five 3p	943.200	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1		20.200					
R-5 Campus 3p	970.000	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1		20.200					
R-5 Five 5p	1.001.000	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1		20.200					
R-5 Campus 5p	1.027.800	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1		20.200					
Clio RL 1.1 3p	1.034.600	1.108	49	145	17,0	6,1	370,9		25.500					
Clio RL 1.2 3p	1.121.200	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500					
Clio RN 1.2 3p	1.198.200	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500	22.375	22.375			
Clio RT 1.2 3p	1.299.200	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500	Serie	Serie			
Clio Graffiti 1.2 3p	1.225.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500					
Clio RT 1.4 3p	1.438.800	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300		
Clio RT 1.4 3p Cat.	1.583.200	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300		
Clio Baccara 1.4 Aut 3p	1.972.900	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Clio 1.7 S 3p	1.323.300	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500				69.300	
Clio RT 1.7 3p	1.525.400	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	180.500	55.300
Clio Baccara 1.7 3p	1.972.900	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Clio 16V 3p	1.708.300	1.764	140	212	7,8	8,6	371,							



# SEAT

## OFERTAS Marbella:

Desde 50.000 a 115.000 pesetas de descuento según versiones.

## Ibiza CLX 90: Aire acondicionado gratis.

## Toledo:

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

## Toledo:

También existen unas condiciones de financiación especiales. Hasta un millón de pesetas de financiación se aplica un interés T.A.E. del 9,2 por ciento.



PRECIOS COCHES NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Rover 114 SL Aut. 5p	1.615.000	1.396	75	161	11,9	7,9	352,1	-	18.700	-	Serie	-	-	-
Rover 114 GTI 16V	1.598.000	1.396	103	190	9,4	6,5	352,1	-	19.000	-	Serie	-	-	Serie
Rover 214 SI 3p	1.707.000	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	180.000	28.800	-	-	-	-	-
Rover 214 SI 5p	1.766.000	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	180.000	28.800	-	-	-	-	-
Rover 214 GSI 16V 5p	1.923.000	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	180.000	28.800	-	-	-	-	-
Rover 216 GSI 16V 5p	2.171.000	1.590	116	192	9,8	8,6	422,0	180.000	28.800	-	-	-	-	-
Rover 216 GSI 16V Aut. 5p	2.307.000	1.590	116	190	11,5	8,7	422,0	180.000	28.800	-	-	-	-	-
Rover 216 GTI 16V 3p	2.335.000	1.590	130	200	8,6	8,7	422,0	180.000	28.800	-	-	-	203.000	Serie
Rover 216 GTI 16V 5p	2.413.000	1.590	130	200	8,6	8,7	422,0	180.000	28.800	-	-	-	-	Serie
Rover 220 GTI 16V 3p	2.438.000	1.994	138	201	8,4	9,1	422,0	232.000	29.800	-	-	-	-	Serie
Rover 216 16V Cabriolet	2.685.000	1.590	122	190	9,6	8,7	422,0	180.000	29.800	-	-	-	-	Serie
Rover 414 GSI 16V	2.047.000	1.396	95	180	11,9	6,5	436,5	180.000	29.800	-	-	-	-	Serie
Rover 416 GSI 16V	2.261.000	1.590	116	192	9,8	8,6	436,5	180.000	29.800	-	-	-	-	Serie
Rover 416 GSI 16V Aut.	2.397.000	1.590	114	190	11,5	8,7	436,5	180.000	29.800	-	-	-	-	Serie
Rover 416 GTI 16V	2.526.000	1.590	130	196	9,2	8,4	436,5	180.000	29.800	-	-	-	-	Serie
Rover 420 GTI 16V	2.765.000	1.994	138	201	8,4	9,1	436,5	232.000	29.800	-	-	-	-	Serie
Rover 418 GSD Turbo	2.459.000	1.769	88	170	12,0	6,1	436,5	-	29.800	-	-	-	-	Serie
Montego Oxford Edition	1.650.000	1.998	100	173	10,5	7,9	446,0	-	Serie	-	-	-	-	-
Rover 820 Si	3.685.000	1.994	136	202	10,2	9,4	488,0	-	Serie	-	-	-	-	Serie
Rover 820 TI	4.540.000	1.994	180	220	8,5	10,2	488,0	-	Serie	-	-	-	-	Serie
Rover 827 Si	4.860.000	2.675	169	214	8,9	10,8	488,0	-	Serie	-	-	-	-	Serie
Rover 827 Si Aut.	5.055.000	2.675	169	211	9,6	11,2	488,0	-	Serie	-	-	-	-	Serie

## SAAB

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
900i 16V 3p	2.790.400	1.985	128	180	11,5	10,2	469,0	165.000	63.000	-	-	-	-	142.000
900i 16V 5p	2.982.400	1.985	128	180	11,5	10,2	469,0	165.000	63.000	-	-	-	-	142.000
900 S 16V 3p	3.072.000	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	-	63.000	-	-	-	-	142.000
900 S 16V 5p	3.289.600	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	-	63.000	-	-	-	-	142.000
900 S 16V Cabrio	5.248.000	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	-	63.000	-	-	-	-	142.000
900 T Sport 16V 3p	4.377.600	1.985	160	205	9,6	10,7	469,0	-	63.000	-	-	-	-	142.000
900 T Sport 16V Cabrio	6.208.000	1.985	160	200	9,6	10,7	469,0	-	63.000	-	-	-	-	142.000
9000 CDI 2.3 16V 4p	3.891.200	2.290	150	205	10,5	8,9	478,0	165.000	85.000	-	-	-	-	142.000
9000 CDT 2.0 16V 4p	4.672.000	1.985	165	215	8,9	10,3	478,0	-	85.000	-	-	-	-	142.000
9000 CDT 2.3 16V 4p	4.928.000	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	-	81.800	-	-	-	-	142.000
9000 CSI 2.0 16V 5p	3.840.000	1.985	130	190	11,0	9,6	462,0	158.800	81.800	-	-	-	-	136.660
9000 CSI 2.3 16V 5p	4.032.000	2.290	150	201	10,5	8,9	462,0	158.800	81.800	-	-	-	-	136.660
9000 CST 2.0 16V 5p	4.800.000	1.985	165	215	8,9	10,3	462,0	-	81.800	-	-	-	-	136.660
9000 CST 2.3 16V 5p	5.068.800	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	-	81.800	-	-	-	-	136.660
9000 CST Sport 2.3 16V	6.131.200	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	-	81.800	-	-	-	-	136.660

## SANTANA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
2.5 D Corto Techo duro	1.978.730	2.495	64	110	34,0	10,5	366,1	-	-	-	-	-	-	-
2.5 D Largo Techo duro	2.211.656	2.495	64	110	34,0	10,5	449,9	-	-	-	-	-	-	-
2.500 D Corta	2.305.575	2.495	64	110	34,0	10,5	366,1	-	-	-	-	-	-	-
2.500 D Largo	2.660.619	2.495	64	110	34,0	10,5	449,9	-	-	-	-	-	-	-

## SEAT

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Marbella Klas	768.200	903	40	130	20,3	7,0	347,5	-	12.091	-	-	-	-	-
Marbella Maxi Moto	768.200	903	40	130	20,3	7,0	347,5	-	12.091	-	-	-	-	-
Marbella Jeans	862.000	903	40	130	20,3	7,0	347,5	-	12.091	-	-	-	-	-
Marbella Special	871.700	903	40	130	20,3	7,0	347,5	-	12.091	-	-	-	-	-
Marbella CLX	943.800	903	40	130	20,3	7,0	347,5	-	12.091	-	-	-	-	-
Ibiza Special 0.9 3p	1.053.400	903	44	131	22,0	7,3	368,5	-	24.704	-	-	-	-	-
Ibiza Special 1.2 3p	1.187.600	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5	-	24.704	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.2 3p	1.276.300	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5	-	24.704	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.2 3p	1.411.900	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5	-	24.704	-	-	-	-	Serie
Ibiza CLX 1.5 3p	1.309.000	1.461	90	166	12,3	9,2	368,5	-	24.704	-	-	-	-	Serie
Ibiza GLX 1.5 3p	1.411.000	1.461	90	166	12,3	9,2	368,5	40.000	24.704	-	-	-	-	Serie
Ibiza SXI 1.5 3p	1.628.000	1.461	100	180	10,8	8,4	368,5	40.000	24.704	-	-	-	-	Serie
Ibiza Sport Line 1.7 i 3p	1.628.000	1.675	105	184	10,0	8,1	368,5	40.000	24.704	-	-	-	-	Serie
Ibiza CLX 1.7 D 3p	1.276.300	1.714	57	146	18,9	7,3	368,5	-	24.704	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.7 D 3p	1.411.000	1.714	57	146	18,9	7,3	368,5	-	24.704	-	-	-	-	Serie
Ibiza Special 0.9 5p	1.123.000	903	44	131	22,0	7,3	368,5	-	24.704	-	-	-	-	Serie
Ibiza Special 1.2 5p	1.218.000	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5	-	24.704	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.2 5p	1.307.000	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5	-	24.704	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.2 5p	1.442.000	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5	-	24.704	-	-	-	-	Serie
Ibiza CLX 1.5 5p	1.340.000	1.461	90	166	12,3	9,2	368,5	-	24.704	-	-	-	-	Serie
Ibiza GLX 1.5 5p	1.442.000	1.461	90	166	12,3	9,2	368,5	40.000	24.704	-	-	-	-	Serie
Ibiza SXI 1.5 5p	1.659.000	1.461	100	180	10,8	8,4	368,5	40.000	24.704	-	-	-	-	Serie
Ibiza Sport Line 1.7 i 5p	1.659.000	1.675	105	184	10,0	8,1	368,5	40.000	24.704	-	-	-	-	Serie
Ibiza CLX 1.7 D 5p	1.307.300	1.714	55	146	18,9	7,3	368,5	-	24.704	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.7 D 5p	1.442.000	1.714	55	146	18,9	7,3	368,5	-	24.704	-	-	-	-	-
Toledo 1.6 CL	1.664.800	1.595	75	170	13,2	7,6	432,1	-	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 1.6 GL	1.790.300	1.595	75	170	13,2	7,6	432,1	-	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 1.8i CL	1.793.100	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	165.500	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 1.8i Sport	1.936.800	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	165.500	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 1.8i GL	1.907.500	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	165.500	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 1.8i GLX	2.137.400	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	165.500	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 2.0i CL	2.047.600	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	165.500	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 2.0i Sport	2.192.900	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	165.500	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 2.0i GL	2.162.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	165.500	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 2.0i GLX	2.367.200	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	165.500	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 2.0i GLX Aut.	2.573.300	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	165.500	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 2.0i GT	2.397.800	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	165.500	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 2.0i GT Aut.	2.603.900	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	165.500	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 1.8i GT 16V	2.854.100	1.781	136	208	8,8	9,5	432,1	-	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 1.9 D CL	1.916.400	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	-	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 1.9 D GL	2.030.800	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	-	38.496	-	-	-	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Toledo 1.9 TD GL	2.074.200	1.												



# TELEFONOS DE EMERGENCIA

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

**CAMPSA**  
Tel.(900) 15 25 35

**AYUDA EN CARRETERA**  
Tel.(91) 742 12 13

**ADA**  
Tel.(900) 10 08 99

**AHSA**  
Tel.(91) 259 46 05

**DYA**  
Tel.(91) 437 80 00

**EUROPE ASSISTANCE**  
Tel.(91) 597 21 25

**MONDIAL ASSISTANCE**  
Tel.(91) 441 33 44

**RACE**  
Tel.(91) 593 33 33

**RACC**  
Tel.(93) 200 07 55

**ALFA ROMEO**  
Tel.(91) 654 40 11

**AUDI**  
Tel.(900) 11 22 22

**BMW**  
Tel.(900) 10 04 82

**CITROËN**  
Tel.(91) 519 13 14

**FIAT**  
Tel.(91) 519 16 16

**FORD**  
Tel.(900) 14 51 45

**HONDA**  
Tel.(900) 30 80 80

**LANCIA**  
Tel.(91) 450 13 50

**MAZDA**  
Tel.(91) 597 21 25

**MERCEDES-BENZ**  
Tel.(91) 441 41 77

**MITSUBISHI**  
Tel.(91) 441 33 44

**OPEL**  
Tel.(91) 556 13 38

**PEUGEOT-TALBOT**  
Tel.(91) 597 21 25

**RENAULT**  
Tel.(91) 556 39 99

**SEAT**  
Tel.(900) 11 22 22

**VOLKSWAGEN**  
Tel.(900) 13 65 24

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Plntura	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	168	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	148.649	58.173	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	148.649	58.173	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	148.649	58.173	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	148.649	58.173	Serie	183.819	125.532
Golf 2.8 VR6 3p	3.599.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0	-	43.018	148.649	58.173	Serie	183.819	125.532
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	Serie	183.819	125.532
Golf 1.9 D GL 3p	2.158.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	-	43.018	148.649	58.173	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	Serie	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	148.649	61.541	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	148.649	61.541	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	148.649	61.541	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	148.649	61.541	Serie	183.819	125.532
Golf 2.8 VR6 5p	3.705.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0	-	43.018	148.649	61.541	Serie	183.819	125.532
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	148.649	61.541	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	125.532
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	8,8	399,0	249.646	31.314	39.543	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	148.649	58.173	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	148.649	58.173	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 D GL	2.164.000	1.896	75	165	15,7	6,3	438,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Vento 1.9 TD CL	2.360.000	1.896	75	165	15,7	6,3	438,0	317.511	43.018	148.649	58.173	Serie	183.819	125.532
Vento 1.9 TD GL	2.360.000	1.896	75	165	15,7	6,3	438,0	317.511	43.018	148.649	58.173	Serie	183.819	125.532
Corrado 1.6 V	3.310.000	2.781	136	209	9,6	11,8	405,0	Serie	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	Serie
Corrado G-60	3.615.000	1.781	160	216	8,3	9,6	405,0	Serie	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	Serie
Corrado VR6	4.080.000	2.881	190	235	6,9	11,2	405,0	Serie	31.314	39.543	17.828	104.040	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	17.828	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	39.543	17.828	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	39.543	17.828	Serie	175.158	112.600
Passat GT 16V	3.209.969	1.781	136	208	10,2	11	457,0	Serie	40.421	39.543	17.828	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	39.543	17.828	Serie	175.158	112.600
Passat VR6	3.812.435	2.792	174	224	8,2	10,6	457,0	Serie	40.421	39.543	17.828	Serie	175.158	112.600
Passat VR6 Aut.	4.009.728	2.792	174	221	8,6	11,7	457,0	Serie	40.421	39.543	17.828	Serie	175.158	112.600
Passat CL Turbodiesel	2.537.247	1.588	80	175	13,0	8,5	457,0	-	40.421	39.543	17.828	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	17.828	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	39.543	17.828	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	39.543	17.828	Serie	175.158	112.600
Variant GT 1.6V	3.451.533	1.781	136	206	10,4	9,9	457,0	Serie	40.421	39.543	17.828	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	39.543	17.828	Serie	175.158	112.600
Variant VR6	4.048.224	2.792	174	218	8,3	10,7	457,0	Serie	40.421	39.543	17.828	Serie	175.158	112.600
Variant VR6 Aut.	4.245.517	2.792	174	215	8,9	12,1	457,0	Serie	40.421	39.543	17.828	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	17.828	Serie	175.158	112.600

NOTA: Todas las versiones del Volkswagen Golf, están también disponibles con catalizador y tienen un sobrepeso de 92.000 ptas. Todas las versiones del Volkswagen Vento, están también disponibles con catalizador y tienen un sobrepeso de 98.000 ptas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Plntura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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			



MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta S 1.6 3p	960	830	750	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	720	—	—
Fiesta XR2i	1160	1000	900	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	880	780	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	—	—	—	800	440
Escort Xtra 1.4	—	—	—	640	510
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GTi Mark y Xtra 1.6	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	850	—	—
Escort XR3i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
CLD, GLD y Xtra 1.6 D	—	—	—	510	370
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 D/1.8 D	1000	900	810	730	660
Escort GTD 1.6	930	840	760	—	—
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	730	—
Escort Country 1.8 D	1030	930	840	—	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	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 Millio. 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	—	—	—	880	550
Orion Ghia 1.6 D/1.8 D	1050	950	870	780	600
Orion GT y Millio. 1.8 D	1000	900	820	730	550
Escort CLX 1.3 5p	1220	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 3p	1260	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 5p	1300	—	—	—	—
Escort CLX 1.6 i Cat. 5p	1450	—	—	—	—
Escort Sport 1.6 3p	1450	—	—	—	—
Escort CLX 1.8 D 5p	1200	—	—	—	—
Escort Ghia y Nomade 1.8 D	1430	—	—	—	—
Escort Cabrio 1.6 i	1880	—	—	—	—
Orion CLX 1.6	1370	—	—	—	—
Orion CLX 1.6 i Cat.	1460	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6 i	1460	—	—	—	—
Orion 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 1.8 5p	—	—	—	850	770
Sierra Cl y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	770
Sierra Gl 2.0 4p	—	—	—	900	810
Sierra Gl 2.0 i 4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1350	1200	1050	900
Sierra Cl 2.0 Catalizad.	1500	1270	1140	—	—
Sierra Cl 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra Gl y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	810
Sierra Gl 2.0 i 5p	1490	1280	1120	980	890

MODELO	91	90	89	88	87
Sierra 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 Cl 2.4 i	2000	1700	1540	1310	1180
Scorpio Gl 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	1620	1460
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1880	1710	1450	1300
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	1410
Scorpio Ghia 2.8 i	—	—	—	—	1210
Scorpio Ghia 2.9 i	2810	2210	2000	1700	1530
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	1870
Scorpio Cl Turbo D	1910	1630	1470	—	—
Scorpio Cl Turbo D	2100	1780	1600	—	—
Scorpio Ghia Turbo D	2530	2140	1930	—	—
Scorpio Ghia 2.9 Cat.	2690	2290	2080	—	—

**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	3550	3200
XJS V12	5220	4750	4480	3970	3500
XJ6 3.6	4560	3800	2940	2500	2250
Sovereign 3.6 Aut.	5320	4840	4580	3980	3580
Daimler 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	4010

**LANCIA**

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

MODELO	91	90	89	88	87
Delta 1600 GT IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4x4	—	—	—	1350	1150
Delta Integrale	2550	2170	1950	—	—
Delta Integrale 16 V	2750	2340	2110	—	—
Prisma 1.5 LX	—	930	790	710	—
Prisma 1600 IE	—	—	—	800	680
Prisma Symbol	—	1020	930	790	710
Prisma TD	—	1070	970	820	740
Thema 2.0 IE	1950	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	—	—	—	1460	1250
Thema GV	—	—	—	1500	1210
Thema Turbo IE SW	—	2530	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	1500	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	1790	—
Thema 8.32	—	4330	3700	3330	—
Thema TD	—	—	—	1340	1140
Thema TD Nuevo	2350	2090	1880	—	—
Thema Turbo DS SW	—	2450	2200	1980	—
Dedra 1.600 ie	1460	1310	—	—	—
Dedra 1.800 ie	1640	1480	—	—	—
Dedra 2.0 ie	1880	1690	—	—	—
Dedra Turbo Diesel	1650	1480	—	—	—

**MERCEDES BENZ**

MODELO	91	90	89	88	87
190 D	2500	2370	2170	1900	1670
190 D 2.5	2940	2790	2550	2240	1960
190 D 2.5 T	3300	3130	2870	—	—
200 D	3220	3060	2790	2450	2150
230 D	3620	3340	3060	2880	2380
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	3080	2930	2670	2350	2080
190 E 2.3 16V	—	—	—	4000	3500
196 E 2.6	3680	3400	3100	2720	2390
190 E 2.5 16V	5260	5000	4560	—	—
200	3000	2850	2600	2280	2000
230 E	3510	3330	3040	2660	2340
230 CE	4480	4280	3880	3400	2980
230 TE	3960	3760	3430	3010	2640
250 E	4090	3880	3580	3110	2730
300 E	4420	4200	3830	3360	2950
300 E 4 Matic	5680	5400	4940	4250	3720
300 CE	5290	5020	4580	4020	3520
300 TE	4870	4630	4220	3700	3240
260 SE	3960	3390	2830	2550	2260

MODELO	91	90	89	88	87
300 SE	4250	3640	3030	2730	2430
300 SEL	4570	3910	3270	2930	2610
420 SE	5160	4420	3690	3310	2950
420 SEL	5530	4730	3940	3550	3160
500 SE	5570	4780	3980	3580	3190
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SE	8590	7370	6140	5530	4910
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	—	—	—	5500	4880
420 SEC	6200	5320	4430	4000	3550
500 SL	—	—	—	6080	4600
500 SEC	6580	5630	4700	4230	3760
560 SE	8230	7050	6350	—	—
560 SEC	8570	7340	6610	—	—

**OPEL**

MODELO	91	90	89	88	87	
Corsa 1.0	670	570	510	430	340	
Corsa Joy 1.2 3p	830	—	—	—	—	
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520	470	
Corsa 1.3 3p	870	750	670	570	510	
Corsa Joy 1.4 3p	980	—	—	—	—	
Corsa Swing 1.4 3p	820	—	—	—	—	
Corsa GSi	1070	920	780	700	—	
Corsa GL y Swing 1.2 4p	850	720	650	550	490	
Corsa 1.3 4p	820	780	710	600	540	
Corsa GL 1.4 4p	950	—	—	—	—	
Corsa Swing 1.4 4p	880	—	—	—	—	
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	510	
Corsa Swing 1.2 5p	820	700	630	540	—	
Corsa 1.3 4p	900	770	690	590	530	
Corsa GL 1.4 4p	980	—	—	—	—	
Corsa Swing 1.4 5p	850	—	—	—	—	
Corsa 1.5 D 3p	820	700	640	490	440	
Corsa 1.5 D 4p	880	750	680	530	480	
Corsa 1.5 D 5p	860	730	660	510	460	
Kadett 1.3 3p	—	—	—	820	690	540
Kadett 1.4 3p	1000	890	—	—	—	
Kadett 1.6 3p	1170	1010	910	—	—	
Kadett 1.8 i 3p	1240	1080	950	—	—	
Kadett GSi 2.0 i 3p	1460	1250	1130	1000	900	
Kadett GSi 2.0 i 16V 3p	1720	1470	1320	1180	1060	
Kadett 1.3 4p	970	820	740	630	500	
Kadett 1.4 4p	1140	1030	—	—	—	
Kadett 1.6 4p LS	1120	960	860	770	600	
Kadett 1.6 4p Fun	1120	960	860	770	600	
Kadett 1.6 4p GL, Des., Fis	1190	1020	920	820	660	
Kadett 1.8 i 4p	1320	1130	1020	910	740	
Kadett 1.3 5p	910	770	690	—	—	
Kadett 1.4 5p	1120	1000	—	—	—	

MODELO	91	90	89	88	87
Kadett 1.6 5p LS y Fun	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 5p GL	1170	1000	900	800	650
Kadett Beauty	1170	1000	900	800	650
Kadett 1.8 i 5p	1370	1230	—	—	—
Kadett GSi 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840
Kadett Cabrio 1.6	1550	1390	1250	—	—
Kadett Cabrio 2.0 i	1720	1550	1390	1180	—
Kadett 1.5 TD 4p	1210	102			



MODELO	91	90	89	88	87
R21 GTS	1360	1170	970	870	740
R21 TXE	1710	1450	1210	1080	920
R21 GTX	1470	1240	1040	940	800
R21 TX i	1820	1640	—	—	—
R21 2 L Turbo	2340	1980	1650	1480	—
R21 GTD	1480	1250	1040	930	800
R21 Turbo D	1660	1400	1170	1050	—
R21 Turbo DX	1760	1490	1250	1120	—
R21 Nevada GTS	1530	1290	1080	960	820
R21 Nevada TXE	1750	1480	1240	1100	940
R21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	980
R21 Nevada GTD	1670	1410	1180	1050	900
R21 Nevada Turbo D	1820	1540	1290	1150	1030
R21 Nevada Turbo DX	1910	1620	1350	1210	1090
R25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R25 TX i	2320	1970	1770	—	—
R25 V6 i	2730	2320	2090	1860	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	2660	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2250	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5360	4600	4100	3490	3140

**ROVER**

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

**SEAT**

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

MODELO	91	90	89	88	87
Marbella GLX	630	540	460	410	—
Ibiza Disc.Str. y Spc. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza GLX 1.2 3p	960	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	510	410
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	760	640	540	490	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL 1.5 3p	—	—	—	530	420
Ibiza Crono 3p	—	—	—	530	420
Ibiza CLX 3p	—	—	—	530	420
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SH 1.5 3p	1020	860	780	700	—
Ibiza Disc.Spc.Str. 0.9 5p	680	580	520	440	350
Ibiza Disc.Spc.Str. 1.2 5p	750	630	570	480	430
Ibiza L 1.2 5p	—	—	—	530	480
Ibiza GL y GLX 1.2 5p	840	710	650	560	490
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
Ibiza GL y XL	800	680	620	530	480
Ibiza CLX 1.5 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	—	—
Ibiza Disc y Spc	770	650	580	440	320
Ibiza Jun. D 3p	770	650	580	440	320
Ibiza GLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza XLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza Disc y Spc	820	690	630	480	430
Ibiza Jun. D 5p	820	690	630	480	430
Ibiza GLD	910	780	700	540	490
Ibiza XLD 5p	910	780	700	540	490
Malaga L GL 1.2	720	610	530	450	400
Malaga Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	490	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 GLXD	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 EXP y GTD Aut	—	—	—	—	380
Solara Escorial Aut.	—	—	—	—	360
Solara Escorial D	—	—	—	—	430

**VOLKSWAGEN**

MODELO	91	90	89	88	87
Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	300
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 C y Fox 1.3	800	680	620	480	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic CL 1.3	830	710	640	480	380
Polo Classic Bel Air	770	650	580	—	—
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	—
Polo Classic CL D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	—
Polo Coupé CL	820	700	590	530	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	830	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1430	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 GL i	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quartett	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 1.6 v	1950	1760	1580	1420	—
Passat CL TD	1540	1390	1250	1120	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	1090	—
Passat Variant TD	1600	1360	1150	1040	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	1490	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	1710	—
Santana LX 1.8	—	—	—	—	480
Santana GL 5	—	—	—	—	480
Santana GX GTD	—	—	—	—	660
Santana GX	1250	1070	960	810	660
Santana GTX	1450	1230	1110	940	750
Santana GT 16V	1430	1220	1040	940	—

**VOLVO**

MODELO	91	90	89	88	87
244 GL	1690	1450	1280	1070	850
244 GT	1950	1650	1500	1350	1100
244 GLD	—	—	—	1320	1180
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	980	790
Polar	2100	1900	—	—	—
340 DL	—	—	—	500	450
340 GL	—	900	810	730	660
340 Plus	1190	1070	960	—	—
340 GLD	—	—	—	880	770
360 GLE	—	1420	1230	850	710
360 GLT	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1380	1240	—	—	—
440 GLT/GLE	1890	1620	1460	—	—
440 Turbo	2100	1820	1640	—	—
440 GL	1800	1620	—	—	—
460 GLE	1950	1770	1580	—	—
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 Mastery 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GLT	—	1880	1640	1350	1080
740 GLD	—	—	—	1320	1190
740 GLD	—	1440	1230	1060	860
740 200 cv	—	3500	3150	—	—
740 Turbo Diesel	—	2080	1840	1410	1120
740 Turbo Intercooler	—	2100	1820	1360	1090
740 Master	2050	1840	—	—	—
745 GLE	—	1870	1590	1350	1080
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
760 GLE	—	2500	2250	2030	1830
760 Turbo Diesel	—	2700	2310	1960	1570
760 Turbo Intercooler	—	2840	2390	2050	1620
780	4700	4350	4050	3440	2920
940 y Royal	2310	—	—	—	—
940 GL y 16V	3000				





**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.

**FORD** Sierra 1.8, año 88, rojo. Teléfono 549 56 71.

**AUTO PEREZ DEL SUR**  
**VENDO**  
ALFA 164 3.0 V6  
M. KY. Full Equip  
2.700.000 ptas  
LANCIA DEDRA 2000 cc.  
Año 90. Full equipaje  
1.750.000 ptas  
PEUGEOT 309 GTX  
M. IT. A/A  
1.050.000. Ptas.  
Tel: 6 99 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.

**ALFA** 33 1.7, 16V, año 91. Tel. 549 64 71.

**ALFA** 75 2.0, A.A., año 87. Tel. 549 57 88.

**BMW** 628 CSI, 84.000 km. Tel. 549 64 71.

**CITROËN** AX 11 RE, 5P, año 88. Tel. 549 57 88.

**FORD** XR3i, año 88, techo. Tel. 549 64 71.

**FORD** Sierra Cosworth 2P. Tel. 549 57 88.

**MITSUBISHI** 300 VR4, año 92. Tel. 549 57 88.

**PEUGEOT** 405 SRI, año 90. Tel. 549 64 71.

**F. TOME, S.A.** Seat Ibiza 1.2, año 87, 18 meses de garantía, 450.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

**F. TOME, S.A.** Audi 100 CD, año 88, con climatizador, dirección asistida, etc., por 1.875.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

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

**F. TOME, S.A.** Audi 100 Avant (Familiar), de noviembre del 86, con climatizador, 5

**F. TOME, S.A.** Peugeot 205 XLD, año 89, garantía 18 meses, 790.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

**F. TOME, S.A.** Citroën BX, año 88, 18 meses de garantía, 675.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 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.** Ocasión!, Málaga 1.5 Premier, año 88, con llantas, elevallas eléctricas, cierres centraliza-

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

**F. TOME, S.A.** Alfa 33 1.5 TI, precioso, año 87, 12 meses de garantía, 650.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

**F. TOME, S.A.** Citroën AX TRD, año 89, garantía 18 meses, 750.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

**MERCEDES** 300-E 24V, año 90, full equip. Tel. 549 57 88.

**MERCEDES** 300-E, full, 38.000 km. Tel. 549 64 71.

**PORSCHE** 944, todos extras, 44.000 km. Tel. 549 57 88.

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

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

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

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

**SEAT** **F. Tomé**

VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO

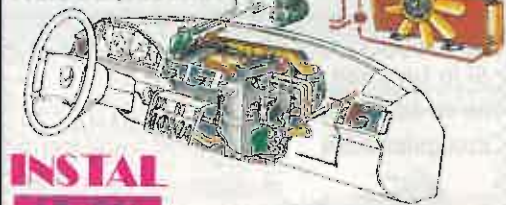
GARANTIA TOTAL ESCRITA

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

**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**

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

asientos+transportines, etcétera, por 1.500.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

**F. TOME, S.A.** Peugeot 205 XR, año 88, garantía 18 meses, 690.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

dos, garantía 18 meses, por sólo 575.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

**F. TOME, S.A.** Seat Marbella, año 89, garantía 18 meses, 450.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

**COMINTRA, S.L.**  
**VOLKSWAGEN CORRADO VR6**  
Techo, Cuero, Climatizador, Compac disc, Alarma  
Asientos calentables, volante ajustable. **NUEVOS. 3.850.000. Ptas.**  
Tel: (91) 715 81 72

**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

**LAHORE**

**LINEA DE ACCESORIOS PARA AUTOMOVILES LAOR**

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

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



En los mejores Establecimientos del Ramo

**ALEACION EN CONJUNTO**



**TREMA OSNUR, S.A.**

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

**VEHICULOS COMO NUEVOS PROCEDENTES DE CAMBIO**

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

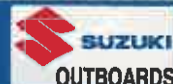
**ASESORA SR. LUJAN. TEL.: 413 68 94 - 519 00 29**



**AMPLIO STOCK**

**¡ GARANTIA SI !**

**C.A.N.S.A.**



**OFERTA**

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



**C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR**

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

**PORSCHE** 928-S-4, año 88, perfecto, 6.750.000. Tels. (948) 31 84 05. Noches (948) 55 38 03.

**RANGE** Rover EFI-S, B-LX, 25.000 km, automático, piel, techo, ABS, perfecto. Tels. (93) 265 75 54 y 265 78 53.

**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 ALFA ROMEO 164 V6**  
M-JF,  
FULL EQUIPE, INCLUIDO AIRE ACONDICIONADO  
2.300.000 ptas.  
ANTONIO  
TEL: 632 18 92

**VENDO** Delta integrale por no usar, impecable, sólo pase MIT, 49.000 km reales, admito cambio por GTI, AX, GSi, etc., 1.850.000 ptas. Tel. (958) 25 71 91.

**ESCORT** CLX 1.6, M-NC, 10.000 km, 1.150.000. Teléfono 74 27 92.

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

**TERRENO** 5P 2.7 T.D., estrenar Patrol 2.8 T.D. «GR», estrenar. Disponibles en Tecnipauto. Tels. (948) 26 27 62 y (972) 30 42 04.

**New Mode**

Pol. Ind. Alparache, Parc. 78 Ctra. Extremadura, Km. 29  
28600 NAVALCARNERO (Madrid)  
TELEFONO (91) 411 26 38

**BMW - MERCEDES - AUDI**

**TAPIZADOS EN CUERO**

**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 Corpas  
Martínez Peñacoba



**UNA OCASION DE AMIGO.**

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

ABIERTO SABADOS Y DOMINGOS

**¡ANUNCIESE HOY!**

ANUNCIOS POR PALABRAS  
Hermanos García Noblejas, 39  
Madrid-28037

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

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

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 \_\_\_\_\_







DE INTERES



# 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

**CITROËN** BX-19 TRS Break, 105 CV, M-J, extras. Tels. 619 80 88 y 619 22 25.  
**CORVETTE** Targa, modelo nuevo, rojo, todos los extras, 6.000 km. Busco BMW 850-I, Mercedes 300 SL o Ferrari 328 GTB. Tel. (908) 65 88 06.

**SE VENDE**  
**KAWASAKI**  
**GPX 600**

PARTICULAR.  
8.000 Kms. Puede financiarse  
Tel: 308 70 64  
Manuel de Gracia

**PARTICULAR**

Vende  
**SUZUKI**  
**SAMURAI SJ 413**  
Techo fibra desmontable, M-JD, Amortiguadores Bilstein de gas, Defensas, escapes.  
**750.000. ptas.**  
**BORJA.**  
TEL: 650 09 53.

**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.

**MERCEDES** 300 E 4 Matic, aire acondicionado, tempomat, elevalunas, ABS, calefacción estática, etcétera, 4.200.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.  
**CORVETTE.** Urge vender particular, M-LY, full, extras, interior revestido madera, oportunidad, 2.600.000. Tel. 359 49 38. Horas oficina, preguntar Víctor.

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

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

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

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



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

**OFERTA**

**TELEFONO ERICSSON MINI-POKET. = 145.000 Ptas.**

(Cargador de mesa, Dos baterías, Pila para cinturón, Convertidor AC/DC  
• MANOS LIBRES PORTATIL  
• ALIMENTADOR AL ENCENDEDOR  
• SOPORTE PARA AUTOMOVIL  
• CABLE ENCENDEDOR  
• FUNDA TELEFONO  
• BIFURCADOR ENCENDEDOR  
• FUNDA TRANSPORTE  
PVP

~~42.100~~

PVP OFERTADO

**14.000**

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

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

**INSTAL**

General Perón nº8  
Posterior  
TEL: 571 55 88.  
FAX: 571 48 88  
Madrid



**Motor 16**



DE INTERES



MITSUBISHI 3000.



**VAROSA**  
motors

C/ta. Fuencabada a Moraleja Km. 4  
HUMANES DE MADRID  
Tel. 606 51 49-606 15 11 Fax: 606 09 02

• MITSUBISHI • HONDA  
• TOYOTA • MAZDA

Mitsubishi 3000, 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-casete 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.

**MITSUBISHI** Eclipse GSX Turbo, motor 195 CV, 4x4, Varosa Motors. Tels. 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.

Varosa Motors. Teléfonos 606 15 11 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 Fuencabada 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,

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.  
**COLECCIONISTAS.** Vendo Ford 8 HP «Frito», por restaurar, B-57220. Tel. (93) 464 02 18.

**RENAULT** 11 TXE 1.700 c.c., año 86, 500.000 ptas. Tel. 639 45 92.

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

**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 STEALH



**Motor 16**





### AUTOMOVILES VENCESLAO

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

**JEEP CHEROKEE LIMITED**  
190 Caballos • Full Equipo



PIDA INFORMACION Y COMPARE

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

**OPEL** Kadett 1.6 Top, año 88, impecable, 725.000 ptas. Tel. (91) 8,16 05 48 oficina.  
**SIERRA** Cosworth 4x4, full, 2 meses, 4.000 km, 3.350.000. Tel. 652 97 45.  
**AX 11 TRE**, impecable, 30.000 km, 560.000 ptas. Azcona, 62.

**VOLKSWAGEN** Santa-na, motor Audi, 5 cilindros, bien cuidado, aire, etc. Azcona, 62.  
**FIAT** Tipo DGT 1.4, llantas, etc., impecable, M-JV. Azcona, 62.  
**OPEL** Corsa 1.2 S, año 84, estado impecable, 300.000 ptas. Azcona, 62. Tel. 725 86 22.

**OCASION.** interesante **BMW** 325-1 4P, gris metalizado, llantas, etc., M-KU. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.  
**¡ATENCIÓN!** Mercedes 190 2.5 16V, facilidades, garantía, supercoche, baratísimo. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21/725 86 22.

## 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**

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	6 meses 1.875.000
Mini After Eight	91	Verde	6 meses	825.000	Ford Fiesta 1.4 GLX	90	Rojo	6 meses 825.000
Audi 90 Q2 2.0 Full Equip	90	Bianco	6 meses	2.575.000	Ford Fiesta XR2i	91	Bianco	6 meses 1.175.000
Audi 100 CD Full Equip	90	Gris	6 meses	2.850.000	Ford Escort 1.6 Diesel	88	Bianco	6 meses 790.000
Nissan Sunny GTi A.A.	91	Bianco	6 meses	1.815.000	Ford Escort XR3i A.A.	89	Rojo	6 meses 1.150.000
Renault Supercinco Aut.	90	Gris	6 meses	875.000	Ford Escort Cabrio I	91	Rojo	6 meses 2.050.000
Renault 19 Diesel	89	Rojo	6 meses	1.125.000	Ford Orion 1.6 Ghia	91	Bianco	6 meses 1.240.000
Renault 19 TSE A.A.	89	Bianco	6 meses	1.225.000	Opel Kadett GSi A.A.	88	Bianco	6 meses 1.375.000
Renault 21 TSE A.A.	88	Gris	6 meses	1.375.000	Volkswagen Passat GL A.A.	91	Rojo	6 meses 1.950.000
Fiat Uno 45	90	Rojo	6 meses	645.000	Alfa 154 TD F.E.	89	Rojo	6 meses 2.360.000
Renault 25 GTX Full E.	88	Gris	6 meses	1.250.000	Ford Orion 1.4	89	Bianco	6 meses 825.000
Rover 820 Si 1.6 V.F.E.	90	Verde	6 meses	2.250.000	Volkswagen Polo GT	89	Rojo	6 meses 795.000
Opel Corsa City	90	Bianco	6 meses	610.000	Volkswagen Golf Sprinter	89	Bianco	6 meses 1.125.000
Opel Corsa 1.4 Joy Sport	91	Bianco	6 meses	1.050.000	Volkswagen Golf GTI	90	Bianco	6 meses 1.575.000
Opel Corsa 1.4 GL 4P	91	Gris	6 meses	990.000	Volkswagen Golf GTI 16 V.F.E.	88	Rojo	6 meses 1.475.000
Opel Corsa GS	91	Rojo	6 meses	1.125.000	Volkswagen Golf GTI A.A.	89	Rojo	6 meses 1.625.000
Opel Vectra 2.0 i GT F.E.	92	Bianco	6 meses	2.325.000	Volkswagen Golf G-60 F.E.	91	Bianco	6 meses 2.250.000
Opel Omega 2.0 i GT F.E.	91	Burdos	6 meses	2.850.000	Volkswagen Golf Turbo Diesel	89	Bianco	6 meses 1.475.000
Peugeot 205 Style 4P	92	Bianco	6 meses	845.000	Volkswagen Corrado G-60	91	Negro	6 meses 2.825.000
Peugeot 205 GTX	88	Bianco	6 meses	745.000	Suzuki Samurai	91	Rojo	6 meses 1.175.000
Peugeot 309 GT A.A.	88	Bianco	6 meses	1.150.000	Opel Kadett 1.6i	91	Bianco	6 meses 1.360.000
Peugeot 405 Si F.E.	89	Burdos	6 meses	1.650.000	BMW 520 P.A.A.	91	Bianco	6 meses 3.250.000
Citroën AX Saporo	89	Bianco	6 meses	725.000	Ford Sierra 2.0 GLi	90	Bianco	6 meses 1.375.000
Citroën AX GT	89	Bianco	6 meses	890.000	Ford Sierra 4x4 A.A.	91	Bianco	6 meses 1.950.000
Citroën AX 14TRS	89	Negro	6 meses	890.000	Alfa Romeo 75 Twin Spark A.A.	89	Champiñ	6 meses 1.325.000
Citroën BX TGX A.A.	91	Gris	6 meses	1.260.000	Alfa Romeo 164/OV6 F.E.	89	Negro	6 meses 2.250.000

**EMPRESA RECOMENDADA**



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

Inspección Técnica de Vehículos

En **AGOSTO**

Deben acudir a la ITV

De:

M-7292-HZ



M-7643-IB

PARA SU SEGURIDAD Y LA DE LOS DEMAS

**OPEL** Corsa 1.2 Don Algodón, impecable estado, M-KB, buen precio, garantía, facilidades. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.  
**BMW** 325 4P, aire, techo, asientos, Recaro, 1.500.000, facilidades. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

**Se vende Pontiac TRANS-AM GTA 75 ANTH**  
300 CV, TARGA ORIGINAL PERFORMANCE SUSPENSION ANTRACITA BURDEOS, ABS, FULL EQUIP, UNICO, OPORTUNIDAD.  
Tel: 632 04 71  
**JAIME**

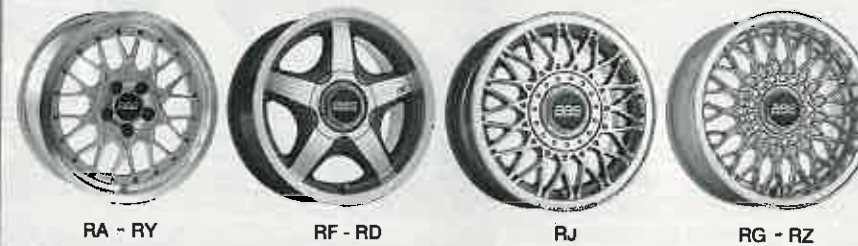
### AUTOMOVILES DE IMPORTACION

NISSAN 300 ZX V6 245CV. FULL EQUIPE	2.950.000 PTAS
ANO 88. 42.000 KM. NACIONAL	
JEEP CHEROKEE LTD	
ABS 190 CV 4x4 FULL EQUIPE	4.078.000 PTAS
JEEP CHEROKEE LTD ABS 195 CV 4x4 FULL EQUIPE, OCTUBRE 91. 17.000 KM	3.700.000 PTAS
EAGLE TALON TSI AWD, PIEL COMPAC DISC, 195 CV 4x4, FULL EQUIPE	4.200.000 PTAS
DODGE STEALTH 92 R/T TURBO 300 CV, 4x4, FULL EQUIPE	6.810.000 PTAS
CHRYSLER VOYAGER LE 3,3i 150CV, 4x4 FULL EQUIPE	4.685.000 PTAS
GMC LUMINA APV CL V6 3.8i, FULL EQUIPE	3.799.000 PTAS
CORVETTE ZR1 V8 375 CV, FULL EQUIPE	9.600.000 PTAS
RANGR V8 EPL 2 PUERTAS, FULL EQUIPE CON ALARMA, COLOR VERDE, AÑO 91	3.000.000 PTAS
FIAT UNO 70 SX, 1.3i, ELEVACIONES, RADIOCASSETTE, CRIS OSCURO METALIZADO, AÑO 87, 40.000 KM	600.000 PTAS
FORD SIERRA SPORT 2.0i, ELEVACIONES, TECHO - SOLAR, BLANCO, B - GY	600.000 PTAS
LANCHA GLASTROM MODELO 208 SEA FURY 620 M 2 FUERA BORDA YAMAHA 85 CV CADA UNO, SONDA, RADIO - TELEFONO AÑO 87	1.900.000 PTAS
<b>TEL: (93) 7 52 03 08 (9 A 14 H Y 16 A 17.30 H)</b> <b>FAX: (93) 752 02 48</b>	



## HAY GRANDES COCHES Y GRANDES COCHES CON BBS® RUEDAS DE ALEACION

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



RA - RY

RF - RD

RJ

RG - RZ



RS - RM

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

**VOLKSWAGEN** Escarabajo, descapotable, inyección, versión U.S.A., rojo. 1.300.000, perfecto estado, facilidades. Tel. 726 17 17.  
**C.A.N.S.A.** Asesoramiento y venta, todas marcas, ofertas especiales. Azcona, 62. Tels. 725 86 21/725 17 17.

**PLAYA DE MATALASCANAS**  
La 1ª hora de EXPO SEVILLA!  
ALQUILLO ESTUDIO APARTAMENTO 2/4 PLAZAS  
FINES SEMANA 8000 PTAS  
DIAS SULTOS - VERANO POR QUINCENAS O MES  
INFORMACION (93) 464 88 73  
9h. FUENTES (93) 421 83 21

**SUPEROCASION.** Liquidación Lancia Delta, llantas, pintura metalizada, estrenar, varias unidades, precio increíble. Azcona, 62. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.  
**VOLKSWAGEN** Golf GTI, blanco, M-GU, 790.000. Azcona, 62.

**SE VENDE SAAB 900 TURBO 16V CABRIOLET**  
Julio 1991. Todos los extras. Precio a convenir.  
Llamar noches  
**TEL: 711 57 01**

**VOLKSWAGEN** Golf Cabrio Quartet, blanco, 30.000 km, 1990, 1.550.000, garantía 12 meses. Azcona, 62. Tels. 725 86 21 y 726 17 17.  
**MG** Metro 1300, baratísimo. Azcona, 62. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.



## SAIER IBERICA, S.L. 08860 CASTELDEFELS (BARCELONA) FAX: (93) 665 34 47 Y 636 15 16

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



AC-COBRA



BUGATTI 35 B



MG-TDS



FORD STREETROD



MERCEDES SSK



FORD GTD-40



CATAPULT



TOP-BUGGY

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

CANARIAS: SR. ROMERO  
TEL: (928) 33 27 54 / 33 28 82  
SANTANDER: SR. ZAMANILLO  
TEL: (942) 28 02 16 / 34 55 61

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

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

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

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

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

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

... Y ADEMAS OTROS MODELOS DEIPONIBLES



**Calvados Cream Liqueur**

EL grupo Martini & Rossi presenta en los mercados internacionales un nuevo producto que combina armoniosamente la suavidad de la crema de leche con la fuerza y nobleza del Calvados. El resultado es un producto único en su especie: el Creamlight, Calvados Cream Liqueur.

En el delicado sabor de Creamlight conviven en total armonía la más avanzada tecnología con la experiencia de Boulard, segunda marca mundial de Calvados y empresa integrada en el grupo Martini & Rossi.

Creamlight es un licor ideal para degustarlo en la intimidad con amigos, bien frío o con hielo. Después de la comida se aprecia su suave sabor y la luminosidad



de su color. Martini & Rossi, con la presentación de Creamlight en los principales países de Europa, da así un paso más en sus ambiciosos proyectos de diversificación y de desarrollo continuado.

**Premio para la agencia Tiempo BBDO**

EN la VII Edición del Festival Publicitario de Cine y Televisión, celebrado en Donosti los días 90 / **Motor 16**

8 y 9 de mayo, la Agencia de Publicidad Tiempo BBDO Madrid ha sido ganadora de cuatro galardones: un sol de oro, un sol de plata y dos soles de bronce. Estos premios se han recibido por un spot de productos que se pueden adquirir en la calle.

Tiempo BBDO ha tenido, como siempre, el apoyo de sus clientes, que apuestan fuerte por la creatividad. El departamento, formado por catórcos creativos, está dirigido por Miguel García Vizcaíno.

**25 Fiat Panda 4x4 Trekking para Renfe**

RENFE ha adjudicado a Fiat el contrato de una flota de 25 vehículos Panda 4x4 Trekking, que será destinada a mejorar las condiciones de seguridad en los trenes de cercanías y trenes especiales. Esta adjudicación se ha producido dentro de un concurso en el que han participado distintas marcas de automóviles, con vehículos orientados a unas condiciones de trabajo caracterizadas por la dureza

que suponen las irregularidades del terreno en las proximidades del tendido ferroviario.

Las ventajas más destacables de los Fiat Panda 4x4 Trekking, se basan en el equilibrio entre su precio y su nivel de prestaciones, equiparables a las de un vehículo todo-terreno.

Los Panda 4x4 están equipados con un robusto motor Fire de 1.000 c.c., capaz de desarrollar una potencia de 50 CV., dentro de unos niveles de consumo de apenas 6,1 litros a 90 kilómetros por hora.

**Nueva generación Krafft**

LA empresa Krafft ha creado una nueva gama de líquidos de frenos de superior tecnología, con grandes prestaciones y especificaciones.

Dicha gama está compuesta por cinco productos diferentes, los cuatro primeros de base sintética y el último, mineral: Dot 5 Competition, Dot 4 ABS, Dot 4 Plus, Super Dot 3 Y LHM.

La nueva gama pretende ofrecer soluciones que permitan atender las necesidades actuales de los sistemas de frenado, sistemas que están constantemente sometidos a permanentes esfuerzos como la conducción en ciudad, con sus constantes paradas; los descensos de montaña, las caravanas y, más evidentemente, en las frenadas violentas producidas por la gran velocidad.



**LINEA «MATCH PLAY» PARA HOMBRE**

**A.C. Cosmetics, S.A. ha presentado su nueva línea «Match Play» for men, inspirada en el deporte del golf y en todo el mundo que lo rodea. La línea estará formada por «eau de toilette», «after shave» y desodorante, ampliándose posteriormente con el «after shave» bálsamo y el gel de ducha tónico.**

**El perfume es fresco y masculino y su frasco recuerda a las petacas escocesas. Su diseñador, Alain Carré, ha sabido darle una pureza de líneas y una gran clase.**

**Toda la campaña publicitaria de «Match Play» estará estrechamente relacionada con el deporte y el ambiente del golf.**



VIAJES DE OTRO NIVEL



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



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



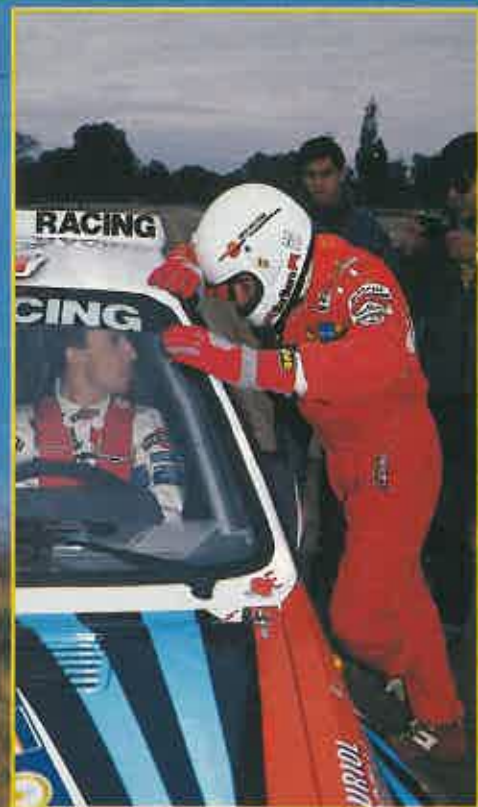
**El tango fue inmortalizado por el siempre llorado Carlos Gardel. Para Didier Auriol, francés de nacimiento como el malogrado cantante, su victoria en tierras argentinas, la cuarta en lo que va de temporada, parece lanzarle en pos del tan ansiado título mundial, respaldado por su equipo dispuesto a renovar tanto el Título de Marcas como el de Pilotos.**

**Esteban Delgado**

Enviado especial

**M**ILES de «tuercas» argentinos llenaban el Autódromo Municipal «Nasif Stefano» de San Miguel de Tucumán, como en su día venían haciendo con el estadio Chateau Carrera de Córdoba, congregados allí para aplaudir a rabiar al piloto francés Didier Auriol, vencedor de la duodécima edición del rallye de Argentina. Nada más cruzar la pancarta del control horario, y antes de subir por la rampa del podio, la multitud estallaba y el pequeño piloto francés obsequiaba su espera con una serie de trompos. El Lancia HF Integrale se convertía en una peonza que, con el tren delantero como eje, hacía girar una y otra vez la parte posterior, mientras Auriol y su copiloto Occelli saludaban con la mano fuera de la ventanilla, envueltos en el humo y olor de goma gastada, mientras el motor de su vehículo giraba como un molinillo en el límite del cuentavueeltas. Un hecho que volvería a repetirse de nuevo, una vez ya descorchado el champán del triunfo dentro del parque cerrado.

Un español no iba a ser menos. El piloto de la «Madre Patria» era y es todo un experto en estos menesteres, tanto, que hasta obligó a la Federación Española a prohibir ese tipo de exhibiciones. Carlos Sainz intentó emular a su rival, pero su Toyota ya no es aquel viejo Celica GT-Four que se movía según los deseos de su piloto. Los círculos no eran perfectos como los del Lancia y el Toyota se bamboleaba como un viejo pesquero azotado por una fuerte marejada. Una vez en parque cerrado a los gritos de «¡Gallego, gallego!», tocado en su amor propio, el piloto español volvió a



**¿QUE COCHE MAS GUAPO TIO!**  
Eso parece decirle Carlos Sainz a Didier Auriol antes de tomar la salida de uno de los tramos.

RALLYE DE ARGENTINA

# TANGO PARA AURIOL





**GAUCHO SIN SUERTE**  
Una tonta salida de carretera y la rotura de un manguito del radiador de aceite impidieron a Jorge Recalde lograr un buen resultado en su tierra cuando luchaba contra Alex Fiorio por la tercera posición.



sentarse en su vehículo. Pero ni aprovechando la zona de tierra, más allá de la pista, el Toyota Celica 4WD «Carlos Sainz Limited Edition» hizo justicia para poder llevar ese nombre, hasta que un motor ahogado en regímenes altos, como aquejado de una cruel enfermedad respiratoria, puso en evidencia que, hoy por hoy, el piloto español debe arriesgar más de lo necesario para estar en los tiempos de sus rivales. Sin embargo, antes de tomar la salida, Carlos Sainz era opti-

mista. La posibilidad de entrenar con un verdadero *muletto* le ofreció probar distintas soluciones durante los entrenamientos. El Toyota Celica 4WD dejaba en Argentina de utilizar un diferencial central de tipo hidráulico, con el que se podían aplicar a voluntad diferentes presiones para conseguir distintos repartos de potencia entre ejes, por uno de tipo mecánico. También se aplicaron distintas convergencias, y aunque el vehículo seguía saltando demasiado para los gustos de

Sainz, todavía había cierta confianza en lograr un buen resultado. «En los tramos rápidos o medio rápidos hemos demostrado que estamos ahí en los tiempos de los Lancia», declaraba posteriormente el piloto de Toyota. La utilización de un cambio tipo Safari en la primera etapa, con una punta de 213 kilómetros por hora contra los 198 de los Lancia -en unos tramos cronometrados como el primero, en el que Sainz hizo una media de 142 km/h-, posibilitó que Sainz estuviera a

cinco segundos de Auriol al término de la primera etapa. En el primer tramo de la segunda vino el fatídico pinchazo, que le costó al madrileño un minuto y a la prueba argentina toda la emoción por el resto de jornadas.

**MÁS PROFESIONALES**

El traslado del Rallye de Argentina de la provincia de Córdoba a Tucumán, por motivos al parecer políticos, no ha podido ser peor para una prueba que, en momentos de problemas económicos, supo mantenerse con dignidad en el calendario mundial. Las deficiencias de organización y de localización de los tramos estuvieron a la orden del día. Unos tramos excesivamente rápidos, «en el segundo sólo metemos quinta cuatro veces, el resto en sexta», con promedios superiores a lo establecido por la normativa de la FISA, la cancelación de tramos antes y durante el desarrollo de la prueba hasta alcanzar un total de 144 kilómetros, es decir, casi una cuarta parte de los tramos de velocidad, deben cuestionar seriamente la continuación del Rallye de Argentina en Tucumán para volver a Córdoba.

«Yo no es que quiera dárme las de listo», comentaba Luis Moya, «pero los pilotos tenemos una experiencia de muchos años. Si yo antes del rallye les decía a los organizadores que el tramo uno iba a tener más de ciento cuarenta de media, que el tramo trece era peligroso y que el dieciséis era igual, se lo decía por algo. Quiero lo mejor para los rallyes, pero al principio parecía que les costaba dar su brazo a torcer. Si los hubieran anulado al principio no hubiera habido algunos espectadores que nos tirasen piedras después de esperar cinco y seis horas bajo el frío y la lluvia. Para el tramo cinco con asfalto que se anuló antes del rallye yo no he visto ningún anexo y ya hemos acabado la prueba. No lo han hecho bien aunque los controles horarios han sido correctos. Luego, a parte, la infraestructura hotelera de Tucumán deja mucho que desear, el venir en avión no es fácil como ir a Córdoba...».

Y nadie conoce mejor el tema que un copiloto como Luis Moya, siempre en el ojo del huracán en asuntos que conciernen al tema seguridad. Para ello quisimos conocer cómo sería para él el rallye ideal: «Para mí la duración ideal de un rallye es de tres días, sin noche por supuesto, ya que prime-



**PRIMER PODIO MUNDIAL**  
Utilizando el «muletto», así como los neumáticos usados por el piloto francés y la gasolina de tipo C, en lugar de Avgas, tras el abandono de Recalde, el uruguayo Gustavo Trelles cuajaba una gran carrera, logrando la tercera posición.

ro, entrenar de noche es peligroso, porque si te sales tardan mucho tiempo en encontrarte, como pasó con Schwarz y Delecour en Portugal, más un día para todo tipo de verificaciones y actos oficiales. Tres días que pueden durar desde las seis o siete de la mañana hasta las siete de la tarde. Doce horas no me importa, pero sin noche, con un buen margen de descanso». La superespecial impuesta por la FISA hace algunos años tampoco parece agradar al copiloto de Car-

los Sainz, «Superespecial entre comillas. Yo creo que hay sitios como Argentina donde la gente se concentra en ella y les gusta y en otros sitios les gusta menos. Podrá hacerse o no, no es algo que yo considere imprescindible para hacer un rallye. Es mucho más cómodo elegir un tramo en un bosque de tres kilómetros porque es más significativo de lo que es un rallye». Ya puesto con los tramos cronometrados, la longitud de los mismos y el límite de treinta kilómetros,





**LISTOS Y SIN COCHE**

Una mala interpretación del reglamento por su copiloto dejaba a De Mévius sin poder tomar la salida, al no entrar el Sunny GTI-R, de grupo N, en hora en el parque cerrado.

con la excepción de uno por etapa que pueda exceder esa longitud, también merece la opinión de Luis Moya: «Yo creo que el límite son treinta porque cuanto más largos sean más difícil es cerrarlos, más diversas condiciones climatológicas te puedes encontrar, que si es tierra no pasa nada, pero si es asfalto pasa como en Córcega hace dos años, en cuarenta kilómetros te encontrabas con una parte seca, otra parte con granizo, otra con hielo... Entonces creo que es más complicado. Además, para la duración de los neumáticos, si ahora se va a reducir la anchura, sería mejor. Por otro lado, sí soy partidario de los tramos largos como aquí, ya que en lugar de tener diez tramos de diez kilómetros tienes tres de treinta y uno de diez, y con la misma distancia facilita el trabajo de los equipos. Otra posibilidad es la de hacer tramos cortos en una zona localizada, siendo un ejemplo clarísimo Fafe, en el Rallye de Portugal, sin asistencia y montando un



**CADA DÍA MAS CERCA**  
Por fin Carlos Sainz pudo al menos luchar inicialmente por la victoria, lo que podría permitir luchar por el título en igualdad de condiciones mecánicas a final de temporada.

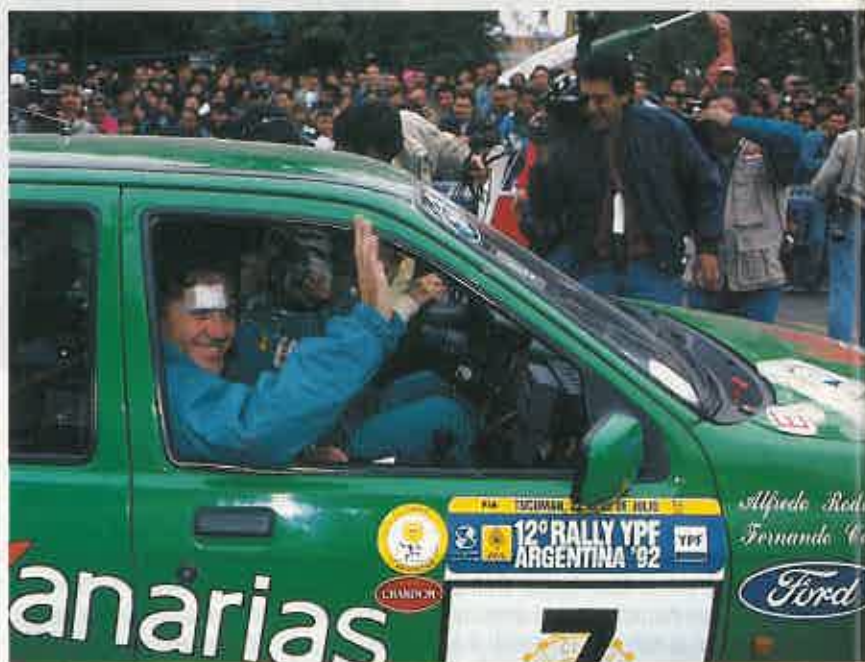


**REPASO AL MUNDIAL**

Con Luis Moya, copiloto de Carlos Sainz, hemos tratado de diseñar cómo debería ser un rallye ideal del Campeonato del Mundo.

neumático duro, se lograría abaratar los costes». En cuanto al tipo de piso de los tramos, «evidentemente tienen que ser diferenciados, primero asfalto y luego tierra o primero tierra y después asfalto, para no cambiar dos veces en el mismo rallye, porque es un engorro. No creo tampoco que haga falta hacer pruebas mixtas, porque son un quebradero de cabeza que obliga a traer suspensiones y neumáticos para esa prueba y los equipos privados no pueden hacer esas cosas. Hay que intentar abaratar los rallyes en lo posible y esa es otra forma de hacerlo».

Es la ocasión para dar un repaso a los pros y contras de cada uno de los rallyes del Mundial y nadie mejor que Luis Moya para contarlo. «En el rallye de Montecarlo no sé que añadiría, pero si lo que quitaría: la etapa de Concentración. Entiendo que es historia en ese rallye, pero no tiene sentido. Y la última noche hacerla sólo una vez, no dos veces como quieren ellos, por-



**TE CAMBIO EL ASIENTO**

Conduciendo Alfredo Rodríguez, el canario Fernando Capdevila logró tomar la salida en el Rallye de Argentina, tras su accidente en entrenamientos, y pudo contabilizar la obligatoria participación en una prueba no europea.



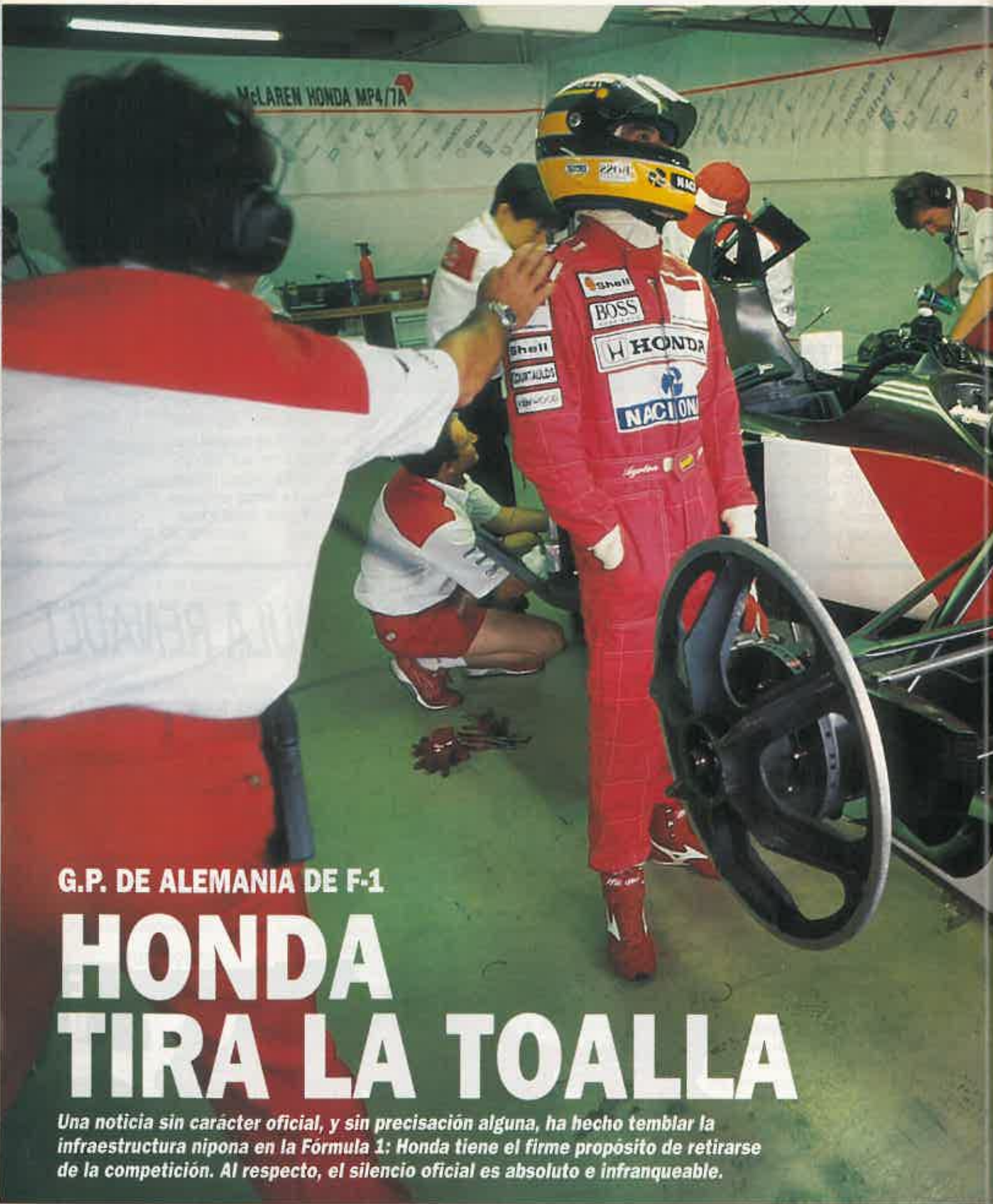
**UN ABOGADO, UN CANTANTE Y UN PILOTO DE F-1**

El presidente de la FISA, Max Mosley, estuvo acompañado en la salida por Palito Ortega, gobernador de Tucumán y Carlos Alberto Reuteman, gobernador de la provincia de Santa Fe.









G.P. DE ALEMANIA DE F-1

# HONDA TIRA LA TOALLA

Una noticia sin carácter oficial, y sin precisión alguna, ha hecho temblar la infraestructura nipona en la Fórmula 1: Honda tiene el firme propósito de retirarse de la competición. Al respecto, el silencio oficial es absoluto e infranqueable.



**DUDAS**  
En la expresión de Gerhard Berger se refleja el estado de dudas que se vive actualmente en el equipo McLaren.



**PROBLEMAS**  
Nunca como ahora, Ron Dennis, director deportivo de McLaren, está pendiente de lo que ocurre en los coches. Los mecánicos le consultan todo detalle.



**ANGUSTIA**  
Este aspecto de Ayrton Senna es bastante frecuente en los boxes de la escudería de Woking.



**Gigi Corbetta**

Enviado especial

EL «Gran Circo» está a punto de quedarse sin uno de los atletas más punteros de la década de los ochenta. Es así que Honda ha tomado la decisión de decir un adiós irrevocable al despiadado combate de la Fórmula 1. Tras diez años de éxitos, el coloso de Hamamatsu quiere descansar como un guerrero que, en los últimos compases del combate, ha salido un tanto mal parado.

Fue exactamente en el Gran Premio de Alemania de 1964, cuando Honda tomó la decisión de asomarse al mundo de la F-1. En aquel debut desafortunado, no logró cosechar más que dos éxitos, a manos de Richie Ginther, en el Gran Premio de México, y de John Surtees, que fue capaz de adjudicarse la victoria en el Gran Premio de Italia de 1967. La aventura de medirse con sus rivales por medio de un monoplaza totalmente construido por



**SU NIDO**  
Los hombres de Honda trabajan, en los circuitos, separados de McLaren.



**MÁGICO SIN MAGIA**  
De nada sirven las filigranas de Ayrton Senna. Su coche no es competitivo.

**PERSONAJES**

Parecía ayer aquel día en que Gerhard Berger encabezaba la parrilla de salida del Gran Premio de Austria, y la hazaña de Jean Alesi en el Paul Ricard es tan reciente que todavía no forma parte de la memoria, ni de la historia. Fueron hechos que desvelaron unos talentos inminentes y violentos, a la espera de ser levigados por las ingratitudes de la competición. En todo aquello había mucha verdad,



Michael Schumacher.

una verdad tan sincera como la suerte que disfruta ahora Michael Schumacher, otro talento indiscutible al que las musas han acogido entre sus brazos. El Cavallino Rampante, con sus deficiencias, desgastó en un primer tiempo a Berger, ahora al joven Alesi, y de paso al válido Ivan Capelli. Si por una parte fue una suerte para Berger entrar a formar parte de McLaren, por otra se ha visto aplastado por el talento desmesurado de Senna, que paulatinamente no ha dejado brotar la valía de su compañero. En muchos casos, como los nombrados arriba, ocurre que se malogra la calidad de un piloto por las circunstancias que le rodean. En otros casos se puede ver a pilotos de la talla de Stefano Modena, un verdadero prodigio del automovilismo italiano, que se ha quedado enfangado en los errores cometidos por Eddie Jordan, al abandonar los motores Ford HB por los Yamaha. La elección del equipo, o las gestiones pertinentes para entrar a formar parte de una u otra escudería, representa la médula de

**Talentos en vilo**



Mikka Hakkinen.

la carrera de un piloto. De hecho, habría que imaginarse a Alesi en Williams, a Berger sin Senna, y sin llegar a tanto, a Modena de compañero con Schumacher. Sería interesante situar a este último en Jordan, y ver cómo se las arreglaba para desfogar su agresividad y falta de experiencia con un coche que hace de todo menos correr. A pesar de eso, hay talentos tan manifiestos que saben sacar a relucir sus dotes a los mandos de un coche desastroso. La presencia de Senna en Toleman, la de Prost en Renault, la de Stewart en la F-3, o la de Niki Lauda en March, han sido

pruebas evidentes. También se dan casualidades atípicas de las que Mansell es un buen ejemplo: tardó cinco temporadas en alcanzar una victoria, y a partir de allí, se convirtió en uno de los pilotos más codiciados del momento.

Sin lugar a dudas, en el panorama actual hay tres nuevos talentos; dos para afirmar y uno para recuperar. Este último es Alesi, que si no encuentra inmediatamente un coche competitivo, su talento se disipará en la niebla del desencanto, y terminará cogido de la mano de Berger. Por el contrario, si Schumacher no se aparta de la línea acertada en la que se encuentra, y no se deja atraer por nostalgias baratas como Alesi respecto a Ferrari, llegará a ser el contratipo de Mansell, pero nunca el heredero de



Karl Wendlinger.



Stefano Modena.

Senna. El otro caso digno de interés, es la figura de Karl Wendlinger, un joven alto, sencillo, luchador, sin el furor de los pilotos latinos, y con la frialdad de los germanos. Si hay un coche «desastroso», ese es el March, y además la escudería no tiene recursos económicos para hacer frente a las necesidades evolutivas de sus monoplazas. A pesar de eso, Wendlinger demuestra tener las dotes precisas para convertirse en uno de los «grandes del gran circo». Mario Illien, constructor de los motores Ilmor, alega que Wendlinger es un piloto que no castiga a los propulsores; Gustav Brunner, director técnico de March, afirma que las indicaciones que suele dar respecto a las regulaciones son siempre acertadas, y además, suele conducir al límite del coche sin cometer errores de

juventud. A la vista de todo esto, parece que los elementos imprescindibles para alcanzar un puesto en el Olimpo de la F-1, están en su poder; sólo queda encontrar el camino acertado y no caer en los errores de Alesi, Modena, Berger y otros. Casualmente, en el equipo Lotus-Ford se han encontrado Mikka Hakkinen y Johnny Herbert, dos pilotos que en las Fórmulas inferiores se perfilaban auténticos campeones, y con el talento suficiente como para destacar en la F-1. Sin embargo, un grave accidente ocurrido a Herbert en Brands Hatch mermó sus facultades físicas, y en el caso de Hakkinen, no parece ser lo que todos imaginaban. Los pilotos son tan frágiles como sus coches.



Ivan Capelli.





**EL RESPONSABLE**  
Akira Kawamoto es el ingeniero responsable del proyecto y evolución del motor Honda RA-122 E/B. Sus resultados han sido modestos.

Honda, fue un fracaso que tenía la falta de experiencia como denominador común. Aquello representó un paréntesis triste, que se cerró en 1968 con un cúmulo de experiencias que demostraron la dificultad de ser constructor total de Fórmula 1. Soichiro Honda soñó en convertirse en el Commendatore Ferrari del Sol Naciente; pero la realidad fue mucho más cruda, y le obligó a regresar a Oriente con las manos vacías.

### LA ÉPOCA TURBO

Con la lección aprendida, Honda regresó a la F-1 en 1983 en la tímida faceta de constructor de motores para la escudería Spirit. Era la época del «turbo», y en los archivos de Honda estaba almacenado un increíble caudal tecnológico al respecto. La unión con Williams dio comienzo a una de las etapas más prodigiosas, en la cual se demostró que en Europa no existía la tecnología suficiente para hacer frente al poderío de Honda. La superioridad de los motores RA 106 E-V6 Turbo llegó a ser insultante para sus rivales. Los intentos para vencer hechos por Porsche-Tag en un primer tiempo, y más tarde por Ferrari y Renault, se quedaron en el eco triste del intento. Honda era inalcanzable. En 1986 y 87, el bi-

nomio Williams Honda se adjudicó tres Campeonatos del Mundo, dos de Constructores y uno de pilotos con Nelson Piquet.

La embriaguez de gloria que Honda vivía constantemente, y en solitario, le hizo tomar la decisión de abandonar Williams por no creer que un hombre en una silla de ruedas fuera capaz de dirigir las suertes de una escudería en plena fase triunfante.

Sin contemplaciones, decidió ligar su futuro a McLaren que necesitaba recuperar el tiempo perdido en las últimas temporadas con el motor TAG. Fue un matrimonio de lo más feliz. A lo largo de cinco años, McLaren-Honda lograron cuarenta y una victorias, cinco Campeonatos del Mundo de Constructores y cuatro de Pilotos con Ayrton Senna y Alain Prost.

Mientras todo parecía indicar que la hegemonía de Honda en la F-1 era inexpugnable, en el seno de Renault y Williams se estaba fraguando el comienzo de su decadencia que, por otra parte, se veía agravada por la inminente crisis económica en el sector de la automoción.

Si se analiza la evolución de Honda con McLaren, se deduce que la época dorada finalizó con el motor de RA 110 E-V10, que permitió a Prost lograr su tercer título de

## Hockenheim en breve

### ES UNA REALIDAD

John Barnard ha entrado de nuevo a formar parte de Ferrari, y con él han comenzado los primeros problemas. Por lo visto, el prestigioso técnico inglés trabajará en Inglaterra y se desplazará a Maranello con un avión privado siempre a su disposición. En cuanto a su dirección técnica, se ha sabido que, con vista al nuevo reglamento, desea equipar el monoplaque que está diseñando con un motor de diez cilindros y bloque en aluminio, en lugar que el tradicional de doce cilindros y base en acero.



### PELIGRO Y PEOR

Respecto a la modificación hecha al trazado de Hockenheim en la Ostcurve, todos los pilotos han criticado duramente el cambio. Por una parte, el asfalto es demasiado deslizante y, por otra, a la salida del primer viraje está el terraplén muy cerca.

### ¿QUÉ RISAS!

Después de la primera sesión de clasificación, en la que Nigel Mansell había logrado registrar el increíble tiempo de 1.38.340, se le preguntó a Ayrton Senna lo que opinaba al respecto, y con sarcasmo el piloto contestó: «Mansell tiene un estilo de pilotaje mejor que el mío». ¡Vale tío!

### TÉCNICA DE MOTO

Después de los buenos resultados logrados por Williams al adaptar técnicas motociclísticas al cambio de velocidades, Jordan siguió el mismo camino, y ahora ha sido Footwork quien ha seguido el mismo camino. Durante el Gran Premio, el coche de Michele Alboreto estaba equipado con un cambio de características motociclísticas.



### «HOLLIDAY ON ICE»

Debido a las elevadas prestaciones de los coches actuales, y al asfalto muy deslizante del circuito de Hockenheim, se batió un récord del todo peculiar a lo largo de los tres días de Gran Premio: se salieron de la pista nada menos que treinta y dos coches; afortunadamente, los muros de protección están bastante lejos.

### EL BUEN CAMINO

En Hockenheim, el equipo Tyrrell logró poner definitivamente a punto un sistema de suspensión que permite variar la altura del fondo plano desde el suelo, según las características del trazado. Al mismo tiempo, el piloto puede actuar sobre la regulación del sistema, incluso en marcha.



### CONTRATIPO DEL HÉROE

Para rendir el debido homenaje a Michael Schumacher, actual héroe de la juventud alemana, la prestigiosa revista masculina Max, dedicó un amplio reportaje al piloto en cuestión, con la peculiaridad de que en la fotografía que encabezaba el reportaje no aparecía Schumacher, sino un mecánico con aspecto de marcial que normalmente rellena de combustible el depósito del coche de Schumacher. A veces, también el rigor alemán se equivoca.



### CONSTANTE EVOLUCIÓN

En las pinzas de freno posteriores situadas en los monoplaques McLaren MP4/7, ha aparecido un novedoso sistema de pastillas de fibra de carbono, cuya superficie estaba dividida en cuatro partes.

### SENA SABÁTICO

La última novedad, o especulación, sobre el mercado de pilotos parece que afecta a Senna. Por una parte, Williams tiene el firme deseo de contratar al mágico brasileño, por el contrario, por razones un tanto misteriosas, Prost tiene en su mano el poder y el deseo para evitarlo. Con lo cual, cabe la posibilidad de que Senna vaya a Ferrari, se tome un año sabático a lo largo del cual colaboraría estrechamente con John Barnard en la puesta a punto del nuevo coche, y en 1994 regresaría a escena con todas las cartas en su mano para triunfar.



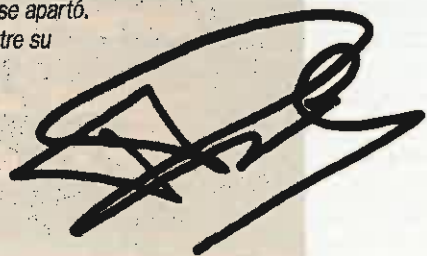




# Ferrari PATRESE

## Con el corazón en la garganta

Los entrenamientos libres fueron muy excitantes y peligrosos para muchos conductores que hicieron trompos. Uno de ellos fue Michael Schumacher, que por disputar el Gran Premio de «su casa» estaba sometido a una gran presión psicológica. En cuanto a los trompos, hay que destacar que el causante de todo fue la sociedad que había en la pista en algunos sitios, razón por la cual el viernes pararon los entrenamientos para hacer limpieza, a raíz del accidente de Johnny Herbert. En este circuito resulta muy difícil lograr una buena clasificación para la parrilla. Yo logré la Pole en 1989 y me hubiese gustado haber hecho lo mismo este año. Mi resultado en el Gran Premio de Alemania no ha sido el que yo deseaba; y aprovecho esta columna para explicar que ocurrió en la última curva de Hockenheim. Yo estaba persiguiendo a Ayrton Senna para situarme en la segunda posición, e intentaba encontrar un hueco para pasar; sin embargo, él me cerró la «puerta» y frené en la parte sucia de la pista, di una vuelta de 360 grados, y me resultó imposible hacerme con los mandos del coche para poder regresar a la pista; Senna no fue incorrecto, simplemente defendió su posición. Fue una larga lucha con el corazón en la garganta que para mí terminó con un octavo puesto en la clasificación final y la vuelta rápida en carrera, pero todo eso no me hizo sentirme feliz. Respecto al principio de los entrenamientos, tuve un serio problema con la puesta a punto de la suspensión activa, y luego problemas eléctricos que no se lograron solventar antes del final de la sesión de entrenamiento. Para la clasificación, la puesta a punto mejoró considerablemente y me situé tercero. El sábado fue mucho mejor día que el viernes. Durante la mañana se desarrolló un buen trabajo en mi coche, que permitió una puesta a punto acertada, desafortunadamente, en los últimos compases de la sesión, el motor presentó problemas y hubo que cambiarlo. Eso significó un gran problema y un descontrol para mis mecánicos Robbie, Paul y Les, cuando a la una del medio día se dieron cuenta que no podían terminar la sustitución del motor. Gracias a la amabilidad de Nigel pude disponer del «muletto», que me permitió situarme inmediatamente en la primera línea de la parrilla. Cuando se terminó de cambiar el motor pude salir a la pista con mi coche de carrera y sólo quedaban quince minutos para que terminara la sesión de clasificación. Me sentí feliz de poder tener en mi coche un propulsor Renault RS 4 para clasificación, que se mostró especialmente competitivo. En mi tercera vuelta fue posible rodar muy rápido y luché al máximo hasta que, al llegar a la zona del Autodrome, me encontré con un McLaren y el Benetton de Martin Brundle que rodaba muy despacio. Cuando me acerqué a Martin, él se dio cuenta de mi presencia pero no se apartó. Probablemente fue un error de medida entre su posición y la mía, que me obligó a frenar muy fuerte. Me salí de la pista y fui a chocar contra el muro de defensa. De todos modos, me sentí muy feliz de poder tomar la salida, por octava vez en esta temporada, en la primera fila.



Campeón del Mundo, y al mismo tiempo el Campeonato de Constructores. De hecho, aquel motor era poderoso en todos los sentidos y representó la máxima expresión de la tecnología Honda. Sin embargo, con la llegada del propulsor de doce cilindros, las cosas se complicaron. Se trataba de un motor con poco par, una temperatura de funcionamiento más alta de lo normal, bastante voluminoso, y lo único que lo distinguía era su gran potencia a máximo régimen. Por la debilidad de Ferrari y los múltiples errores cometidos por Williams a principio de la temporada 1991, Senna se adjudicó cuatro victorias consecutivas. Por el contrario, a lo largo del resto de la temporada salió a relucir la competitividad de Williams Renault, que se veía limitada por algunos problemas de juventud y falta de estrategia de sus pilotos. Pero lo que estaba claro, era que Renault había logrado abrir fisuras en el poderío de Honda y el motor galo se perfilaba como el peor enemigo del doce cilindros Honda. De nada sirvieron los grandes esfuerzos hechos en Wako para recuperar la desventaja del propulsor nipón. Era superior a todos, menos a los Renault RS3-V10.

### SUPERIOR A TODOS

Sin embargo, se esperaba una recuperación también por parte de McLaren frente a Williams, cosa que no ocurrió.

En la presente temporada, la superioridad de los Williams FW 14B se ha manifestado de forma tan violenta que el nuevo McLaren MP4/7 tiene una desventaja media de casi tres segundos por vuelta respecto al coche de Mansell, y por si eso fuera poco, el motor Honda RA 122 E/B, ha dado en repetidas ocasiones síntomas de fragilidad, sin ser especialmente ligero ni pequeño. De nada ha servido la incorporación de las trompetas de admisión con longitud variable, tampoco se han visto las ventajas del acelerador electrónico, y los inyectores con ángulo de inyección variable no han paliado la gran inferioridad del RA 122 E/B frente al magnífico Renault RS3C-V 10.

Al mismo tiempo, el desembolso hecho por Honda a lo largo de es-



tos últimos dos años, ha sido escalofriante, sin haber cosechado las victorias previstas. Se calcula que un motor RA 122 E/B, alcanza un costo de treinta y cinco millones de pesetas, y Honda ha fabricado doscientas unidades entre 1991 y 1992. Junto con esto, el desembolso hecho para la evolución de dicho propulsor está estimado en aproximadamente unos quince millones anuales; todo eso, a cambio de dos victorias logradas por casualidad.

Como se puede comprobar, la posición de Honda en la F-1 está considerablemente deteriorada, no sólo por sus problemas, sino también por la falta de competitividad de McLaren, que no ha sabido poner remedio a su debacle. Esta situación, ha propiciado que Senna abandone la escudería de Woking, en busca de mejores tiempos, con lo cual, el único puntal con que

Honda contaba, pasará a otras manos. Al mismo tiempo, el Gran Premio de Alemania ha representado la puntilla de la ya deteriorada situación, al ver que en un circuito como Hockenheim, donde el setenta por ciento del trazado se recorre con el motor a tope de revoluciones, se han roto cuatro motores Honda durante los entrenamientos, y el de Berger durante la carrera se paró por un problema electrónico relacionado con el funcionamiento del motor. Sin una escudería puntera, sin «Magic» Senna, con un rival de la talla del Renault RS3C, y una acuciante situación económica, Honda ha decidido tirar la toalla. Y no le han faltado ganas de haberlo hecho antes, con lo cual, el imperio tecnológico japonés hubiese quedado impoluto; sin embargo, ha salido de la F-1 con muchos galardones a cuestas y la moral magullada. ○

**EL GRAN JEFFE Akiyama Yasuoka es el máximo responsable de Honda en los circuitos. Últimamente le caracteriza una expresión apesadumbrada.**



**PRECISIÓN**  
En estos últimos tiempos de nada ha servido la precisión que los técnicos de Honda emplean en su trabajo. La competencia es agresiva y superior.

### CLASIFICACIONES

5. N. Mansell (Williams-Renault) 1.37.960	6. R. Patrese (Williams-Renault) 1.38.310
1. A. Senna (McLaren-Honda) 1.39.106	2. G. Berger (McLaren-Honda) 1.39.716
27. J. Alesi (Ferrari) 1.40.959	19. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.41.132
26. E. Comas (Ligier-Renault) 1.41.942	25. T. Boutsen (Ligier-Renault) 1.42.112
20. M. Brundle (Benetton-Ford) 1.42.136	16. K. Wendlinger (March-Illmor) 1.42.357
12. J. Herbert (Lotus-Ford) 1.42.605	28. I. Capelli (Ferrari) 1.42.748
11. M. Hakkinen (Lotus-Ford) 1.42.749	3. O. Grouillard (Tyrrell-Illmor) 1.42.797
29. B. Suzuki (Footwork-Mugen-Honda) 1.42.838	30. U. Katayama (Venturi-Lamborghini) 1.43.079
9. M. Alboreto (Footwork) 1.43.171	22. P. Martinelli (BMS Dallara-Ferrari) 1.43.556
15. G. Tarquini (Fondmetal-Ford) 1.43.777	4. A. De Cesaris (Tyrrell-Illmor) 1.43.790
21. J. Lehto (BMS Dallara-Ferrari) 1.43.931	17. P. Belmondo (March-Illmor) 1.44.130
33. M. Gugelmin (Jordan-Yamaha) 1.44.521	23. A. Zanardi (Jordan-Yamaha) 1.44.593
29. B. Gachot (Venturi-Lamborghini) 1.44.596	24. G. Morbidelli (Minardi-Lamborghini) 1.44.763

NO PRECLASIFICADOS: R. Moreno (Andrea Moda Judd).  
NO CLASIFICADOS: S. Modena (Jordan-Yamaha) 1.45.088.  
E. Van de Poele (Brabham-Judd) 1.45.098.  
A. Chiesa (Fondmetal-Ford) 1.45.459 D. Hill (Brabham-Judd) 1.45.871

### CLASIFICACION FINAL

1. N. Mansell (Williams Renault) 1:18.22.032. 2. A. Senna (McLaren-Honda) a 4.500. 3. M. Schumacher (Benetton Ford) a 34.462. 4. M. Brundle (Benetton Ford) a 36.959. 5. J. Alesi (Ferrari) 1:12.607. 6. G. Comas (Ligier Renault) a 1:36.948. 7. T. Boutsen (Ligier-Renault) 1:37.180. 8. R. Patrese (Williams-Renault) a 1 vuelta. 9. M. Alboreto (Footwork) a 1 vuelta. 10. J. Lehto (Dallara Ferrari) a 1 vuelta. **VUELTA RAPIDA:** 6. R. Patrese (Williams Renault), 1.41.591.

**ABANDONOS:**  
Zanardi (cambio). Suzuki (acelerador). O. Grouillard (motor). G. Berger (electricidad). U. Katayama (accidente). M. Hakkinen (motor). I. Capelli (motor).

### CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. N. Mansell, 86 puntos. 2. R. Patrese, 40 puntos. 3. M. Schumacher, 33 puntos. 4. A. Senna, 24 puntos. 5. G. Berger, 20 puntos. 6. M. Brundle, 16 puntos. 7. J. Alesi, 13 puntos. 8. M. Hakkinen, 5 puntos.

### CAMPEONATO DEL MUNDO DE CONSTRUCTORES

1. Williams-Renault, 126 puntos. 2. Benetton-Ford, 49 puntos. 3. McLaren-Honda, 44. 4. Ferrari, 15 puntos. 5. Lotus-Ford, 7 puntos.



# RAID LA CAROLINA POLVO, SUDOR Y CHICLE

**Con un calor asfixiante y polvo en suspensión constante, los pilotos de raids tratan de ir lo más rápido posible para llegar a la meta en primera posición. Salvador Serviá y su Lada «chicle» hicieron lo propio en la cuarta prueba del Campeonato de España de Raids.**

LOS pilotos de raids son aventureros natos. Con tesón y ganas de aventura se enfrentan a terrenos desconocidos por los que deben pasar, sea como sea, para llegar a la meta. El vadeo de ríos y las subidas y bajadas de pronunciados cortafuegos es lo más normal en estas pruebas que se disputan en España.

Este año están de enhorabuena al subir un escalón, al considerarse los Raids como Campeonato de España. El Raid de la Carolina, cuarta prueba del Campeonato, era el paso del ecuador, y a la vez momento de preocupación por la falta de seguridad en la disputa de todas las pruebas previstas. Con lo cual, Salvador Serviá y Jaime Puig, situaban su Lada Samara en el primer puesto de la especialidad, tras su cuarto triunfo consecutivo conseguido en la Carolina.

En esta prueba, el piloto de Pals no las tuvo todas consigo; Jordi Torra y su Nissan Patrol adelantaban al Lada cuando pinchaba y llegaba a la mitad del recorrido en cabeza, seguido por Serviá y por el rápido Suzuki Vitara de José María Solé.

A partir de ese momento la mala suerte se cebaba con el Nissan y el Suzuki. El primero penalizaba 38 minutos al sustituir el grupo trasero y el segundo abandonaba con su embrague fuera de uso. Mientras tanto, el semi-privado Vitara de Francesc Selga, poco

a poco, llegaba hasta la segunda posición del raid, con el oficial de Jordi Puigdellivol a sus espaldas.

Este último piloto hizo una de las actuaciones más destacadas del caluroso día. Su Suzuki Vitara partía en última posición tras los problemas surgidos en la prueba prólogo. Desde la misma salida su remontada fue feroz, adelantando en medio de la gran polvareda a los pilotos, con monturas más pequeñas que le precedían hasta llegar a la tercera posición del raid.

A este hombre le acompañaba, en su remontada, el Toyota diésel de Alfonso Lerma, aunque siete minutos de penalización en la llegada no le dejaban ascender hasta una merecida segunda plaza, entre los diésel, tras el primer Land Rover de la Copa Shell Defender, conducido por Francisco Martínez.

El equipo Nissan, con Ramón Vila y el desafortunado Jordi Torra, llegaban a la meta en cuarta y quinta posición, perdiendo casi todas las esperanzas que tenían de hacer sombra, en el Campeonato, a Salvador Serviá.

En la populosa Copa Suzuki Samurai sus pilotos se emplearon a fondo, como es habitual, y Pablo Santos era el primero en la llegada, con mucha ventaja sobre el segundo, Busquets.

Muy bonito y espectacular fue el duelo entre los pilotos de motos, para la que este raid era puntuable, con Jordi Arcarons (Husqvarna) y Fernando Gil (Suzuki) luchando por la primera posición. Estos dos pilotos eclipsaron al resto. Después de más de cinco horas de carrera por la serranía de Jaén, y en uno de los días típicos de calor, llegaban a la meta con el mismo tiempo y el desempate se hizo gracias a los cuatro segundos que Jordi Arcarons consiguió de ventaja en la prueba prólogo sobre Fernando Gil.

○ José Manuel Alonso



**OTRA NUEVA VICTORIA**  
Con esta nueva victoria, la cuarta consecutiva en lo que va de temporada, Salvador Serviá y Jaime Puig consolidan su posición en el campeonato con el Lada Samara. En esta última prueba, el equipo se tuvo que emplear a fondo para recuperar la primera posición, que perdieron tras sufrir un pinchazo.



**NO ES TAN FÁCIL**  
El polvo y el calor son dos duros enemigos con los que tienen que enfrentarse los participantes. Las caras de Selga y Torra, en el centro y derecha, lo demuestran. Pablo Santos, a la izquierda, ganaba la Copa Suzuki Samurai.



CLASIFICACIONES	
1º Serviá-Puig (Lada Samara) 9 h. 4 min. 52 seg.	2º Selga-Escamilla (Suzuki Vitara) a 31' 46"
3º Puigdellivol-Bosch (Suzuki Vitara) a 33' 39"	4º Vila-Roqueta (Nissan Patrol) a 34' 52"
5º Torre-Romani (Nissan Patrol) a 45' 12"	6º Martínez-Aguado (Land Rover) a 55' 26"
7º Barbagallo del Olmo (Land Rover) a 1h 3' 26"	8º Lerma-Rodas (Toyota) a 1h 8' 10"
9º Santos-Iglesias (Suzuki Samurai) a 1h 10' 40"	10º Ortega-Parfan (Suzuki Samurai) a 1h 14' 04"
CAMPEONATO	
1º Salvador Serviá, 1.372 puntos.	2º Jordi Torra, 1.141 puntos.
3º Ramón Vila, 802 puntos.	4º Francesc Selga, 792 puntos.







● **BRM**, que no ha debutado con buen pie en el Mundial de Sport Prototipos, ha decidido dejar esta temporada la competición para preparar a fondo el 93 y desarrollar el nuevo P 351.

● La prueba de Fórmula 3000 que debería haberse disputado en Le Mans, se celebrará en el circuito de Magny-Cours al final del campeonato, el 18 de octubre, coincidiendo en ese mismo trazado con la última prueba del Mundial de Sport Prototipos.

● Roger Morback sigue su trayectoria de aprendizaje en el Europeo de Fórmula Opel Lotus; la última carrera la ha disputado en Hockenheim, coincidiendo con la prueba de Fórmula 1. Morback, en una actuación no muy afortunada, acabó lejos de los primeros puestos.

● El Reglamento del Campeonato de Turismos cuenta con un nuevo anexo, que permite la utilización de llantas más grandes de 18 pulgadas en los coches de más de 1.300 kilos, algo que venía solicitando el equipo Nissan para su Skyline. A cambio deberán reducir las bridas de entrada de aire de los dos turbos a 28 milímetros de diámetro. También se han revisado el peso de algunos modelos, quedando el del Mercedes 190 2.3 16V en 1.090 kilos, el del Fiat Tipo 2.0 16V en 855 y el del Clio 16V en 830.

## BADOER, EL PRIMERO EN REPETIR

La Fórmula 3000, en su quinta prueba, llegó al circuito alemán de Hockenheim, y con ella los pilotos llegaban con muchas ilusiones. No era para menos, esta carrera coincidía con una nueva prueba del Mundial de Fórmula 1 y, correr delante de los poderosos de la categoría reina era un estímulo más que suficiente para luchar por un buen resultado.

Allí estuvo nuestro único piloto en esta especialidad, Jordi Gené. El español, a tope de moral, no podía comenzar mejor en el cómputo de las dos mangas de entrenamientos oficiales; con unos reglajes del coche perfectos consiguió alzarse con la segunda posición de la parrilla de salida y partir desde la primera línea. Fue superado por el italiano Luca Badoer, el piloto del Team Crypton, vencedor de la anterior prueba en el circuito de Enna-Pergusa, dando muestra de un buen estado de forma, y al volante de un Reynard súper competitivo parecía tener todo a su alcance para ser el primer piloto en repetir victoria esta temporada.

Ya en la carrera, Gené fue el primero en arrancar y ocupó durante la primera vuelta la posición de honor,



### GENÉ ENTRE LOS MEJORES

En Hockenheim, una avería en la caja de cambios privó a Gené de subir al podio. Durante unos instantes comandó la carrera.

pero no pudo contener los ataques de Badoer, que tras superar al español puso de manifiesto la superioridad de su monoplaza monoamortiguador, que junto al mayor potencial del motor Ford Mader del Reynard no tuvo ningún problema para conquistar su segunda victoria del año. Gené tampoco pudo aguantar el acoso de Bartels y McNish, con unos coches más rápidos y potentes que el suyo. Cuando se encontraba instalado en la cuarta posición, comenzó a tener problemas con la caja de cambios, quedándose sin cuarta velocidad. Esto propició que a pocas vueltas del final fuera también superado por Naspetti, debiéndose conformar con la quinta posición, que al final le supuso dos nuevos puntos en su casillero particular. Con dos victorias en su poder, Badoer se sitúa primero en la clasificación. Pero el certamen sigue estando muy competido y la diferencia de puntos entre los primeros es muy ajustada.

### CLASIFICACIÓN

1. L. Badoer (Reynard-Ford) 56.24.640. 2. M. Bartels (Reynard-Ford) a 07.868. 3. A. McNish (Reynard-Mugen) a 10.428. 4. E. Naspetti (Reynard-Ford) a 22.234. 5. J. Gené (Reynard-Honda) a 24.644.  
**ASI VA EL CAMPEONATO**  
 1. L. Badoer, 22 puntos. 2. E. Naspetti, 19. 3. R. Barrichello, 17. 4. J. Gené, 15. 5. M. Bartels, 15.

## Comisión delegada de la F.E. de A.

COINCIDIENDO con las elecciones a presidente y cumpliendo con la nueva Ley del Deporte, también se eligió la Comisión Delegada de la Federación Española de Automovilismo, que tendrá, entre otras funciones, la aprobación o modificación de reglamentos, la modificación del calendario y la modificación de los presu-



puestos. Esta Comisión está formada por doce miembros, entre los que figuran cuatro presidentes de Federaciones Territoriales: los de Aragón, Asturias, Cataluña y Galicia. También la componen el Club Automovilístico Principado de Asturias, la Escudería Drago, el RACC y el RACE. Además, hay dos representantes de los pilotos: Luis Climent y Tomás Gimeno; un oficial, Carlos Martínez Orgado y, en nombre de las marcas, Renault. Al margen de esto, también ha comunicado la F.E. de A. que la carrera de Turismos en Alcañiz se disputará tal como estaba prevista en el calendario los próximos 22 y 23 de agosto, a la que se oponen la gran mayoría de los pilotos participantes, al estimar que el circuito urbano es muy peligroso. Al contrario que en otras carreras, habrá una sesión de entrenamientos libres el sábado por la mañana para los Turismos y, el «Warm-up» del domingo será de treinta minutos, en lugar de los quince habituales, para facilitar la me-

lor puesta a punto de los coches. La F.E. de A. ha adoptado medidas para bajar la velocidad en algunos puntos del circuito, muy elevada y peligrosa. Para reconocer el circuito están designados, por parte de los pilotos, Pérez Salla y J. A. Sasiambarrera.

## Cambio de motor en la Fórmula Ford

LA Fórmula Ford, escuela de campeones, presente en más de 20 países, y por la que han pasado pilotos de la talla de Ayrton Senna o de su rival más peligroso este año, Nigel Mansell, moderniza sus mecánicas adaptándolas a las modernas producciones de la marca. Después de veinticinco años de nutrirse de

los bloques Kent de cuatro cilindros y 1.600 centímetros cúbicos, a partir del próximo año equiparán los modernos motores «Zeta» que recientemente ha incorporado Ford a sus vehículos de serie.

La importante diferencia de potencia, sobre los

veinte caballos, y las propias dimensiones del propulsor obligarán a modificar los chasis y crear dos categorías. El motor Z, con culata de 16 válvulas, es más ligero, más rígido y con un rendimiento muy superior, situándose en los 130 caballos.



## Saldaña sexto en Brands Hatch

JOMAS Saldaña finalizó en sexta posición en el cómputo de las dos mangas de la prueba correspondiente al campeonato de prototipos Interserie. El piloto español, al volante de uno de los Cougar-Porsche C28 del equipo Courage, realizó el séptimo mejor tiempo de entrenamientos entre un total de veintiocho partici-

pantes. En la primera manga de la carrera, gracias a una buena salida, llegó a situarse tercero. A falta de cuatro vueltas para el final, un piloto al que se disponía a doblar no lo vio y lo sacó de la pista, finalizando sexto.

En la segunda manga una mala salida lo relegó hasta el puesto octavo. Debido a que la carrera se disputaba en el circuito corto de Brands Hatch, sólo dos kilómetros, recuperar posiciones es realmente difícil. Saldaña, finalmente, tras realizar un tremendo esfuerzo, pudo ser sexto.



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

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



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

Talón adjunto a nombre de Cambio y Rusconi, S. A.     Giro postal nº \_\_\_\_\_ 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



## A lo mejor, esto no resulta tan descabellado

**S**E le ocurren a uno muchas ideas peregrinas y otras que, con un poco de suerte, no lo son tanto. Por los periódicos y por tener los pies en el suelo, sabemos que el Estado, ese ente desconocido, asume el coste de algunas de las necesidades de los ciudadanos.

Por ejemplo, de las necesidades de formación. A nadie extraña que el Estado asuma el elevado precio de enseñar a los jóvenes menores de 14 años: a los oficiales de las fuerzas armadas, a los funcionarios de alto rango e incluso a sus diplomáticos, a los bomberos y a los técnicos en señales marítimas. Lo que ya no conozco es el coste, en pesetas contantes y sonantes. Como en todo, habrá partidas importantes y partidas más llevaderas. Dicho esto, se me ocurre preguntarme las razones por las cuales el Estado no se atreve a asumir el coste de la formación de los conductores. Se me dirá que son cerca de un millón cada año y que su coste sería desorbitado. Pero lo cierto es que me gustaría conocer no sólo el coste en pesetas de esta operación, sino las ventajas que esto nos acarrearía, en un aspecto puramente social. No se trata de que en las escuelas se enseñe la base de la Educación Vial; eso, no se ha llevado a cabo nunca, por más que los poderes públicos dicen haberlo intentado (esa es otra de las grandes

mentiras: jamás nadie lo ha tomado en serio). No, de lo que se trata es de que las autoescuelas no sean negocios privados. Los profesores pasen a ser funcionarios del Ministerio de Educación y la matrícula, gratuita, con unas tasas de examen. Utilizar coches que valen millones y asumir las nóminas de los profesores parecen a priori los mayores gastos de la operación. En el otro platillo de la balanza, como gran ventaja de la socialización de la enseñanza, nos encontraríamos con la mejora evidente en la formación de los conductores y su inmediata repercusión sobre la siniestralidad. Hace unos días, el responsable de la Sanidad francesa manifestaba que los accidentes de tráfico eran la causa de la situación de bancarota por la que atraviesa la Seguridad Social del vecino país. No me extrañaría nada que esta situación se pudiese trasplantar a España. Pues bien, a lo mejor resulta que asumiendo la responsabilidad de la formación de los conductores, el Estado lograba reducir el déficit de la S.S. con un coste menor que lo que a todos los españoles nos cuesta Renfe o las televisiones autonómicas y, todo ello, reduciendo en porcentajes más que significativos las tragedias que cada día se desarrollan en nuestras carreteras. Sería bueno que alguien comenzara a hacer números y pasar de la literatura a las matemáticas.

José María Cernuda



BALLESTA



## ¡¡YAAAHUU!!

Sube, baja, salta, corre... dale marcha al cuerpo con tu GILERA RT 50. Una moto para disfrutar a tope pasando de todo. Trepano por piedras y peñascos sin límite. Mótate en una GILERA RT 50 y tírate al monte.

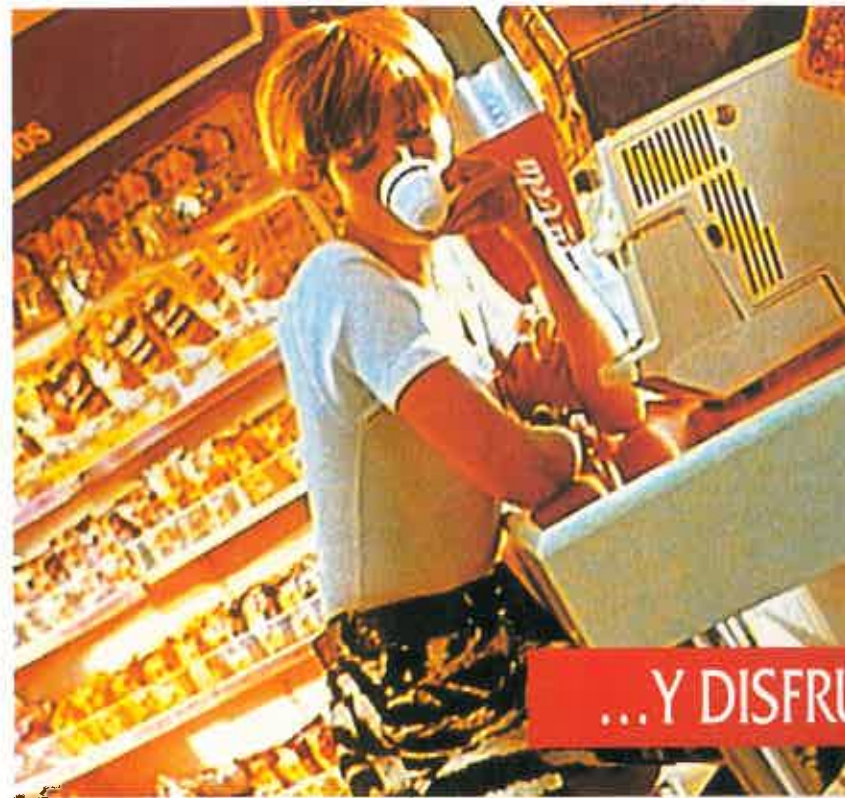
GILERA RT 50



GRUPO PIAGGIO  
EL CAMPEON DE EUROPA



# REPÓN ENERGIA



...Y DISFRUTA

## EN LA NUEVA RED DE ESTACIONES DE SERVICIO CEPSA

Repostar combustible no es la única razón para pararse en una de las nuevas Estaciones de Servicio CEPSA. Con nosotros, tu vehículo estará en buenas manos para llenar el depósito, engrasar o darle un buen lavado. Pero eres tú quien nos importa. Bájate, estira las piernas, haz unas compras en nuestro MiniMarket y tómate algo. Tú también necesitas reponer energía antes de reemprender la marcha. Por seguridad, por comodidad y porque nos gusta hacer bien las cosas.



**CEPSA**  
CALIDAD DE SERVICIOS

PRUEBA A FONDO



BMW 318 iS

# Motor 16

GRUPO

4 de agosto 1992

Núm. 459 • 350 ptas.

## 600 CABALLOS PARA GOZAR



Toyota Celica «Carlos Sainz»



Lancia Delta HF Integrale «Celebración»



Mazda 323 GTR

