

AL VOLANTE DEL ROVER 800 COUPE

SEMANAL

Motor 16

GRUPO

1 de septiembre 1992 Núm. 463 • 350 ptas.



UNA PRUEBA DE PESO

Ford Orion Ghia 1.8 16V / Opel Astra GT 1.6i / Renault 19 1.8 RT



LO ULTIMO



NISSAN MICRA



RENAULT ZOOM



118 CV SEGUROS A TODO RIESGO.



GRATIS, UN SEGURO POR UN AÑO.

SEGURO A TODO RIESGO COMBINADO CON FRANQUICIA, EN Fénix Autos

¿Qué podíamos añadir a un deportivo de 118 CV, con inyección electrónica multi-point, con una aceleración de 0 a 100 km/h. en 7,7 segundos, llantas de aleación, volante de tres radios en piel, faros halógenos, faros antiniebla,

elevalunas eléctricos anteriores, cristales atérmicos, cinturones de seguridad regulables en altura, parabrisas laminado y reforzado y un largo etcétera de extras? Sólo un seguro a todo riesgo gratis por un año, combinado con fran-

quicia del 20% entre 5.000 y 100.000 ptas. (o una oferta equivalente). Ven a tu Concesionario. Ahora tienes tu Fiat Uno Turbo seguro.

Precios para Canarias, Ceuta y Melilla: 375 ptas., sin IVA.
Gastos de transporte incluidos
Precios extranjero:
Portugal 580 escudos

UNO TURBO i.e. FIAT

ESTATA SEMANA



BERTONE BLITZ

PAG: 48



OPEL MONTEREY 3.2

PAG: 42



TOYOTA CARINA E

PAG: 22



WK TRIKE DIABLO

PAG: 86

- 6 **PUNTO DE MIRA**
- 12 **LO ULTIMO**
NISSAN MICRA
- 16 **RENAULT ZOOM**
- 22 **TOYOTA CARINA**
- 26 **AL VOLANTE**
ROVER 800
COUPE
- 32 **FRENTE A FRENTE**
FORD ORION GHIA
1.8 16V/OPEL
ASTRA GT
1.6i/RENAULT 19
1.8 RT
- 42 **A FONDO**
OPEL MONTEREY
RS 3.2 24V
- 48 **FUERA DE SERIE**
BERTONE BLITZ
- 57 **MAGAZINE**
- 86 **MOTOS**

- 92 **DEPORTE**
WK TRIKE DIABLO
SUSPENSIONES
ACTIVAS EN F-1 (2ª
PARTE)
- 96 **GP DE BRASIL DE
MOTOCICLISMO**
- 102 **RALLYE DE LA
CERAMICA**
- 106 **ALCAÑIZ**
- 110 **A TODO GAS**
- 114 **FIRMA
DE LA CASA**



En equipamiento gana de largo.

Una vez más, Passat gana.

Tanto que supera incluso los límites del anuncio.

Como tiene el interior más amplio de su clase, hemos aprovechado para convertirlo en uno de los más completos en equipamiento de serie.

Dirección asistida. Asiento del

conductor regulable en altura, preinstalación de radio con 4 altavoces y antena, elevalunas eléctricos, cierre centralizado y reposacabezas traseros.

Y a partir de la versión GL, Passat gana aún más. Aire acondicionado, computadora de a bordo, ABS y EDS.

Así usted disfrutará a sus anchas de su poderoso motor y de su excelente tren de rodaje. Otra baza ganadora del Passat.

No se sorprenda: es un Volkswagen. O sea que, lo mire por donde lo mire, gana de largo.

Sólo hay una cosa en la que un Passat se queda corto: el precio.

Gama Passat desde 2.195.000 pts.* (PVP recomendado, IVA y transporte incluidos).

*Sólo para vehículos en stock.

En su concesionario Volkswagen.



**Volkswagen
Passat**

¡BASTA YA!

DIA 19 de agosto. Miércoles. Por rutina uno enciende la televisión para ver las noticias. No espera nada nuevo, sabe que siempre es igual, que la violencia va a presidir el telediario, que una vez más se le va a poner la carne de gallina al contemplar la tragedia del pueblo somalí y va a asistir, impotente, a las atrocidades de la guerra que asola la antigua Yugoslavia. Todo terrible, pero uno acaba acostumbrándose. De repente unas imágenes incomprensibles e inesperadas producen en el espectador un tremendo sobresalto, y no son ni de guerras ni de hambre, son de un accidente de autobús, uno más de los que se producen en nuestro país. **Seguramente el peor.**

No es la primera vez que tenemos que tratar un tema tan espinoso, ni será, a buen seguro, la última, pero ya no cabe otra cosa que tomar el toro por los cuernos y buscar una solución a un problema tan terrible. El accidente del miércoles en Torrelblanca (Castellón) se ha saldado con un balance de 45 víctimas. Es el más grave de los últimos quince años y se suma a los producidos a lo largo de este año, en el que la cifra de muertes en este tipo de accidentes se acerca a las noventa. Pero nos preguntamos **¿es posible una solución?** De la respuesta parlamentaria dirigida a Izquierda Unida a raíz de los hechos por parte del Gobierno parece que no hay voluntad de solución en la

certeza -su certeza- de la seguridad de los autobuses: **«no son especialmente peligrosos en el contexto del transporte general. Al contrario, es un medio más seguro, en términos comparativos, que otros medios de transporte»**... Diez veces más seguro que un automóvil, se les ha oído decir. ¿Es que puede existir tal comparación entre uno y otro vehículo? Sabemos, por otro lado, que pueden ser muchas las causas de estos accidentes: fallos humanos o mecánicos, estado de las carreteras, señalización defectuosa, etcétera. Pero independientemente de eso, de la estructura de los autobuses, frágil como una caja de cartón, viene siempre el elevado número de víctimas. Y pensar que una mejora estructural no cuesta ni el uno por ciento del valor del vehículo. Entonces, ¿porqué no se efectúa?, ¿porqué no hay control?...

Manuel Doménech



Madrid Valencia: autovía en el 95

PARECE ser que para 1995 estará acabada la autovía que enlaza Madrid-Valencia. Por fin, el ministro de Obras Públicas y Transportes, José Borrell, se ha puesto de acuerdo con el presidente de la Generalidad valenciana, Joan Lerma, para construir lo que falta a la autovía desde Honrubia (Cuenca) hasta Caudete de las Fuentes (Valencia).

El recorrido se ha variado un poco más al sur de lo previsto inicialmente, con lo que Cuenca capital ha salido perjudicada en beneficio del tráfico que llega desde Ciudad Real. Los empresarios valencianos han mostrado su satisfacción por el acuerdo, aunque en un principio ellos preferían una autopista de peaje para el año 2000, que hubiera costado 165.000 millones de pesetas.

La autovía tiene gran importancia tanto por los flujos de tráfico como por su incidencia económica.

El acuerdo, que da prioridad máxima a la construcción de la autovía, consiste en que la Generalidad se hace con la construcción de algunas carreteras que correspondían al Ministerio, y éste se compromete a no incluir a la autovía en el recorte presupuestario.



Según Borrell, el ritmo técnico será el más rápido posible.

La capital con la cara lavada...

L Ayuntamiento de Madrid ha realizado con éxito una operación para asfaltar 145 calles de los diferentes distritos de la capital.

Además, las doce cuadrillas de trabajadores han soportado con éxito las molestias que este tipo de operaciones lleva consigo, la gran mayoría de ellos entiende que es necesario hacerlas, y que la temporada estival es la más adecuada. En la última encuesta hecha por el Ayuntamiento, el 73 por ciento de los ciudadanos se mostraba satisfecho por los resultados, aunque tampoco han faltado las protestas de determinados grupos de vecinos que se sentían afectados en mayor medida que el resto de los ciudadanos madrileños.

El haber acabado antes permitirá terminar con más perfección los trabajos de acondicionamiento de las nuevas calles: pintar las señales del pavimento, limpieza de aceras, retirada de vehículos abandonados, limpieza de fachadas...

SEMAFOROS

EN EL RECUERDO

A los 93 años, ha fallecido en París, Jean Albert Gregoire, uno de los ingenieros del automóvil más revolucionarios, autor, entre otros, del desarrollo de la tracción delantera de los Citroën y del automóvil Hotchkiss-Gregoire.

A REMOLQUE

En el periódico Castellón Diario, leemos una serie de consejos a los conductores. No es lo peor el que estos consejos aparezcan entre los anuncios de teléfonos eróticos, sino la incongruencia de algunas recomendaciones. Por ejemplo, al decir cómo debemos remolcar un coche, cuando está taxativamente prohibido por el Reglamento de Circulación, Artículo 130, apartado 5.

ALCAÑIZ SE ESFUERZA

Un año más, la ciudad turolense de Alcañiz ha acogido a los campeonatos de España de Velocidad en circuito. Sin entrar en la conveniencia o no de los circuitos urbanos, lo que hay que reconocer es el enorme esfuerzo del Automóvil Club Circuito de Guadalupe y la excelente organización mostrada en esta última edición.

LOCOS AL VOLANTE

En La Vanguardia leemos la denuncia de un lector, que se lamenta de que un disminuido psíquico, conduzca un autobús urbano. El mismo firma la carta y asevera que los organismos pertinentes tienen conocimiento.



Cura de rejuvenecimiento para el R-21

RENAULT presentará el próximo año sus nuevos modelos de la gama 21, más aerodinámicos y con una estética diferente. Los interiores no escapan a esta cura de rejuvenecimiento, con lo que los nuevos Renault serán ahora más espaciosos, más confortables y técnicamente más avanzados, gracias a la utilización de cuatro nuevos motores. Dos de ellos, los de gasolina, tendrán respectivamente 1,4 litros y 80 caballos y 2,0 litros y desarrollará una potencia de 130 caballos; los dos diésel serán de 2,0 litros, uno de ellos turboalimentado.

Para más adelante se espera un quinto propulsor mucho más potente, aunque la fecha de aparición no ha sido determinada todavía por la marca francesa.

Rebajas veraniegas

ARA animar un poco las ventas, ante la amenaza de la crisis económica ensombreciendo nuestras cabezas, la multinacional británica Rover lanza al mercado dos interesantes ofertas de verano. Una se refiere a los todo terreno Range Rover y la otra es para el pequeño de la familia, el Rover 114 S. Las series especiales limitadas de los Range Rover pasan a denominarse Balmoral y Countryman. Estas dos nuevas versiones se venden con carro-



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

LOS PROPIETARIOS DE TOYOTA Camry fabricados entre 1987 y 1991 podrían quedarse atrapados dentro del vehículo si usan el cierre automático de las puertas, según la revista norteamericana Consumer Reports, donde se asegura que los cierres se agarrotan, impidiendo la apertura de las puertas desde dentro o desde fuera del vehículo. Toyota, por su parte, reconoce que sólo 50 de los 809.000 Camry

vendidos hasta la fecha están afectados con este problema.

EN UN ESTUDIO DE LA Asociación Japonesa de Fabricantes de Automóviles se afirma que los coches japoneses pesan ahora un 40 por ciento más que los de hace dos décadas, como consecuencia del aumento de tamaño e incremento de los elementos de seguridad. El estudio añade que el rendimiento medio de combustible ha disminuido, pasando de 13 kilómetros por litro de gasolina en 1982 a 11,1 en 1991.

MAZDA ACABA DE LANZAR al mercado una nueva versión diésel del 626 familiar de cinco puertas. El modelo, con tracción en las cuatro ruedas y motor de 2.000 centímetros cúbicos, cuesta 1,8 millones de pesetas.

FORD AUSTRALIA HA conseguido un contrato de 2.200 millones de pesetas para suministrar durante cuatro años bloques de motores a Mazda. Las relaciones entre ambos se remontan a principio de los años 80, fecha en la que Ford fabricó sus versiones locales de los Mazda 323 y del Mazda 626.



Infringir para recaudar

POCOS adjetivos hay para expresar la perplejidad que produce leer los Presupuestos Generales del Estado del 92, y ver cómo el número de multas de tráfico y su recaudación están ya fijadas. Ya lo saben: antes de acabar el año hay que cometer infracciones por valor de 14.400 millones de pesetas, un 27 por ciento más que en 1991.

La respuesta de Tráfico a esta curiosa situación es que se trata tan sólo de una previsión -que el año pasado se cumplió en un 100 por cien- «de la que no tenemos ninguna certeza», en palabras de un portavoz de dicho organismo.

Altos cargos de asociaciones como el RACE, CEA, ARAG y otras, han expresado su preocupa-

ción por estas cifras, y asustados ante la idea de que las multas sean sólo una fuente de recaudación (extremo éste negado por la Dirección General de Tráfico), y no un sistema de disuasión y castigo a los infractores. En opinión de estas mismas personalidades, lo correcto sería que los ingresos por multas se contemplasen como atípicos (y no como partida fija, que es lo que se hace ahora), aunque sólo supone un peligro real si se presiona a la Guardia Civil para que multe hasta alcanzar lo previsto, situación que no parece probable.

El último testigo

ESTE verano, la facturía que tiene Ford en Essex (Inglaterra) ha producido el último coche con motor de explosión sin catalizador, testigo de lo que será una nueva era

de la industria del automóvil para este pionero de las cuatro ruedas.

El vehículo en cuestión ha sido un Fiesta 1-1LX cinco puertas y salió de la cadena de montaje de la fábrica mencionada al cesar la producción con motivo del cierre general al llegar las vacaciones veraniegas anuales.

Este hecho se debe a que todas las marcas productoras de coches deben acoplarse a la Directiva Comunitaria sobre Emisiones Consolidadas, que va a entrar en vigor el día 1 de enero de 1993.

Ford lleva ofreciendo esta clase de equipo en sus turismos y vehículos industriales desde 1989.

Desde primeros de año, todos sus modelos Granada y Scorpio con motores de gasolina, los ha equipado Ford con catalizador. Además, todas las versiones de la nueva familia pluriválvulas designada con el código Zeta I, montan igualmente de serie convertidores catalíticos.



Peligro de cáncer: ahora los teléfonos

LA investigación que se está haciendo en Estados Unidos sobre un supuesto efecto cancerígeno de los radares de control de velocidad, ya tiene un estudio complementario en el Reino Unido, aunque éste se centra, principalmente, en los teléfonos portátiles.

El Centro Nacional Británico de Protección Radiológica es el que ha iniciado esta investigación, que -según dicen- no debe preocupar en modo alguno a los usuarios del teléfono móvil.

La utilización de estos equipos no es muy habitual, su potencia es débil, y el tiempo de uso es muy breve; aún así han decidido comenzar la investigación. Este caso recuerda al de los radares norteamericanos. Todavía las pruebas de la investigación americana no han llegado a nuestro país.

FINALMENTE, SE LLAMARA RENAULT TWINGO



Al fin parece que se ha despejado la incógnita del nombre con el que se designará al nuevo modelo de Renault, de reducido tamaño, que se presentará oficialmente en el Salón de París, el próximo septiembre y que comenzará a venderse a partir de febrero de 1992. Su nombre es el de Twingo. Como ya ocurriría con el Safrane, se trata de una denominación fonética, que nada quiere decir, pero que suena a cualquier cosa en cualquier idioma. Como reiteradamente hemos informado, el Twingo es un monovolumen, más pequeño que el Clio.

CONTANTE Y SONANTE

HONDA ha anunciado una caída del 22,6% de sus beneficios netos. La compañía achaca esta caída a la reducción en las ventas de coches en EE.UU. y Japón. Por otro lado, las ventas de motos crecieron un 6,4% (892.000 unidades más).

EL GRUPO PSA, segundo del sector en Europa, ha vendido 1.014.660 automóviles durante los siete primeros meses de este año, lo que supone un incremento del 2,4% respecto al mismo periodo del año anterior. Por el contrario, en Francia vendió un 9% menos a causa de la crisis de ese mercado.

FORD paralizará durante una semana de septiembre la producción de su fábrica de Halewood, en el Reino Unido, donde se fabrican los Escort y Orion. La medida, motivada por el descenso de la demanda, se extenderá a las plantas de Dagenham y Southampton, donde se adoptarán semanas laborales de tres y cuatro días respectivamente.

VOLKSWAGEN ha decidido readmitir al 90% de los 15.700 trabajadores despedidos de la fábrica mexicana de Puebla, tras una huelga de siete días. No se efectuará el pago de liquidaciones y se firmará un nuevo contrato colectivo con nuevos sueldos y prestaciones.

CHRYSLER ha llegado a un acuerdo con un grupo de 152 bancos para refinanciar sus préstamos, que ascienden a 6.800 millones de dólares. Este crédito significa un importante flujo de líquido con el que financiar sus operaciones, desarrollar nuevos prototipos, apoyar a sus vendedores, etc.

Alianza Italo-francesa

FIAT entra en el mercado europeo de furgonetas. El nombre codificado del nuevo producto es el de «U 60» y ha sido desarrollado conjuntamente por las marcas Fiat y Peugeot.

Las nuevas furgonetas serán construidas por Sevel, y las compañías italiana y francesa las podrán vender de forma separada.

A diferencia de la Ducato, que se fabrica en el sur de Italia, la nueva furgoneta será producida en la planta nueva de Sevel instalada en Hordain-Lieu Saint Amand, en el norte de Francia.

Originalmente, la versión italiana iba a ser Lancia o Alfa Romeo, pero se ha decidido que salga al mercado amparada bajo la marca Fiat. Por el momento se desconocen más datos sobre esta novedad, que nos viene directamente desde Italia.

Prueba pericial en la N-323

EL pasado día 20, un grupo formado por el juez Jorge Ferrer, el abogado del Estado Guillermo Pardo y varios miembros del Partido Andalucista examinaron 16 kilómetros de la Nacional 323, más conocida como la carretera de la muerte.

El estudio se centró en la medición de las líneas discontinuas, causantes, según se deduce de la mayoría de las denuncias, de los accidentes ocurridos aquí. El resultado de esta investigación, sumado a las conclusiones que arrojen los informes de la DGT y la Universidad de Granada están preparando, serán el punto de partida que tomará el MOPT para emprender las mejoras necesarias.

Este mismo sistema se



usó hace dos meses para realizar mejoras en la señalización. En aquella ocasión se limitó la velocidad máxima a 80 km/h, medida que acabó, al menos hasta el momento, con víctimas mortales en los accidentes.



Gasolineras: al IVA lo que es del IVA

EL Tribunal Económico-Administrativo Central (TEAC) ha adoptado un nuevo criterio para la transmisión de gasolineras.

Esta medida influye a la hora de vender una gasolinera. El TEAC diferencia el trato fiscal de la venta de la concesión administrativa del que se da a las instalaciones de la gasolinera: edificios, aparatos técnicos, etc.

La concesión adminis-

trativa para el funcionamiento de la gasolinera está sujeta al IVA, ya que goza de la naturaleza de bien mueble dadas sus características especiales. Sin embargo, el edificio que se transmite, así como la finca en la que está enclavado,

son bienes inmuebles exentos de la sujeción al IVA en atención al artículo 8.22 de la misma Ley del IVA.

CE: el que no paga no pasa

CUANDO ya faltan menos de cinco meses para que el Mercado Único desmantele las barreras que impiden la libre circulación de mercancías, el tránsito entre países y sus trámites aduaneros siguen causando problemas y dolores de cabeza a los transportistas por carretera.

Las diferentes costumbres y papeleo particulares de cada uno de los países comunitarios provoca que los horarios y

etapas no se puedan cejar de acuerdo con lo previsto. Para facilitar el uso de las carreteras comunitarias por parte de los camiones, la Comisión Europea presentará al Consejo de Transporte una propuesta para la creación de un permiso armonizado, con el objetivo de que los sistemas de pago de los Doce no discriminen a los transportistas, y cuyo precio debe reflejar el uso real que se hace de las carreteras. Se persigue el que no grave injustamente a los usuarios de infraestructuras de un país que no es el suyo, como sucedió con el impuesto que Alemania impuso a los camiones extranjeros en 1990, con la excusa de ayudar a mantener las infraestructuras y el medio ambiente.



CUENTENOS
SU CASO



Del circuito a la calle

UN coche de competición va normalmente protegido por unas barras antivuelco y unos cinturones especiales que impiden que el piloto sufra las consecuencias de un accidente. ¿Por qué no se aprovechan estas medidas de seguridad en menor escala en los turismos normales que se comercializan? ¿No se ahorrarían muchas vidas?

¿Costaría muy caro introducir estos elementos en un coche?

Victor Urice
Cantabria

Sobre la F-1

QUERIDOS amigos: leí en vuestro número 460 el reportaje sobre la vuelta de John Barnard a Ferrari. Por lo que decíais, parece que no va a haber quien le gane a este hombre, que haciendo equipo con «Magic» Senna y el señor Ascanelli, están dispuestos a hacerse con el título del campeonato de 1994. En cualquier caso, no creo que el mago Barnard logre batir a los Williams, vista su superioridad hasta ahora. El problema para Ferrari no creo que sólo sea el V-12 presentado por Ford, sino

taría que me confirmaseis todos estos fichajes y el abandono de Honda.

Francisco J. Yebra
Orense

R.- El V-12 de Ford no se montará esta temporada en F-1 y quizá nunca vea la luz en esta especialidad. Se prefiere evolucionar por octava vez el HB V8. De todos los fichajes de los que nos habla el único seguro, por el momento, es el de Schumacher en Benetton. Hay muchas posibilidades de que Senna se quede en McLaren porque a Ferrari no va. Lo más lógico es que Prost aterrizase en Williams.

Con el brazo fuera

VENGO observando, como es lógico sobre todo en verano, que muchos conductores conducen con el brazo izquierdo colgando por fuera de la ventanilla. Otros sujetan una baca vacía como si fuese a desprenderse y otros utilizan la mano y parte del brazo, con moreno tipo Caribe,

para señalar a modo de piloto intermitente (pero sin ponerlo porque no tienen más manos útiles) cualquier manobra que no sea circular en línea recta.

Normalmente estos conductores corren, a mi modesto entender, un grave peligro, ya que ante cualquier circunstancia adversa o situación de peligro no es lo mismo controlar el volante con una que con dos manos.

Además, por otra parte, queda hasta feo y hortera. Seguirán con su manía pero por lo menos que lo sepan.

Isldoro Rampies
Cuenca

Autoescuelas

ME parece muy acertado su editorial del Nº 459 en el que se habla de la educación que recibimos los noveles por parte de las autoescuelas. Lo cierto es que llevo 15 clases y lo único que he aprendido es a no chocar con nadie por la calle. No hemos salido todavía a carretera y, por supuesto, no he pasado de tercera velocidad. Sí que aparco más o menos bien pero nadie me ha dicho, y teóricamente el profesor considera que ya estoy preparado para el examen, que para adelantar o subir una cuesta tengo que reducir, ni como puedo calcular qué velocidad lleva el vehículo que vienen de frente. O mejoran la enseñanza o los españoles seguiremos sin saber conducir.

Pablo Ripollés
Gerona



Motor 16



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

Director:
Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. Subdirector: José María Cernuda. Director de Arte: Olegario Torralba. Redactores jefes: Víctor Piccione (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 Garib, Manuel Madrid, Javier Moló, 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 Meillerey (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). 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 Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañas (Pruebas); Enrique Llorea (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Ginés Nadal (Diseño); Mayte de Ondarra (Documentación); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre); y José Luis de la Viña (Náutica).

Autoedición: José M^o Gómez-Morón (jefe), Yolanda Corrochano y José M^o Ormazábal.

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suenzes. Publicidad Zona Centro: Eivira Aricha, M^o Jesús Sánchez y Eduardo Abuña. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguero. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rus. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Director de Publicidad Internacional: M. Angel Durá. De Interés 16: Antonio Rodríguez (Director Comercial). Zona Cataluña: Roser Freixas. Coordinadora: Concha Moreno.

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

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tbl: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Barategui, 1. 4^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58. 1^o 48005 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 16 67, 327 14 58 y 327 15 25.



MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la P.I.P.P. 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).

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.

GV¹⁶
GENTE Y VIAJES



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

SUAVE DE LINEAS
El centro de diseño de Nissan en Europa se ha decantado por un coche de líneas redondeadas y alto techo.



POR qué nadie discute la *europiedad* de un Opel Astra o un Ford Scorpio y sin embargo considera que un Nissan Primera es un coche japonés? Anthony Burton, responsable de proyectos del Centro Europeo de Tecnología de Nissan hacía esta reflexión durante la restringida presentación a un grupo de periodistas europeos, del nuevo Nissan Micra, diseñado y fabricado en las instalaciones de Sunderland, en el Reino Unido.

Así pues, la primera definición del nuevo Micra es que se trata de un coche destinado al mercado europeo, con un concepto típicamente europeo y al gusto de los ciudadanos europeos.

Cuando Nissan desembarcó en el viejo continente, en 1986, lo hi-

zo con la misma estrategia con que Ford y General Motors lo habían hecho 35 años antes, creando Nissan Europa con plena autonomía financiera y tecnológica, aprovechando únicamente el *know-how* de la empresa matriz.

En los últimos años, los fabricantes nipones se han caracterizado por incluir en sus modelos más populares un equipamiento que los coches europeos sólo podían ofrecer en coches de mucha más categoría y precio. No es extraño encontrar en los pequeños coches japoneses transmisiones automáticas, frenos con sistemas antibloqueo, aire acondicionado, servodirección o motores multiválvulas. Recordemos que el acuerdo entre Seat y Suzuki busca precisamente

la construcción de un pequeño utilitario, por debajo del actual Ibiza, que opcionalmente pueda incorporar estos elementos mencionados, sin que su precio se dispare.

Precisamente ésta es la oferta que quiere hacer Nissan con el nuevo Micra; el de un coche de vocación urbana, que el cliente pueda comprar con todo el equipo que se ofrece en coches de más categoría, a un precio razonable. Ese es el desafío.

Hemos tenido la oportunidad de conducir los nuevos Micra, en sus dos versiones de motor (1.000 y 1.300 centímetros cúbicos), con la caja de cambios convencional de cinco velocidades y con la caja automática de variación continua, bautizada CVT para la ocasión. Pe-



NUEVO NISSAN MICRA

EL RETO DE EUROPA

Nissan, el fabricante japonés que más vende en Europa, acaba de presentar el nuevo Micra, un coche de la categoría de los polivalentes, dispuesto a competir con el Renault Clio, el Ford Fiesta, el Fiat Uno y la docena de modelos que completan el segmento más vendido del mercado.

FICHA TÉCNICA



CUIDADA ESTÉTICA
El diseño del portón trasero se ha hecho con especial cuidado. El nuevo 80 Avant resulta ser un coche compacto y muy atractivo.

	1.000 16 V	1.300 16 V
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (cc)	998	1.275
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	9,5 a 1	9,5 a 1
Potencia máxima (r.p.m.)	55 cv/ 6.000	75 cv/ 6.000
Par máximo (r.p.m.)	8,1 mkg/ 4.000	10,5 mkg/ 4.000
TRANSMISIÓN		
Tracción	Delantero	Delantero
Caja de cambios	5 veloc. (autom. opc.)	5 veloc. (autom. opc.)
DIRECCIÓN		
Sistema	Cremallera (asis. opc.)	Cremallera (asis. opc.)
Diámetro de giro (m)	9,4	9,4
FRENOS		
Sistema (Del./Tras.)	Discos	Discos (ABS opc.)
SUSPENSIONES		
Delantero	Independiente	Independiente
Trasero	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES		
En croon de marcha (kg)	795-820	835-850
Largo (ancho) (mm)	3.699/1.585/1.430	3.699/1.585/1.430
Capacidad del depósito (l)	42	42
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de 0 a 100 km/h (s)	16,4 (Automat. 19,7)	12,0 (Automat. 13,7)
Velocidad máxima (km/h)	150 (Automat. 142)	170 (Automat. 162)
Consumo Urbano (l/100 km)	6,0 (Automat. 8,1)	6,8 (Automat. 6,9)
A 90 km/h (l/100 km)	4,8 (Automat. 5,2)	4,8 (Automat. 5,2)
A 120 km/h (l/100 km)	6,7 (Automat. 7,1)	6,7 (Automat. 6,8)



14 / Motor 16

ro para obtener una idea clara de lo cerca o lejos que están de conseguir sus objetivos, es imprescindible conocer los precios a los que van a venderse los Micra en el mercado español, allá por el mes de noviembre. Aunque no se sabe aún de una manera oficial, parece ser que el más barato costará 1,1 millones y el más caro, 1,7 millones, con motor 1,3, aire acondicionado, ABS, servodirección y naturalmente motor inyección multipunto de 16 válvulas, que es común a todos los Micra.

La habitabilidad es la mayor dificultad con que se encuentra siempre un departamento de diseño a la hora de bocetar un coche de 3,7 metros de longitud. De hecho, el nuevo Micra es ligeramente más pequeño que el viejo Micra, aunque se ha ampliado la distancia entre ejes para ganar espacio para los pasajeros traseros. Todo ello supone el sacrificio del maletero, más reducido, pero de unas formas muy limpias, con lo que su aprovechamiento es óptimo.

En esta primera toma de contac-

TAMBIÉN EN AUTOMÁTICO
El nuevo Micra ofrecerá una versión equipada con el cambio CVT de variación continua.



to, nos ha sorprendido el rendimiento del pequeño motor de un litro y 16 válvulas, el primer motor de estas características que llega al mercado europeo y que no parece que rinda sólo los 55 caballos anunciados, sino algunos más, especialmente, por su capacidad de recuperación. En cambio, el motor de 1,3 litros es mucho menos sorprendente; es lo que esperamos de un motor de estas cualidades y sus 75 caballos son suficientes para conducirlo con tranquilidad en carretera.

Dos cosas que nos sorprendieron gratamente fueron el bajísimo nivel de ruidos y la suavidad del manejo de la caja de cambios. Por el contrario, la dirección, muy pesada, nos chocó en un coche que teóricamente pesa 800 kilos y utiliza unas ruedas de 155 milímetros de anchura.



CARROCERÍA DE TRES PUERTAS. Deberá ser la carrocería más vendida, especialmente en los mercados del Norte de Europa.



CARROCERÍA DE CINCO PUERTAS. Es la versión en la que la habitabilidad se ha estudiado más intensamente.

Nissan ha desarrollado una caja de cambios de variación continua, en la misma línea que la que hemos visto montada en Ford y Fiat-Lancia desde hace algunos años. Incorpora un volante electromagnético, que mejora el funcionamiento, especialmente en lo que a ruidos se refiere. Siempre nos hemos mostrado partidarios de esta transmisión, por lo que supone de comodidad y brillantez de respuestas a cualquier régimen de motor. Sus inconvenientes son sobradamente conocidos: empeoramiento de los consumos y menor velocidad punta. Es una opción muy interesante para quien destine el Micra a una utilización fundamentalmente urbana. Su línea, sin duda original y la buena calidad de terminación, harán del Micra un coche interesante, del que habrá que conocer los precios y los niveles de equipamiento para presentarlo como opción válida frente a sus teóricos rivales. El reto, de momento, está lanzado. ○

José María Cernuda



INTERIORES JAPONESES. No cabe duda de que las líneas maestras de interior son japonesas.



ASPIRANTE URBANO. El concepto del nuevo Micra obedece a un coche de carácter eminentemente urbano, de reducidas dimensiones.

LO ÚLTIMO

Con las puertas abiertas parece un insecto procedente de otro planeta o un artilugio de una de las películas de Spielberg. En cualquier caso, su simpático aspecto y lo interesante de su planteamiento no pasan inadvertidos. Es el Renault Zoom, un eléctrico de película.

EN menos tiempo del que pensamos, los fabricantes europeos nos van a poner las pilas. Los vehículos eléctricos han pasado de la anécdota a la realidad. Modelos como el Fiat Cinquecento, el Renault Clio, el Peugeot 106, el VW Golf, el Ford Escort o el Seat Toledo ya cuentan con versión eléctrica y serán, a muy



RENAULT **zoom**
UN ELECTRICO DE PELICULA



PARA APARCAR
Increíble pero cierto, los coches ya se encogen para aparcar.



URBANO POR EXCELENCIA
Con su tamaño y la energía que consume, el Zoom es el vehículo urbano ideal.



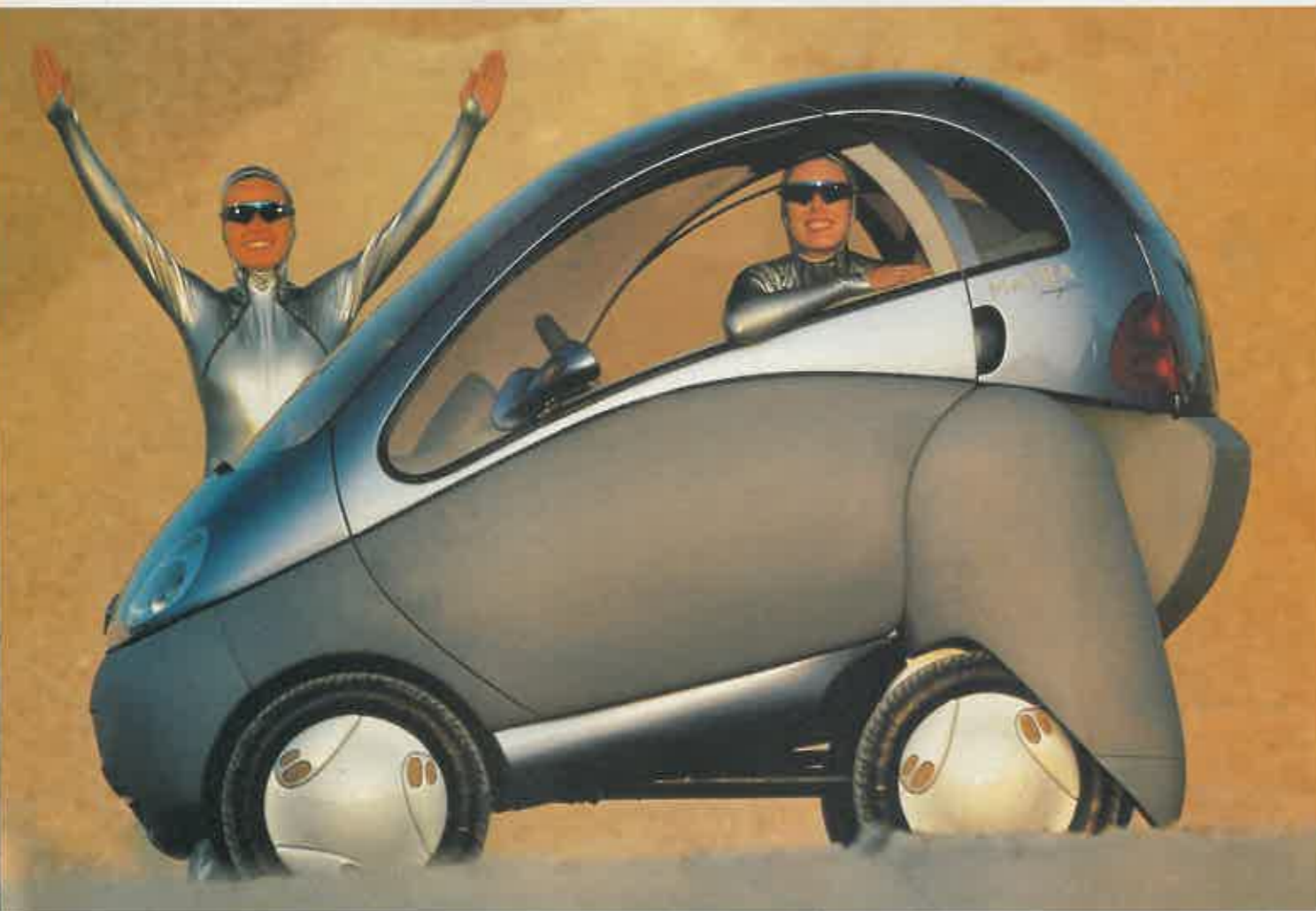
corto plazo, invitados exclusivos en nuestras grandes ciudades, compartiendo con nuestros humeantes automóviles esos metros de asfalto cada día más escasos.

Pero la confianza de las marcas europeas en que el coche eléctrico lidere el segmento de los pequeños vehículos urbanos les ha llevado a



en sus soluciones, que afronta la problemática de circulación urbana y suburbana partiendo desde cero.

Con esa ventaja, los diseñadores del Zoom han centrado su trabajo en construir un vehículo pensado para el habitante de la ciudad, que posee más de un coche y, generalmente, realiza trayectos cortos día-



NO ES UN CARACOL. A pesar de su tamaño y de su motor eléctrico, el Zoom alcanza los 120 kilómetros por hora y tiene una autonomía de 150 kilómetros.

no estancarse en los planteamientos actuales de un city-car. No hay que olvidar que sólo en el mercado francés se estima un negocio de 250.000 vehículos eléctricos para el año 1995.

Y es de momento Renault, en colaboración con Matra, el más resolutivo y creativo de los constructores franceses de series medianas, la que se ha atrevido a llegar más lejos en este concepto, la que ha sabido combinar la propulsión eléctrica con unas características ciudadanas de la forma más acertada. El pequeño Zoom es el resultado de un brillante trabajo, un prototipo atrevido tanto en sus formas como

FICHA TÉCNICA

MOTOR: Delantero transversal. **TIPO:** Eléctrico auto-síncrono con corriente alterna de concepción MATRA AUTOMOBILE. **POTENCIA:** 25 KW equivalente a 34 CV. **TRANSMISIÓN:** Automática. **BATERÍAS:** Níquel/Cadmio. **TIEMPO DE RECARGA:** 8 horas utilizando el cargador incorporado. **VELOCIDAD MÁXIMA:** 120 km/h. **ACELERACIÓN:** de 0 a 50 km/h en menos de 6 segundos. **AUTONOMÍA:** 150 km en zona urbana y 260 Km a 50 km/h estabilizados. **DIÁMETRO DE GIRO ENTRE PAREDES:** 8,40 metros (6,60 en posición acortada)

riamente para compras, ocio o su traslado al trabajo.

Se trata de un monocuerpo eléctrico, de dos plazas y 180 litros de volumen para equipaje, con el que se pueden recorrer 150 kilómetros en zona urbana con una sola carga de batería. En su proyecto se han invertido cerca de 2.000 millones de pesetas, lo que da una idea de la confianza depositada en el éxito de este tipo de vehículos.

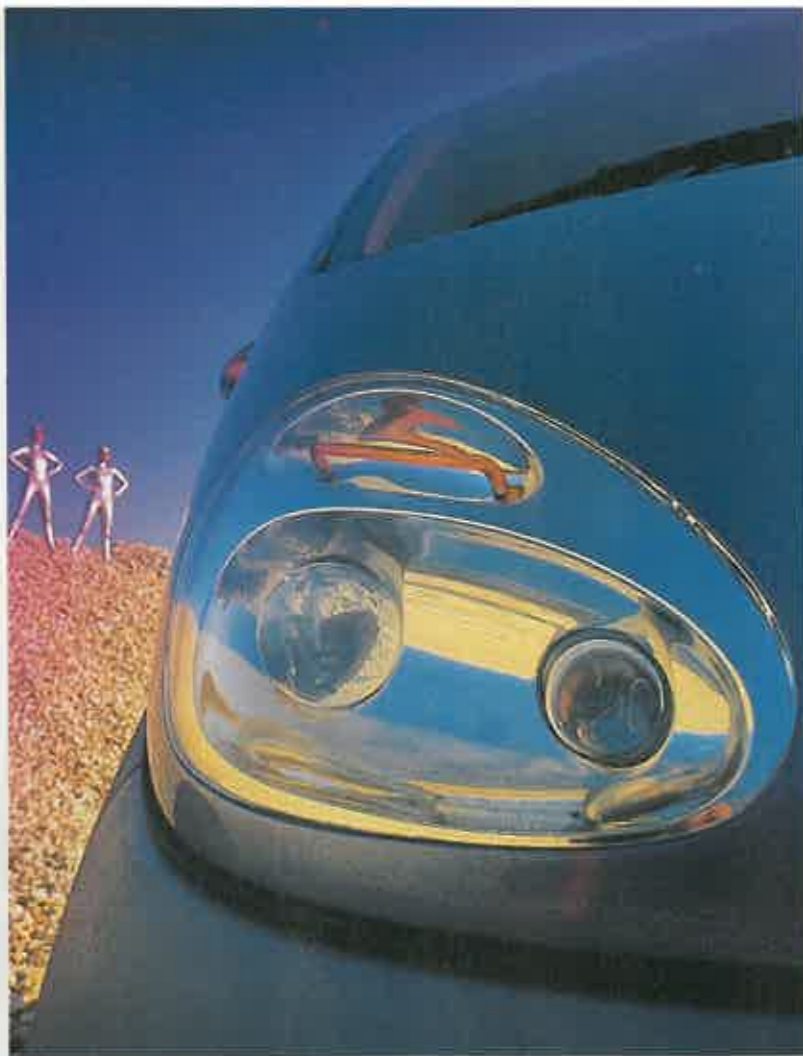
Las baterías, de níquel/cadmio (las más efectivas hasta el momento), se alojan sobre un bastidor bajo los asientos y tardan en recargarse ocho horas utilizando el cargador incorporado (dos horas con un carga-



tve1
La Primera.

Cada vez que quieras sentir el cine de cerca, entra en la UNO... te convertirás en un espectador de Primera.

TODO FUTURO
El Zoom emana futuro por los cuatro costados. Sus soluciones serán adoptadas por muchos a corto plazo.



dor exterior para carga al 80 por ciento). Como es habitual, tanto el tiempo de carga como la autonomía, están causando los mayores quebraderos de cabeza a técnicos y fabricantes, que no son capaces de disminuir ni el tiempo que el coche debe estar enchufado a la red para saciar su sed de voltios ni el peso de las baterías (en este caso nada más y nada menos que 350 kilogramos del total de 800).

El Zoom no es la panacea pero, como quiera que estas pegas no tienen visos de solución a corto plazo, el equipo técnico ha decidido mejorar otros aspectos como el tamaño, la seguridad y el confort mientras siguen investigando el angustioso tema de las baterías.

Para lo primero se recurre a un sistema muy especial de batalla variable. Esta función, tan llamativa como práctica, permite una variación de la distancia entre ejes de 60 centímetros, lo que consigue reducir la distancia total a la hora de aparcar. Así, el Zoom pasa en un abrir y cerrar de ojos de 2,65 a 2,10 metros de largo y de 1,49 a 1,72 metros de alto. Cuando el pequeño Renault eléctrico se encoge, el sistema le permite mantener una velocidad de cinco km/h, conservando la función de amortiguación. Cuando se estira consigue alcanzar los 120 km/h sin pega alguna.

MUY SEGURO

La seguridad ocupaba una de las parcelas más importantes dentro del pliego de condiciones de Renault para el Zoom. El medio urbano es tan activo que se generan gran número de alcances, choques y rozamientos, por ello la estructura del *city-car* francés se ha desarrollado con aluminio reciclado y zonas absorbentes. En los paragolpes tampoco se han escatimado medios, son de espuma absorbente y van montados sobre una viga de aluminio. Las zonas de deformación progresiva abundan y la rigidez del habitáculo junto con los refuerzos en puertas y algunas aportaciones originales, como es el retraimiento de los pedales en caso de choque frontal, convierten al Zoom en una fortaleza inexpugnable a pesar de su frágil y vulnerable aspecto.

Elementos como el ABS o el eu-

robog se consideran factibles en este prototipo, aunque encarecerían el producto final sobremanera. En cualquier caso, en el Zoom se ha dado rienda suelta a la imaginación en una demostración de lo que podría ser el coche eléctrico ideal en un futuro próximo.

Seguramente para entonces será absolutamente normal que una alarma acústica nos avise de la baja presión de un neumático, que un sistema de navegación nos oriente sobre la calle menos congestionada o que un ordenador nos recomiende la velocidad y las aceleraciones máximas posibles en función de la carga disponible en las baterías, tras indicarle cuántos kilómetros vamos a efectuar en todo el día. Todo esto es sólo un aperitivo comparado con las posibilidades reales de este prototipo.

No es un sueño ni una película. A ocho años del año 2000, el vehículo eléctrico se configura como la solución a casi todos los problemas, y tanto la marca Renault como Matra lo saben.

Andrés Más



DOS PLAZAS Y MALETERO EN 2,6 METROS. Y con mayor habitabilidad que algún utilitario actual. Las puertas se han diseñado para aparcar en los espacios más estrechos.

INTELIGENTE
Se ha diseñado pensando en el medio ambiente y en su terreno: la ciudad.



**EN MOTOS Y CICLOMOTORES EL CASCO SIEMPRE.
EN CIUDAD Y EN CARRETERA**



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

TOYOTA CARINA E EL JAPONES EUROPEO

La nueva generación de Toyota Carina, que se fabricará tanto en Japón como en Inglaterra (para evitar cupos de importación), se identifica con la letra E y su objetivo es el de seducir a Europa.

DENOMINADO Corona en el mercado japonés, el Carina E se empieza a fabricar en Birmingham en pequeñas dosis hasta el próximo año, que es cuando está previsto el rendimiento al ciento por ciento de la fábrica inglesa.

El Toyota Carina E es un coche del segmento medio alto que se presenta con una completa y variada gama de versiones. El pequeño de la gama cuenta con un motor de 1.600 centímetros cúbicos de 115 caballos de potencia y con carrocería de cuatro puertas o tres

volúmenes. Mientras que para la motorización de dos litros y 133 caballos la carrocería es de dos volúmenes de cinco puertas con portón trasero, llamada *Lift-Back*.

Esta versión se ofrece con caja de cambios manual y automática. En septiembre aparecerá la versión deportiva GTi con 158 caballos

de potencia y dos litros, y con la misma cilindrada, una versión diésel atmosférica de 73 caballos que probablemente se venderá con los dos tipos de carrocerías.

Observamos cómo los propulsores de los nuevos Carina han experimentado un aumento de potencia, menos en la versión diésel. Así la antigua versión 1.600 de 95 caballos pasa ahora a tener 115 y la de dos litros de cilindrada de 128 a 133 caballos, mientras que el GTi hereda el motor de dos litros del Celica. Por supuesto todos los motores de gasolina están catalizados y montan culatas de cuatro válvulas por cilindro.

Pero no sólo los motores han experimentado un aumento, sino también, ligeramente, las carrocerías,



FUNCIONAL ANTE TODO
El Toyota Carina E es un coche elegante, de líneas poco acentuadas y estudiado para ofrecer comodidad sin estrecheces a sus pasajeros.



que pasan a tener una longitud de 4,53 metros. El aspecto del nuevo Carina, del que ha habido ya diez generaciones con el mismo nombre, es de líneas elegantes, muy suaves y apenas acentuadas, que le restan originalidad. Únicamente la versión de cinco puertas, con un parabrisas y una luneta trasera muy inclinada, tiene algo más de carácter.



na postura al volante, puesto que la columna de la dirección y el asiento del conductor son regulables en altura.

Las plazas traseras son bastante amplias y se pueden abatir los respaldos de todos los asientos por partes para poder comunicarse con el maletero,

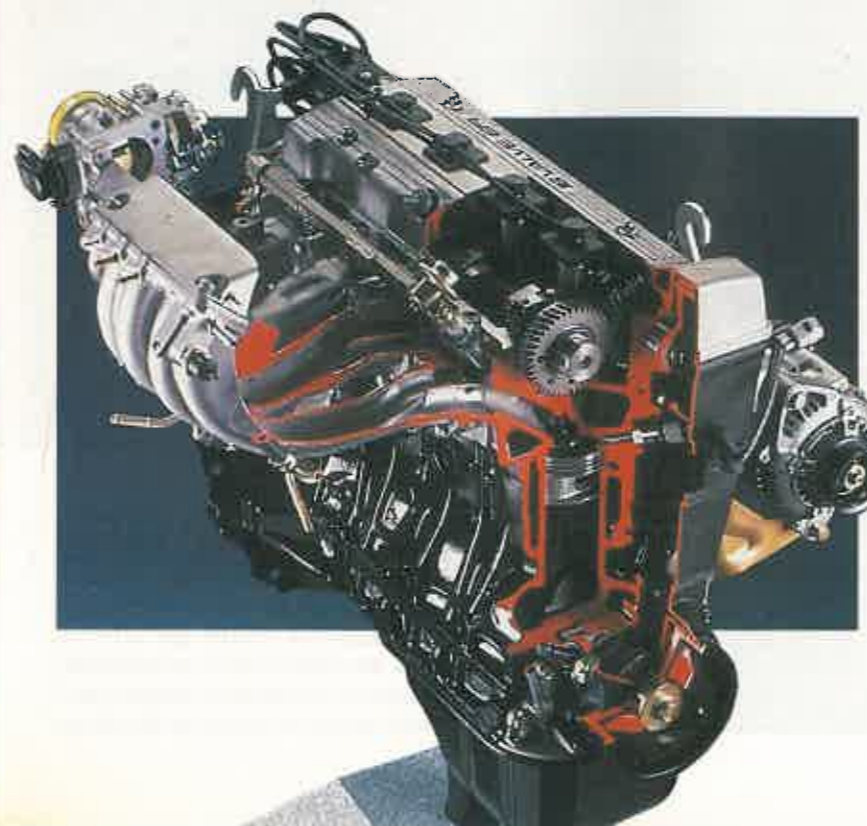
Con todo, el Carina E es un coche estudiado para ofrecer confort y funcionalidad sin renunciar a la aerodinámica, cuyo coeficiente Cx es de un excelente 0,30. En cuanto a la capacidad del maletero es muy generosa, con un volumen de 470 litros para el cinco puertas y de 545 para la berlina de cuatro puertas.

En el interior, la calidad de los materiales y la terminación es irreprochable, así mismo el correcto estudio ergonómico hace perfectamente visibles los relojes del salpicadero. La disposición de los distintos mandos es racional y entre los elementos del equipamiento destaca, por lo insólito y práctico en el GLi dos litros y GTi, un estuche para guardar las gafas, dispuesto entre los dos parasoles delanteros.

Tampoco supone ningún problema en el Carina encontrar una bue-



ESPACIO APROVECHADO
Los asientos aseguran un buen confort y espacio, lo mismo delante que detrás, y los materiales usados son de calidad.



tanto en la berlina de cuatro puertas como en el *lift-back* de cinco. En cuanto al equipamiento, todas las versiones montan elevavolantes eléctricos, tanto para las plazas delanteras como para las traseras, y cierre centralizado de las puertas. Los retrovisores exteriores se regulan desde el interior y eléctricamente en las versiones de dos litros. Los Toyota Carina GLi y GTi disponen de serie de radiocassette con cuatro altavoces y antena eléctrica, mientras que el aire acondicionado, por el momento, no está previsto ni como opción.

Las versiones de 1.600 centímetros cúbicos y diésel serán las más económicas.

En nuestro país se prevee la comercialización de todas estas versiones del Toyota Carina E entre finales de año y primeros del que viene.

A finales de septiembre comienza a venderse en España la carrocería coupé de la Serie 800 de Rover. Se comercializará con cambio manual o automático y, a diferencia de la versión de cuatro puertas, el airbag pertenecerá al equipo de serie.



**ROVER
800
COUPE**

**DISTINCION
DEPORTIVA**

EN el pasado Salón de Ginebra, evento que se celebra todos los años en primavera, se dio a conocer el Rover 800 Coupé. Este modelo comenzará a venderse en España a finales del próximo mes de septiembre y, aunque todavía no se conocen los precios definitivos, podemos adelantar que la ver-

sión con cambio manual se situará en torno a los 5.700.000 pesetas y el modelo automático costará en torno a 200.000 pesetas más.

Sobre la plataforma de los Rover 800 berlina se ha realizado una carrocería del tipo coupé, que mide exactamente lo mismo, en longitud, que la versión de cuatro puertas. En

esta carrocería, de momento, sólo se monta el motor de 6 cilindros en V de 169 caballos, de origen Honda, que ya se conocía en los Rover 800 de carrocería antigua. Bloque y culata de aleación ligera, junto a sus dos culatas de cuatro válvulas por cilindro mandadas por un solo árbol de levas e inyección electróni-

ca multipunto son sus características fundamentales. Es un motor muy adecuado a la carrocería de tipo coupé por su comportamiento con ciertos tintes deportivos. No resulta particularmente elástico, pero a partir de su gama media de revoluciones, empuja con brío hasta 6.500 revoluciones por minuto y re-

TRES VOLÚMENES
A pesar de su denominación, este coupé, de tres volúmenes, dispone de un maletero de buen tamaño.

sulta muy agradable de conducir. En el coupé, al igual que en la berlina, se ofrece con caja de cambios manual o automática, esta última con dos posiciones, deportiva o de cruce para cuando se opta por desplazamientos relajados que redundan también en un importante descenso del consumo. En posición deportiva, un automatismo de origen Honda excluye la cuarta marcha, y los cambios se realizan a un

suma el airbag de serie. Más no se puede pedir, salvo, parece que siempre tiene que haber un pero que poner, una instrumentación escasa, que sintoniza con la tendencia actual de la mayoría de marcas en este sentido, y sin ordenador de a bordo. También los mandos de la climatización podrían mejorar: durante la noche, los botones que operan el sistema quedan iluminados, pero no así los símbolos a los



ESTILIZADO
El coupé recuerda vagamente a la berlina, aunque mantiene alguno de sus elementos.

número de revoluciones elevado. En cuanto al equipamiento, resulta aún más elevado que con la carrocería de cuatro puertas. A la tapicería de piel, inserciones de madera, volante regulable, aire acondicionado, asientos regulables eléctricamente y con memoria, mando a distancia y cierre centralizado, dirección asistida, elevalunas eléctricos, asiento posterior divisible, sistema de antibloqueo de frenos y techo solar se

que corresponde cada uno, motivo por el cual hay que actuar utilizando la memoria. En el interior apenas se aprecia diferencia con respecto a la berlina; sin embargo, los asientos llevan un tapizado de cuero diferente, con más costuras, que los de la versión de cuatro puertas, aunque mantienen idéntica forma. El acceso a las plazas traseras está garantizado por unas puertas laterales de gran ta-

ROVER
COUPE

El antecesor

Denominar coupé al modelo de Rover que aparece en las fotos (Denominado GTP 652) y que data de 1965, de cuando Rover era aún una compañía independiente, es incorrecto, a pesar de su línea de techo más baja y la fuerte inclinación de la luna trasera y del techo una vez mediada la puerta trasera. Y el motivo de la incorrección es evidente, este modelo tiene cuatro puertas. Sin embargo, sus diseñadores le denominaron coupé. Casi treinta años después, resulta curioso recordar cuan toscos resultaban los vehículos para con sus propietarios. La ergonomía no era una ciencia como se entiende en la actualidad y, aunque este coupé de cuatro puertas es grande y espacioso en su interior, con grandes asientos forrados en cuero, éstos se las ven y se las desean, a causa de su ausencia de forma, para sujetar bien al conductor. En cuanto al comportamiento, mejor evitar entusiasmos en la conducción con este modelo. Su alto centro de gravedad, combinado con su eje rígido trasero, sin más guía que la de las blandas ballestas, significa un balanceo similar al de un voluntarioso galeón en mitad de una tormenta. El motor, de seis cilindros en línea, comienza a bramar quejoso a partir de 3.700 revoluciones por minuto. En cuanto a la dirección, la documentación del coche anuncia que está dotado de dirección asistida Hydrosteer, pero en maniobras de aparcamiento es necesario tener buena musculatura para mover el volante con cierta dignidad. Un esfuerzo decidido es la única forma de conseguir que este viejo Rover funcione. Cerrar las puertas y cambiar de marcha requiere en ambos casos mucha decisión al empujar.

FICHA TECNICA



MOTOR: Delantero longitudinal de seis cilindros en línea. Dos válvulas por cilindro. 2.995 centímetros cúbicos y 135 caballos de potencia a 5.000 revoluciones por minuto. Par máximo 23,4 kgm a 1.750 rpm. Alimentación: carburador monocuerpo.
TRANSMISION: Tracción a las ruedas traseras. Caja de cambios manual de cuatro marchas y overdrive.
DIRECCION: Sistema: Hydrosteer, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2.
FRENOS: Delante: Discos macizos. Detrás: Tambores.
SUSPENSION: Delantero: Independiente con triángulo transversal, barra de torsión, amortiguador telescópico y barra estabilizadora. Trasero: Eje rígido con ballestas semielípticas.
PESOS: En orden de marcha: 1.702 kg.
DIMENSIONES: Largo/ancho: 4.737 mm/1.780 mm.
PRESTACIONES: De 0 a 100 Km/h: 15,8 segundos. Velocidad máxima: 175,0 kilómetros por hora.



ELEGANCIA
Su carrocería de cuatro puertas no concuerda con su denominación de coupé, pero sí conserva los rasgos de esta clase de vehículos.



PARRILLA DESMESURADA
El frontal del Rover de 1965 carece de la armonía del actual.



RESISTENTE
Este anclano motor, de seis cilindros en línea, muestra las señales de una vida dura.



EL PASO DEL TIEMPO
Materiales ajados y rudo funcionamiento delatan su edad.



FICHA TECNICA



ROVER 3.0 COUPÉ	
MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	6 en V
Cilindrada (c.c.)	2.675
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electr. multipunto
Compresión	9,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	171 CV (126 Kw)/5.900
Par máximo / r.p.m.	22,9 mkg (225 Nm)/4.500
TRANSMISION	
Tracción	A las ruedas delanteras
Caja de cambios	Automática de 4 marchas
DIRECCION	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	11,4
FRENOS	
Sistema(Del/Tras)	Discos vent./discos vent.
SUSPENSIONES	
Delantera	Independiente
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En croce de marcha (kg)	1.400
Largo/ancho/alto (mm)	4.880/1.900/-
Capacidad del depósito (l)	68
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Acceleración de cero a 100 km/h (s)	9,3
Velocidad Máxima (km/h)	211
Consumo Urbano (l/100 km)	13,3
A 90 km/h (l/100 km)	7,9
A 120 km/h (l/100 km)	9,0

maño, que casi permiten acceder a las plazas posteriores sin abatir los asientos.

En cuanto al comportamiento, éste sigue penalizado por un eje delantero remiso a entrar en las curvas con precisión por el recorrido exacto que se le indica con el volante. Su tendencia subviradora es acusada. Pero si se conduce con suavidad y anticipación resulta satisfactorio.

Las suspensiones, a pesar de tratarse de una carrocería con cierto talento deportivo, están enfocadas, mayormente, a conseguir un elevado grado de comodidad en autopistas y carreteras sin curvas, al igual que la dirección, asistida en función de la velocidad, que en tramos virados y lentos no transmite al conductor las sensaciones necesarias para sentir en el volante el comportamiento del eje delantero.

En cuanto al volumen del maletero, éste no se ve ostensiblemente afectado por el cambio estructural de la carrocería. Ni su volumen ni la altura de carga varían en demasía.

El Coupé de la Serie 800 de Rover, se trata, en definitiva, de un modelo capaz de devorar las carreteras en buen estado, o al menos sin excesivas curvas. Y su personalidad comienza a estar a la altura de los mejores de sus antepasados de la misma marca.

ROVER 200 COUPÉ

Por otro lado, en el próximo Salón de París (a celebrar el próximo mes de octubre), se presentará el nuevo Rover 200 coupé. Este modelo, que llegará a España a finales del presente año, estará disponible con dos motores diferentes: uno turbo de 200 caballos de potencia y otro de 1,6 litros de cilindrada y 130 caballos.

El motor turboalimentado es el propulsor de 1.994 centímetros cúbicos que se instala en el Rover 820 Ti, y con el mismo turbo compresor Garret, pero con otra centralita electrónica que permite alcanzar 20 caballos más de potencia y un incremento de par máximo en torno



ORIGEN HONDA
El propulsor del nuevo Rover 800 Coupé tiene un comportamiento fenomenal.

al 10 por ciento. En esta versión, también de tracción delantera se contará con autoblocante. El propulsor de 130 caballos y 1.590 centímetros cúbicos, mantiene idénticas sus características a los actuales que se montan en los Rover 200. Realizado sobre la plataforma de los Rover 200, aunque el resto de la carrocería ha sido completamente rediseñada y recuerda a la de su hermano mayor, el Rover 800 Coupé, que ilustra estas páginas.

En el frontal, con respecto a la Serie 200 actual, se montan unos faros más estrechos, un *spoiler* delantero más bajo y entradas de aire de superior tamaño. Las puertas tampoco son las del Rover 200 3 puertas, ya que las del coupé se deben adaptar a un techo más redondeado, que finaliza por detrás en una luna de considerable inclinación. Sobre la tapa del portón, va colocado un *spoiler* que permitirá distinguirlo de los Rover 800. ○

PARRILLA FAMILIAR
El frontal resulta inconfundible sobre el origen de este coupé. Toda la serie 800 mantiene el mismo aspecto.

Ian Adcock
Fotos: Mike Valente

LOS tres objetos de la prueba son coches con maletero, que no sobrepasan los dos millones de pesetas en su precio y enfocados sin ambigüedades hacia el turismo polivalente y familiar. Sus mecánicas intentan buscar un compromiso ideal entre rendimiento y consumo. Por lo demás, se plantean conseguir la mayor habitabilidad y capacidad de carga sin sacrificar el confort y la eficacia en carretera de una buena berlina. Su

razón de ser en versión de tres volúmenes estriba en que esta configuración aumenta el volumen destinado a equipaje respecto a sus hermanos de cinco puertas. Conservan la misma distancia entre ejes que sus homólogos de cinco puertas, por lo que han conseguido aumentar su capacidad de carga posterior a base de alargar el voladizo trasero que sustenta el maletero. Las motorizaciones son ya bien conocidas en el caso del Orion

y del Astra, habiendo demostrado su brillantez en anteriores pruebas. No así la del R-19 1.8 RT, inédita hasta ahora en nuestro mercado y que completa la oferta de este modelo francés que tanta popularidad ha conseguido en nuestro país. El nuevo motor de 1.794 centímetros cúbicos y 95 caballos de potencia se sitúa en cuanto a esta última cifra por debajo del Orion 1.8i, con 105 caballos, y del Opel Astra, con 100. Pero no por ello el francés se



FORD ORION GHIA 1.8 16V, OPEL ASTRA GT 1.6i 4P, RENAULT 19 1.8 RT

¡A LA CARGA!

VIRTUDES

- Acabados
- Frenos
- Dirección asistida de serie
- Suspensiones confortables

FORD ORION GHIA 1.8i 16V
PRECIO: 1.983.000 ptas.

- Desarrollos largos del cambio
- Dirección imprecisa
- Sistema de abatir asientos
- Maletero menos capaz

DEFECTOS

VIRTUDES

- Rendimiento del motor
- Asientos delanteros amplios
- Capacidad del maletero
- Calidad materiales

OPEL ASTRA GT 1.6i 4P
PRECIO: 1.874.000

- Ausencia opción aire acondicionado
- Plazas traseras
- Amortiguadores posteriores

DEFECTOS

VIRTUDES

- Elasticidad del motor
- Buen comportamiento
- Volante regulable de serie
- Precio

RENAULT 19 1.8 RT
PRECIO: 1.815.000 pts.

- Rebotes de la suspensión
- Blocaje de frenos con carga
- Mayores consumos
- Menor equipo

DEFECTOS

Las valoraciones de los automóviles suelen hacerse en vacío, es decir, en las condiciones más ideales en las que rodarán durante su utilización. Pero la influencia de los kilos transportados, pasajeros y equipaje, pueden modificar sustancialmente su comportamiento. Es lo que trataremos de ver sobre estos tres populares familiares polivalentes que, a priori, no deberían temer a la carretera cargados y conservar las mismas cualidades que en vacío.

FICHA TECNICA



	ORION	ASTRA	R-19
MOTOR			
Disposición	delantero transversal	delantero transversal	delantero transversal
Número de cilindros	4, en línea	4, en línea	4, en línea
Cilindrada (c.c.)	1.796	1.598	1.754
Arbol de levas	2, en cabeza	1 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	4	2	2
Alimentación	inyección electrónica	inyección electrónica	inyección electrónica
Compresión	10,0 a 1	10,0 a 1	9,7 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	105 CV (77 kW) / 5.500	100 CV (74 kW) / 5.600	95 CV (69,9 kW) / 5.750
Par máximo / r.p.m.	15,8mkg(153Nm)/4.500	13,5mkg(132 Nm)/3.400	14,8mkg(145 Nm)/2.750
TRANSMISION			
Tracción	delantera	delantera	delantera
Caja de cambios	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades
Velocidad a 1.000 rpm 17/27/34	8,7/14,4/21,5	7,6/12,6/18,9	8,1/13,4/18,9
Velocidad a 1.000 rpm 4/5 ^a	29,0/36,5	24,1/30,3	25,9/33,1
Embrague	mando mecánico	mando mecánico	mando mecánico
DIRECCION			
Sistema	cremallera asistida	cremallera	cremallera asistida
Vueltas de volante	3,3	3,4	3,4
Diametro de giro (m)	10,0	11	10,4
FRENOS			
Delante	discos	discos	discos ventilados
Detrás	tambores	tambores	tambores
Antibloqueo	opcional	opcional	opcional
SUSPENSIONES			
Delantera	independiente	independiente	independiente
Trasera	semiindependiente	semiindependiente	semiindependiente
RUEDAS			
Llantas (pulgadas)	aleación 5,5" x 14"	chapa 5,5" x 14"	chapa 5" x 13"
Neumáticos	185/60 x 13"	185/60 x 14"	175/70 x 13"
PESOS Y CAPACIDADES			
En orden de marcha (kg)	1.065	980	1.025
Capacidad depósito combus	55	52	55

EQUIPAMIENTO



	ORION	ASTRA	R-19
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO	SI
Ordenador de viaje	NO	NO	NO
Volante regulable	NO	NO	SI
Faros antiniebla	NO	NO	SI
Aire acondicionado	OP	NO	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO	NO
Retrovisor regulable eléct. (izda./dcha.)	SI/SI	NO/NO	NO/NO
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	NO	SI
Elevavinas 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	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO	NO

OPCIONES (EN PESETAS)

FORD ORION GHIA 1.8 16V. Aire acondicionado 141.000 Radiocassette 2.005 39.000 Techo solar 67.000 Sistema ABS 101.000 Pintura metalizada 26.000 Pequeño eléctrico Ghia (Deshielo parabrisas, alarma antibloqueo y sensores térmicos) 36.000

OPEL ASTRA 1.6i GT 4P. Pintura brillante 11.933 Pintura metalizada bicapa 25.985 Pintura Mica bicapa 25.985 Radiocassette estéreo 21.172 Sistema ABS 173.233 Dirección asistida 64.215 Techo solar deslizante 62.700 Neumáticos 195/60 x 15 7.134 Llantas de aleación 5,5" x 15" 44.078

RENAULT 19 1.8 RT. Aire acondicionado 148.000 Asiento de seguridad para niños 25.000 Dirección asistida 72.000 Pintura metalizada 29.000

descuelga, sino que, por el contrario, muestra una gran capacidad de respuesta en toda su gama de potencias, siendo el más agradable de los tres en este sentido. Más vivo que sus rivales a la hora de coger revoluciones, se beneficia también de un buen escalonamiento del cambio, aunque no tan cerrado como en la primera versión de carburador. Ahora, los desarrollos se han alargado algo al haber cambiado Renault la desmultiplicación final. Respecto al motor Z de cuatro válvulas por cilindro del Ford Orion, el funcionamiento es así mismo muy elástico, pero en la caja de cambios se ha optado por alargar los desarrollos de forma importante. Ello se traduce en unos consumos muy ajustados, pero también en la necesidad de mantener el régimen del motor a base de cambiar constantemente. En el caso del Opel Astra, su menor cilindrada, 1.597 centímetros cúbicos, determina un comportamiento falto de elasticidad a bajo régimen, a lo que se suman unos desarrollos finales en cuarta y quinta muy largos. Por el contrario, las tres primeras marchas son cortas, con lo que las aceleraciones desde parado o desde baja velocidad igualan a las del más potente Orion.

Los consumos se mantienen dentro de la lógica del planteamiento familiar en los tres casos. Sin embargo, aunque el Orion y el Astra se conforman con exactamente la misma media en cuanto a cantidad de combustible, en el R-19 se nota un cierto incremento de este valor. La razón estriba en la misma personalidad del motor, más vigoroso, que incita a una conducción más exigente. Las tres motorizaciones permiten mantener sin problemas unos cruceros lógicos para viajar cargados, por encima de los 130 kilómetros por hora de media en llano. Otra cosa es en montaña, donde los largos desarrollos finales obligan indefectiblemente a reducir marchas y conformarse con un cruce discreto y aumentando significativamente el consumo. De nuevo es el Renault quien se comporta mejor a medio régimen, siendo el mejor escalador.

Hablando ya del comportamiento dinámico de los tres coches, el moverse a plena carga no modifica drásticamente sus cualidades de estabilidad. Tampoco esto quiere

EL MÁS LUJOSO
Tanto el aspecto exterior como el interior del Ford Orion es el más aparente, con unos detalles de segmento superior. También es el más confortable. Por el contrario, su maletero es el menos voluminoso de los tres.

CARGA MÁXIMA
El maletero del Opel Astra es el de mayor capacidad. Su motor, a pesar de disponer de menor cilindrada, iguala en rendimiento al de sus rivales, aunque sus recuperaciones en marchas largas son más lentas.

COMPLETO
El Renault 19 con nuevo motor 1.8, es el más completo a la hora de viajar. Su trato es bueno en todo tipo de carreteras y la elasticidad del motor permite mantener buenas medias.



IMPECABLE
Por diseño y acabado, el salpicadero del Ford es el más atractivo. Buen nivel de equipo, mandos cómodos y varios portaobjetos lo hacen muy agradable de ocupar.



SENCILLEZ
Con calidades similares al Ford, el Astra no resulta tan llamativo por un diseño más anodino y un menor nivel de equipo. El aire acondicionado opcional no se comercializará hasta octubre. Posee una buena postura al volante.



NUEVO DISEÑO
El salpicadero del Renault es de nuevo diseño y goza de un excelente acabado. Aunque se pueden reglar en altura la columna de dirección y el asiento del conductor, no es fácil encontrar una buena postura al volante.



decir que no acusen los kilos pero, como se vio después de las pruebas realizadas, el peso no desveló ningún vicio o defecto desapercibido en vacío.

En el Ford Orion, la manifestación más evidente en los pasos por curva con carga es una suspensión blanda que, en los radios de virajes menores, transmite al conductor una sensación de imprecisión del tren delantero. Las correcciones de dirección serán obligadas a cierta velocidad. La dirección asistida de serie, un detalle que lo diferencia de sus rivales, aumenta en parte esta indecisión de las ruedas delanteras a la hora de trazar la curva. Pero lo que es un defecto en trazados sinuosos, se convierte en virtud muy apreciada por los pasajeros al rodar sobre asfaltos irregulares. En este caso, el Ford es el más confortable de los tres.

El Opel Astra muestra una mayor firmeza en sus muelles de amortiguador, siendo más ágil en sus reacciones de dirección, a pesar de alguna pérdida de motricidad surgida cuando se intenta rodar deprisa. Pero los amortiguadores traseros tienen a su vez un tarado muy blando que hunden literalmente el coche cuando va cargado. Entonces, al menor bache o irregularidad, hacen tope con molestos rebotes en perjuicio de los pasajeros posteriores y, a la larga, de los propios amortiguadores. En las curvas, el tren trasero tiende a deslizar antes que el de sus rivales, poniéndose de manifiesto el peso encerrado en el maletero.

En cuanto al Renault, sigue optando por un mayor compromiso entre confort y eficacia. Sacrifica un tanto de lo primero, pero en beneficio de lo segundo. Ciertos rebotes sobre asfalto malo se complementan con un comportamiento neutro y sano, que no difiere tanto en caso de ir de vacío.

La frenada es el punto más crítico que se ha detectado al hacer pruebas y mediciones con el coche cargado. Las distancias se alargan considerablemente y el circuito de frenos acusa mucho antes el agotamiento por un uso continuado. Además, las reacciones del coche sí que cambian por completo en este caso respecto a ir sin carga. Por ello, el conductor deberá tener muy presente modificar sus cálculos y

COCHES CON CARGA

A diferencia de las pruebas convencionales, en la presente comparativa se realizaron mediciones específicas para los coches cargados. Para ello se utilizaron sacos de arena que se repartieron entre el maletero (150 kilos) y sobre la banqueta trasera (150 kilos). Con ello se simuló una hipotética carga máxima, a la que se sumó un pasajero delantero. Las pruebas de correvit se centraron sobre en lo que más influye directamente la carga, es decir, aceleraciones, recuperaciones y frenada. El circuito del Jarama y una sinuosa carretera de montaña sirvieron para medir con precisión las diferencias de resultados y evaluar el comportamiento de cada coche. Aunque los tres modelos no experimentaron ninguna reacción alarmante, se puso de manifiesto la gran diferencia que existe con casi media tonelada en el interior del coche y la necesidad de adaptarse a esta circunstancia. Ya simplemente el alargamiento de las distancias de frenado (el Orion y el Astra llevaban montado el ABS opcional), hasta treinta metros a 120 kilómetros por hora, pone en evidencia la necesidad de adoptar nuevas referencias respecto a los trayectos cotidianos con el coche en vacío. En muchos casos, este tipo de coches, y sus propietarios, sólo realizan un viaje con carga máxima al año, por lo que no tienen casi tiempo para adaptarse a los cambios que experimenta el vehículo. A la hora de adelantar o apurar la frenada pueden encontrarse de improviso con «otro coche» desconocido en sus manos.

Los kilos de más

PRESTACIONES



COCHE CARGADO	ORION	ASTRA	R-19
ACELERACION			
400 m. salida parada (seg.)	19,6	21,2	20,1
1.000 m. salida parada (seg.)	35,7	38,1	36,7
0-100 km/h (seg.)	14,7	15,3	15,6
Metros recorridos	256,1		265,5
RECUPERACION			
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,9	21,5	19,9
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	23,1	23,9	22,3
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	38,9	39,8	37,5
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	44,0	45,2	41,9
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	15,1	16,3	14,6
Metros recorridos	423,2	452	410,7
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	22,4	23,6	18,9
Metros recorridos	628,6	654	524,4

FRENOS



COCHE CARGADO	ORION	ASTRA	R-19
DISTANCIAS DE FRENADO			
En metros			
A 80 km/h	19,2	19,2	26,0
A 100 km/h	53,4	58,6	71,7
A 120 km/h	81,7	82,9	99,0





BUENOS MOTORES
En los tres casos, Ford, Opel y Renault ofrecen excelentes mecánicas. Al Ford le perjudican unos desarrollos trando a largos que obligan a cambiar con frecuencia. El Opel sufre su menor cilindrada en las recuperaciones y el Renault se revela como el más completo de respuestas.

reflejos condicionados cuando viaje con un cierto sobrepeso. En estas berlinas medias, el peso total llega fácilmente a la tonelada y media, kilos suficientes para poner en serios apuros de frenada a coches más potentes y rápidos. Hay que tener en cuenta que, en el caso de frenar bruscamente, se pierde casi totalmente el dominio sobre la direccionalidad del coche, al haberse quedado sin fuerza motriz y haberse modificado radical y bruscamente el reparto de pesos. En estos casos, y no digamos con el firme mojado o deslizante, lo mejor será anticiparse al momento de la frenada y reducir paulatinamente la velocidad, ayudándose con el freno motor.

De los tres coches probados, el Orion consigue los mejores resulta-

dos en la frenada con carga. El Astra no consigue mejorar las mediciones del Ford y se ve en apuros cuando la temperatura del circuito aumenta hasta cierto punto. La ausencia de autoventilado en los discos delanteros anticipa este fenómeno de *fading*. El Renault, pese a disponer de unos frenos muy potentes, tiende a bloquear las ruedas en condiciones de carga, lo que, paradójicamente, alarga las distancias en la detención del vehículo.

Hablando ya de interiores, el Ford Ghia presenta un aspecto impecable, con unos acabados y un diseño muy atractivos. Su equipo de serie es el mejor y tanto en ergonomía como en funcionamiento sus mandos están a igual nivel. El único reproche que podría hacerse vendría

del lado de los asientos delanteros, menos envolventes que los de sus rivales. En el Opel Astra, la estética interna resulta más pobretona, aunque el acabado sigue siendo de gran nivel. Dispone de una mejor visualización de los instrumentos y los asientos son cómodos y envolventes. En marcha, el nivel sonoro de los órganos mecánicos es algo elevado y perjudica el confort. Es el Renault quien se descuelga un poco de sus rivales y, a pesar de una evidente mejora del acabado respecto a su antecesor, es más parco en cuanto a equipo.

El maletero, protagonista destacado de esta comparativa, perjudica así mismo en cuanto a su volumen al Orion. El más capaz es el del Astra, con cierta ventaja sobre el R-

CONSUMOS

Datos en l/100 km	ORION	ASTRA	R-19
CIUDAD			
A 30,2 km/h de promedio	9,9	9,5	9,4
CARRETERA			
A 90 km/h de cruceo	6,3	6,6	6,0
En conducción rápida	10,7	10,9	14,9
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruceo	7,5	7,5	8,7
A 140 km/h de cruceo	8,5	9,6	11,2
CONSU. MED. PONDERADO			
Litros/100 km	8,5	8,4	9,6
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	600	570	572

SONORIDAD

	ORION	ASTRA	R-19
Al ralentí	49,2	51,6	43,6
A 60 km/h	63,8	62,8	62,4
A 90 km/h	68,2	66,5	66,8
A 120 km/h	72,6	69,8	70,7
A 140 km/h	74,4	73,5	74,2
A tope	81,6	79,2	78,6

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

PRESTACIONES

	ORION	ASTRA	R-19
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	194	189	183
ACELERACION			
400 m. salida parada (seg.)	17,8	17,9	18,5
1.000 m. salida parada (seg.)	32,7	32,9	34,2
0-100 km/h (seg.)	11,0	11,4	12,4
Metros recorridos	183,7	193,0	213,4
RECUPERACION			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,2	19,0	18,6
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,2	21,5	20,8
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	35,7	35,0	34,7
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	39,9	39,8	38,7
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	12,5	10,0	11,7
Metros recorridos	351	317	333
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	18,6	14,7	15,4
Metros recorridos	522	411	435,5

FRENOS

	ORION	ASTRA	R-19
DISTANCIAS DE FRENADO			
En metros)			
A 60 km/h	16,6	15,8	21,5
A 100 km/h	53,7	41,5	68,3
A 120 km/h	65,2	61,3	82,6



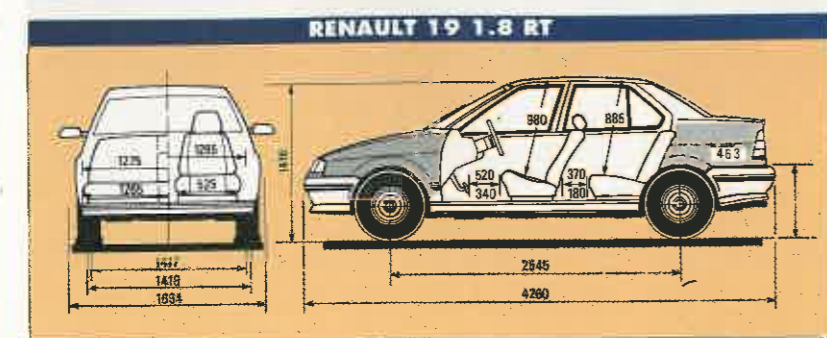
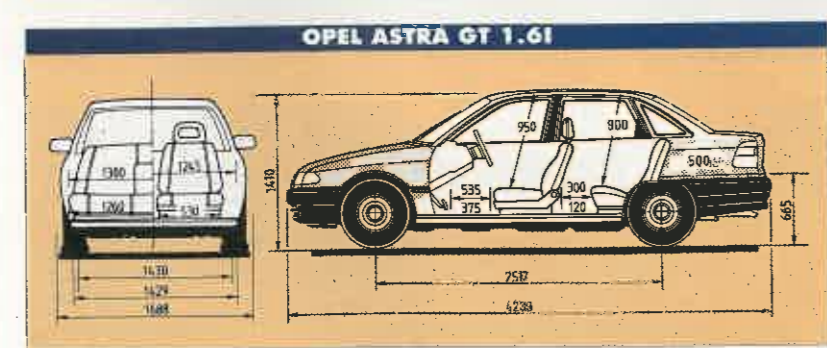
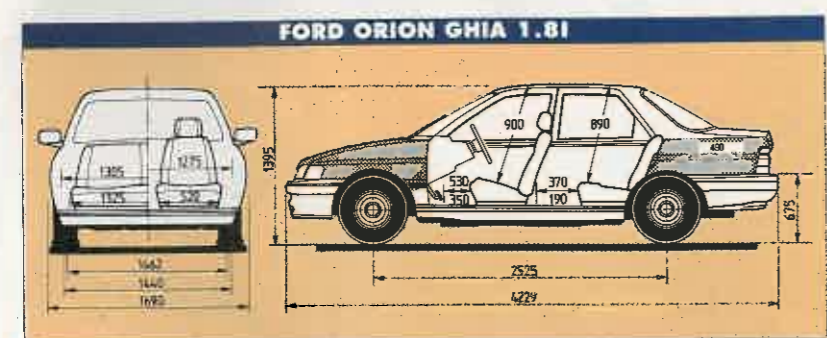
ENTRAR EN VEREDA
Las blandas suspensiones del Ford, muy confortables por otra parte, vuelven la dirección imprecisa en curvas cerradas, necesitando continuas correcciones..

POR LOS SUELOS
En el Opel los muelles tienen mayor firmeza, pero los amortiguadores traseros no soportan la plena carga y hacen tope para incomodidad de los pasajeros y corta vida de estos elementos.



PASÁNDOSE DE FRENADA
Con carga es difícil dosificar los frenos del R-19, que tienden a bloquear las ruedas. En estas circunstancias el ABS sería necesario pero este modelo no lo ofrece ni como opción.

ACOGEDOR
Los asientos delanteros del Ford (izquierda) no son demasiado envolventes, pero los traseros ofrecen una buena amplitud. En el Astra (centro), sin embargo, las medidas de las banquetas delanteras quitan espacio detrás. En el R-19, el volante es regulable de serie y el asiento trasero es muy amplio.



ACCESO DISTINTO
Para abatir los asientos traseros del Orion hay que abrir el maletero y accionar dos tiradores laterales. En el Astra y el R-19 la operación es más sencilla y se puede realizar desde dentro del habitáculo. La aireación del Astra ofrece menos caudal que la del Ford o la del Renault.

MECANICA	
1º ORION	Su motor tiene un funcionamiento muy suave y fiable. Los frenos resultaron ser los más eficaces con carga.
2º R-19	El nuevo motor 1.8 responde sin protestas a cualquier régimen y tiene así mismo un funcionamiento suave.
3º ASTRA	Su menor cilindrada le hace perder algunos segundos en las recuperaciones, pero sus aceleraciones son notables.
COMPORTAMIENTO	
1º R-19	Posee una estabilidad buena en todo tipo de carreteras y su mayor firmeza de suspensiones le permiten rodar más deprisa.
2º ORION	De amortiguación muy blanda, acusa los balanceos y la pérdida de precisión en el tren delantero.
3º ASTRA	Es el que peor soporta la carga. Sus amortiguadores traseros hacen fácilmente tope en los apoyos, provocando una deriva lateral.
RENDIMIENTO	
1º ASTRA	Gracias a unos desarrollos finales largos y a su menor cilindrada, puede reducir los consumos notablemente conservando un buen cruce.
2º ORION	Pese a ser el más potente de los tres, consigue prácticamente igualar en cuanto a consumos al Astra conservando mejores respuestas.
3º R-19	El carácter más impetuoso de las respuestas incita a unos cruces más elevados que aumentan ligeramente el resultado del consumo.
CONFORT	
1º ORION	Amplio y con una amortiguación que absorbe muy bien las irregularidades del asfalto, ofrece un interior muy confortable.
2º R-19	Menos cómodo de suspensiones, sus plazas son suficientemente amplias para cinco personas.
3º ASTRA	Muy cómodo en sus plazas delanteras, las traseras adolecen de estrecheces, falta de aireación y topes de suspensión.
CARROCERIA	
1º ASTRA	El maletero es el más grande, aunque su acceso no resulta demasiado bueno. Dispone de una tercera ventanilla trasera.
2º R-19	Su maletero es menor, pero de fácil acceso y carga. El sistema para abatir los asientos es muy rápido y eficaz.
3º ORION	El más pequeño en cuanto a maletero es, sin embargo, el de líneas más atractivas y originales.
ECONOMIA	
1º ASTRA	Dispone de un precio de compra muy interesante, buen nivel de equipo y unos precios de opciones más discretos que los del Ford.
2º ORION	Es el que viene mejor equipado de serie y con calidades muy elevadas, pero también el más caro de adquirir.
3º R-19	Buen precio de adquisición, pero se descuelga en cuanto al paquete de equipo respecto a sus rivales.

19. A pesar de ello, su apertura de carga es estrecha, con lo que se dificulta esta operación. En el Orion, los asientos se abaten desde el mismo maletero por medio de unos tiradores con muelles. Esta característica y el espacio que ocupan estos dispositivos restan practicidad a la hora de cargar el coche, que además dispone del maletero más pequeño.

La posición de conducción es correcta en los tres casos. Pero en el R-19, además, el volante regulable en altura de serie aumenta las posibilidades de encontrar la postura ideal. Algo muy importante a la hora de pasar varias horas conduciendo y, sobre todo, cuando la talla del conductor se separa de la media en cuanto a exceso o defecto. Las plazas, son amplias en los tres coches, pero en el Opel Astra las banquetas delanteras son muy largas, restando sitio a las piernas de los pasajeros. Estos irán cómodos si son dos, pero tres ya pasan apreturas.

Otro punto criticable del Astra es que las ventanillas posteriores no bajan hasta enrasarse con la puerta, esto perjudica a la aireación del habitáculo. Si se tiene en cuenta que todavía no puede optarse al aire acondicionado para esta versión (llegará en octubre), supone una importante desventaja por estas latitudes. Por el contrario, el alemán dispone de una tercera ventanilla en el montante trasero que mejora la iluminación interior.

Juan Luis Soto
Fotos: Ramón Rodríguez

DATOS DEL COMPRADOR
FORD Fabricante/Importador Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135 28046 Madrid Teléfono: (91) 571 13 86 **Garantía** Un año sin límite de kilómetros **Red de postventa:** 1.114 puntos de asistencia en toda España
OPEL Fabricante/Importador General Motors España Paseo de la Castellana 91 28046 Madrid Teléfono: (91) 597 30 00 **Garantía** Un año sin límite de kilómetros **Red de postventa:** 545 puntos de asistencia en toda España
RENAULT Fabricante/Importador: FASA Renault Carretera Madrid-Burgos kilómetro 5,5. 28050 Madrid Teléfono: (91) 766 19 00 **Garantía** Un año sin límite de kilómetros **Red de postventa:** 1.350 puntos de asistencia en toda España.



VIRTUDES

- Comportamiento noble
- Dirección rápida y precisa
- Equipamiento y acabado de calidad

OPEL MONTEREY RS 3.2 V6
PRECIO: 3.689.500 ptas.

- Climatización justa
- Acceso a las plazas posteriores
- Consumo de combustible

DEFECTOS



OPEL MONTEREY RS 3.2 24V

FAMILIAR PARA TODO

Hace unas semanas (ver Motor 16 Nº 457) se asomaba a estas páginas el Opel Monterey LTD. Ahora le toca a la versión RS, cuyas diferencias de tamaño le confieren una personalidad totalmente diferente. Esta vez se han logrado combinar a la perfección equipamiento, calidad de acabado y precio, consiguiendo un todo terreno extraordinariamente práctico y muy polivalente.



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero longitudinal de seis cilindros en V Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cuatro apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 3.165 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 93,5 mm. Carrera: 77,0 mm. Compresión: 9,3 a 1. Potencia máxima: 177 CV (130 Kw) a 5.200 rpm. Par máximo: 26,5 mkg (260 Nm) a 3.750 rpm. Alimentación: Inyección de combustible indirecta electrónica multipunto. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción trasera engranable manualmente a las cuatro ruedas. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 22,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 31,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 39,3 km/h.

DIRECCION: Sistema: De circulación de bolas con dirección asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,6 vueltas. Diámetro de giro: 12,4 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados de 280 mm de diámetro. Traseros: Discos ventilados de 313 mm de diámetro. Antibloqueo de frenos: ABS de serie.

SUSPENSION: Delantera: Independiente, barra de torsión, brazo de suspensión transversal doble con barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido con muelles helicoidales y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 245/70 R 16. Llantas de aleación de 7JJ x 16.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.795 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 85 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

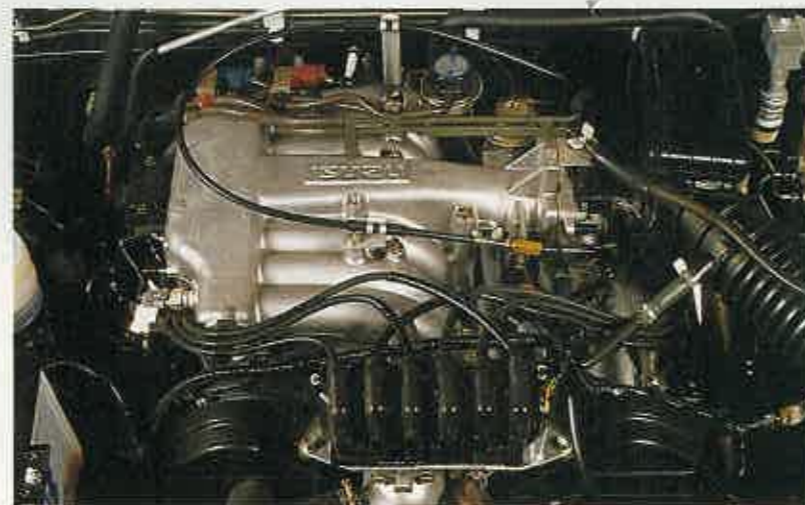
CIUDAD	
A 28,1 km/h de promedio	14,8
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	10,6
En conducción TT	18,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	15,3
A 140 km/h de cruceo	17,9
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	13,6
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	575

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

TAL y como suele ser habitual en los diferentes modelos de todo terreno, el Monterey tiene también una versión corta; la RS. Cuarenta centímetros separan a estas dos versiones. La diferencia de longitud se manifiesta en una carrocería de tres puertas en lugar de cinco y en capacidad para cinco plazas en lugar de siete. Pero no sólo en cuanto a tamaño hay diferencias, ya que la personalidad del coche cambia radicalmente.

Al igual que en la versión larga, el RS monta el moderno motor de seis cilindros en V de 3,2 litros y 24 válvulas. Este motor, que en el otro modelo cumplía, se muestra muy brillante y permite obtener unas prestaciones de primer orden. Esta nueva alegría de funcionamiento se debe, fundamentalmente, a la reducción de peso. El motor sube bien de vueltas, pero no conviene dejarlo caer por debajo de las 2.000 revoluciones por minuto. Igualmente, no es necesario apurar demasiado por arriba sus posibilidades, ya que una vez que se alcanzan las 5.000 revoluciones, el aumento de potencia es mínimo. El buen rendimiento del motor se ve apoyado por un cambio de marchas bastante acertado y de manejo rápido y preciso. Casi como si se tratase de un turismo. Así mismo, los consumos siguen siendo muy eleva-

EFICIENTE
Este moderno motor de seis cilindros en V y 177 caballos se muestra en el Monterey «corto» mucho más brillante y permite obtener unas prestaciones realmente interesantes.



dos. Bajar de diez u once litros requiere una conducción muy cuidadosa y cualquier desmán con el pie derecho se paga a la hora de repostar. Afortunadamente, el enorme depósito de combustible hace que la autonomía sea suficiente para realizar excursiones sin grandes problemas para encontrar un surtidor de gasolina sin plomo.

AGILIDAD
La aparente torpeza de un vehículo tan grande queda eliminada en el Monterey RS. Su comportamiento es excepcional.

EQUIPO DE LUJO

Al volante, el conductor se siente como en casa. El asiento es cómodo y con múltiples posibilidades de regulación. El volante también es regulable y resulta casi imposible no encontrar la posición adecuada. Desde el asiento se alcanzan la gran mayoría de los mandos y sólo para accionar la palanca que engrana la tracción total y las reductoras es necesario adelantarse ligeramente. La instrumentación es muy completa y fácilmente legible. El cuentavuelvas y el velocímetro están franqueados por cuatro esferas con el aforador del depósito de combustible, el termómetro del agua, el ma-

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	171,8
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,9
1.000 m salida parada	33,5
De 0 a 100 km/h	11,5
Recorriendo (metros)	200
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	20,0
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,8
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	37,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	42,2
De 80 a 120 km/h en 4ª	15,9
recorriendo (metros)	445
De 80 a 120 km/h en 5ª	25,6
recorriendo (metros)	721

FRENOS



A 60 Km/h	16,7.
A 100 Km/h	50,0.
A 120 Km/h	68,1.

SONORIDAD



Al ralentí	46,8.
A 60 Km/h	63,4.
A 90 Km/h	65,6.
A 120 Km/h	71,4.
A 140 Km/h	74,2.
A Tope	78,6.

DATOS DEL COMPRADOR

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



UNA DE CAL Y...
En el Monterey RS destaca el confort logrado en las plazas traseras, con un asiento ancho y buen espacio para las piernas. Sin embargo, el acceso a estos asientos sólo se puede realizar por la puerta derecha.

nómetro de aceite y el indicador de carga de la batería. Entre los mandos habituales, hay que destacar un práctico botón que pliega los retrovisores exteriores para evitar que éstos vayan golpeándose con las ramas. La disposición de los mandos es la habitual, salvo el que acciona el limpiaparabrisas que en lugar de ser una palanca en la columna de la dirección, es un interruptor en el salpicadero, por lo que hay que soltar la mano del volante para accionarlo.

Los asientos delanteros disponen de un reposabrazos central que tan sólo es útil cuando se viaja por autopista, ya que dificulta el accionamiento de la palanca de cambio.

Comparado con la mayoría de vehículos todo terreno de tres puertas, el Monterey RS destaca por el buen confort de las plazas traseras. El asiento es ancho y hay un buen espacio para las piernas. La única

pega la encontramos en el acceso a las plazas traseras, que se ha de realizar obligatoriamente por la puerta derecha, ya que la del conductor no dispone de mecanismo para abatirse. Los ocupantes del asiento posterior tienen la posibilidad de abrir la ventanilla central. Con todo esto, por detrás todavía queda un generoso espacio para equipajes. El portón trasero es asimétrico para evitar que las hojas sean demasiado grandes y pierda funcionalidad.

POLIVALENTE

Para todo aquél que busque un coche absolutamente polivalente, el Monterey RS encajará a la perfección, ya que es difícil encontrar un equilibrio tan razonable entre la capacidad interior y la agilidad. Hay que tener en cuenta que este Opel puede rodar con cinco personas a

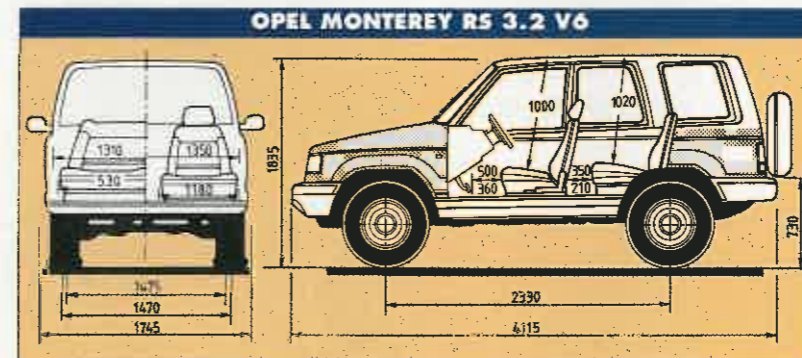
EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ La rueda de repuesto va cubierta por una funda de fibra que resulta muy práctica y estéticamente acertada.
- ▲ La instrumentación es muy completa y fácil de leer.
- ▲ Equipo muy completo de serie. La ventanilla del conductor es automática sólo para bajar.

EN CONTRA

- ▼ El acceso al asiento posterior se realiza sólo por el lado derecho, ya que el asiento del conductor no se desliza.
- ▼ La climatización se queda un tanto escasa cuando aprieta el calor y hay que poner el ventilador a tope para conseguir que la temperatura baje.



FRENTE A SUS RIVALES

La llegada del Monterey es arrasadora, ya que sus dos rivales más directos quedan en evidencia frente al nuevo modelo de Opel. Por una parte está el Range Rover EFI (3.666.285 ptas.) que es más grande, pero que tiene un equipamiento mucho más modesto y un acabado inferior. El otro rival es el Mitsubishi V6 GLS (3.665.720 ptas.), que cuenta con unas mejores cualidades dinámicas, pero en cambio es más pequeño que el protagonista de esta prueba. El equipamiento es similar, salvo el ABS que es de serie en el Opel, y tampoco hay grandes diferencias en cuanto a calidad de acabado. La elección entre uno u otro dependerá, fundamentalmente, del carácter deportivo que se busque, más acentuado en el Mitsubishi.

bordo y casi 1,5 metros cúbicos de equipaje. Esto no supone que el coche tenga un comportamiento torpe o aparatoso. En ciudad se mueve con mucha ligereza, sobre todo si contamos con la ventaja adicional que supone un puesto de conducción elevado. La enorme flexibilidad del motor nos permite rodar en tercera casi como si se tratase de un coche automático. La dirección, asistida por supuesto, se mueve con gran suavidad y precisión. Por carretera ocurre otro tanto. El buen comportamiento de las suspensiones hace que viajar resulte absolutamente placentero, salvo cuando hay que rellenar el depósito.

El comportamiento es algo más nervioso que en la versión larga, pero sin llegar a resultar desagradable. En carreteras bacheadas se nota que el eje posterior bota algo más de la cuenta, pero sin llegar a poner en evidencia el buen hacer



COMBINACIÓN
La palanca más corta engrana la tracción total y las reductoras.

del coche. Hay que destacar el buen tarado del sistema antibloqueo de frenos, que sólo actúa cuando es verdaderamente necesario y permite que las frenadas sean siempre muy controladas. No obstante, se echa en falta un botón que lo desconecte, ya que fuera del asfalto su utilidad es, por lo menos, discutible.

Ya en el campo es cuando se nota la gran diferencia con su hermano de cinco puertas, porque los cuarenta centímetros menos suponen un fuerte incremento en sus posibilidades. Con estas dimensiones se nota menos la limitación del recorrido de las suspensiones delanteras. El autoblocante del eje posterior hace trepar al coche por las paredes, a pesar de montar unos neumáticos claramente pensa-



SEIS CILINDROS
El logotipo V6 adorna un lateral del Monterey RS.

dos para un uso muy pacífico. Las ruedas delanteras llevan bloqueadores automáticos y no es necesario bajarse del coche para nada. La relación de la reductora no resulta excesivamente corta, por lo que se puede rodar mucho tiempo con esta gama de marchas en cuanto el camino se hace un poco tortuoso.

Aunque por concepto no se trata de un trialero, el Monterey RS se defiende bien. No obstante agradece el uso por pistas en buen estado, donde se convierte en un juguete dócil y seguro.

Buen equipamiento, calidad de acabado al mejor nivel y precio competitivo son tres puntos favorables frente a un consumo elevado en el otro platillo de la balanza. Por el mismo precio está la versión turbodiésel, que mejora bastante en este aspecto.

○ **Víctor Piccione**
Fotos: Ramón Rodríguez

BERTONE BLITZ

BARQUETA ELECTRICA

Tiene la fascinación de una barqueta y un estilo que recuerda los coches de carreras. Es un verdadero deportivo de dos plazas, de esos que en América se conocen como «roadsters», movido por energía eléctrica.

HOY que técnica y tecnología han avanzado tanto, ha llegado el momento de mirar con microscopio los motores y afrontar las dificultades técnicas y económicas que el coche ecológico, y en primer lugar el eléctrico, plantean a los proyectistas y constructores automovilísticos. En la práctica, por lo tanto, el coche eléctrico es una buena ocasión para quien -como Bertone- tiene por vocación o misión la de ser pionero.

Sin embargo, los problemas son muchos y complejos: la desfavorable relación de espacio entre pasajeros y su equipaje y los acumuladores de energía, el problema consiguiente de autonomía, la necesidad de carga o sustitución de las baterías, los inherentes al coste de producción de los vehículos y de sus baterías, su reciclaje y, por encima de todo, la producción de la energía misma.

Teniendo en cuenta que antes de imponerse como coche para todos y de todos los días el coche eléctrico podría encontrar más fácilmente adeptos entre los amantes de los coches deportivos, especialidad de su empresa, Nuccio Bertone decidía que ya era hora de anticipar formas y contenidos al respecto y, sobre todo, demostrar que un coche con propulsión eléctrica puede ser atractivo, deportivo y divertido. Y como ejemplo de ello ha creado el modelo Blitz, que fue presentado oficialmente en el último Salón de Ginebra.

Pues bien, no se puede poner en duda que el Bertone Blitz tiene encanto, carisma, carácter y temperamento, como pudimos comprobar al pasear en él por el centro de Turín, donde demostró sus dotes de aceleración -ciertamente sorprendentes- y la fuerza de su impacto visual. Se puede asegurar que muchos jóvenes

**MARCHA
SILENCIOSA**
El Bertone Blitz responde a la idea de lo adecuado de la electricidad; incluso para un pequeño coche deportivo en el que, gracias a su propulsión, no existen las más mínimas emisiones gaseosas ni acústicas.





INTERIOR SENCILLO, ESTILIZADO Y COLORISTA
El conjunto pedales y volante es móvil para una mejor posición de conducción.



FÁCIL DE CONDUCIR
Una palanca para dirigir la marcha.



CORRIENTE ELÉCTRICA PARA TODO
La electricidad es el principio básico que mueve al pequeño deportivo de Bertone.



UN VERDADERO BIPLAZA DEPORTIVO
En su interior, los bonitos asientos están íntimamente ligados a la carrocería.

de buena familia lo preferirían al más moderno GTI.

Diseñado como una auténtica barqueta de competición, inexorablemente descapotable y dotado de dos plazas como los más puros roadsters americanos, el Bertone Blitz es, en espíritu, como una gran motocicleta. Ese espíritu se simboliza por la disposición asimétrica de sus asientos: el del acompañante en posición retrasada -pero no aislada- con respecto al del conductor.

Por otro lado, dentro del Blitz se siente uno muy cómodo, rodeado por un entorno sencillo, estilizado y colorista. La posición de conducción es perfecta para cualquier tipo de conductor ya que, aunque los asientos son fijos por estar íntimamente unidos a la carrocería, los diseñadores de Bertone han proyectado un conjunto pedales/volante móvil que se adapta como un guante al conductor

que, de ese modo, puede encontrar la mejor posición de conducción.

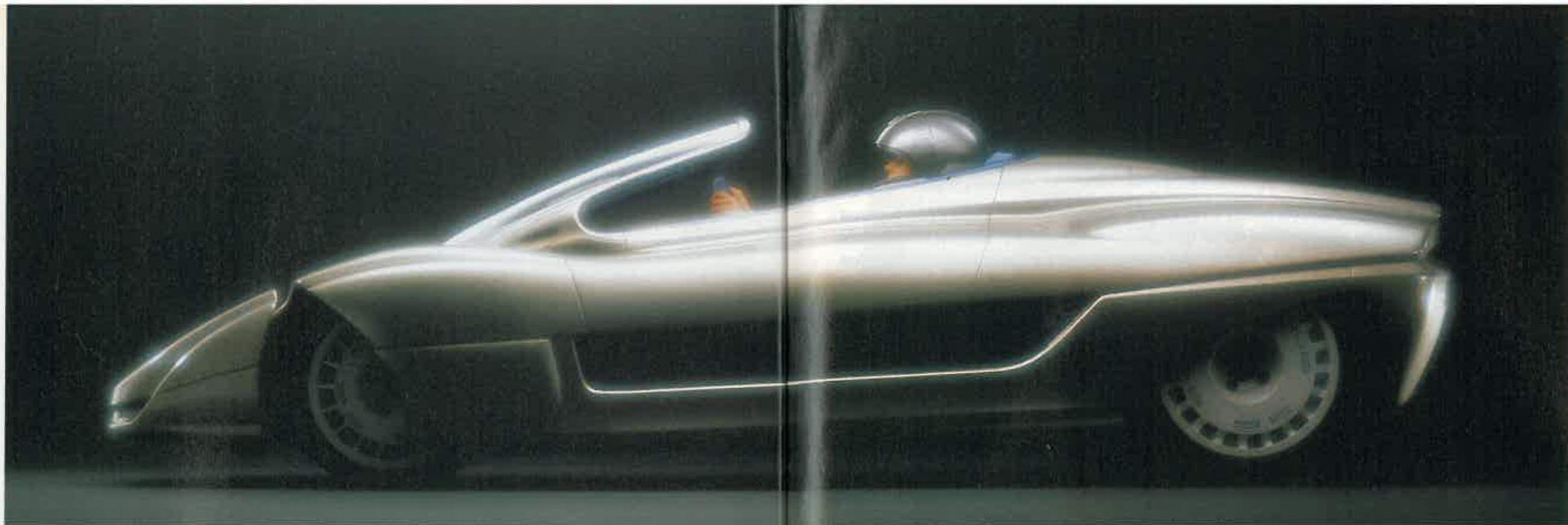
Frente a su piloto se encuentra un salpicadero muy moderno en el que toda la instrumentación se encuentra desplazada hacia el lado derecho frente al acompañante. Una pequeña palanca en el suelo, entre los dos asientos, selecciona la dirección de marcha una vez que el conductor ha girado 90 grados el mando de contacto eléctrico situado frente a él, a la izquierda.

Finalizada esa operación, y accionada la palanca, el Blitz empieza a moverse, acompañado por un ligero rumor, a la velocidad deseada. Con el pedal del acelerador presionado a fondo, el Blitz es capaz de superar a cualquier coche con motor convencio-



EFICAZ Y PROVOCATIVO
El Bertone Blitz tiene encanto, carisma, carácter y temperamento. Acelera más que un coche de gasolina y demuestra, en cada momento, la fuerza de su impacto visual al pasear por Turín.

COMO UNA PLUMA
Su carrocería de fibra de carbono esconde paneles internos en material compuesto.



nal de gasolina que necesite más de seis segundos para alcanzar los 100 kilómetros por hora desde parado, aunque esto vaya en detrimento de su modesta velocidad máxima.

Nuestro Bertone Blitz sólo alcanza los 100 kilómetros por hora, si bien el propio Bertone asegura que puede alcanzar los 130 si va equipado con los 120 elementos de níquel/cadmio -que pesan en conjunto 230 kilos- previstos en el proyecto técnico de Oscar de Vitta, en lugar de las doce baterías de plomo con-

vencionales de 12 voltios que equipaba el modelo al que nosotros hemos accedido, y cuyo peso total es de 590 kilos; aunque fuera sacrificando la autonomía del vehículo.

Si se considera que el cuerpo del Blitz, realizado por la firma Albatech sobre la base de un ligero entramado de tubos de acero, paneles internos de material compuesto y carrocería de fibra de carbono, pesa no más de 420 kilos, es evidente la importancia que adquiere el conjunto de las baterías.

Albatech es una firma especializada en la realización de prototipos y, en particular, de coches de competición. Es obvio, por tanto, que en el espíritu del proyecto Bertone chasis y suspensiones sean de competición. Así, la estabilidad del Blitz es confortable pero rígida, más parecida a la de un Fórmula 3 que a la de un kart. La dirección es directa pero ligera y muy precisa, y del resto se encargan sus grandes ruedas, en las que unas espléndidas llantas diseñadas por OZ Racing soportan unos

neumáticos Goodyear especialmente realizados para el Blitz. Se trata de unas gomas de competición lisas, si no fuese por el dibujo que decora su banda de rodadura.

Suspensiones, altura mínima al suelo, anchos neumáticos y dos motores eléctricos de corriente continua capaces de desarrollar un par enorme (40 mkg.), una potencia de 56 kilovatios -equivalente a casi 79 caballos- y una potencia horaria de 28 kilovatios (38 caballos) garantizan al Blitz la credibilidad de un pequeño

fórmula y permiten a su piloto una conducción que requiere unas ciertas dotes y unos rápidos reflejos. Hacer un trompo con él es más fácil de lo que pueda parecer, y mantener la trayectoria en función de las características de autoblocante «natural» de la tracción eléctrica es más difícil de lo previsto. El hecho de que la velocidad máxima difícilmente pueda superar los 100 kilómetros por hora, en condiciones de carga de las baterías normales, permite que el vehículo tenga una elevada seguridad. Con él,

los jóvenes pilotos pueden divertirse de verdad sin molestas emisiones de gases, casi en un silencio excesivo. Gracias a esa ausencia de emisiones, tanto gaseosas como acústicas, el pequeño Blitz (sólo mide 3,40 metros de longitud y 95 centímetros de altura) respeta la naturaleza.

En conclusión, en un coche como el Blitz los jóvenes podrán divertirse al tiempo que contribuyen a la rápida evolución y difusión del coche eléctrico. Al menos para uso ciudadano. ○

Giancarlo Perini

AL VOLANTE

Nada de escepticismos



Sassi-Superga, una de las primeras carreras en cuesta italianas, que se desenvuelve sobre rápidas pendientes desde el río Po hasta la basílica de Turín, y cuya primera edición (en 1902) fue ganada por Vincenzo Lancia con un Fiat 24 HP al promedio de 44,45

kilómetros por hora, fue testigo de las posibilidades del coche eléctrico deportivo diseñado por Bertone. Ninguna otra carretera hubiera sido más selectiva y significativa para probar tanto el potencial como los límites de la pequeña barqueta. Pero entendámonos, no había en esta ocasión ni cronómetros, ni línea de salida ni bandera a cuadros, no era cuestión de exponer el precioso prototipo. Sólo queríamos probarlo a plena (o casi) carga, llevando de pasajero a Gianpeppe Panico, de la firma Bertone. Pues bien, nuestro escepticismo sobre los coches eléctricos en general, y en particular sobre la capacidad del Blitz para afrontar con éxito las rápidas curvas de la subida a una velocidad sostenida, se reveló absolutamente infundado.



INCONFUNDIBLE BERTONE
El sello del diseñador italiano se deja sentir en las líneas del pequeño Blitz.



DISEÑO EXCLUSIVO
Goodyear ha desarrollado unos neumáticos especiales para el Blitz.



TODO ES SENCILLO
La ligereza se comprueba, una vez más, en las puertas de apertura

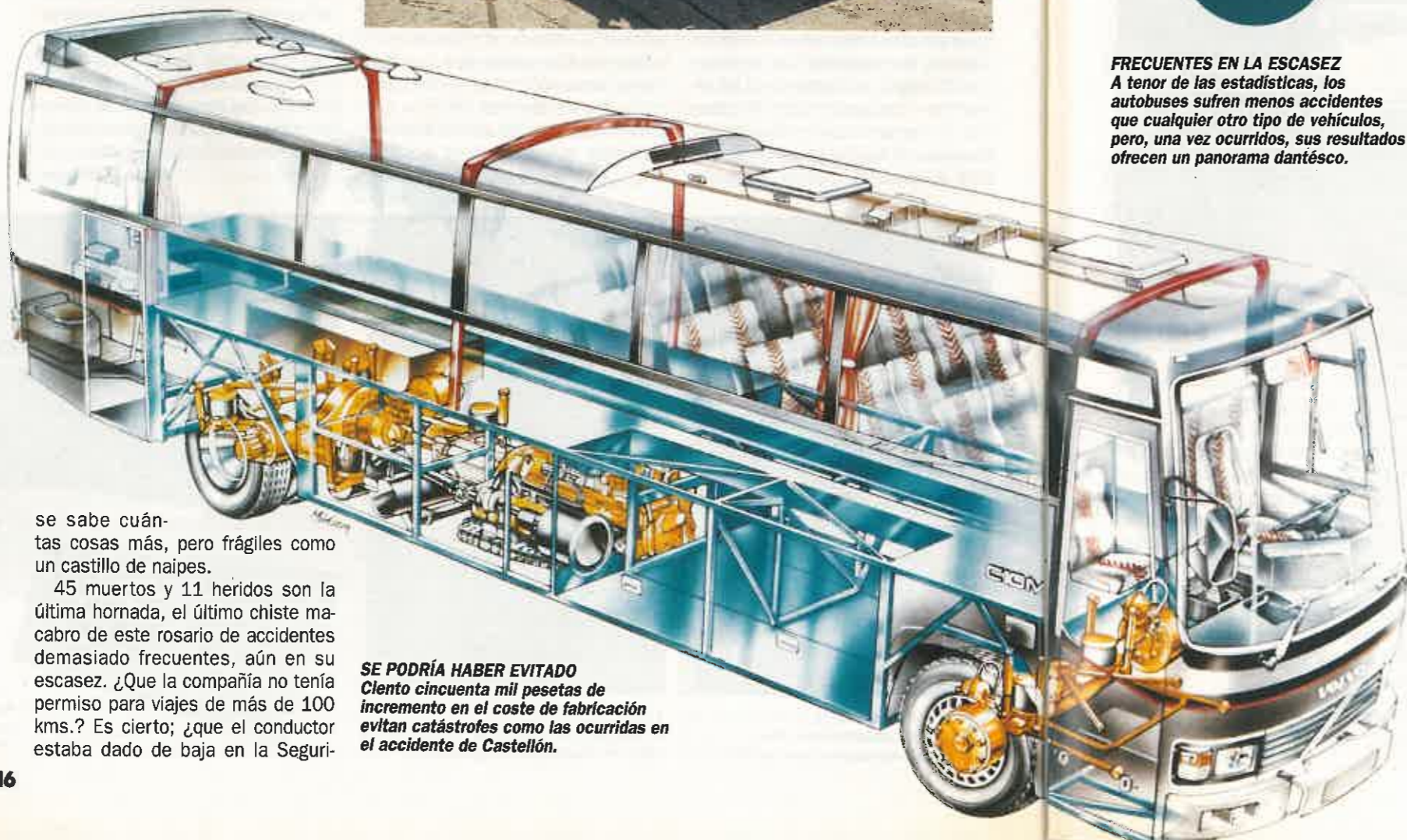


PARECE DE CARRERAS
Blitz, un nombre sonoro para una pequeña barqueta eléctrica con todo el espíritu de un coche de competición.

LA SEGURIDAD DE LOS AUTOBUSES EL PROBLEMA TIENE SOLUCION

Dice la opinión pública que la culpa es de los carroceros, que no construyen autobuses tan seguros como debieran; dicen los carroceros que la culpa es de los transportistas, que prefieren un autobús bonito y vistoso a otro más feo, más compacto y con menos ventanas, aunque más seguro; dicen los transportistas que la culpa es del público, que pide ese tipo de vehículo y no repara en las medidas de seguridad. ¿Quién tiene razón? Pues seguramente todos, y de la misma manera, ninguno de ellos.

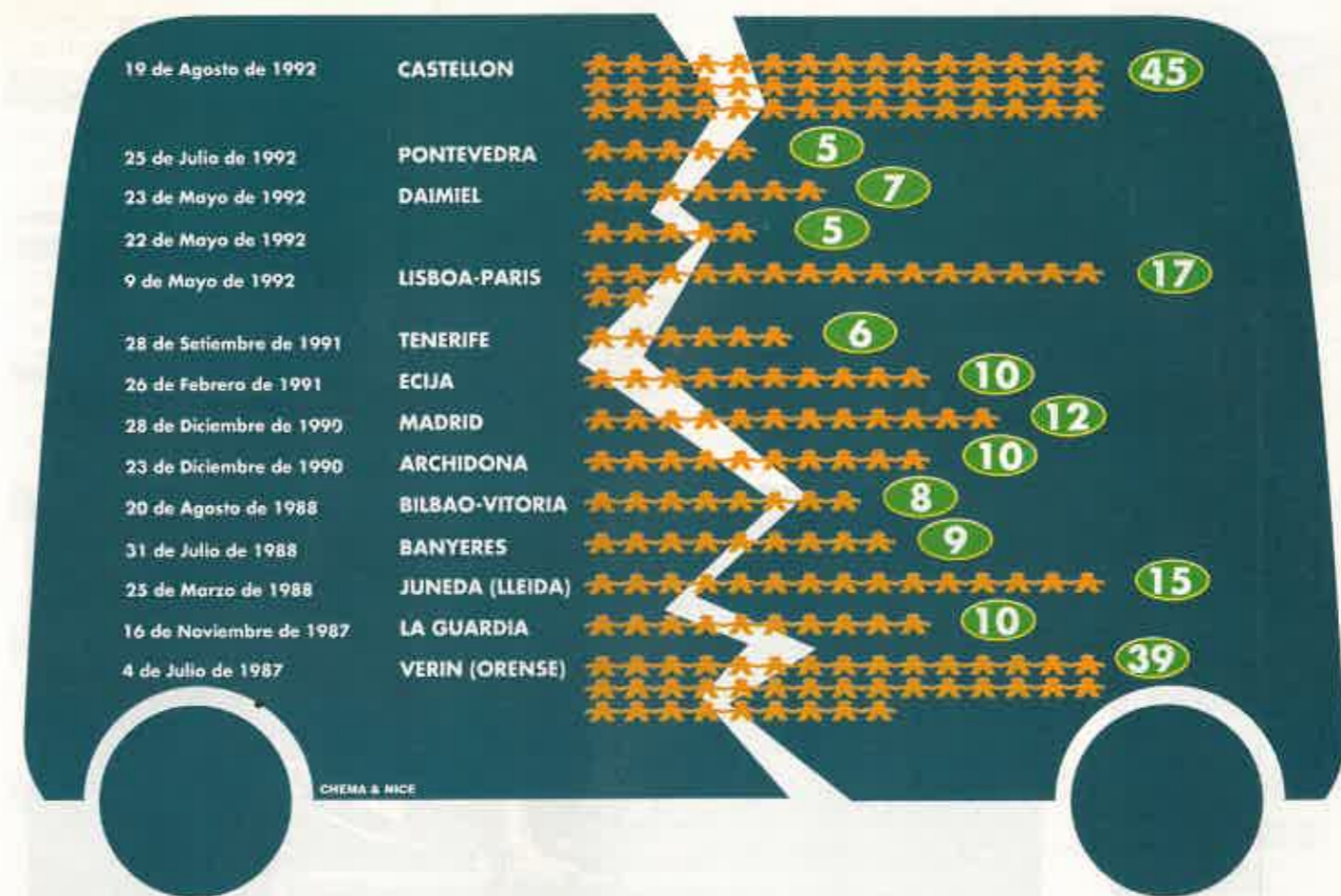
El hecho real y tangible, disquisiciones y responsabilidades aparte, es que los autobuses españoles no son capaces de soportar con unas garantías mínimas de seguridad un accidente con vuelco. Los resultados de esta carencia están a la vista, y desgraciadamente con una contundencia y a un precio inadmisibles. El autobús accidentado en Castellón pone de manifiesto de manera brutal lo ridículamente endebles que son estos monstruos de la carretera, vehículos grandes como casas, y equipados como tales, con televisión, vídeo, nevera y no



se sabe cuántas cosas más, pero frágiles como un castillo de naipes.

45 muertos y 11 heridos son la última hornada, el último chiste macabro de este rosario de accidentes demasiado frecuentes, aún en su escasez. ¿Que la compañía no tenía permiso para viajes de más de 100 kms.? Es cierto; ¿que el conductor estaba dado de baja en la Seguri-

SE PODRÍA HABER EVITADO
Ciento cincuenta mil pesetas de incremento en el coste de fabricación evitan catástrofes como las ocurridas en el accidente de Castellón.



FRECUENTES EN LA ESCASEZ
A tenor de las estadísticas, los autobuses sufren menos accidentes que cualquier otro tipo de vehículos, pero, una vez ocurridos, sus resultados ofrecen un panorama dantésco.

dad Social? También lo es, pero esto no son más que detalles, que pueden explicar un caso concreto, pero no la situación general.

Como ya explicamos en Motor 16 (número 388), en 1986 Naciones Unidas elaboró un reglamento, a petición de Inglaterra y Hungría, que garantizase la seguridad pasiva en accidentes con vuelco. Esta ley, conocida como la 66 de Ginebra, no fue adoptada más que por los países promotores. Las razón fundamental para que España no lo hubiera hecho entonces, y no se ponga en práctica ahora que nos hemos adherido, es porque se está esperando a una reglamentación europea, cuyo proyecto fue encargado a nuestro país. Con la vista puesta en este objetivo, la Dirección General de Tráfico encargó al Grupo de Ingeniería de Vehículos y Transportes de la ETS de Ingenieros Industriales de Madrid, un trabajo de investigación para lograr un diseño que evitase lo que no se pudo evitar en Castellón: que la carrocería se deforme hasta el punto de atrapar y aplastar a los pasajeros. El diseño se concluyó, tras someterlo a todas

las pruebas necesarias, con un precio, una complejidad de instalación y un peso reducidos, y adaptándose perfectamente a lo exigido por el reglamento 66. El problema tiene solución, pero, como dice José Luis Pertierra, presidente de Fenebus (Federación Nacional de Empresas de Transportes en Autobús), «como aún no es obligatorio, las empresas pequeñas, que son la mayoría del sector, prefieren aguantar mientras puedan».

En este tema, como en tantos otros, el grupo avanza al paso del más lento y salvo honrosas excepciones, todos se apuntan al límite inferior, al punto en el que, gastando lo mínimo, se mantengan dentro de la ley.

Pero no todo son desgracias y malas noticias. Según opiniones autorizadas, el transporte en autobús es de los más seguros. Para Francisco López Aparicio, catedrático de Transportes y encargado del proyecto elaborado por Industriales, «el transporte por autobús produce muchas menos víctimas que el turismo o incluso el ferrocarril». Las cifras le dan la razón: un estudio realizado

durante los últimos siete años revela que, mientras en los accidentes de tráfico mueren 20 personas por cada 1.000 millones de viajeros y kilómetro, en los autobuses fallecen dos viajeros, o sea, diez veces menos. Concretamente, en 1990 murieron en autobús 38 personas, frente a los 6.000 fallecidos en el conjunto de accidentes de tráfico.

Por otro lado, la confianza que se delega en los conductores no es injustificada. Estrella Rivera, subdirectora general de Investigación y Formación Vial explica que «el conductor de autobús de largo recorri-

Otro de los temas que desgraciadamente surgen cuando se produce un accidente de esta magnitud es el de la aseguración de los siniestros. En este caso se sabe poco, porque Bus Express no ha querido hacer declaraciones de ningún tipo, y porque el viaje no estaba dentro de la legalidad.

Lo normal es que las compañías cedan sus riesgos a SEREA, un grupo de empresas aseguradoras para este tipo de viajes, pero en este caso Bus Express no lo estaba. Sí hay una póliza entregada a la Guardia Civil de Castellón, pero no se sabe

hace de locomotora desde su presidencia del grupo de trabajo de Ginebra sobre seguridad en autobuses. Definitivamente, la Dirección General de Tráfico espera que antes de final de año el Ministerio de Industria obligará a instalar en los nuevos autobuses sistemas que eviten el aplastamiento de los pasajeros en caso de vuelco. Junto a ésta, otras medidas podrían ser igualmente recomendables y beneficiosas, como el que las compañías aseguradoras tuvieran en cuenta las medidas de seguridad activa y pasiva de los vehículos a la hora de

E L actual Gobierno insiste en que la legislación española no está retrasada respecto a la europea en materia de seguridad de autobuses.



do, a diferencia de otros, jamás es un novel, siempre es una persona que, además del examen para obtener el carné en esta categoría, debe acreditar experiencia en la conducción de autobuses de corto recorrido». Según la misma fuente, «las señales no eran nuevas ni desconocidas para el conductor (del autobús estrellado en Castellón); se puede afirmar con seguridad que sabía interpretarlas, aunque otro asunto son las circunstancias que le hicieron no obedecerlas. Un mayor conocimiento de códigos u ordenanzas no hubiera evitado el accidente».

de qué aseguradora es, ni si estaba en vigor, ni si se había pagado la prima correspondiente. En caso de que algo de esto se incumpliera sería el Consorcio de Compensación de Seguros el que se haría cargo de todas las indemnizaciones hasta el límite del seguro obligatorio, es decir, 8 millones por muerto, 2,2 por herido y lo necesario para su total curación. Si superara esta cantidad sería la propia empresa la que cargaría con los excedentes que dictara el juez.

El Gobierno insiste en que la legislación española no está retrasada respecto a la europea, al revés,

cobrar las pólizas (como de hecho se hace ya con el ABS).

En cualquier caso, si bien parece ser que los autobuses no son ni mucho menos inseguros en conjunto, hay todavía grandes factores de riesgo que no están absolutamente resueltos, y que permiten que este tipo de sucesos, esporádicos según las cifras, produzcan la muerte de decenas y decenas de personas. Resumiendo, y esto va para todos, no busquen culpables, eviten víctimas.

Diego Domínguez
Pablo Sagastibelza

MAGAZINE

MERCADO

EXPORTACION: SUFREN LA ATONIA EUROPEA

Las exportaciones de automóviles de turismo, efectuadas durante los primeros cinco meses del año, experimentaron un incremento del 5,9 por ciento, al haberse alcanzado la cifra de 570.319 unidades frente

a las 538.359 del año pasado.

De acuerdo con estos datos facilitados por la Asociación de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), las exportaciones sufren una cierta ralentización con relación a años anteriores, como consecuencia, y fiel reflejo, de una situación de atonía que padecen los principales mercados europeos.

Esta situación de estancamiento que, además, no es previsible que cambie a corto plazo, empieza a preocupar seriamente a los fabricantes, que dependen mayoritariamente de las ventas al exterior. No hay que olvidar que las exportaciones de turismos, sin contar los derivados ni los vehículos todo terreno, absorbieron el 67,73 por ciento de la producción total española en este período.

General Motors, con 144.720 coches y un incremento del 4,3 por cien-

to, ha sido el mayor exportador y ejemplo claro de la gran dependencia de la industria española del mercado exterior, ya que sus ventas fuera de nuestras fronteras supusieron el 87,5 por ciento de su producción. Detrás, y adelantando a Ford, se sitúan Seat y Volkswagen, con un incremento por encima del 27 por ciento, en ambos casos, mientras la marca de Almusafes sufre un retroceso del 20,6 por ciento; figura, a continuación, Fasa Renault, con un aumento del 22 por ciento, Peugeot, que sube ligeramente, y Citroën que es la que más pierde al haber dejado de exportar el BX y no haberse regularizado todavía las exportaciones del modelo ZX.

En cuanto a modelos exportados, destaca, aunque haya experimentado un descenso del 5,18 por ciento, el Opel Corsa, con 131.000 unidades vendidas en el exterior. Le sigue el Volkswagen Polo

MARCAS	MAYO		ENERO - MAYO	
	UNIDADES	%92/91	UNIDADES	%92/91
GM GENERAL MOTORS	27.679	9,3	144.720	4,3
SEAT	22.801	44,1	121.434	27,2
FORD	18.531	-26,2	92.127	-20,6
VW VOLKSWAGEN	17.928	19,2	94.602	28,7
FASA RENAULT	17.416	62,1	75.751	22,1
PEUGEOT-TALBOT	5.865	-28,3	35.241	1,2
CITROËN	3.409	7,1	6.444	-63,5
TOTAL	113.629	4,6	570.319	5,9
MODELOS				
OPEL CORSA	25.366	-16,91	131.611	-5,18
VW VOLKSWAGEN POLO	17.928	19,19	94.602	28,7
FORD FIESTA	14.013	3,33	60.200	1,14
SEAT IBIZA	7.451	-25,33	24.414	-24,79
SEAT TOLEDO	8.262	—	41.893	—
RENAULT 19	9.238	64,73	41.506	22,18
SEAT MARBELLA	7.088	35,50	37.127	8,48
PEUGEOT 205	5.865	-28,27	35.235	1,73
RENAULT CLIO	8.178	63,21	34.245	42,05
FORD ESCORT	2.594	-61,36	17.616	-50,49
FORD ORION	1.924	-60,33	14.311	-31,71
OPEL ASTRA	2.313	—	13.109	—
CITROËN ZX	3.399	—	6.434	—

EXPORTACIONES



MOTOROLA SIN MANOS

La empresa Motorola España S. A. ha creado un sistema de «manos libres» en el teléfono del interior del coche. El asunto consiste en la instalación de un micrófono y un altavoz en el habitáculo del automóvil. Cuando el conductor quiere mantener una conversación telefónica, basta con marcar el número deseado. Con este nuevo sistema se consigue mayor seguridad, tanto para el propio conductor como para los que circulan a su alrededor. Se puede hablar y escuchar sin levantar el microteléfono de su soporte. Las manos se mantienen en el volante y la vista y la atención sobre la carretera. Motorola fue la primera en utilizar este sistema.

con 94.000 unidades y un incremento del 28,7 por ciento; a continuación figuran el Ford fiesta y el Seat Ibiza, que registra una caída del 24,79 por ciento -víctima del anuncio anticipado de su sucesor- aunque su descenso se ve compensado con la buena aceptación que está teniendo el modelo Toledo, que se coloca en quinta posición por delante del Renault 19, a pesar de ser éste uno de los modelos, juntamente con el Clio, que experimentaron un mayor incremento.

NUEVOS PRODUCTOS

ENDURO CATALAN

YA está preparada una nueva moto de enduro y bandera que lanzará al mercado la firma catalana Alfer: la AR-250.

La novedad principal está en su nuevo motor Rotax 250 cc., refrigerado por agua, admisión por láminas al cárter, seis velocidades, válvula de escape neumática y eje de balance con el cual se consiguen eliminar las típicas vibraciones de las motos de campo.

El chasis es de acero de nueva geometría, y en la parte de atrás lleva aluminio, siendo éste desmontable para facilitar el acceso al trabajar sobre la moto. El basculante también es de aluminio (un combinado de aleación fundida y aluminio extru-



sionado). En el Campeonato del Mundo de Enduro pilotó el checoslovaco Stanislav Spacek, consiguiendo un tercer puesto en Hungría y un cuarto en Portugal.

CAMBIAR EL ACEITE... PERO MENOS

La firma germana Audi ha conseguido doblar el intervalo de kilómetros para el cambio de aceite del motor, gracias a un nuevo filtro en todos los modelos Audi Turbo-diésel con motor de inyección directa.

Ahora no será necesario hacer el cambio de aceite a los 7.500 kilómetros, sino que la distancia ha sido incrementada hasta los 15.000 kilómetros (o cada 12 meses). Este avance técnico se aplica de modo especial en todos los Audi 100 y 100 Avant.

Al mismo tiempo, los

efectos contaminantes también se reducen, consiguiendo con ello un menor impacto ambiental, ya que disminuye la emisión de gases del motor al exterior.

Un largo período de prueba ha demostrado la efectividad del proceso de combustión en el motor de inyección directa. Estos re-

sultados, con el nuevo filtro, han hecho que la factoría Audi se lance a incorporarlos en sus modelos.

La mejora se ha introducido en el Audi 100 2.5 TDI, Audi 100 Avant 2.5 TDI, Audi 80 1.9-4 cilindros TDI, lanzado al mercado en el mes de enero y en el recientemente presentado Audi 80 Avant.

SERVISA PUNTUALIZA

La semana pasada recogíamos una información facilitada por Aseta (Asociación Española de Sociedades Concesionarias de Autopistas), en la que se precisaban las tarjetas de créditos admitidas en las diferentes autopistas españolas. Pues bien, Servisa quiere hacer saber que dicha información es incompleta, y que su tarjeta se puede utilizar en más puntos de los que recoge el informe de Aseta.

Los tramos donde usted podrá pagar con Servisa son: A-2 Zaragoza-Vendrell (216 kms.), A-4 Sevilla-Cádiz (94 kms.), A-6 Madrid-Adanero (90 kms.), A-7 La Junquera-Alicante (651 kms.) A-9 La Coruña-Vigo (155 kms.), A-15 Tudela-Irurzun (99 kms.), A-16 Túnes del Garraf (20 kms), A-19 Autopista de Mataró (17 kms.) y A-66 León Campomanes (77 kms.).

LIBROS

DE CAMPING CON GARANTIAS

La «Guía Oficial de Campings» que cada año edita la Secretaría General de Turismo y que en esta edición de 1992 cuesta 425 pesetas, es un compañero imprescindible para aquéllos que quieran recorrer España de forma barata e informal.

La edición de este año recoge todos y cada uno de los campings autorizados por los Organismos Oficiales de Turismo, lo que ya es una garantía de calidad y servicios,



dando información precisa sobre la capacidad de cada uno de ellos, precios, situación, periodo de apertura, servicios de que dispone e incluso la distancia que separa las instalaciones de la playa en el caso de que el mar se encuentre cerca. La Guía, para que se pueda proyectar fácilmente el itinerario deseado, recoge los establecimientos por orden alfabético; primero por provincias, dentro de cada una de ellas, por localidades y, por último, enumerando el nombre comercial. Esta información se complementa con las direcciones de interés turístico y un pequeño resumen en castellano, inglés y francés, sobre las generalidades, fiestas y gastronomía de cada una de las provincias españolas.

AUTOSONIDO

DE NUEVO PIONNER

ESTA semana, la marca Pioneer vuelve a esta sección con otra novedad: el GEH-M2000, un sintonizador de alta potencia con control de CD Múltiple.

La comodidad y la seguridad se aúnan para ofrecer un sintonizador de altas prestaciones y un control total sobre el reproductor de Compact Disc Múltiple, todo ello aportando una alta potencia de salida que a través de la salida de preout, puede ampliarse

en potencia y configuraciones. Además posee toda la comodidad del panel frontal extraíble que protege su sintonizador de los «amigos de lo ajeno».

MUSICA FRESCA

Oír música en un descapotable ya no va a ser un problema. La marca Pioneer Electronic Corporation ha puesto a punto un equipo de alta fidelidad, para los que quieran disfrutar de la caricia del viento, pero sin prescindir de su orquesta favorita. Por el momento, sólo la marca japonesa Mazda instala este equipo sonoro en su modelo roadster, llamado Miata, aunque se espera que otras marcas sigan el ejemplo.

Este equipo está compuesto de ocho altavoces, colocados de dos en dos en los cuatro reposacabezas, pero además, incorpora un amplificador y más altavoces debajo de los asientos, para sentir en el cuerpo las vibraciones producidas por la música.



A QUE NO ME PILLAS....

LA polémica ha saltado en Francia. Desde hace algunos meses la compañía Volback comercializa un sistema de recuperación de vehículos robados, del que ya dimos información en Motor 16 hace unos meses.

De cara al verano, la compañía inició una amplia campaña de difusión en prensa y en televisión, informando sobre las ven-

tajas de un sistema que debería permitir la recuperación de un coche robado pocas horas después de denunciarse.

El sistema está basado en la instalación dentro del vehículo de un microemisor, que es detectado cuando pasa cerca de unos receptores instalados en la red de carreteras y en las principales ciudades galas.

El coste del abono a este sistema es de 780 francos anuales (algo más de 15.000 pesetas) que el cliente galo no ha considerado abusivo, teniendo en cuenta las excelencias del invento

Pues bien, esta teoría ha sufrido un duro revés tras la publicación de un reportaje en la revista L'Auto Journal, en el que se simuló el robo de un vehículo equipado con este sistema. Tras recorrer el país, atravesar las fron-

teras, en incluso visitar un concesionario oficial de la marca del coche robado, en ningún momento Volbak fue capaz de informar al propietario sobre la localización del coche.

Por si fuera poco, la gendarmería francesa ha emitido un comunicado en el que dice que la escasez de medios humanos en este período estival le impide destinar a la recuperación de vehículos robados la dotación policial que necesitaría un servicio de recuperación de esta naturaleza. Aunque la intervención policial no se garantiza en el contrato, en la campaña publicitaria se daba a entender, en buena lógica, que la policía destinaba a la recuperación una parte importante de sus efectivos, y no que sería el cliente el que tendría que personarse en el lugar a pedirle cuentas al caco.

PERO YO... ¿QUÉ TE HE HECHO?

A Vitoria se le podría aplicar aquella frase célebre que aparece en la entrada de las polvorientas ciudades de las películas de vaqueros: «Vitoria, ciudad sin ley».

Ni más ni menos que veinte atracos en un año ha sufrido un concesionario de la marca francesa Peugeot-Talbot en esa ciudad. Es lo más parecido a lo peor del Oeste americano.

Por si fuera poco, también han recibido el impacto de unos cuantos artefactos explosivos e incendiarios, y la colocación de numerosas bombas caseras.

En vista de todo ello, los propietarios del concesionario, agotados y asustados por la persecución, han decidido mudarse a tierras más tranquilas para intentar despistar a los salvajes que les acosan.

Sirva de consuelo que desde hace cinco años no ha habido víctimas mortales en Vitoria. En algo comenzamos a diferenciarnos de las viejas y peligrosas ciudades del Oeste.



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

AGENDA



BUENA OPCIÓN
La que ofrece Honda ante la deficiencia de las autoescuelas.

ESCUELA DE CONDUCCION COGER LA HONDA

Todo el mundo es consciente de las limitaciones que tiene el actual sistema de obtención del carné de conducir, sobre todo cuando se trata de la moto, ya que aprobar el examen práctico no garantiza el dominio del vehículo. Para paliar esta carencia y, sabedores también de que la moto tiene un componente de riesgo mayor que el coche, las gentes de Honda han adquirido el compromiso de asumir una cierta respon-

sabilidad, con la creación de una escuela de conducción. Esta no sustituye la tradicional enseñanza, sino que la complementa, puesto que va más allá, al divulgar las técnicas básicas de conducción y ampliar el conocimiento de la moto, sin ser tampoco una escuela de conducción deportiva o de pilotaje.

Marlo Platé y José Varela son los responsables de la escuela desde que Montesa-Honda, hace ya dos años, tomó la decisión de crearla por su cuenta y riesgo ya que, si bien han reci-

bido muy buenas palabras, por el momento no tienen ni patrocinadores ni ayuda oficial alguna. En Japón, esta iniciativa lleva más de veinte años funcionando y allí existen ocho escuelas además del Centro de Conducción y Tráfico de Suzuka, que ocupa nada menos que 55.000 metros cuadrados. Allí nuestros hombres siguieron un curso que les ha servido para poner en marcha la escuela en España.

Son varios los ejercicios que se les propone a los alumnos y de ellos destacaremos las frenadas, el *eslalom*, los *zig-zag* que se diferencian del anterior en que los giros son de 180 grados, el equilibrio y todo lo que se refiere a curvas: giros circulares, enlazados, trazadas, inclinación, etc; también se dan consejos sobre la postura, la vista, la indumentaria, la inspección básica del vehículo, etcétera.

Estas enseñanzas se imparten tanto para ciclomotor como para motocicleta y pueden consistir en el llamado curso de demostra-

ción, que dura una hora, o en el completo, que se prolonga por el espacio de tres a cinco horas. Estos cursos son gratuitos y en ellos tiene cabida una decena de alumnos, para ello se dispone de doce ciclomotores y otras tantas motocicletas que se transportan en un trailer, puesto que las enseñanzas se imparten por toda España.

LOS OLEOS DE BP OIL

Dos obras de artistas españoles aparecen entre las cuarenta y ocho seleccionadas por el jurado del Concurso de Pintura «Jóvenes Artistas Europeos», convocado por BP Oil Europa en 14 países europeos. Los dos finalistas españoles son Carlos Heras García (Salamanca), con la obra «Dual»; y Manuel Ramón

DUAL
Obra finalista de Carlos Heras García, de Salamanca.



CABAÑÓN
Segunda obra finalista, realizada por Manuel Ramón Rodríguez.



Rodríguez Rodríguez (La Coruña), con la obra «Cabañón».

El jurado ha estado formado por William Packer, crítico de arte del *Financial Times*; Nikos Kessanlins, rector de la Escuela de Bellas Artes de Atenas; Holger Preiss, co-director de la Dorrie Preiss Gallery de Hamburgo; Victoria Preston, organizadora del concurso y dos representantes de BP Oil Europa. Al concurso se presentaron un total de 1.418 obras, de las cuales 149 procedían de España, país que participaba por primera vez en este certamen. Tras una primera deliberación, el jurado preseleccionó 130 cuadros, seis de los cuales eran de artistas españoles. Desde el día 9 de septiembre se exhibirán al público todas las obras seleccionadas.



A PRUEBA
Los alumnos son sometidos a varios ejercicios.

¿ BUSCA ALGO DE INTERES ?

MIRE AL FINAL DE ESTA REVISTA



Grupo 16

NUEVOS

O

I

C

E

R

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**: Elevalunas eléctricos en ventanillas delanteras. **Cierre**: Cierre centralizado. **Direc**: Dirección asistida. **ABS**: Sistema de frenos antibloqueo. **Llantas**: Llantas de aleación ligera.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
ACM														
ACM OH	1.897.500	1.558	54	114	-	382,7						Serie	-	-
ACM OH TD	2.113.800	1.588	70	147		382,7								
ACM OH TD E	2.417.000	1.588	70	147		382,7						Serie	-	-
ALEKO														
Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0							70.000
ALFA ROMEO														
33 1.3	1.529.905	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.3 Veloce	1.472.274	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 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	Serie	-	64.481
33 1.5 ie GTC	1.760.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	-	-
33 1.7 ie	1.830.289	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	64.481
33 1.7 ie GTC	1.860.000	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	-	-
33 1.7 ie 16V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	Serie
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 ie Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,5	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	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	Serie	-	80.896
75 1.6 ie Le Mans	1.899.653	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896
75 1.8 ie	2.130.630	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896
75 1.8 ie Le Mans	2.178.760	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896
75 2.0 Twin Spark	2.510.780	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	252.672	80.896
75 Twin Spark Podium	2.525.216	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	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	Serie	252.672	Serie
75 2.0 TD	2.409.728	1.995	95	175	12,4	8,5	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896
75 2.4 TD	2.679.204	2.393	112	184	11,7	7,4	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	Serie	-	80.896
155 1.8 Twin Spark	2.194.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	250.000	40.000	Serie	Serie	Serie	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	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	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	Serie	Serie	75.000
155 2.5 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	250.000	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
164 2.0 V6 Turbo	4.780.960	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
Spider 2.0 ie	3.558.380	1.962	126	190	9,0	8,1	425,8	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

NOTA: El precio de los Alfa 33 1.5 y 1.7 GTC son «Precio llave en mano»

ARO														
Aro 10 Techo Lona	1.108.600	1.297	64	125	25,0	9,5	380,0							
Aro 10 Techo Duro	1.242.000	1.397	64	125	25,0	9,5	380,0							
243 D	1.673.995	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
244 D	1.718.100	3.120	65	110	28,6	10,1	403,0							
ASIA MOTORS														
Ruota 1.8 G	2.233.849	1.789	85	159	-	-	360,5	Serie	-	-	-	Serie	Serie	Serie
Rocsta 2.2 D Básico	1.932.610	2.184	72	138	-	-	360,5	Serie	-	-	-	Serie	Serie	Serie
Rocsta 2.2 D	2.284.734	2.184	72	138	-	-	360,5	Serie	-	-	-	Serie	Serie	Serie
AUDI														
80 2.0 E	2.752.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
80 2.3 E	3.200.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
80 2.3 E Aut.	3.413.000	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
80 2.3 E Quattro	3.952.000	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
80 2.8 E V6	4.035.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	315.207	55.265	150.791	Serie	Serie	183.820	158.600
80 2.8 E V6 Quattro	4.589.000	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	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E	3.550.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E Quattro	4.307.000	2.309	133	202	10,4	10,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.3 E Aut.	3.792.000	2.309	133	202	11,9	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6	4.394.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6 Aut.	4.667.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.8 E V6 Quattro	4.987.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 S4	6.611.000	2.226	230	344	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 2.5 TDI	4.127.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E	3.961.000	2.309	133	194	10,5	10,9	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Aut.	4.258.000	2.309	133	189	12,2	11,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	183.820	158.231
100 Avant 2.3 E Quattro	4.769.000	2.309	133	194	10,7	11,2	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie		



CITROËN

OFERTAS
AX 11 TE y TRE:
160.000 pesetas de

descuento.
AX 14 TGS y TZX:
300.000 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 Diésel:
Descuento de 200.000

pesetas.
XM:
200.000 pesetas de

descuento en todos los
modelos.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
V8 3.6	9.187.000	3.562	250	244	7,5	13,2	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V8 3.6 Aut.	9.187.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V8 4.2	10.081.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
V8 4.2 Aut.	10.081.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BERTONE

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Freeclimber 2 R I	2.746.200	1.596	100	180	15,8	9,9	378,5	200.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD T. Duro	3.759.925	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	236.391	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD Cabrio	3.759.925	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	236.391	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 I T. Duro	3.759.925	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	236.391	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber 2.7 I Cabrio	3.759.925	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	236.391	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

BMW

318i 4p	2.528.000	1.596	100	189	12,8	9,0	443,5	249.441	89.806	104.774	60.116	Serie	161.684	176.872
318i 4p Aut.	2.744.000	1.596	100	184	16,1	10,9	443,5	249.441	89.806	104.774	60.116	Serie	161.684	176.872
318i S Coupé	3.297.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
318i 4p	2.850.000	1.776	113	199	11,3	10,1	443,5	249.441	89.806	104.774	Serie	Serie	161.684	176.872
318i 4p Aut.	3.086.000	1.776	113	198	12,3	10,3	443,5	249.441	89.806	104.774	Serie	Serie	161.684	176.872
318i Cabrio	3.586.000	1.796	115	187	12,0	10,1	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	168.421	148.526
318i Cabrio Aut.	3.783.000	1.796	115	185	13,1	10,4	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	168.421	148.526
320i Coupé	3.663.000	1.991	150	214	10,0	10,7	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i Coupé Aut.	3.928.000	1.991	150	214	11,0	10,8	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i 4p	3.413.000	1.991	150	214	9,3	10,8	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	143.176
320i 4p Aut.	3.678.000	1.991	150	214	10,8	11,0	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	143.176
320i Cabrio	4.289.000	1.991	129	195	11,5	11,0	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
320i Cabrio Aut.	4.524.000	1.991	129	194	13,3	9,3	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
325i Coupé	4.206.000	2.494	192	233	8,0	10,8	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Coupé Aut.	4.470.000	2.494	192	231	9,0	10,9	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p	4.120.000	2.494	192	234	7,9	11,8	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p Aut.	4.375.000	2.494	192	231	8,9	12,0	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio	5.020.000	2.494	170	214	9,0	11,5	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio Aut.	5.270.000	2.494	170	210	10,5	11,1	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring	4.784.000	2.494	170	210	9,7	11,7	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring Aut.	5.035.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring	5.708.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring Aut.	5.973.000	2.494	170	206	11,2	11,4	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3	6.719.000	2.302	215	234	6,7	10,6	434,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Z-1	8.210.000	2.494	170	225	7,9	10,4	392,7	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i TD	3.586.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
325i TD Aut.	3.851.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
324i TD Touring	4.280.000	2.443	115	187	12,3	7,0	432,5	168.421	89.806	104.774	Serie	Serie	168.421	Serie
324i TD Touring Aut.	4.563.000	2.443	115	182	13,3	7,6	432,5	168.421	89.806	104.774	Serie	Serie	168.421	Serie
520i	3.905.000	1.991	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	202.116
520i Aut.	4.170.000	1.991	150	207	12,0	11,2	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	202.116
525i	4.765.000	2.494	192	225	8,6	9,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525i Aut.	5.054.000	2.494	192	225	9,9	11,1	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525i X	5.477.000	2.494	192	220	9,5	11,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	158.004
525i X Aut.	5.790.000	2.494	192	217	10,8	11,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	158.004
535i	5.795.000	3.430	211	235	7,7	14,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
535i Aut.	6.108.000	3.430	211	231	8,8	14,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M-5	9.452.000	3.535	315	260	6,3	16,8	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
520i Touring	4.255.000	1.991	150	205	11,3	11,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
520i Touring Aut.	4.520.000	1.991	150	202	12,6	11,3	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
525i Touring	5.131.000	2.494	192	221	9,2	11,2	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	151.409
525i Touring Aut.	5.395.000	2.494	192	218	10,0	11,7	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	151.409
525i TDS	4.397.000	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525i TDS Aut.	4.698.000	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	163.397
525i TDS Touring	4.806.000	2.498	143	202	11,6	7,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
525i TDS Touring Aut.	5.121.000	2.498	143	200	12,2	8,4	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
730i	5.785.000	2.986	188	225	9,3	15,0	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	204.120
730i Aut.	6.125.000	2.986	188	222	10,6	13,7	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	204.120
730i V8	6.825.000	2.997	218	235	8,5	12,4	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
730i V8 Aut.	7.175.000	2.997	218	230	9,3	12,6	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
740i Aut.	8.425.000	3.982	286	240	7,4	13,9	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
740i L Aut.	9.195.000	3.982	286	240	7,4	13,9	502,5	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i Aut.	10.015.000	4.988	300	250	7,4	15,0	491,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
750i L Aut.	11.015.000	4.988	300	254	7,4	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i	12.020.000	4.988	300	250	6,8	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850i Aut.	12.320.000	4.988	300	250	7,4	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

CHRYSLER

Saratoga 2.5	2.310.865	2.501	99	163	13,8	11,3	460,2	192.000	41.344	57.600	Serie	Serie	192.000	Serie
Saratoga 3.0 V6 Aut.	2.660.823	2.972	141	130	11,1	11,5	460,2	192.000	41.344	57.600	Serie	Serie	192.000	Serie
La Baron GTC	3.164.340	2.501	155	202	8,5	11,0	469,6	192.000	42.240	57.600	Serie	Serie	Serie	Serie
Voyager SE	2.538.478	2.501	99	154	15,7	12,0	452,5	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	Serie	Serie
Voyager LE Aut.	3.313.432	3.301	150	171	12,8	12,2	452,5	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	192.000	89.600
Voyager LE AWD Aut.	3.597.688	3.301	150	171	13,5	13,								



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.

Sierra: Sistema de frenos antibloqueo ABS gratis.



PRECIOS COCHES NUEVOS

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Ford models and their specifications.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Ford models and their specifications.



LADA

OFERTAS Samara:

Todos los modelos de Lada Samara tienen un descuento de 100.000 pesetas. Samara LX: Radiocassette y compact-disc Sony de regalo o 100.000 pesetas de descuento.

Financiación: Ahora se puede adquirir un Lada Samara desde 6.000 pesetas al mes durante el primer año, con una entrada de 270.000 pesetas.



PRECIOS COCHES NUEVOS

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Lada models and their specifications.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Honda models and their specifications.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Hyundai models and their specifications.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various IATO models and their specifications.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Innocenti models and their specifications.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Isuzu models and their specifications.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Lists various Jaguar models and their specifications.



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**.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	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	18,9	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	9.912.637	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
XJRS 6.0 L	11.549.000	5.993	337	254	6,8	17,3	474,5	Serie	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	-	-	Serie
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	1.231.271	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0	-	20.781	-	-	-	-	-
Niva 1.6 4x4 Cabrio	1.571.043	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0	-	20.781	-	-	-	-	-

LANCIA

Y-10 Fire	1.006.000	999	45	148	16,0	6,0	339,2	-	-	-	-	-	-	-
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 i.e.	2.146.000	1.585	143	204	8,7	9,6	389,5	-	37.000	Serie	Serie	73.000	-	Serie
Delta HF Integrato 16V	4.432.000	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0	162.000	37.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Delta Integrato Calefacción	5.335.000	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Delta 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 i.e.	1.999.000	1.591	90	180	12,1	9,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Dedra 1.800 i.e.	2.235.000	1.756	110	192	10,0	10,1	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	180.000	85.000
Dedra 1.800 i.e. 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 i.e.	2.598.000	1.995	120	196	9,6	10,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Dedra 2.0 i.e Turbo	3.452.000	1.995	165	215	8,3	10,2	434,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Dedra Integrato	4.067.000	1.995	180	215	7,8	11,1	434,3	Serie	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Dedra Turbodiesel	2.577.000	1.929	92	180	12,3	6,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	95.000
Thema 2.0 i.e.	3.213.000	1.995	120	195	10,5	8,5	459,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	-	95.000
Thema 2.0 i.e 16V	3.568.000	1.995	150	205	9,5	8,9	459,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	251.000	95.000
Thema i.e Turbo 16V	4.495.000	1.995	185	225	7,0	9,4	459,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema Turbodiesel	3.842.000	2.445	118	186	11,0	7,4	459,0	Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	95.000

LAND ROVER

Defender 90 TDI 3p	2.664.000	2.495	107	136	16,8	11,8	388,3	265.000	-	-	-	-	-	-
Defender 110 TDI 3p	2.920.000	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000	-	-	-	-	-	-
Defender 110 TDI 5p	3.080.000	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000	-	-	-	-	-	-
Defender 90 TDI Pick Up	2.561.000	2.495	107	136	16,8	11,8	388,3	265.000	-	-	-	-	-	-
Defender 110 TDI Pick Up	2.726.000	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000	-	-	-	-	-	-
Discovery TDI 3p	3.480.000	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	3.731.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	301.000	90.000	Serie	Serie	Serie	-	32.987
R. Rover Countryman V8 3p	4.022.132	3.947	182	166	9,9	15,3	447,5	301.000	90.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R. Rover Balmoral V8 3p	4.022.132	3.947	182	166	9,9	15,3	447,5	Serie	90.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R. Rover Vogue EFI V8 5p	6.391.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R. Rover Vogue EFI V8 Aut.	6.756.000	3.947	182	179	11,1	16,2	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R. Rover Vogue SE V8 5p	7.213.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R. Rover SE V8 Aut.	7.579.000	3.947	182	179	11,1	16,2	447,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R. Rover TD 3p	3.731.000	2.500	120	152	15,8	10,4	447,5	301.000	90.000	-1	-1	Serie	-	32.987
R. Rover Countryman TD 3p	4.022.132	2.500	120	152	15,8	10,4	447,5	301.000	90.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R. Rover Balmoral TD 3p	4.022.132	2.500	120	152	15,8	10,4	447,5	Serie	90.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R. Rover TD 5p	5.394.000	2.500	120	152	15,8	10,0	447,5	Serie	90.000	Serie	Serie	Serie	-	32.987

LOTUS

Esprit Turbo	11.310.080	2.174	228	249	5,2	12,7	433,0	Serie	192.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Esprit Turbo SE	12.462.080	2.174	254	272	4,7	13,8	433,0	Serie	192.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Elan SE	5.742.080	1.588	165	220	7,2	9,4	380,5	255.000	165.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie

MAHINDRA

Mahindra CJ 240	1.556.000	2.112	75	115	11,8	339,0	-	-	-	-	-	-	-	25.000
Mahindra CJ 540	1.658.000	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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
222 SR	7.991.495	2.790	225	220	6,2	12,8	419,0	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie	-	Serie
228	9.232.928	2.790	250	240	5,8	14,6	446,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie	-	Serie
422	8.494.637	1.996	220	214	6,2	11,7	440,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie	-	Serie
430	7.995.889	2.790	250	240	5,7	14,6	440,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie	234.800	Serie
Spider E	7.999.500	2.790	250	240	5,7	14,6	404,3	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Shamal	13.204.320	3.217	325	260	5,3	11,5	410,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie

MAZDA

323 F	2.982.400	1.840	140	201	8,2	8,4	426,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	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
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
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
Xedos 6 V6 2.0i	4.250.360	1.995	146	216	9,3	9,1	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
MX-6 2.5i V6 24V	4.275.200	2.497	165	225	8,0	13,0	461,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
MX-6 2.5i V6 24V 4WS	4.484.480	2.497	165	225	8,0	13,0	461,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
RX-7 Cabrio	7.008.773	2.616	200	234	7,0	11,9	431,5	Serie	Serie	S				



PEUGEOT

OFERTAS 205:

Estos modelos disfrutan de un descuento que va desde las 58.000 pesetas hasta las 95.000 pesetas según las versiones.

309:

Todas las versiones de este modelo tienen un descuento de hasta 117.000 pesetas o el aire acondicionado gratis.



PRECIOS COCHES NUEVOS

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like Montero V6 GLS Corto, Montero TD GLX Largo, Montero V6 GLS Largo.

MORGAN

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like 4/4-1600 IE Cat 2A, 4/4-1600 IE Cat 4A, Plus-4 2.0 2A, Plus-4 2.0 4A, Plus-S 3.9 EF.

NISSAN

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like Sunny SLX 1.6 16V 3p, Sunny SLX 1.6 16V 4p, Sunny GTI 2.0 16V 3p, Sunny GTI 2.0 16V 5p, Primera 1.6 LX 16V 4p, Primera 1.6 SLX 16V 4p, Primera 2.0i SLX Aut. 4p, Primera 2.0 GT 16V 4p, Primera 2.0i SLX 16V 5p, Primera 2.0 D LX 4p, Maxima 3.0i Aut., 100 NX, 200 SX Turbo, 300 ZX Turbo, Prairie SLX 2.0, Patrol Corto 6 Cil. Gas., Patrol Corto 4 Cil. D, Patrol Corto 4 Cil. TD, Patrol Corto 6 Cil. D, Patrol Corto 6 Cil. TD, Patrol Corto Top Line II Gas., Patrol Corto Top Line II TD, Patrol Wagon 6 Cil. Gas., Patrol Wagon 6 Cil. D, Patrol Wagon 6 Cil. TD, Patrol Wagon Top L. II 6 Cil. 3.427.600, Patrol Wagon Top Line H TD, Nissan Terrano 2.7.

OPEL

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like Corsa 3p. City 1.0 S, Corsa 3p. Swing + 1.2, Corsa 3p. Swing + 1.2 Cat., Corsa 3p. Sport 1.2, Corsa 3p. Sport 1.2 Cat., Corsa 3p. Swing + 1.4 Cat., Corsa 3p. Sport 1.4 Cat., Corsa 3p. Joy Sport 1.4 Cat., Corsa 3p. GSI Cat., Corsa 3p. Swing + 1.5 D, Corsa 4p. Swing + 1.2, Corsa 4p. Swing + 1.2 Cat., Corsa 4p. Swing + 1.4 Cat., Corsa 4p. Swing + 1.5 D, Corsa 4p. Swing + 1.5 TD, Corsa 5p. Swing + 1.2, Corsa 5p. GL + 1.2, Corsa 5p. GL + 1.4 Cat., Corsa 5p. Swing + 1.5 D, Corsa 5p. GL + 1.5 TD, Kadett Cabrio 1.6, Kadett Cabrio GSI, Astra 3p GL 1.4i Cat., Astra 3p GT 1.4i Cat., Astra 3p GL 1.6i Cat., Astra 3p GT 1.6i Cat., Astra 3p GSI 2.0i Cat., Astra 3p GSI 2.0i 16V Cat., Astra 4p GL 1.4i Cat., Astra 4p GLS 1.4i Cat., Astra 4p GT 1.4i Cat., Astra 4p GL 1.6i Cat., Astra 4p GLS 1.6i Cat., Astra 4p GT 1.6i Cat., Astra 4p GLS 1.8i Cat., Astra 4p GLS 1.8i Aut. Cat., Astra 4p GL 1.7 D, Astra 5p GL 1.4i Cat., Astra 5p GLS 1.4i Cat., Astra 5p GL 1.6i Cat., Astra 5p GLS 1.6i Cat., Astra 5p GT 1.6i Cat., Astra 5p GLS 1.8i Cat.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like Astra 5p GLS 1.8i Aut. Cat., Astra 5p GLS 1.4i Caravan, Astra 5p GLS 1.6i Caravan, Astra 5p Club 2.0i Caravan, Astra 5p GL 1.7 D, Vectra 4p GL 1.8i Cat., Vectra 4p Comfort 2.0i, Vectra 4p Diamond 2.0i, Vectra 4p CD 2.0i, Vectra 4p CD 2.0i Aut., Vectra 4p GT 2.0i, Vectra 4p 2.000i 16V, Vectra 4p 2.000i 16V 4x4, Vectra 4p GL 1.7 D, Vectra 4p Comfort 1.7 TD, Vectra 5p GL 1.8i Cat., Vectra 5p Comfort 2.0i, Vectra 5p Diamond 2.0i, Vectra 5p CD 2.0i Expression, Vectra 5p CD 2.0i, Vectra 5p CD 2.0i Aut., Vectra 5p GT 2.0i, Vectra 5p GL 1.7 D, Vectra 5p Comfort 1.7 TD, Calibra 2.0i, Calibra 2.0i 16V, Calibra 2.0i 16V 4x4, Omega GL 2.0i, Omega GL 2.4i Cat., Omega GL Diamond 2.0i, Omega GL Diamond 2.0i Cat., Omega GL Diamond 2.4i, Omega CD 2.6i, Omega CD 2.6i Aut., Omega CD 2.6i Sportive, Omega 3.0i 24V, Omega 3.0i 24V Aut., Omega GL Diamond 2.3 TD, Omega Caravan GL 2.6i, Omega Caravan 2.3 TD, Senator 3.0i CD 24V, Senator 3.0i CD 24V Aut., Frontera 3p Sport 2.0i, Frontera 3p Sport SE 2.0i, Frontera 2.4i, Frontera 5p 2.3 TD, Monterey 3p RS 3.2i V6 24V, Monterey 3p RS 3.1 TD, Monterey 5p LTD 3.2i V6 24V, Monterey 5p LS 3.1 TD.

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like Astra 5p GLS 1.8i Aut. Cat., Astra 5p GLS 1.4i Caravan, Astra 5p GLS 1.6i Caravan, Astra 5p Club 2.0i Caravan, Astra 5p GL 1.7 D, Vectra 4p GL 1.8i Cat., Vectra 4p Comfort 2.0i, Vectra 4p Diamond 2.0i, Vectra 4p CD 2.0i, Vectra 4p CD 2.0i Aut., Vectra 4p GT 2.0i, Vectra 4p 2.000i 16V, Vectra 4p 2.000i 16V 4x4, Vectra 4p GL 1.7 D, Vectra 4p Comfort 1.7 TD, Vectra 5p GL 1.8i Cat., Vectra 5p Comfort 2.0i, Vectra 5p Diamond 2.0i, Vectra 5p CD 2.0i Expression, Vectra 5p CD 2.0i, Vectra 5p CD 2.0i Aut., Vectra 5p GT 2.0i, Vectra 5p GL 1.7 D, Vectra 5p Comfort 1.7 TD, Calibra 2.0i, Calibra 2.0i 16V, Calibra 2.0i 16V 4x4, Omega GL 2.0i, Omega GL 2.4i Cat., Omega GL Diamond 2.0i, Omega GL Diamond 2.0i Cat., Omega GL Diamond 2.4i, Omega CD 2.6i, Omega CD 2.6i Aut., Omega CD 2.6i Sportive, Omega 3.0i 24V, Omega 3.0i 24V Aut., Omega GL Diamond 2.3 TD, Omega Caravan GL 2.6i, Omega Caravan 2.3 TD, Senator 3.0i CD 24V, Senator 3.0i CD 24V Aut., Frontera 3p Sport 2.0i, Frontera 3p Sport SE 2.0i, Frontera 2.4i, Frontera 5p 2.3 TD, Monterey 3p RS 3.2i V6 24V, Monterey 3p RS 3.1 TD, Monterey 5p LTD 3.2i V6 24V, Monterey 5p LS 3.1 TD.

PANTHER

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

PEUGEOT

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, 0/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Includes models like 106 1.1 Graduado, 106 XN 1.1 4V, 106 XN 1.1 5V, 106 XR 1.1, 106 XR 1.4, 106 XT 1.4, 106 XSI, 205 Style 3p, 205 Winner 3p, 205 Plus 3p, 205 Trophy 3p, 205 XT 3p, 205 Rallye 3p, 205 Aut. 3p, 205 GTX 3p, 205 GTI 3p, 205 Style 5p, 205 Winner 5p, 205 Trophy 5p, 205 GR Premium 1.1 5p, 205 GR 5p, 205 GR Premium 1.4 5p, 205 GT 5p, 205 XAD 3p, 205 Style D 3p, 205 Winner D 3p, 205 Plus D 3p, 205 Plus D Turbo 3p, 205 XTD 3p, 205 DT 3p, 205 Style D 5p, 205 Winner D 5p, 205 GRD Premium 5p, 205 GRD 5p.



RANKING DE VENTAS

JUNIO

Table with columns: RANKING, MODELO, VENTAS. Includes models like Renault Clio, Citroen ZX, Ford Fiesta, Renault 19, Seat Toledo, Citroen AX, Opel Astra, Opel Corsa, Ford Escort, Seat Ibiza, Ford Orion, VW Golf, Peugeot 405, Peugeot 205, Renault 21, Renault 5, Opel Vectra, Fiat Uno, Peugeot 309, BMW Serie 3, Peugeot 106, Seat Marbella, Nissan Primera, VW Polo, Citroen BX, VW Passat, Fiat Tempra, Audi 80, Ford Sierra, Fiat Tipo, Audi 100, Volvo Serie 400, Lancia Dedra, VW Vento, Mercedes 300, Mercedes 190, Rover 200, BMW Serie 5, Opel Calibra, Opel Omega, Lancia Delta, Peugeot 605, Rover 400, Lada Samara, Fiat Panda, Lancia Y-10, Honda Concerto, Volvo Serie 900, Rover Montego, Mercedes 200.

PRECIOS COCHES NUEVOS



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
205 GTD 5p	1.650.000	1.769	80	155	15,1	6,6	370,5	144.200	25.200	Serie	Serie	77.300		
205 DT Premium 5p	1.810.000	1.769	78	175	12,2	6,0	370,5		25.200	20.200	20.200	77.300		
205 DT 5p	1.832.700	1.769	78	175	12,2	6,0	370,5		25.200	Serie	Serie	77.300		Serie
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 Vital	1.447.000	1.360	75	167	12,3	6,9	405,0			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 Vital 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		Serie
309 GTDT	2.166.000	1.769	78	175	13,0	6,4	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			Serie		
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			
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	2.361.000	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	2.636.800	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 18 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		Serie			
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	Serie	44.332		Serie			
405 GRDT Break	2.678.000	1.769	90	180	12,2	6,2	441,0	Serie	44.332		Serie			
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	Serie
605 SVI	3.860.000	1.998	130	203	10,3	8,6	472,1	Serie	58.707	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
605 SV 3.0	4.920.000	2.975	170	222	8,9	10,8	472,1	Serie	58.707	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
605 SV 24	5.771.000	2.975	200	235	8,0	11,0	472,1	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

POLONEZ

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

PORSCHE

968	7.500.800	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0	Serie	142.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Tiptronic	8.067.800	2.990	240	247	7,9	12,3	432,0	Serie	142.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Cabrio	8.652.800	2.990	240	258	6,5	11,9	432,0	Serie	142.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Coupé	10.227.200	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Tiptronic	10.794.200	3.600	250	260	6,6	13,2	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Targa	10.726.400	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Cabrio	11.596.800	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 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 Carrera 2 Turbo Cabrio	14.937.600	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Coupé	12.082.200	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Tiptronic	12.595.200	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Cabrio	13.516.800	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera RS	13.427.200	3.600	260	261	5,4	12,0	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera RS Touring	13.427.200	3.600	260	251	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	16,5	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 5p Cat.	1.583.200	1.390	80	175	11,2	6,6	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300		
Clio Baccara 1.4 Aut 3p	1.972.900	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie	
Clio 1.7 5 3p	1.323.300	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300		
Clio RT 1.7 3p	1.525.400	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	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	

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Clio 16V 3p	1.708.300	1.764	140	212	7,8	8,6	371,2		25.500	(1)	(1)	(1)	180.500	(1)
Clio RL 1.1 5p	1.092.400	1.108	49	145	17,0	6,1	370,9		25.500	</				



SEAT

OFERTAS

Marbella:

Desde 50.000 a 115.000 pesetas de descuento según versiones.

Ibiza:

Ahora, en toda la gama Ibiza, se puede elegir entre un ahorro de 130.000 pesetas, como mínimo, o equipar gratis el aire acondicionado.

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.

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.



Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Rover 114 SL 5p, Rover 114 SL Aut. 5p, Rover 114 GTI 16V, etc.

SAAB

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

SANTANA

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

SEAT

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Marbella Kiss, Marbella Maxi Moto, Marbella Jeans, etc.



VOLKSWAGEN

OFERTAS

Polo:

El modelo más joven y dinámico de la marca Volkswagen disfruta ahora de un descuento de hasta 150.000 pesetas.

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

Passat: En estos modelos se ofrece ahora un descuento de 200.000 pesetas.



Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Toledo 1.9 D GL, Toledo 1.9 TD GL, Toledo 1.9 TD GLX.

SKODA

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

SUBARU

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

SUZUKI

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Swift 1.3 GL, Swift GTi 3p, Swift Sedan 1.6 GLX, etc.

TOYOTA

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Celica 2.0i 16V, Celica Turbo 4WD Limited, Supra 3.0i Turbo, etc.

UMM

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include 100 DA Techo Lona, 100 DA Techo Duro, 100 DTi Techo Lona, etc.

VOLKSWAGEN

Table with columns: MODELO, PVP, CC, CV, VM, O/100, L/100, Long., AA, Pintura, Eleva., Cierre, Direc., ABS, Llantas. Rows include Polo Fox 1.05 4V, Polo Fox 1.05, Polo Fox D 1.4, etc.

PRECIOS COCHES NUEVOS

PRECIOS COCHES NUEVOS

TELEFONOS DE EMERGENCIA

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

CAMPASA
Tel.(900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA
Tel.(91) 742 12 13

ADA
Tel.(900) 10 08 99

AHSA
Tel.(91) 259 46 05

DYA
Tel.(91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
Tel.(91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
Tel.(91) 441 33 44

RACE
Tel.(91) 593 33 33

RACC
Tel.(93) 200 07 55

ALFA ROMEO
Tel.(91) 654 40 11

AUDI
Tel.(900) 11 22 22

BMW
Tel.(900) 10 04 82

CITROËN
Tel.(91) 519 16 16

FIAT
Tel.(91) 519 16 16

FORD
Tel.(900) 14 51 45

HONDA
Tel.(900) 30 80 80

LANCIA
Tel.(91) 450 13 50

MAZDA
Tel.(91) 597 21 25

MERCEDES-BENZ
Tel.(91) 441 41 77

MITSUBISHI
Tel.(91) 441 33 44

OPEL
Tel.(91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT
Tel.(91) 597 21 25

RENAULT
Tel.(91) 556 39 99

SEAT
Tel.(900) 11 22 22

VOLKSWAGEN
Tel.(900) 13 65 24

PRECIOS COCHES NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Polo Classic CD 1.4	1.353.487	1.395	50	141	19,5	5,8	397,5		25.200					
Golf 1.4 CL 3p	1.524.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0		43.018	148.649	58.173		183.819	
Golf 1.8 CL 75 3p	1.720.000	1.781	75	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	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 1.8 GL 90 3p	1.998.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 1.8 GL 90 Aut. 3p	2.151.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 2.0 GTI 3p	2.131.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	312.000	43.018	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 2.8 VR6 3p	3.599.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 1.9 D CL 3p	1.875.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0		43.018	148.649	58.173		183.819	
Golf 1.9 D GL 3p	2.158.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0		43.018	148.649	58.173		183.819	125.532
Golf 1.9 D GTD 3p	2.209.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0		43.018	148.649	58.173		183.819	125.532
Golf 1.4 CL 5p	1.618.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0		43.018	148.649	61.541		183.819	
Golf 1.8 CL 75 5p	1.814.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0		43.018	148.649	61.541		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		183.819	
Golf 1.8 GL 75 5p	1.998.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 1.8 GL 90 5p	2.092.000	1.781	90	180	12,1	8,2	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 1.8 GL 90 Aut. 5p	2.245.000	1.781	90	175	14,2	8,7	402,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 2.0 GTI 5p	2.219.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	312.000	43.018	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 2.8 VR6 5p	3.705.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
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		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		183.819	Serie
Golf Cabrio GL	2.250.000	1.595	75	167	14,0	8,0	399,0	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	
Golf Cabrio GTI	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	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Vento 1.8 GL	2.123.000	1.781	90	180	12,5	8,5	438,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Vento 1.9 D CL	2.069.000	1.896	64	156	18,6	6,3	438,0		43.018	148.649	58.173		183.819	
Vento 1.9 TD CL	2.164.000	1.896	75	165	15,7	6,3	438,0		43.018	148.649	58.173		183.819	
Vento 1.9 TD GL	2.360.000	1.896	75	165	15,7	6,3	438,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Corrado 1.6 V	3.310.000	1.781	136	209	8,6	11,8	405,0		Serie	31.314	Serie	Serie	134.592	Serie
Corrado G-60	3.615.000	1.781	160	216	8,3	9,6	405,0		Serie	31.314	Serie	Serie	134.592	Serie
Corrado VR6	4.080.000	2.861	190	235	6,9	11,2	405,0		Serie	31.314	Serie	Serie	134.592	Serie
Passat 1.8 CL	2.195.000	1.781	90	171	16,1	8,7	457,0	252.150	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat 2.0 GL	2.765.000	1.984	115	191	11,3	9,2	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	112.600
Passat 2.0 GL Aut.	2.965.000	1.984	115	190	12,7	9,3	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	112.600
Passat GT 1.8V	3.210.000	1.781	136	208	10,2	11	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	112.600
Passat GT Syncro G-60	3.970.000	1.781	160	210	9,6	10,3	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	112.600
Passat VR6	3.810.000	2.792	174	224	8,2	10,6	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	Serie
Passat VR6 Aut.	4.010.000	2.792	174	221	8,6	11,7	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	Serie
Passat CL Turbodiesel	2.475.000	1.588	80	175	16,0	8,5	457,0		40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat Variant 1.8 CL	2.415.000	1.781	90	171	14,2	8,0	457,0		40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat Variant 2.0 GL	3.000.000	1.984	115	195	11,5	9,2	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	112.600
Passat Variant 2.0 GL Aut.	3.200.000	1.984	115	192	12,7	10,1	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	112.600
Variant GT 1.8V	3.445.000	1.781	136	206	10,4	9,9	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	112.600
Variant GT Syncro G-60	4.205.000	1.781	160	210	9,8	10,3	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	112.600
Variant VR6	4.050.000	2.792	174	218	8,3	10,7	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	Serie
Variant VR6 Aut.	4.250.000	2.792	174	215	8,9	12,1	457,0		Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	Serie
Variant CL TD	2.695.000	1.588	80	171	16,2	7,1	457,0		40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	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	Serie	240.000	Serie
480 Turbo	3.516.000	1.721	122	200	9,0	9,3	425,8	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
240 Polar 2.3i	2.878.000	2.316	130	185	11,2	11,8	479,0	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	240.000	
850 GLT	3.960.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT Aut.	4.160.000	2.435	170	205	9,6	10,5	466,0	Serie	82.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 Royal 2.3i	3.418.000	2.316	130	185	11,2	10,5	487,0	Serie	82.000	Serie	Serie</			

MODELO 91 90 89 88 87

Fiesta S 1.6 Sp	960	830	750	--	--
Fiesta Ghia 1.4 Sp	940	800	720	--	--
Fiesta XR3 i	1160	1000	900	--	--
Fiesta C 1.8 D 3p	880	760	680	--	--
Fiesta CL 1.8 D 3p	890	760	680	--	--
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	720	--	--
Escort Laser CL y GL 1.3	--	--	--	600	440
Escort Xtra 1.4	--	--	--	640	510
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GT, Mark y Xtra 1.6	900	810	730	660	--
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	850	--	--
Escort XR3 i	1240	1080	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 XR3 i	1750	1500	1350	1150	850
Orion CL 1.4 y 1.6	--	850	720	610	520
Orion Ghia GT y Mito. 1.6	1050	930	840	750	600
Orion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Orion Ghia 1.6 Cat.	1200	1020	920	--	--
Orion CLD y GLD 1.6	--	--	--	680	550
Orion Ghia 1.6 D/1.8 D	1050	950	870	780	600
Orion GT y Mito. 1.8 D	1000	900	820	730	550
Escort CLX 1.3 Sp	1220	--	--	--	--
Escort CLX 1.6 Sp	1280	--	--	--	--
Escort CLX 1.6 Sp	1300	--	--	--	--
Escort CLX 1.6 i Cat. Sp	1450	--	--	--	--
Escort Sport 1.6 i Sp	1460	--	--	--	--
Escort CLX 1.8 D Sp	1200	--	--	--	--
Escort Ghia y Nomade 1.6	1430	--	--	--	--
Escort Ghia y Nomade 1.8 D	1330	--	--	--	--
Escort Cabrio 1.6 i	1880	--	--	--	--
Orion CLX 1.6	1370	--	--	--	--
Orion CLX 1.6 i Cat.	1460	--	--	--	--
Orion Ghia 1.6 i	1460	--	--	--	--
Orion Ghia 1.6 i Cat.	1570	--	--	--	--
Orion CLX 1.8 D	1260	--	--	--	--
Orion Ghia 1.8 D	1370	--	--	--	--
Sierra GL y GL 1.8 4p	--	--	--	800	720
Sierra CL 1.8 Sp	--	--	--	850	770
Sierra CL 1.8 Sp	--	--	--	850	770
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	770
Sierra GL 2.0 4p	--	--	--	900	810
Sierra GL 2.0 i 4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	1270	1140	--	--
Sierra CL 2.0 Sp	1320	1150	1020	940	840
Sierra GL y GT 2.0 Sp	1340	1130	1000	900	810
Sierra GL 2.0 i Sp	1490	1260	1120	990	890

MODELO 91 90 89 88 87

Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	950
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1120	980	890
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	930
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i	--	--	--	1270	1140
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	1570	--
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	1640
Sierra CLD 4p	1390	1180	1030	800	720
Sierra GLD 4p	1560	1320	1120	870	780
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	950	--
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0	--	--	--	900	600
Sierra Fam. CL 2.0 i	1610	1360	1240	1050	940
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	1100	--
Scorpio GL 2.0 i	1910	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1760	1540	1310	1180
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	1620	1460
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1880	1710	1450	1300
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	1410
Scorpio Ghia 2.8 i	--	--	--	1210	--
Scorpio Ghia 2.9 i	2610	2210	2000	1700	1530
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	1870
Scorpio CL Turbo D	1910	1630	1470	--	--
Scorpio GL Turbo D	2100	1790	1600	--	--
Scorpio Ghia Turbo D	2530	2140	1930	--	--
Scorpio Ghia 2.9 Cat.	2690	2290	2060	--	--

JAGUAR

MODELO 91 90 89 88 87

Sovereign V12	5410	4750	3900	3430	2920
XJS 3.6 Cabriolet	--	--	--	--	3440
XJS V12 Cabriolet	6360	5890	5220	4510	3830
XJS 3.6	4940	4460	4180	3550	3200
XJS V12	5220	4750	4480	3970	3500
XJ6 3.6	4560	3800	2940	2500	2250
Sovereign 3.6 Aut.	5320	4640	4580	3980	3680
Delimier 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	4010

LANCIA

MODELO 91 90 89 88 87

Y 10 Fiat	--	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 1.600 GT IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4X4	--	--	--	1350	1150
Delta Integrale	2560	2170	1960	--	--
Delta Integrale 1.6 V	2750	2340	2110	--	--
Prisma 1.5 LX	--	930	790	710	--
Prisma 1600 IE	--	--	--	800	680
Prisma Symbol	--	1020	930	790	710
Prisma TD	--	1070	970	820	740
Thema 2.0 IE	1960	1730	1540	1300	1110
Thema IE Turbo	--	--	--	900	600
Thema 6V	--	--	--	1500	1210
Thema Turbo IE SW	--	2530	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	1500	--
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	1790	--
Thema 8.32	--	4330	3700	3330	--
Thema TD	--	--	--	1340	1140
Thema TD Nuevo	2360	2090	1880	--	--
Thema Turbo DS SW	--	2460	2200	1980	--
Diada 1.600 ie	1460	1310	--	--	--
Diada 1.800 ie	1540	1480	--	--	--
Diada 2.0 ie	1880	1690	--	--	--
Diada Turbo Diesel	1660	1480	--	--	--

MERCEDES BENZ

MODELO 91 90 89 88 87

190 D	2500	2370	2170	1900	1670
190 D 2.5	2940	2790	2550	2240	1980
190 D 2.5 T	3300	3130	2870	--	--
200 D	3220	3060	2790	2450	2150
250 G	3520	3340	3050	2680	2350
300 D	3820	3630	3310	2910	2550
300 TD	4300	4080	3730	3270	2870
300 TD Turbo	5100	4840	4420	3870	3400
190 E 1.8	2200	2090	--	--	--
190 E 2.0	2690	2740	2510	2200	1930
190 E 2.3	3090	2930	2670	2350	2090
190 E 2.3 16V	--	--	--	4000	3500
190 E 2.6	3580	3400	3160	2720	2390
190 E 2.5 16V	5260	5000	4560	--	--
200	3000	2850	2600	2280	2000
230 E	3510	3330	3040	2660	2340
230 CE	4480	4260	3880	3400	2980
230 TE	3960	3760	3430	3010	2640
280 E	4080	3880	3650	3110	2730
300 E	4420	4200	3830	3360	2950
300 E 4 Matic	5550	5100	4640	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
Delta 4X4	5160	4420	3680	3310	2950
420 SE	5630	4730	3940	3550	3160
500 SE	5570	4780	3980	3580	3190
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SEL	8590	7370	6140	5530	4910
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	--	--	--	5500	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	950	--	--	--	--
Corsa Swing 1.4 3p	820	--	--	--	--
Corsa GS	1070	920	780	700	--
Corsa GL y Swing 1.2 4p	860	720	650	550	490
Corsa 1.3 4p	920	790	710	600	540
Corsa GL 1.4 4p	950	--	--	--	--
Corsa Swing 1.4 4p	880	--	--	--	--
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	510
Corsa Swing 1.2 5p	820	700	630	540	--
Corsa 1.3 4p	900	770	690	590	530
Corsa GL 1.4 4p	930	--	--	--	--
Corsa Swing 1.4 5p	850	--	--	--	--
Corsa 1.5 D 3p	820	700	640	490	440
Corsa 1.5 D 4p	880	750	680	530	480
Corsa 1.5 D 5p	860	730	660	510	460
Kadett 1.3 3p	--	--	820	690	540
Kadett 1.4 3p	1100	990	--	--	--
Kadett 1.6 3p	1170	1010	910	--	--
Kadett 1.8 i 3p	1240	1060	950	--	--
Kadett GSI 2.0 i 3p	1460	1260	1130	1000	900
Kadett GSI 2.0 i 16V 3p	1720	1470	1320	1180	1080
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 GL, Bea., Fris	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 Sp LS y Fun	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 Sp 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 1.6 TD 4p	1210	1020	920	710	640
Kadett 1.6 D 4p	--	--	--	720	580
Kadett 1.7 D 4p	1090	920	830	--	--
Kadett 1.5 TD 5p	1200	1010	910	740	670
Kadett 1.6 D 5p	--	--	--	720	580
Kadett 1.7 D 5p	1040	890	800	--	--
Kadett 1.6 S Caravan	1200	1030	920	820	740
Kadett 1.5 TD Caravan	1300	1100	1000	810	730
Kadett					

DE INTERESES

MODELO	91	90	89	88	87
R21 GTS	1380	1170	970	870	740
R21 TXE	1710	1450	1210	1080	920
R21 GTX	1470	1240	1040	940	—
R21 TXI	1820	1840	—	—	—
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	1280	1100
R25 TXI	2320	1970	1770	—	—
R25 V6	2730	2320	2090	1860	1590
R25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2190
R25 GTD	1470	1280	1060	940	810
R25 Turbo D	2280	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TSE	—	—	1380	1010	—
Espace TXE	2400	2060	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1380	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1060
Alpina V6 Turbo	5350	4500	4100	3490	3140

ROVER					
MODELO	91	90	89	88	87
111 L	800	—	—	—	—
111 S 5p	850	—	—	—	—
114 S	860	—	—	—	—
114 SL 5p	950	—	—	—	—
114 GTI	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sprint	—	850	750	650	—
216 SE	—	950	850	750	670
216 EP	—	950	850	750	670
216 Vitesse	—	1050	950	850	750
214 S i	1240	1120	—	—	—
214 GS i	1400	1280	—	—	—
216 GS i	1570	1400	—	—	—
116 GTI	1720	—	—	—	—
414 GS i	1450	—	—	—	—
416 GS i	1500	—	—	—	—
416 GH	1700	—	—	—	—
820 Si	2300	2000	1700	1500	1300
827 Stirling	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 EP 2.0	1150	1000	850	720	600
Montego Mayfair	—	—	—	—	750
Montego 1.6 SL	1000	900	800	—	—
Montego EP 2.0	—	—	—	—	900
Montego GSi 2.0	1150	1000	900	—	—
Montego GTI 2.0	1200	1050	950	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1250	1100	1000	900	800
Montego DSL Turbo	1250	1100	950	—	—

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

MODELO	91	90	89	88	87
Marbella GLX	630	540	460	410	—
Ibiza Disc. Str. y Spc. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	510	410
Ibiza Disc. Spc 1.5 3p	760	640	540	490	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL 1.5 3p	—	—	—	530	420
Ibiza Crono 3p	—	—	—	530	420
Ibiza CLX 3p	—	—	—	530	420
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SW 1.5 3p	1020	860	780	700	—
Ibiza Disc. Spc. Str 0.9 5p	680	580	520	440	350
Ibiza Disc. Spc. Str 1.2 5p	750	630	570	480	430
Ibiza L 1.2 5p	—	—	—	530	480
Ibiza GL y GLX 1.2 5p	840	710	650	550	490
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
Ibiza GL y XL	800	690	620	530	480
Ibiza CLX 1.5 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	—	—
Ibiza Disc. y Soc	770	650	580	440	320
Ibiza Jun. D 3p	770	650	580	440	320
Ibiza GLD 3p	850	740	680	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	480	430
Malaga L, GL y Bri	790	670	590	480	360
Malaga Touring 1.5	790	670	590	480	360
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470
Malaga LD	900	770	600	470	370
Malaga GLD	900	770	600	470	370
Malaga GLXD	900	770	600	470	370
Malaga Touring D	900	770	600	470	370

VOLVO					
MODELO	91	90	89	88	87
Horizon LS	—	—	—	—	310
Horizon GL	—	—	—	—	340
Horizon GT	—	—	—	—	370
Horizon GLD	—	—	—	—	350
Horizon ECD 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	880	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	480	—
Polo Coupé CL	820	700	590	530	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	690	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	1360	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	—
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900

VOLVO					
MODELO	91	90	89	88	87
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLJ	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio 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 CLD Turbo	—	—	—	—	570
Passat CL 90 cv	1340	1200	1060	970	—
Passat GL 90 cv	1540	1350	1250	1120	—
Passat GL 112 cv	1660	1490	1340	1200	—
Passat GT 16 v	1950	1760	1580	1420	—
Passat CL TD	1540	1390	1250	1120	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	—
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	1090	—
Passat Variant TD	1600	1360	1150	1040	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	1490	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	1710	—
Santana LX 1.8	—	—	—	—	480
Santana GX 5	—	—	—	—	880
Santana GX GTD	—	—	—	—	480
Scirocco GT	1250	1070	960	810	690
Scirocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Scirocco GT 16V	1430	1220	1040	940	—

VOLVO					
MODELO	91	90	89	88	87
244 GL	1690	1450	1260	1070	850
244 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	980	—	—
340 GLD	—	—	—	880	770
360 GLE	—	1420	1250	850	770
360 GT	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1360	1240	—	—	—
440 GLT/GLE	1890	1620	1460	—	—
440 Turbo	2100	1820	1640	—	—
440 GL	1800	1620	—	—	—
480 GLE	1950	1770	1590	—	—
480 Turbo	2150	1970	1770	—	—
480 ES	2180	1850	1670	1510	1360
480 ES Turbo	2470	2100	1970	1770	—
740 GL	—	1530	1330	1070	860
740 Master y 2.0	2108	1890	—	—	—
740 GLE	—	1880	1640	1380	1080
740 GLJ	—	—	—	1320	1190
740 GLD	—	1440	1230	1060	850
740 200 cv	3500	3150	—	—	—
740 Turbo Diesel	—	2080	1840	1410	1120
740 Turbo Intercooler	—	2100	1820	1360	1090
740 Master	2050	1940	—	—	—
745 GLE	—	1870	1590	1360	1080
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
780 GLE	—	2500	2250	2030	1830
780 Turbo Diesel	—	2700	2310	1960	1570
780 Turbo Intercooler	—	2840	2390	2050	1620
780	4700	4350	4050	3440	2920
940 J/Royal	2310	—	—	—	—
940 GL y 16V	3000	—	—	—	—
940 Turbo	3270	—	—	—	—
940 2.3 i STW	2500	—	—	—	—
940 16V					

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.

SUBARU Legacy 4WD, 2.2 GX 16 válvulas, radio-cassette extraíble, aire acondicionado, ganado en concurso, sin estrenar, todavía en concesionario, 2.900.000. Tel. 345 19 21.

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

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

FORD Escort XR3-1, blanco, M-HZ, perfecto estado. Teléfono (91) 439 29 86

COLECCIONISTA Mercedes 190SL, 1959, rojo, impecable, revisado según normas suizas (no habla castellano). Teléfono (91) 373 75 14.

OPEL Omega 2.0 GL, aire acondicionado, perfecto estado, garantía 1 año, piezas y mano de obra, desde 29.000 ptas./mes. Teléfonos 725 86 21 y 725 86 22.

AUTO PEREZ DEL SUR OFERTA
ALFA 164 3.0 V6 2.550.000 ptas
PEUGEOT 205 RALLYE M-KD, 6 meses garantía 700.000 ptas
PEUGEOT 309 GTX M-JT, A/A. 6 meses garantía 950.000 Ptas.
Tel: 6 90 60 21

F. TOME S.A. Audi 100 CD, año 88, con climatizador, dirección asistida, etc. Por 1.775.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Alfa 33 1.5 TI, «precioso», año 87, 12 meses de garantía, 625.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Citroën AX TRD, año 89, garantía 18 meses, 690.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Seat Marbella, año 89, garantía 18 meses, 430.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

SUPER OFERTA !!!

BMW M-5
Año 91, full equipo, 10.000 Km., azul negro metalizado. Sin Matricular
Tel: 968 840994

tía 18 meses, 430.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Seat Ibiza 1.2, año 87, 18 meses de garantía, 425.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. «Ocasión» Málaga 1.5 Premier, año 88, con llantas, elevallunas eléctricos, cierrres centralizados, garantía 18 meses. Por sólo 575.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Peugeot 205 XR, año 88, garantía 18 meses, 650.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

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

F. TOME S.A. Peugeot 205 XLD, año 89, garantía 18 meses 675.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

AUTOMOVILES CANALCAR

EL ESPECIALISTA EN AUTOMOVILES CON POCOS KILOMETROS
VENTAS 300 vehículos con la mejor garantía del mercado. El mayor y el mejor surtido de coches en Madrid.

COMPRAS Si su coche está en perfectas condiciones y tiene pocos kilómetros, le pagaremos en el acto y mejor que nadie. Compramos coches financiados, pendientes de pago, resolveremos su problema. Si lo va usted a cambiar por uno nuevo consúltenos.

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

Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio	Marca y modelo	Año	Color	Km	Precio
Alfa Romeo 88 1.7	90	Blanco	28.000	975.000	Lancia Delta LX	92	Negro	11.000	1.175.000
Audi Coupe A.A.	90	Negro	21.000	2.650.000	Lancia Delta HF Turbo	91	Rojo	15.000	1.475.000
Audi 80 E 1.8 E.A.A.	88	Chapón	35.000	1.675.000	Nissan 200 SX Turbo 16 V	90	Gris	19.000	2.750.000
Audi 90 2.2 I.A.A.	88	Azul	39.000	1.950.000	Nissan Primera 2.0 CLX 16 V	91	Blanco	24.000	1.875.000
Audi 100 CD A.A.	89	Verde	42.000	2.100.000	Opel Corsa City	91	Blanco	13.000	675.000
Citroën AX 11 TE	92	Negro	7.000	745.000	Opel Corsa 1.2 S. 5P.	90	Blanco	15.000	725.000
Citroën AX 14 TRS	90	Gris	15.000	835.000	Opel Corsa 1.4 Joy	91	Rojo	5.000	990.000
Citroën AX 14 TRD Diesel	92	Gris	19.000	1.050.000	Opel Corsa 1.4 P.	91	Gris	11.000	1.020.000
Citroën AX Image 1.4	90	Gris	21.000	795.000	Opel Corsa 1.6 GSI	91	Rojo	22.000	1.125.000
Citroën AX Sileo 1.1	89	Blanco	32.000	625.000	Opel Kadett 1.6 S. TOP A.A.	88	Negro	36.000	975.000
Citroën AX GT	90	Rojo	29.000	790.000	Opel Kadett GSI 1.8 I.A.A.	91	Negro	17.000	1.280.000
Citroën BX 16 TS A.A.	91	Gris	17.000	1.175.000	Opel Kadett GSI 2.0 A.A.	89	Blanco	36.000	1.490.000
Citroën BX GTI Full Equip	92	Gris	15.000	1.675.000	Opel Vectra 2.0 I GT Full Equip	92	Blanco	11.000	2.225.000
Fiat LNO 60 S	91	Burdese	17.000	795.000	Peugeot 106 XT 1.4	92	Verde	9.000	1.175.000
Fiat LNO Turbo IE	90	Blanco	23.000	1.100.000	Peugeot 205 SRD A.A. D.A.	90	Negro	38.000	1.225.000
Fiat Tipo 1.4	90	Azul	19.000	975.000	Peugeot 205 GTX	87	Blanco	45.000	745.000
Ford Escort 1.6 CLX	92	Azul	9.000	1.275.000	Peugeot 205 Lacoste A.A. 3P.	88	Blanco	47.000	875.000
Ford Escort XR3 I Cabriolet A.A.	88	Rojo	47.000	1.590.000	Peugeot 105 SRL A.A.	86	Gris	52.000	1.375.000
Ford Escort XR3 I Cabriolet	91	Rojo	17.000	1.975.000	Peugeot 405 SRL A.A.	89	Bianco	41.000	1.550.000
Ford Fiesta 1.4 S.	89	Negro	35.000	675.000	Peugeot 405 Fam. A.A. D.A.	90	Gris met.	27.000	1.850.000
Ford Fiesta 1.1	90	Bianco	35.000	625.000	Renault Clio 1.7 RT A.A.	92	Gris	7.000	1.275.000
Ford Fiesta 1.4 Ghia 3P.	91	Gris	15.000	945.000	Renault Clio 1.4 RT	92	Gris	3.000	1.175.000
Ford Fiesta 1.8 S.	90	Rojo	19.000	895.000	Renault 19 Diesel	88	Rojo	30.000	1.075.000
Ford Fiesta 1.8 D (0 km)	92	Bianco	0	1.225.000	Renault 19 TSE A.A.	89	Bianco	28.000	1.125.000
Ford Fiesta XR2 I	90	Gris	24.000	1.175.000	Renault 19 TSE Charnade A.A.	90	Gris	23.000	1.275.000
Ford Sierra 2.0 I Ghia 4P.	91	Bianco	18.000	1.875.000	Renault 21 GTS A.A.	90	Bianco	32.000	1.480.000

reno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Citroën BX, año 88, 18 meses de garantía, 590.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

F. TOME S.A. Audi 90, año 89, 18 meses de garantía, 1.990.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14 y (91) 329 33 15.

ESCORT CLX 1.6, M-NC, 10.000 km, 1.150.000. Teléfono 742 79 26.

ASTRA GSI, nuevo, entrega inmediata, Cansa. C/ Azcona, 62. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.



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 ;CONSULETENOS ! Y RECIBIRA AMPLIA INFORMACION CUIDAMOS LOS PRECIOS

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

AMPLIO STOCK

! GARANTIA SI !

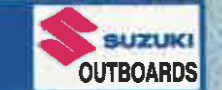
C.A.N.S.A.

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



VW Escarabajos, varios modelos, perfecta restauración, precios interesantes. Teléfonos 725 86 21 y 725 86 22.

BMW 325i, 325ix, ambos revisados, garantía 6 meses, precios interesantes. Teléfonos 725 86 21 y 725 86 22.

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

SUZUKI Saritana, descapotable, techo fibra, varios modelos. C/ Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21 y 725 86 22.

TERRENO 5 puertas, 2.7 T.D., estrenar, Patrol 2.8 T.D., «GR», estrenar, disponible en Tecnipauto. Teléfonos (948) 26 27 62 y (972) 30 42 04.

New Mode
Pol. Ind. Alparache, Parc. 78 Ctra. Extremadura, Km. 29
28600 NAVALCARNERO (Madrid)
TELÉFONO (91) 8 11 26 38

BMW - MERCEDES - AUDI

TAPIZADOS EN CUERO

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

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



UNA OCASION DE AMIGO.

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

¡ANUNCIASE 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.

CADA SEMANA 5 12.000 PERSONAS LEEN MOTOR 16. SEGUN EL ULTIMO INFORME DEL ESTUDIO GENERAL DE MEDIOS MOTOR 16 LE OFRECE CON SUS ANUNCIOS POR PALABRAS LAS MEJORES POSIBILIDADES PARA COMPRAR O VENDER.

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



D E N T E R E S



ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

GARANTIA HASTA 3 y 7 AÑOS



CHEVROLET TYPHOON



JEEP GRAND CHEROKEE



DITECNICA

ESPECIALISTA TODO TERRENO Y DEPORTIVOS

Exposición y venta:
c/ Velázquez, 146
Tlf.: 564 55 58 (8 líneas) • Fax: 564 55 36
Talleres:
c/ Huertas de Abajo, s/n • Paracuellos (Madrid)
Tlf.: 658 11 97 • Fax: 658 13 60

AUTOMOVILES DE IMPORTACION

NISSAN 300 ZX V6 245CV, FULL EQUIPE	
AÑO 88, 42.000 KM. NACIONAL	2.950.000 PTAS.
JEOP CHEROKEE LTD	
ABS 190 CV 4X4 FULL EQUIPE	4.212.000 PTAS.
JEOP 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 3,31 150CV	
4X4 FULL EQUIPE	4.685.000 PTAS.
GMC LUMINA APV GL V6 3.81 FULL EQUIPE	3.799.000 PTAS.
CORVETTE ZR1 V8 375 CV FULL EQUIPE	9.600.000 PTAS.
RANGE V8 EFI, 2 PUERTAS, FULL EQUIPE	
CON ALARMA, COLOR VERDE, AÑO 91	3.000.000 PTAS.
FIAT UNO 70SX, 1.31, ELEVACIONES,	
RADIOCASSETTE, CRIS OSCURO METALIZADO,	
AÑO 87, 10.000 KM	600.000 PTAS.
FORD SIERRA SPORT 2.0I, ELEVACIONES	
TECHO - SOLAR, BLANCO, B - CY	600.000 PTAS.
LANCHA GLASTROM MODELO 208 SEA FURY,	
620 M. 2 FUERA BORDA YAMAHA 85 CV CADA UNO,	
SONDA, RADIO - TELEFONO AÑO 87	1.900.000 PTAS.

TEL: (93) 752 03 06 (9 A 14 H Y 16 A 17.30 H)
FAX: (93) 752 02 48

VAROSA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID
TEL: 6 06 51 49 - 15 11
FAX: 697 69 05



QUADS

PEUGEOT 405 SRI, año 90. Tel. 549 64 71.
FORD Sierra Cosworth 2P, Tel. 549 57 88.
SUBARU Legacy, 4 WD, 2,2 GX, 16 válvulas, radio-cassette extraíble, aire acondicionado, ganado en concurso, sin estrenar todavía, en concesionario, 2.900.000. Teléfono 345 19 21.
CUATRO llantas «BBS», 6 1/2 J 15 H2, con neumáticos Michelin MXV2, medidas 195/50R15/82 V, como nuevo. Tel. (968) 13 53 88.
MITSUBISHI Mirage, cuatro puertas, motor 123 CV, aire acondicionado, dirección asistida, elevación 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.

VENDO ALFA ROMEO 164 V6 M-JF,

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

VENDO CITROËN BX GTI M-IG,

AZUL, CON AIRE ACONDICIONADO, TODA PRUEBA
2.300.000 ptas.
ANTONIO
TEL: 632 18 92

OPORTUNIDAD

Empresa urge vender dos coches de ejecutivo

BMW 535i
Fecha de compra: Junio 89.
25.000 Kms.
Full equip.
4.300.000 Ptas

AUDI 100 2.8i
Fecha de compra: Abril 91.
10.000 Kms.
Full equip.
3.750.000 Ptas.
Impecable estado.
Tel: 730. 31. 59.
Sr. González.

VAROSA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID TEL: 6 06 51 49 - 15 11. FAX: 697 69 05



DODGE STEALTH

Motor 16



D E N T E R E S



MITSUBISHI 3000.

•MITSUBISHI•HONDA
•TOYOTA•MAZDA

Mitsubishi 3000, Mitsubishi Eclipse, Toyota Celica, Nissan 300 ZX



VAROSA
motors

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID
Tel: 606 51 49 - 606 15 11. Fax: 697 69 05



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: 325 km/h.

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, elevación, cierre espejos eléctricos, cinturones automáticos, piloto automático, radio-cassete 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, damos la oportunidad de probarlos, incluso en circuito, no necesitas carné. Átrévete. 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.
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.

MERCEDES 190, 2.3, 16V, antracita, full equip, muy cuidado. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.
SUZUKI RM 250 Cross, 550.000 ptas. Varosa Motors.
VAROSA Motors, especialista del vehículo nuevo japonés, cuidados de su coche, también después de la compra, con amplias instalaciones y talleres a su servicio, stock actual de más de 70 vehículos, carretera de Fuenlabrada a Moraleja de Enmedio, kilómetro 4. Tels. 606 51 49, 606 15 11 y 606 15 95.

IMPORT-DIR S.A.

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

ECLIPSE GSX.
Probado:
Motor-16, 24 Marzo.
•0-100, 6,5 seg
•Vel. Max. 230 Km/h.
•Consumo a 90. 6,7 l.

ECLIPSE GS.
Full Equip. 3.692.000

ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES

•MITSUBISHI
•HONDA
•TOYOTA
•MAZDA

MITSUBISHI 3000
ECLIPSE
MAZDA 929
HONDA CIVIC
TOYOTA CELICA
DODGE STEALTH



Motor 16



LOS VOLANTES QUE SE CONTINUAN FABRICANDO A MANO

Pieles cosidas a mano, maderas pulidas artesanalmente y el diseño vanguardista de los estilistas italianos, hacen que los volantes NARDI sean la verdadera distinción de su automóvil. NARDI es el único proveedor de ROLLS ROYCE para volantes de piel.



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

AUTOMOBILS ANDORRA-Exportació i importació

- Jeep Nissan Patrol GR-Nuevos.
- Jeep Mitsubishi GLX/GLS-Nuevos.
- Jeep Toyota Runner TDV6-Nuevos.
- Jaguar XJ-R15-Nuevo.
- Bugatti EB 110-Nuevo.
- Porsche 959-Nuevo.
- Toyota Celica 2.0 GTi 16V Cabriolet.
- Lamborghini Diablo-Nuevo.
- MB. 600 SEC-Nuevo.
- MB. 600 SL-Nuevo.
- Porsche 911 Carrera (1.870) Clásico.
- Mitsubishi 3000 GT VR4-Nuevo.
- Ferrari F40-Nuevo.
- Rolls Royce Corniche-Nuevo.
- Morgan Plus 4-Plus 8-Nuevo.
- Nissan 300 ZX-Nuevos.

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

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.

SE VENDE HONDA CBR 600F.

Tricolor, Modelo 89. M-RG. 20.000 kms. Tel: 407 27 00. Ext. 495 NACHO. 9 a 16h.



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

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



AC-COBRA



BUGATTI-35 B



MG-TDS



FORD STREETROD



MERCEDES SSK



FORD GTD-40



CATAPULT



TOP-BUGGY

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

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

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

... Y ADEMAS OTROS MODELOS DEPONIBLES

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

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

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

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

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

Dial Spain contra el fuego

LA división de Dial Spain, empresa perteneciente a Barclays Bank Group, acaba de entregar a distintos organismos públicos un total de 400 vehículos todo terreno -un tercio de su flota- para la campaña de lucha contra incendios de este año. Estas unidades servirán para el transporte del personal encargado de las tareas de detección y extinción de incendios. La aportación reportará a la compañía unos ingresos de 300 millones de pesetas.

Los vehículos de Dial Spain cuentan con seguro todo-riesgo (incluye un seguro específico contra daños para los miembros de los retenes e indemnizaciones), con las autorizaciones oficiales y permisos administrativos, servicio de mantenimiento y de asistencia durante 24 horas y sustitución de vehículos en caso de avería.



MOTORRAD CON HARD

El concesionario Motorrad Centro S.L. San Sebastián de los Reyes, ha sido elegido por el fabricante italiano de los cascos Hard para importarlos a España en exclusiva. Los cascos Hard están fabricados con kevlar y la más moderna tecnología, siendo un pequeño fabricante que busca la calidad a los grandes volúmenes. La gama es muy completa, estando compuesta por trail, carretera, motocross y jet. Para más información dirigirse a Motorrad Centro, c/ Navas de Tolosa nº 25, San Sebastián de los Reyes (Madrid).

Premios Insero 1992

SE han convocado los Premios Insero 1992 destinados a las siguientes especialidades: prensa, radio, televisión y vídeo, fotografía, investigación y ayudas técnicas y premio honorífico a entidades, asociaciones, empresas o personas.

En cada una de las especialidades se concederán tres premios, cuyas cuantías se detallan en las bases específicas. Será tema obligado, bien la integración y prevención social, en cualquiera de sus aspectos de las personas minusválidas, tercera edad o refugiados, bien la promoción de servicios sociales para estos colectivos.

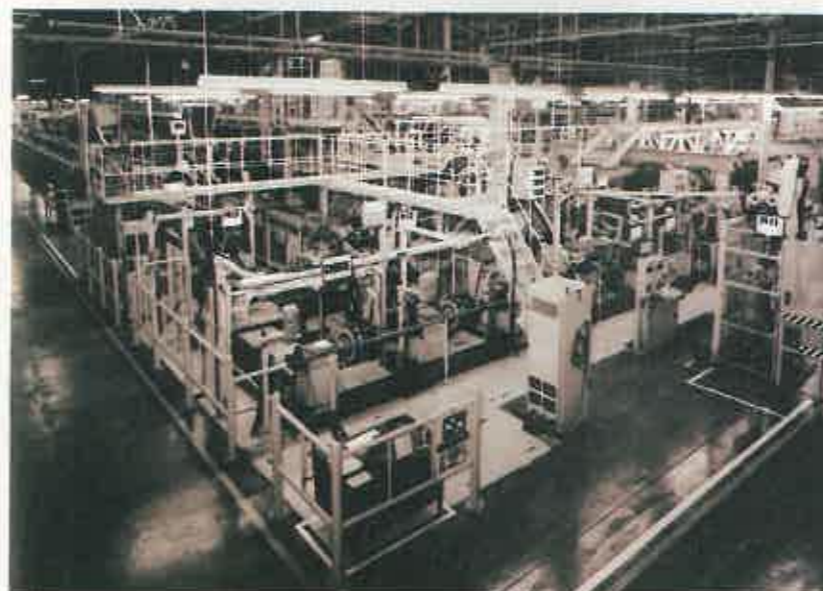
El plazo de admisión de trabajos finaliza el 16 de octubre de 1992 a las 15 horas.



Danzas firma contrato con la Fira

DANZAS, empresa especializada en el transporte internacional de mercancías, ha firmado un contrato con la Fira de Barcelona como agentes de Aduana y Transitarios oficiales. Este contrato de prestación de servicios tiene, inicialmente, una duración de tres años.

Danzas cumplirá con los requerimientos estipulados en el citado contrato, a través de su delegación en Barcelona, que dispone de personal especializado en tráfico marítimo, aéreo, terrestre, aduanas, ferias y exposiciones. Dispone de unas plataformas regionales, situadas en las principales ciudades europeas, que permiten acceder en un plazo de tiempo óptimo a los núcleos de consumo más relevantes, cubriendo todo el territorio nacional.



Bridgestone se automatiza

BRIDGESTONE Corporation ha dado a conocer el positivo desarrollo de un sistema de automatizado para fabricar neumáticos; este sistema se ha puesto en práctica para

producción en serie en la factoría de Tochigi, Japón.

Mediante la aplicación de la más avanzada tecnología en robótica e informatización, el nuevo sistema enlaza directamente los procesos de materiales componentes y los de construcción del neumático, cada uno de los cuales

requería hasta ahora operaciones independientes. Con relación a las líneas de producción convencionales, el nuevo sistema Bridgestone reduce drásticamente la necesidad de la labor manual, a la vez que se mejoran la calidad, la uniformidad y la productividad durante todo el proceso.

Laterales para la Diversion

YA se encuentran en el mercado español los laterales inferiores del carenado de la Yamaha Diversion. Están fabricados en material de alta resistencia, el Bayblend de Bayer, y van pintados en los mismos colores que el resto del vehículo, rojo o verde. El montaje es de lo más sencillo y rápido (alrededor de 15 minutos) y además de aportar argumentos en el concepto estético, en el terreno práctico mejora la habitabilidad, protección y comodidad del pasajero, así como otras mejoras en los rendimientos del vehículo. El precio de venta recomendado es de 24.300 pesetas más IVA.



WK TRIKE DIABLO
SABOR AMERICANO

Cuando la moto echa en falta una tercera rueda, y al coche le aburre seguir con las cuatro de toda la vida, nace el triciclo, el trike que le dicen los de California, el invento en resumidas cuentas.

El WK Trike Diablo ha llegado a nuestro mercado en su faceta de embajador de aquellos gustos raros del otro lado del Atlántico, y con la encomienda de mitigar el aburrimiento de los vehículos de toda la vida.

YA no es necesario desplazarse a Daytona Beach y ponerse ciego de Budweiser en el Rat Hole, para documentarse sobre las elocubraciones mentales de los americanos en cuanto a inventos con siete, cinco o tres ruedas. Esos triciclos variopintos y dorados que para su exhibición descansan sobre una alfombra persa, impasibles frente a la inmensidad del océano, han llagado a España. Sí, cualquiera puede disfrutar de uno de ellos, previo desembolso de 2.350.000 pesetas.

No es necesario emprender la obra del Escorial en el garaje del chalet, y tras meses de ímprobo trabajo, ver hecho realidad el sueño de haber construido un Trike diferente de cualquier otro. Esos son menesteres propios de los yankees, que al triciclo lo

VIRTUDES

- Peculiaridad del vehículo
- Entretenimiento en su uso
- Facilidad de manejo
- Accesibilidad mecánica

WK TRIKE DIABLO
 PRECIO: 2.350.000 Ptas.

- Prestaciones modestas
- Equipamiento espartano
- Dirección pesada
- Estabilidad mejorable

DEFECTOS

conciben como un vehículo tan personal que ha de ser construido por el propietario.

Aquí, en la vieja Europa, el deseo de un Trike lo han solucionado Theo Bühler y Wolfgang Schlegel, dos jóvenes ingenieros alemanes que han fundado en Stuttgart la WK Trikes, una pequeña fábrica con cuarenta empleados, que por el momento produce y vende quinientos Trike al año. Como es de suponer, la construcción es artesanal, y para abaratar costos, las carrocerías están hechas en Hungría, los motores VW son brasileños, los amortiguadores holandeses, y el conjunto se ensambla en Alemania.

Este primer modelo, denominado por Amex, el importador español, WK Trike Diablo, cuenta con una estructura básica que se puede complementar con diferentes anchos de rueda, maleta posterior, escapes diversos, y



TOQUE DE HARLEY
La parte delantera del Diablo recuerda, en cierto modo, a la Harley Softile con la horquilla Springer. Debido al exagerado lanzamiento de la horquilla, su estructura es muy sólida.



una gran variedad de embellecedores aplicables a todo el conjunto.

En primer lugar, hay que aclarar que la estructura del Diablo corresponde totalmente a los principios más ortodoxos del Trike norteamericano.

La arquitectura del chasis consiste en una viga de acero con bifurcación en la parte del anclaje al motor, de doscientos kilos de peso, y con garantía de por vida. El propulsor, es el tradicional VW de cuatro cilindros contrapuestos con refrigeración por aire forzado, que normalmente equipa a los VW Escarabajo construidos en Brasil, y que funcionan con metanol. El peso del motor es de noventa kilos en seco, y en cuanto al cambio, diferencial y conjunto de transmisión, se utiliza el mismo del Escarabajo, con la variante de que la primera velocidad del cambio está anulada para evitar arrancadas vandálicas.

CAMBIO DE TRES MARCHAS

Según las normas tradicionales del Trike, la horquilla delantera es del tipo rígido con bieletas oscilantes y un solo amortiguador Koni en el centro. Sin embargo, la suspensión posterior se compone de dos amortiguadores de la misma marca, anclados al bastidor en la parte superior, y a los brazos de suspensión en el otro extremo.

En la versión original, el Diablo carece de freno delantero, que por su estructura y dimensiones no precisa; por el contrario, en la homologación española se han complementado los dos frenos a expansión posteriores con un disco en la rueda delantera, que además está dotado de un sistema ABS mecánico de la marca Girling.

Curiosamente, el Diablo no está considerado como una moto por la administración española, sino como un coche, con lo cual no es obligatorio el uso del casco y, a efectos legales, es un automóvil con tres ruedas.

De hecho, se trata de un vehículo híbrido concebido únicamente para la diversión, en el cual no se plantea el apartado de las prestaciones. Su cometido es el entretenimiento; de día cumple las funciones de «cross boulevard» o de «cross beach line», y una vez puesto el sol, es el aparato de vacile para llamar la atención de las dieciochoañeras, y pasearlas por los sitios de moda.

Una vez experimentada la sensación semaforista de las motos «R», ensayado el reclamo del «cabrio» con



Heavy Metal a tope, y armada la bronca con una mastodónica Custom, queda el recurso vacilón del Trike.

Al contrario de lo que se supone en un principio, la adaptación al manejo del Diablo es sumamente sencilla. En realidad es como una moto en la que no se precisa mantener el equilibrio, y en la que el cambio de marchas es igual al de un coche. La puesta en marcha se hace con la llave de contacto, el freno de mano es idéntico al de cualquier utilitario y para engranar la segunda velocidad, se pisa el embrague con el pedal y se acciona la leva hacia atrás. Al pesar sólo quinientos treinta kilos, se pone en marcha sin apenas girar el acelerador, que es igual al de cualquier moto. La postura de conducción es considerablemente inclinada, incluso más que en una Custom, y si no se tiene la espalda bien apoyada al respaldo, resulta dificultoso pisar los pedales del freno

posterior y del embrague. Lo más importante con el Diablo, es acostumbrarse a la anchura posterior cuando llega el momento de trazar una curva, o simplemente maniobrar entre los coches. Al principio, parece que los bordillos se estrechan y, en los giros muy cerrados, es imprescindible calcular más ángulo al torcer.

En contraposición a lo que ocurre con los ATC (*all terrain cycle*), los dos mil cien milímetros de distancia entre ejes, y el lanzamiento de la horquilla algo superior a los cuarenta y cinco grados del Diablo, hacen que su direccionalidad sea estable, aunque el manejo del manillar resulte algo pesado en las maniobras. Ocurre también que al trazar las curvas, el derrape controlado a que obligan los triciclos no sea necesario. Si la velocidad de marcha es la adecuada, el Diablo negocia la curva con el mismo comportamiento de un coche, y sólo si se

VACILE Y COMODIDAD
El pasajero goza de un confort de marcha total y está situado en la parte más alta del Trike. La postura del conductor es bastante reclinada y el manejo de los pedales resulta muy sencillo.



DETALLES
Aunque la construcción del Diablo responde al estilo espartano de los triciclos americanos, el acabado de la mayoría de los detalles es esmerado.

FICHA TECNICA

MOTOR: WV de cuatro cilindros contrapuestos. Cuatro tiempos. Refrigeración por aire forzado. Distribución por varillas y balancines. Diámetro por carrera 77X64 mm. Cilindrada total 1.192 cc. Potencia máxima 36 CV. a 4.000 rpm. Par máximo: 7,5 kgm a 2.000 rpm.

ALIMENTACION: Un carburador Solex 3 APICT-3 de 2,5 mm. Encendido por contactos. Arranque eléctrico. Batería 12 v-36 Ah.

TRANSMISION: Primaria por piñones. Secundaria con diferencial. Cambio con 4 velocidades. Embrague monodisco en seco.

BASTIDOR: Chasis de viga central en acero. Horquilla delantera rígida con bieletas y un amortiguador central. Suspensión posterior de doble amortiguador. Freno delantero monodisco con ABS. Frenos posteriores a expansión. Neumático delantero 3,00" X 18". Posterior de 245"/60 X 15".

DIMENSIONES: Distancia entre ejes 2.100 mm. Longitud máxima 3.340 mm. Anchura máxima 1.760 mm. Batalla posterior 1.480 mm. Capacidad del depósito: 25 litros. Peso en seco 530 kilos.

MOTOR DEL ESCARABAJO
Gran parte de la fiabilidad del Diablo consiste en el motor boxer de Volkswagen, fabricado en Brasil. Su potencia es aceptable y el consumo de combustible también.

CONSUMOS

CIUDAD	7
CARRERA A 130 Km/h.	7,50
A VELOCIDAD MAXIMA	9

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	110
Km/h	
ACELERACION (seg.)	34
De 0 a 100 km/h	

90 /Motor 16

rueda más rápido de lo debido ocurre que se han de dar unos ligeros toques a la dirección para situarle en la trayectoria correcta. Bajo ningún concepto se puede tocar el freno posterior si el Trike no está recto; de hacerlo, y si la velocidad es superior a los ochenta kilómetros por hora, la parte delantera se desliza buscando la trayectoria recta.

El Diablo no se debe enjuiciar por sus prestaciones, ya que la finalidad de su empleo es otra. En carretera se puede rodar a una velocidad comprendida entre los ochenta y los ciento diez kilómetros por hora, sin acusar el más mínimo cansancio, y sin más molestia que el choque con el aire. La sensación que se percibe es la de rodar con una Custom.

Bajo ninguna razón se debe caer en la situación de hacer maniobras apresuradas y drásticas. El Diablo es un coche con tres ruedas, aliado de la tranquilidad, lejos de los piques y de las demostraciones deportivas. Lo suyo es la exhibición circense sin ries-



gos y con acompañante femenina agraciada.

Los treinta y seis caballos de potencia del motor y la carencia de la primera velocidad, propician una conducción sumamente tranquila, y con un reparto de peso en el que hay doscientos kilos sin pasajero en el eje delantero, no cabe la posibilidad de hacer los «caballitos» que se suelen ver en Daytona.

En cuanto al freno delantero, cabe destacar que su función se limita a convertir la rueda en timón. Si no fuera por el ABS, en las frenadas apuradas el neumático patinaría en perjui-

cio de la direccionalidad. Aunque la potencia del motor sea modesta, su adaptación al funcionamiento con gasolina ha mejorado el par, hasta tal punto que en la ciudad se puede circular constantemente con la segunda o la tercera velocidad sin apenas necesidad de cambiar, y con un consumo de combustible no superior a los siete litros cada cien kilómetros. Como término medio, el Diablo tiene una autonomía de trescientos kilómetros, cualquiera que sea la forma de conducirlo. Aunque se abra a tope el acelerador, la respuesta del motor es pausada y elástica.

En la versión básica, el motor está dotado de unos escapes, cuya sonoridad es la tradicional del «boxer VW»; sin embargo, para los adictos al escándalo hay disponibles unos que imitan considerablemente al ronquido de las Harley.

La garantía del importador abarca un año para todas las piezas, sin límite de kilómetros, mientras que el bastidor reúne dotes de tal solidez que se

le considera «eterno». La estructura del Diablo es eminentemente sencilla, razón por la cual la accesibilidad mecánica es total y el mantenimiento resulta casi nulo. Por su arquitectura mecánica puede aguantar el trato más duro; ser empleado en zonas arenosas, en carreteras en mal estado, o permanecer a la intemperie, son desconsideraciones que apenas le afectan. Y llegado el momento de una reparación, es importante precisar que todos sus componentes son muy baratos. ○

Texto y fotos: Gigi Corbetta

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.

HISTORIA DE LAS SUSPENSIONES ACTIVAS. (2ª parte)

DOMINIO DE LA ELECTRONICA

Los componentes electrónicos marcaron el paso hacia la evolución definitiva de las suspensiones activas. Por medio de enigmáticas cajitas, los elementos mecánicos de amortiguación se han visto regulados de forma efectiva.

DESPUES de la experiencia llevada a cabo por Lotus y Williams en un primer tiempo, se llegó a la conclusión de que el matrimonio entre la electrónica y la mecánica hidroneumática, era impreciso en unos casos y poco efectivo en otros.

El gran dilema era encontrar la forma de combinar la precisión milesimal de la electrónica, con la tradicional reacción de los amortiguadores. Incluso otras experiencias llevadas a cabo por Benetton y

March, durante los entrenamientos invernales de 1989 en Estoril, se encontraron con el difícil problema de adaptar las lecturas hechas con laser a los elementos de suspensión. Benetton confió toda la efectividad de su proyecto a la regulación electrónica de la dosificación de la presión en los elementos de suspensión a un programa electrónico; y eso resultó desacompañado en términos generales, pero sobre todo poco efectivo a la hora de valorar el desembolso económico, en rela-

ción a las ventajas obtenidas. De forma más modesta y con cierto tanteo clásico, los técnicos de March enfocaron sus estudios hacia un sistema que regulaba la altura del fondo plano del coche desde el suelo; junto a esto, los amortiguadores, todavía dotados de muelles helicoidales, estaban sometidos a la dosificación de la presión por medio de unas válvulas electrónicas. Este sistema tampoco ofreció ventajas muy concretas, aunque resultaba muy fiable en caso de avería en el circuito hidráulico por estar dotado de muelles, que en un apuro mantenían la altura del coche en relación al suelo.

Mientras gran parte de las escuderías investigaban en base a creencias teóricas, Williams evolucionaba el sistema Williams Active Suspension, que en su estreno durante el Gran Premio de Monza resultó ganador. La base no podía ser mejor; por el contrario, era un mecanismo rudimentario, más eficaz que el tradicional, pero lejos de ser optimizado al máximo.

En el crisol tecnológico de Didcot, el trabajo estaba dirigido hacia encontrar la forma más idónea de regular electrónicamente sus suspensiones activas, de una forma que no se gravara el peso del coche, y que la fiabilidad mecánica estuviese basada en la sencillez.

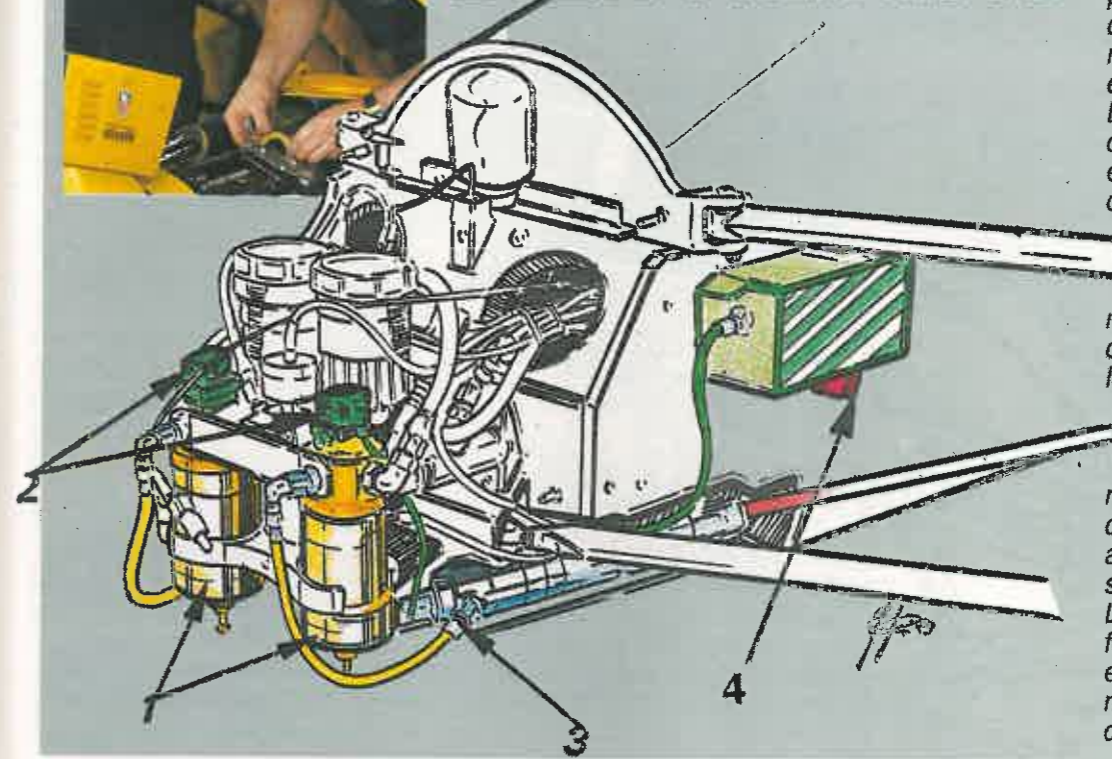
Bajo la dirección de Patrick Head nació el FW 14B, que no era más que la evolución del modelo anterior con la incorporación de la regulación electrónica de las suspensiones. Al mismo tiempo, se había arrinconado la idea de que el láser representara la mejor alternativa para interpretar las características de una pista. Su desmesurada precisión resultaba inútil, al no poderse transmitir a los elementos mecánicos de suspensión.

Head, asesorado no se sabe bien por quién, puso en marcha el proceso de adaptación y desarrollo de lectura del suelo por medio de ondas sonar. La ventaja principal consistía en que los datos obtenidos eran fácilmente adaptables a las reacciones de los elementos de suspensión y, por lo tanto, el sistema se encontraba optimizado a un nivel competitivo.

El resultado del acierto obtenido por Williams se ha visto reflejado en las cinco victorias consecutivas ob-



BENETTON B 188 EXPERIMENTAL-1989
BUEN PRINCIPIO

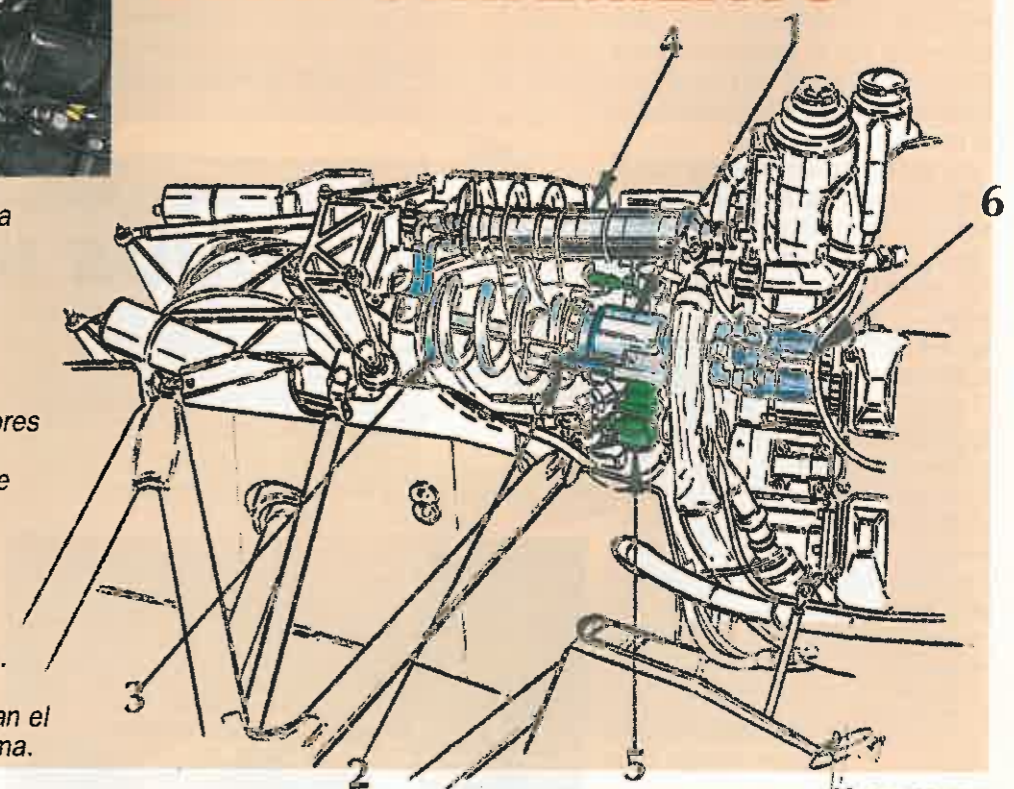


EN EL INVIERNO de 1989, Benetton llevó a cabo una serie de pruebas con un sistema de suspensión activa, montado en un B 188 experimental. En la parte delantera, los clásicos amortiguadores estaban sustituidos por dos contenedores de presión hidroneumática, (1) que estaban montados en la parte delantera del morro. En la parte superior de estos últimos, (2) aparecían las electroválvulas de regulación de la presión, que a su vez alimentaban a los elementos de suspensión (3). La distancia entre el fondo plano y el suelo, estaba constantemente medida por un sensor con rayos láser (4).



MARCH CG 891-LABORATORIO 1989

MEJOR COMPORTAMIENTO



EL CAMINO elegido por March era bastante tradicional en relación a lo que Williams había experimentado. En la parte alta de los amortiguadores (1) se ubicaron unos correctores de altura, complementados con unos sensores (2) que medían la extensión y la compresión del amortiguador, que conservaba los muelles helicoidales (3). La presión necesaria para la suspensión estaba almacenada en un acumulador (4), que a su vez recibía presión de una bomba (6). Como en otros casos, dos electroválvulas Moog (5) regulaban el comportamiento de todo el sistema.



tenidas por Nigel Mansell en la presente temporada. Cuando sus rivales vieron el rendimiento del FW 14B en el circuito de México, Mónaco, y Magny Cours, se tuvieron que resignar a la invencible superioridad de tan increíble monoplaça.

Concretamente en Mónaco, el FW 14 B era el único coche que mantenía las dos ruedas delanteras en contacto con el suelo al negociar las curvas de Mirabeau y Loews; y en el circuito Hermanos Rodríguez, las anomalías del asfalto parecían no existir.

Sin lugar a dudas, las suspensiones activas del FW 14 B han significado gran parte de su competitividad, que junto al motor RS 3C-V10, a la gasolina ELF, y a un coeficiente aerodinámico sin rivales, Mansell ha podido de una vez por todas desatar su vehemencia y alcanzar el título de Campeón del Mundo junto al de Constructores.

MCLAREN

La única antagonista de la Williams en cuanto a suspensiones activas se refiere, es en la actualidad la McLaren. De hecho, la escudería de Woking no ha terminado todavía el desarrollo de su sistema «inteligente», y hasta la fecha se han visto intentos que se limitan a regular la altura del fondo plano. En esta temporada, el MP4/7 se ve equipado con una regulación electrónica de los amortiguadores que permite adaptar la suspensión al trazado en relación a la velocidad y al peso del monoplaça.

Si la FISA, o un acuerdo común entre los constructores de F-1, no ponen fin al empleo de las suspensiones activas, reactivas o inteligentes, está claro que en los años venideros la competitividad de los coches de F-1 tendrá como base dichos sistemas.

Si en un principio varios pilotos se mostraron contrarios a conducir coches «activos», por el riesgo de una avería que en un instante les dejara al coche sin suspensión, después de ver las prestaciones del FW 14 B, que Mansell ha pilotado siempre al máximo de sus posibilidades, sólo les queda el deseo de pilotar uno parecido. ○

Texto y fotos: Gigi Corbetta
Dibujos: Giorgio Piola

ACUMULADORES DE PRESIÓN
Son tres y dos de ellos están situados en la parte superior del cambio.



WILLIAMS FW 14 B-1992

SIN RIVALES

LA COMPETITIVIDAD del Williams ha representado uno de los dominios más absolutos que se recuerdan en la F-1. Cabe destacar que, hasta la fecha, ningún monoplaça había demostrado tener un sistema de suspensión activa tan eficaz y adaptable a cualquier circuito. En realidad se trata básicamente del primitivo sistema, al que se han acoplado detectores y regulaciones electrónicas. Coaxiales a los tirantes de reacción de la suspensión, aparecen unos martinetes hidráulicos (1) de acción

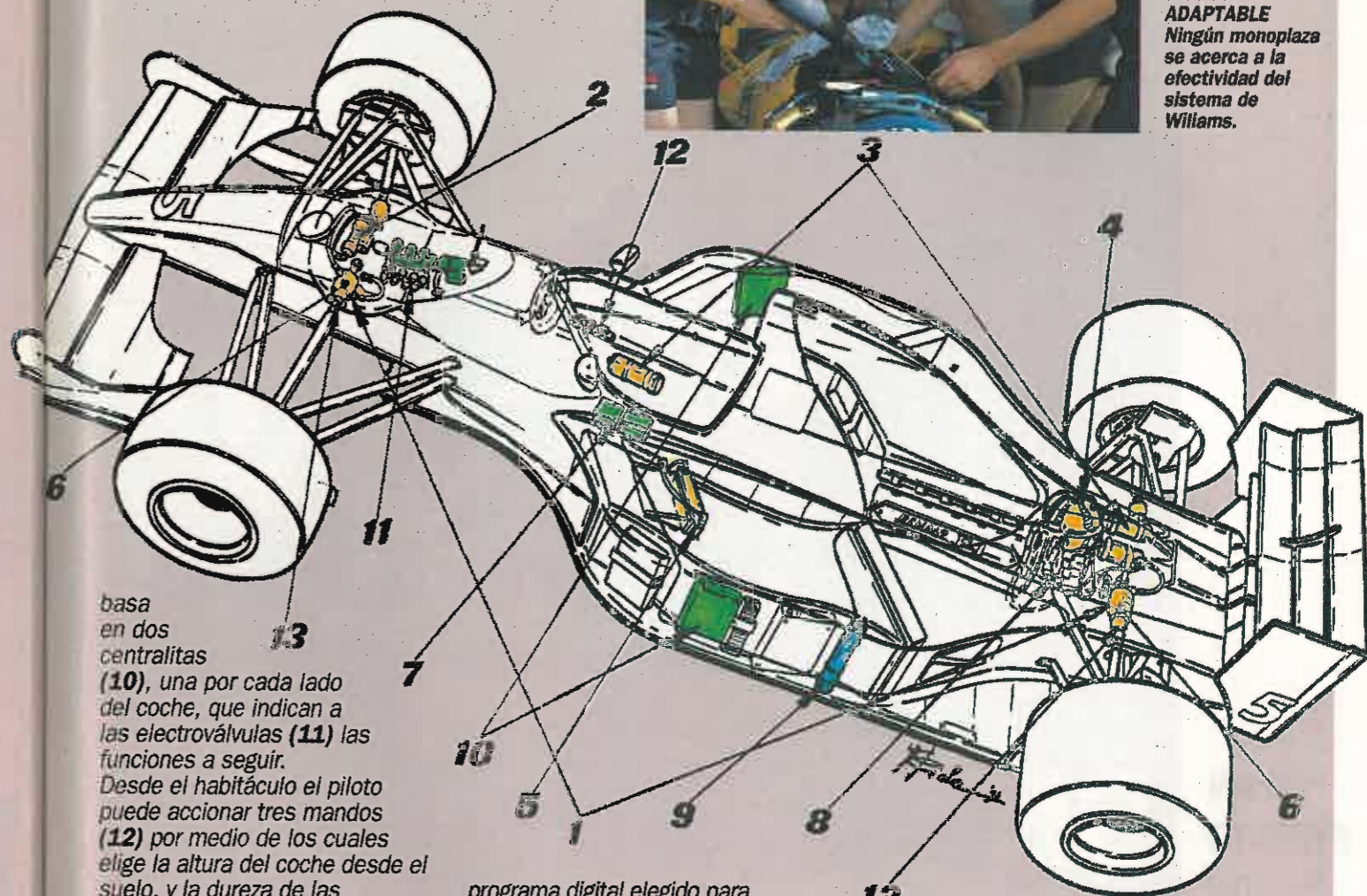
constante. Una especie de amortiguador hidráulico (2) regula la estabilidad del tren delantero, y puede ser regulado en cualquier momento por el piloto. Los acumuladores de presión para el circuito son tres, dos de ellos están colocados en la parte superior del cambio (3), y el tercero, destinado a la suspensión delantera, se encuentra bajo el asiento del piloto. El depósito del líquido hidráulico (4) está adosado a los dos acumuladores posteriores, y para la refrigeración se cuenta con un pequeño radiador (5). En el interior de cada uno de los martinetes (6), hay colocado un sensor que suministra los datos precisos para saber a qué altura del suelo se encuentra la rueda respecto al fondo plano del coche. Las lecturas relacionadas con la aceleración lateral y longitudinal, se miden por medio de dos acelerómetros (7) situados al lado del habitáculo. Todo el sistema hidráulico mantiene una altísima presión, que proporciona una bomba colocada en la bancada de la izquierda (8), y el circuito neumático se carga antes de rodar con un surtidor adicional que se conecta a un depósito (9). La gestión electrónica se

MCLAREN MP4/5-MP4/6-MP4/7-1989-1992

TIMIDOS INTENTOS

El interés de McLaren en las suspensiones activas se resume a unos pocos retoques relacionados con la estabilidad constante del coche. En estos momentos se sabe que en

Woking se trabaja duro para recuperar el tiempo perdido respecto a Williams y, al mismo tiempo, los técnicos de McLaren tienen enfocados todos sus esfuerzos hacia una suspensión activa totalmente electrónica. En el modelo de la pasada temporada, la Showa realizó por encargo de McLaren un sistema de regulación adaptado a los amortiguadores clásicos (1). El piloto, desde el interior del habitáculo podía

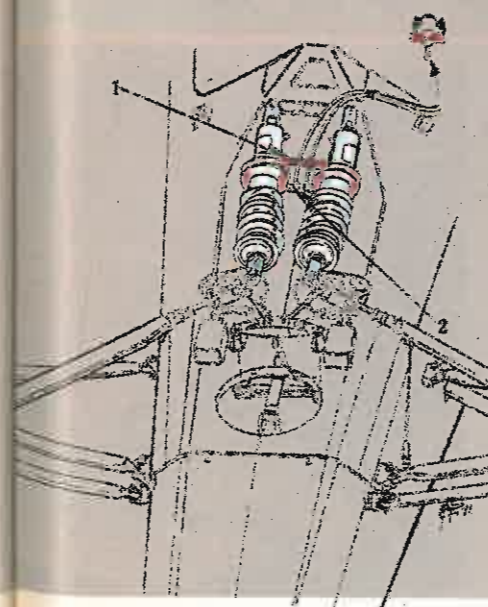


basa en dos centralitas (10), una por cada lado del coche, que indican a las electroválvulas (11) las funciones a seguir. Desde el habitáculo el piloto puede accionar tres mandos (12) por medio de los cuales elige la altura del coche desde el suelo, y la dureza de las suspensiones tanto en la parte delantera como en la posterior. Cada uno de estos tres mandos tiene doce posiciones, y todas ellas están en relación al

programa digital elegido para adaptarse a las necesidades del trazado. Respecto a la seguridad de que el coche no se quede sin suspensión, se han colocado unos pequeños muelles en el

interior de los martinetes (13), que colaboran en la amortiguación, y que se cambian según el circuito.

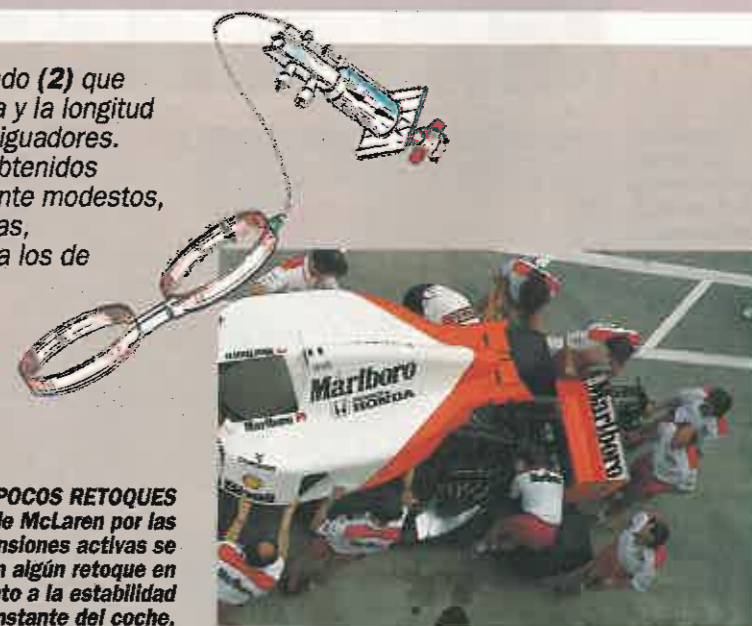
accionar un mando (2) que variaba la dureza y la longitud de ambos amortiguadores. Los resultados obtenidos fueron simplemente modestos, y, sin lugar a dudas, incomparables a los de Williams.



POCOS RETOQUES
El interés de McLaren por las suspensiones activas se resume en algún retoque en cuanto a la estabilidad constante del coche.



EFICAZ Y ADAPTABLE
Ningún monoplaça se acerca a la efectividad del sistema de Williams.





GRAN PREMIO DE BRASIL

SE MULTIPLICA EL ESPECTACULO

A falta de un solo Gran Premio, el Mundial de motociclismo va a concluir su primera temporada de la nueva era, del nuevo orden. La primera y más importante valoración es que la audiencia televisiva, la que más cuenta a la hora de firmar contratos de patrocinio, se ha multiplicado por cuatro. Ha sido por obra y gracia de Dorna. Y ha sido también en el polémico circuito de Interlagos donde la Honda de Jorge Martínez «Aspar» ha permitido, al fin, al piloto de Alcira reencontrarse consigo mismo. Su segundo puesto sabe a plata olímpica.

HOMBRES CLAVE
Jaume Roures y Carmelo Ezpeleta son los hombres clave de Dorna en TV y Publicidad respectivamente. Son dos de los personajes con más poder dentro del Mundial.



LA MEJOR CARRERA
Aspar, exultante, llevó a cabo la mejor carrera de la temporada. Lástima que su moto haya encontrado su mejor forma cuando la temporada termina.

CUANDO en el Mundial de motos comenzaron a oírse los tambores de guerra, muchos pensaron que las cosas no cambiarían, pero era evidente que se imponía un giro importante. En efecto, los grandes patrocinadores, el IRTA -Asociación de Equipos-, las marcas y los pilotos, estaban hartos de una Federación Internacional que no había sabido evolucionar. Anclada en el pasado, con fórmulas y estructuras caducas, la FIM era incapaz de comprender cómo los tiempos cambiaban. Tras una larga serie de acontecimientos, momentos en los que se temió la ruptura total, a finales del pasado año se llegó al acuerdo que hoy sustenta el Campeonato del Mundo: la Federación mantiene una titularidad simbólica en un certamen que es regido en realidad por el IRTA y Two Wheels Promotions, empresa dirigida

imágenes de cada Gran Premio: «Llegamos a 1.700 millones de personas, y de ellas cuatrocientos millones son la audiencia real» manifiesta a este semanario Jaume Roures, responsable de Dorna. El nos explica que «damos «señal» en directo de cada Gran Premio a 56 países, de los cuales 21 la pasan en el acto, y luego hay otros 42 países a los que enviamos resúmenes». También nos hace saber que los cuatrocientos millones de espectadores «son cifras reales dadas por organismos e institutos reconocidos, y una cuarta parte lo ven en directo».

Este aumento de la audiencia no es fruto de la casualidad, sino que es consecuencia de un trabajo ingente. Primero hubo que negociar con las cadenas de cada país o las diversas organizaciones, como son la europea UER, la iberoamericana OTI y la OIRT, que agrupa los antiguos países del

personalizados como puede ser para Alemania, España e Italia. El domingo, antes de la carrera, se transmiten encargos concretos, generalmente destinados a España e Italia, y luego, desde las once cuarenta y cinco hasta las cinco de la tarde, se manda el plato fuerte. Este consta de las preparillas, las carreras, ruedas de prensa con los vencedores y luego resúmenes de diez minutos de cada una de las carreras y entrevistas por encargo para diversas cadenas de televisión. Todo no termina aquí, puesto que de lunes a jueves se envían programas de resumen a los países que no tienen el directo, el programa de Eurosport, el programa «Gillette», que consiste en un resumen de cinco minutos de duración que llega a 124 cadenas de todo el mundo, y, por fin, todas las semanas, haya o no Gran Premio, «Las Historias del Mundial», un programa de media hora que contiene siete u ocho historias distintas cuya temática es muy variada: las chicas, las motos, las aficiones de los pilotos, los camiones-vivienda, etc..., todos temas relacionados con las carreras y su entorno

EL IMPERIO DORNA

Para poder llevar a cabo todo este trabajo Dorna cuenta con medios importantes. Lo que más llama la atención es que para servir el enorme menú de los domingos, Dorna tiene alquilados nada menos que cuatro satélites. En el circuito se cuenta con una veintena de personas que tienen a su disposición dos camiones, uno como sala de reuniones y oficinas, y el otro con los equipos de edición. Para captar las miles de imágenes precisas están por un lado las cámaras del circuito -unas dieciséis de promedio en cada pista- que pertenecen a la televisión de cada país que es quien también pone el helicóptero para las imágenes aéreas. Si la grabación y edición de estas imágenes del directo son responsabilidad de cada televisión estatal, en caso de que ésta no ofrezca suficientes garantías, es asesorada por hombres de Dorna para tener una calidad homologable a las otras y, lo que es capital, para que salgan «bien» todos los patrocinadores importantes. Luego hay ocho móviles que se desplazan por la pista y los boxes y las cuatro minicámaras que se ubican en las motos, todas ellas pertenecientes a Dorna. Esto im-

EN UN CAMIÓN
En estas salas de edición rodante se montan todos los programas, resúmenes, entrevistas, etcétera.



por Bernie Ecclestone, mientras que Dorna es la que tiene la exclusiva de la difusión de las imágenes y de la explotación publicitaria.

Esta empresa española, con importantes intereses en el mundo del deporte -Liga Española de Fútbol, NBA, etcétera- y el espectáculo -giras de Michael Jackson y Elton John entre otros- y dirigida con mano experta por Richard Golding, ha dado un giro total a la difusión del Campeonato. Cuando este Mundial comenzó en Japón, la audiencia ya era el doble que la temporada anterior. Ahora se ha multiplicado por cuatro ya que se calcula que son cuatrocientos millones de espectadores los que tienen acceso a las

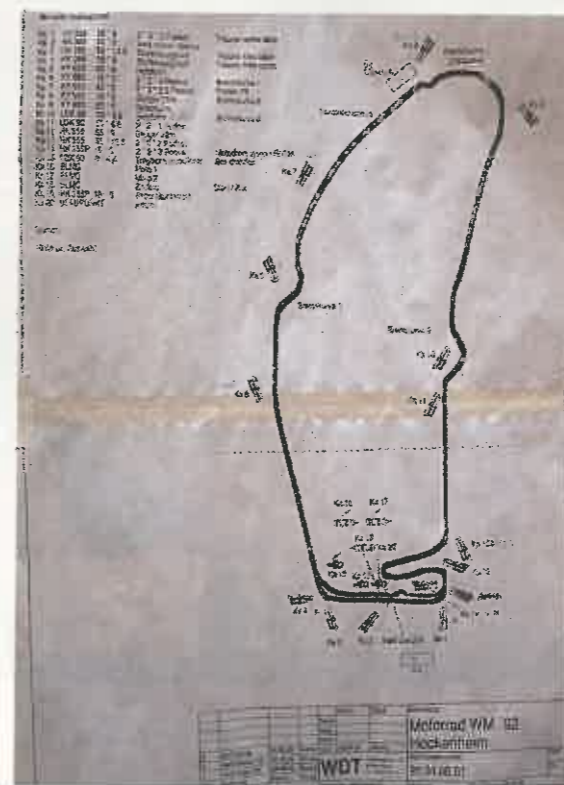
Este. En el caso español se firmaron con Televisión Española los derechos del directo por cinco años, mientras que con las autonómicas se ha llegado a un acuerdo sobre el diferido y las privadas reciben resúmenes. Luego, para interesar a muchas más cadenas que antes, se les ha tenido que ofrecer algo más consistente que lo que hasta ahora se les vendía, es decir algo más que la simple señal del directo y los someros resúmenes a los que tenían derecho.

El menú que Dorna ofrece a sus clientes es el siguiente. Los sábados, a las seis de la tarde, se envían a los 56 países unos resúmenes de cuarenta y cinco minutos, en algunos ca-



DESDE EL CIELO
Hoy en día nos sería extraño no ver, en la retransmisión de un Gran Premio, imágenes aéreas de la prueba.

GRAN DESPLIEGUE
Dorna no escatima en medios, todo debe estar a punto. Junto a estas líneas, el mapa con la disposición de todas las cámaras en el circuito de Hockenheim.



plica un despliegue cuyo coste se puede cifrar en cien millones de pesetas al año.

Para Jaume Roures el que la audiencia se haya multiplicado por cuatro no significa que se haya tocado techo sino que «si ahora ven motos toda Europa, Estados Unidos, tanto en inglés como español, toda América Latina y parte de Asia, estamos trabajando para potenciar África, dónde sólo tenemos cuatro países, Asia, ya que estamos en conversaciones con China, mientras que en Europa queremos mejorar sobre todo Francia, que se ha quedado «colgada» tras el cierre de «La Cinq» que tenía los derechos, y Grecia».

LA PARTE TÉCNICA

En cuanto a lo técnico, Roures está muy satisfecho de las mini-cámaras, «que ofrecen una calidad de imagen muy superior a lo que se está haciendo en Fórmula Uno, pero aún queremos progresar y así el año próximo tendremos unas que pesarán sólo medio kilo frente a los ochocientos gramos de las actuales. También queremos poder emplearlas en cada circuito porque ahora hay problemas en algunos por causa de las frecuencias y, por fin, colocar dos en cada moto, una delante y otra detrás, con la posibilidad de escoger la imagen que más interese».

El giro que ha dado el Mundial ha sido muy importante, pero es evidente que para Roures todavía ha de cambiar más para poder ofrecer al espectador algo apetecible que lo mantenga atado a su sillón. Ello puede chocar con reglamentos e incluso usos y costumbres que parecían inamovibles: «Hay que profesionalizarlo todo más -declara- no se puede seguir con reglamentos del siglo pasado, no se puede tener parada una parrilla de salida y con ello pendientes todos los eslabones de una retransmisión porque a uno no se le pone en marcha la moto, o dar la salida al cabo de media hora porque otro se ha adelantado en la arrancada. Al espectador hay que darle algo dinámico, seguido, interesante, hay que empalmar la acción sin tiempos muertos, por lo que yo todavía recortaría más el tiempo entre cada carrera».

Si hasta ahora hemos hablado de imágenes y de difusión, los derechos que Dorna posee sobre el Mundial abarcan también todo lo que se refie-

LA PELÍCULA DE LA CARRERA

El día de Jorge



SIN RIVAL
Con Doohan fuera de su juego, Rainey no tuvo rival en Interlagos y se ha colocado a dos puntos del que parecía ser un líder intocable.



CAMPEÓN CON GENIO
El ya Campeón del Mundo, Luca Cadalora, no se dumlió y demostró a todos que sigue siendo el más fuerte.

La penúltima carrera del año ha tenido como escenario el circuito brasileño de Interlagos. Este trazado ha levantado la polémica por su falta de seguridad, en concreto un muro de cemento en la línea de meta en el que en los entrenamientos se estrelló Cardús, víctima de la irresponsabilidad del galo Protat. Los demás pilotos tampoco estaban muy de acuerdo con la pista y los de la categoría máxima amenazaron con un plante en caso de tener que correr bajo la lluvia. Lo triste del caso es

que en un Mundial que cada vez se quiere profesionalizar más y más, sigan sucediendo cosas así, cuando la pista la fue a ver -y la encontró conforme- Didier de Radigues y cuando fue precisamente por este muro por lo que el pasado año los pilotos no quisieron ir allí... Tras su podio en Francia, «Aspar» ha vuelto a demostrar que su pilotaje sigue siendo envidiable, aunque lo triste es que ahora que la moto va bien la temporada se acaba. El de Alcira salió desde la vigésimo cuarta posición debido a los avatares climatológicos, pero hizo una sensacional carrera hasta llegar a la segunda plaza, tras un intocable Raudies que de ese modo ganaba su primer Gran Premio. «Aspar» estaba exultante en la llegada y sólo echaba en falta el haber podido tener una mejor posición de parrilla para disputarle la victoria al germano, que desde los primeros compases se escapó. Tras los dos citados, Gramigni fue tercero y da un paso de gigante para ser Campeón del Mundo, puesto que ahora es líder del Mundial con ocho puntos de ventaja sobre Gresini que fue sexto, 14 sobre Waldmann que no puntuó, y 18 sobre Gianola que terminó décimo. También hicieron muy buenas carreras Giró, que finalizó noveno pero salía trigésimo primero, y «Pitufo» Alvaro, que partía en segunda fila y aguantó con los de



FINALMENTE SEXTO
Crivillé luchó por el cuarto puesto aunque tuvo que conformarse con la sexta plaza.



DIRK RAUDIES
En 125 cc., este alemán consiguió con cierta ventaja su primera victoria.

puntuar y terminó en decimosegunda posición. Con ello Rainey dominó a placer a los demás rivales y se coloca a sólo dos puntos de su tercer cetro consecutivo. Segundo fue su compañero Kocinski. Por la tercera plaza habían pugnado antes Gardner y Schwantz, pero fueron sobrepasados por Chandler. El tejano todavía fue más atrás a consecuencia de problemas de neumáticos y Gardner peleó con Crivillé y Duhamel por ser cuarto, objetivo que finalmente consiguió. El de Seva no pudo lograr adelantar a Duhamel en el último giro y debió conformarse con ser sexto a sólo veinte milésimas. Garriga quedó inédito al caer en el



NEFASTO 92 PARA CARDÚS
Su caída en Interlagos le ha supuesto la cuarta operación de hombro.



BREVE ILUSIÓN
Aprovechando su buena posición de parrilla, «Pitufo» Alvaro se mantuvo con los de cabeza hasta que su motor se rompió.

primer giro y aún peor lo tuvo López-Mella que cayó en la vuelta de reconocimiento. Tras saber que Biaggi ocupará su lugar en el equipo Honda-Kanemoto, Luca Cadalora pareció decidido a no dar facilidades y machacó a sus rivales casi desde la salida. Tras él, Biaggi fue segundo y Reggiani tercero, mientras que, del mismo modo que sucediese en Donington, Romboni

luchó con ellos, pero esta vez sin la moto oficial, y terminó cuarto delante de Schmidt. Puig, con su Aprilia de rendimiento bastante menguado, no pudo más que ser octavo, mientras que, como hemos dicho, Cardús no pudo correr, ya que en los entrenamientos fue sacado de la pista por Protat y en el lance se rompió la clavícula. Torrontegui fue decimoquinto y Luis d'Antin acabó por los suelos.

re a publicidad estática. Todo lo compró Dorna y ahora todo lo revende. Esa es la faceta que corresponde a Carmelo Ezpeleta, hombre que no necesita presentación alguna en el mundo del motor español. Desde el podio, al nombre del Gran Premio, el programa, las vallas publicitarias, los puentes, etc... «Tenemos todos los derechos comerciales -explica- pero con algunas excepciones, puesto que en algunos circuitos se mantienen algunas publicidades».

Desde que Dorna posee estos derechos, la contratación publicitaria ha cambiado: «Hasta el año pasado cada organizador negociaba sus publicidades con las distintas compañías, pero ahora somos nosotros los que las vendemos haciendo contratos singulares para una carrera o para varias, etc...» sigue explicando Ezpeleta.

Hay otras diez personas, capitaneadas por Pep Vila, que son las encargadas de colocar en los circuitos toda la publicidad que Ezpeleta contrata y en cuya tarea cuenta con la inestimable ayuda de Jordi Pons. El organigrama no estaría completo sin citar la callada pero imprescindible labor de Manel Arroyo, responsable de las Relaciones Públicas, ni tampoco la de Dennis Noyes, responsable de toda la prensa del Mundial. ○

CLASIFICACIONES	
GP3 (125c.c.)	1º D. Raudies (Honda) 44'37"001, 2º J. Martínez (Honda) a 11' 309", 3º A. Gramigni (Aprilia) a 11'717", 4º C. Giró (Aprilia) a 30'723"
GP2 (250c.c.)	1º L. Cadalora (Honda) 45'45"806, 2º M. Biaggi (Aprilia) a 3'650", 3º L. Reggiani (Aprilia) 45'31"996, 4º L. Cadalora (Honda) a 3'322", 5º A. Puig (Aprilia) a 30'079"
GP1 (500c.c.)	1º W. Rainey (Yamaha) 42'33"539, 2º J. Kocinski (Yamaha) 48'46"549, 3º D. Chandler (Suzuki) 48'54"294, 4º A. Crivillé (Honda) 49'04"793
ASI VA EL MUNDIAL	
GP3 (125c.c.)	1º A. Gramigni, 122 Puntos, 2º F. Gresini, 114, 3º R. Waldmann, 106, 4º E. Gianola, 102, 5º J. Martínez, 63
GP2 (250c.c.)	1º Luca Cadalora, 197 Puntos, 2º L. Reggiani, 144, 3º P. Chilli, 107, 4º H. Bradl, 79, 5º A. Puig, 71
GP1 (500c.c.)	1º Mick Doohan, 150 puntos, 2º W. Rainey, 126, 3º K. Schwantz, 91, 4º D. Chandler, 84, 5º J. Garriga, 60, 6º A. Crivillé, 55



DEPORTE

RALLYE DE LA CERÁMICA LUCHA CANARIA

Por primera vez en su corta historia, el Rallye de la Cerámica es puntuable para el Campeonato de España. Un rallye largo y duro, por la Sierra del Maestrazgo castellanense, en el que dos pilotos canarios, Luis Monzón (Lancia) y Ricardo Avero (Mitsubishi), han tenido la oportunidad de enfrentarse cara a cara.



J. M. Cernuda
Enviado especial

Al comienzo de la temporada, parecía que los rallyes, en el 92, serían cosa de Luis Monzón, un piloto canario que ya el pasado año apuntó cualidades y que para esta temporada se presentaba con un competitivo Lancia de la escudería italiana Grifone. A última hora, Jesús Puras lograba poner en marcha un programa reducido, también con un Lancia italiano, pero de la escudería de Mauro Noccantini.

Los problemas iban a multiplicarse para Monzón, que tenía la mala suerte de abandonar en el penúltimo tramo del Rallye Corte Inglés, cuando marchaba en cabeza, en la primera

POR LOS PELOS
Luis Monzón se está acostumbrando a decidir los rallyes en los dos últimos tramos. Por el contrario, la madurez de Ricardo Avero se aprecia rallye tras rallye. En Castellón fue líder hasta que le traicionó la mecánica.

prueba del año, con un alto coeficiente.

Por si fuera poco, a Monzón, el inicial favorito, le salió un nuevo rival en la persona del también canario Ricardo Avero que, como quien no quiere la cosa, ha ido poco a poco sumando puntos, ganando pruebas en las que Monzón tuvo problemas y progresando mucho en su conducción y en la competitividad del equipo, hasta el punto que Avero es, hoy por hoy, más rápido que Monzón, como ha vuelto a demostrarlo en Castellón.

Pero los rallyes no siempre los gana el más rápido, como bien sabe Monzón y como acaba de comprobar Avero, que ha perdido el Rallye de la Cerámica a tres tramos del final.

¿Quién es este tercer hombre en discordia, con el que apenas se contaba hace pocas semanas? Ricardo Avero es un piloto bastante joven (nació en La Laguna en junio del 66), con más cara de niño de lo que debería representar sus 26 años. A los 20 se inició en el automovilismo con un Seat 127, en el Campeonato de promoción tinerfeño. Las copas Marbella fueron su escuela hasta que su buen hacer le valió el volante de un Citroën AX Sport semioficial en la temporada 89. En el 90 pasa a integrar el Junior Team, una operación del importador de Mitsubishi en canarias, Japon Motor S.A., que le permitió disponer de un Galant con el que ganó el Campeonato de Tenerife y dar el salto a la Península, en el 92, con un Galant VR4 con las últimas especificaciones. Es un piloto de rapidísima progresión, cerebral, frío y calculador. En la primera prueba

del año, aguardó con calma para hacerse con el coche; luego, una semana después, en su isla y contra todo pronóstico, se alzó con su primera victoria en una prueba del Campeonato de España, por delante de Monzón y José María Ponce. En las tres siguientes pruebas no pudo sumar ningún punto, por lo que hubo muchos que pensaron que su inicio de temporada fue flor de un día; pero sus buenos resultados en el Osona, Lugo y ahora en Castellón, le han puesto de nuevo en el disparadero.

Un problema electrónico le ha privado de su tercer triunfo en este año. Quedan aún tres rallyes, de los cuales, Asturias con coeficiente nueve y Cataluña, con coeficiente doce, serán decisivos. Avero, como Jesús Puras, Monzón o Ponce pueden lograr la gloria final.

Desde el primer instante de la prueba, se puso de manifiesto que Avero iba a por todas y, uno tras



SIN ADAPTARSE
El Renault Clio sigue ocupando puestos entre los primeros, pero aún su piloto Kiko Cima no lo domina en todos los terrenos.



DE NUEVO CLIMENT
El piloto alicantino encandiló a su público con una espectacular conducción. Una lástima que un avería mecánica le impidiera luchar por la tercera plaza.



otro, todos los tramos fueron cayendo a su favor. Monzón, más preocupado en cumplir las órdenes de su jefe de equipo, Fabrizio Tabaton, que de contrarrestar a su paisano, dejaba que la diferencia entre ambos se alargara hasta 45 segundos al término de la primera etapa. Monzón disponía de ruedas de llanta de 17 pulgadas para la segunda etapa, más sinuosa, con las que esperaba contrarrestar esta diferencia, aunque tampoco quería arriesgar demasiado y se hubiera contentado con un segundo puesto. Los accidentes de los últimos rallyes le han hecho reflexionar muy seriamente sobre la imperiosa necesidad de terminar las pruebas en las que participa.

Tras ellos, la pelea por la tercera posición era muy interesante. El primer hombre que lograba esta posición fue Capi Saiz, con el Peugeot oficial, en una actuación muy interesante, pero que de nuevo acabó pronto por un problema mecánico (un fallo eléctrico le dejó sin funcionar las bombas de gasolina).

Brizuela (Ford Sierra Cosworth) estrenaba un grupo A de dos ruedas

motrices, del preparador belga RAS, que no le proporcionó demasiadas satisfacciones por problemas de tracción y de motor, pero en los primeros momentos, el vasco estaba tercero, luego se iba a perder en los puestos intermedios, dejando la pelea entre Climent (Opel Corsa), Alonso (Ford Cosworth grupo N) y Kiko Cima (Renault Clio), mientras que Antonio Ponce, del que se esperaba mucho, perdía seis minutos en el segundo tramo el romperse la palanca de cambio de su BMW M-3.

DUELO A MUERTE

Mientras que el segundo de los Opel Corsa (Iñigo Lilly) se rezagaba por un toque, la cabeza del pelotón la detentaba Cima, con Climent a sus talones y algo detrás Alonso, que había tenido problemas con la inyección. Climent rompe la caja de cambios, lo que le cuesta un minuto y quedar descartado para el podio, aunque logra cambiarla en la asistencia. Cima y Alonso lucharon a muerte hasta el final, con triunfo para el avilesino, para quien el grupo N

es sólo una anécdota y su ambición está en los puestos de honor.

Aunque el Lancia con llanta de 17 es más eficaz que el Mitsubishi, Monzón no puede dar alcance a Avero, que administra muy sabiamente su ventaja inicial. A tres tramos del final aún conserva 22 de los 45 segundos con que tomó la salida el segundo día. Pero, con la victoria a su alcance, unos problemas electrónicos, que ya habían comenzado a manifestarse el día anterior, se presentaron en toda su crudeza, dejando el motor del Galant prácticamente parado y haciéndole perder cuatro minutos y el liderazgo.

Excelente la lucha entre los Peugeot 309, con los habituales protagonistas, Oriol, Piñón y Guixeras, que nunca estuvieron separados por más de medio minuto. En esta ocasión acabaron los tres, con Oriol delante de Piñón, que superaron incluso a Lilly a causa del mencionado toque de éste. Entre los Clio, nueva victoria de Azcona, que tuvo que luchar muy fuerte con el piloto local Gómez, al que finalmente superó en los últimos tramos. ○

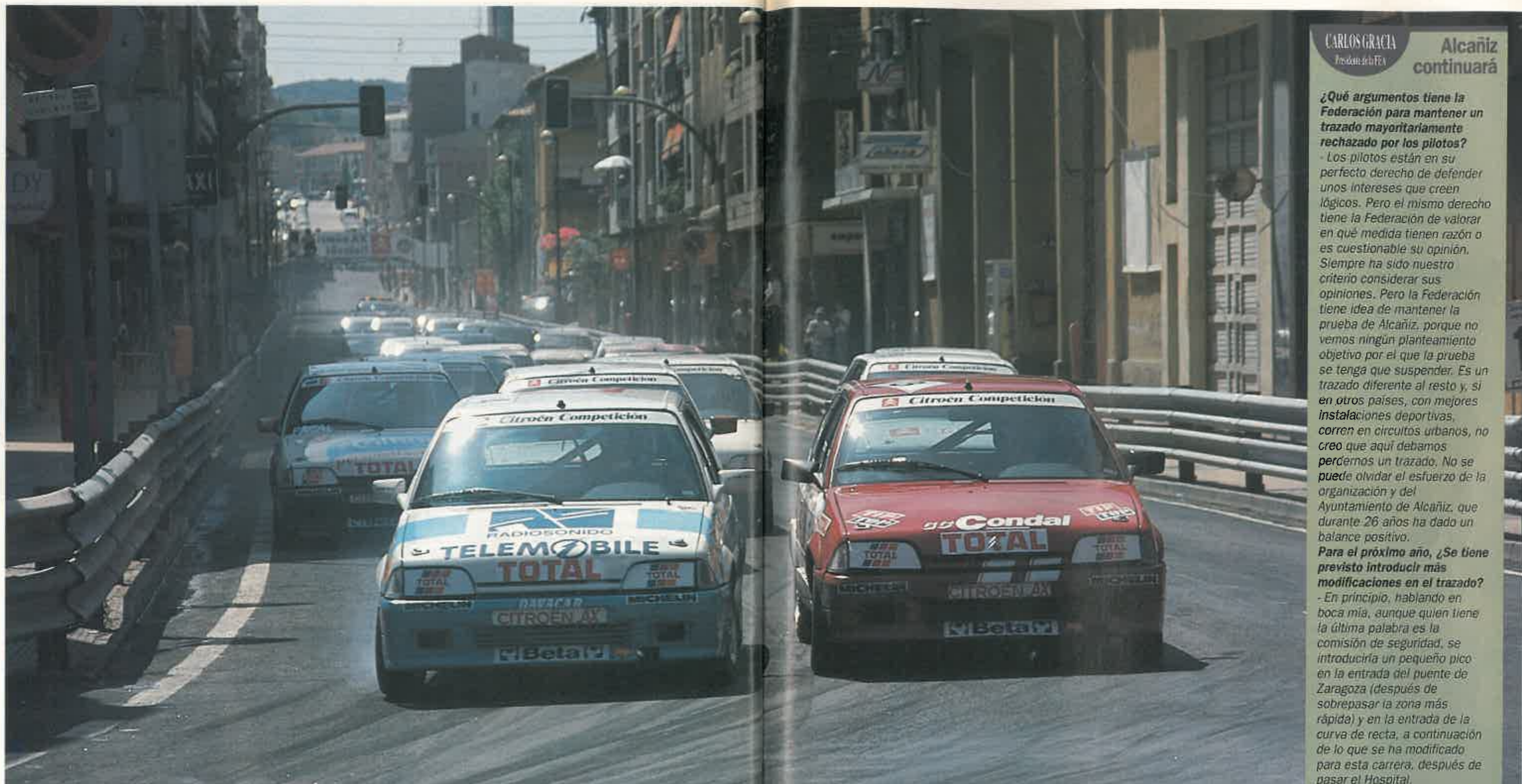
CLASIFICACIONES

1º Monzón-León (Lancia Integra-le HF), en 2.18.19. 2º Avero-Ghuelm (Mitsubishi Galant VR4), a 2'56". 3º Alonso-Belzunces (Ford Sierra Cosworth), 1º grupo N, a 7'31". 4º Cima-Martínez (Renault Clio), a 7'41". 5º Climent-Muñoz (Opel Corsa GSi), a 8'58". 6º Brizuela-López (Ford Sierra Cosworth), a 9'05". 7º Oriol Gómez-Martí (Peugeot 309 GTi), 2º grupo N, a 11'31". 8º Piñón-López (Peugeot 309 GTi), 3º grupo N, a 11'49". 9º Lilly-Sagulló (Opel Corsa GSi), a 1'53". 10º Guixeras-Falcó (Peugeot 309 GTi), 4º grupo N, a 12'13".

CAMPEONATO

1º José María Ponce (BMW), 861 puntos. 2º Ricardo Avero (Mitsubishi), 810 puntos. 3º Luis Monzón (Lancia), 859 puntos. 4º Jesús Puras (Lancia), 758 puntos. 5º Luis Climent (Opel), 552 puntos.

LUCHA SIN TREGUA
Daniel Alonso no se contenta con ganar el grupo N y pelea con monturas más sofisticadas para subir puestos en la general.



CIRCUITO DE ALCAÑIZ

TRAZADO POLEMICO

Otro año más, y van veintiséis, se ha disputado el Premio Ciudad de Alcañiz de automovilismo. Sin embargo, la mayoría de los pilotos desearían no volver a participar en este trazado urbano, que consideran excesivamente peligroso.

Javier Molto

Enviado especial

Las calles de Alcañiz son, quizá, el escenario con más sordera de todo el automovilismo nacional. Por entre sus calles, últimamente delimitadas por guardarrailles, pero anteriormente apenas guiadas por el contorno de las

aceras y las casas, se han vivido carreras intensas. Televisión Española, consciente de ello, acudió puntualmente a la cita y los pilotos, ante su única posibilidad de aparecer en televisión, no dudaban acudir a correr en las calles de la villa turolense.

Pero las circunstancias van cambiando. Todas las carreras del Cam-

peonato de Turismos se retransmiten por televisión y, a juicio de los pilotos, las prestaciones de los coches son excesivas para correr en este circuito. Así lo expusieron en un escrito firmado por la mayoría de ellos y lo corroboran a título personal, Pep Bassas, por ejemplo, que ha corrido en rallies, una especialidad que se disputa en carre-

CARLOS GRACIA
Presidente de la FEA

Alcañiz
continuará

¿Qué argumentos tiene la Federación para mantener un trazado mayoritariamente rechazado por los pilotos?

- Los pilotos están en su perfecto derecho de defender unos intereses que creen lógicos. Pero el mismo derecho tiene la Federación de valorar en qué medida tienen razón o es cuestionable su opinión. Siempre ha sido nuestro criterio considerar sus opiniones. Pero la Federación tiene idea de mantener la prueba de Alcañiz, porque no vemos ningún planteamiento objetivo por el que la prueba se tenga que suspender. Es un trazado diferente al resto y, si en otros países, con mejores instalaciones deportivas, corren en circuitos urbanos, no creo que aquí debamos perdernos un trazado. No se puede olvidar el esfuerzo de la organización y del Ayuntamiento de Alcañiz, que durante 26 años ha dado un balance positivo.

Para el próximo año, ¿se tiene previsto introducir más modificaciones en el trazado?

- En principio, hablando en boca mía, aunque quien tiene la última palabra es la comisión de seguridad, se introduciría un pequeño pico en la entrada del puente de Zaragoza (después de sobrepasar la zona más rápida) y en la entrada de la curva de recta, a continuación de lo que se ha modificado para esta carrera, después de pasar el Hospital.

JOSE SEGURA
Vice-ACCG

La ilusión de un pueblo

¿Cómo está respaldada económicamente esta prueba y qué presupuesto tiene?

- El Automóvil Club Circuito de Guadalupe (ACCG) solicita subvenciones a la Diputación de Aragón, a la de Teruel y al Ayuntamiento de Alcañiz. El resto lo aporta la publicidad estática, venta de entradas y aportaciones de socios. Para este año el presupuesto es de 28 millones, con un déficit previsto de 5 millones.

¿Cuántos alcañizanos trabajan en la prueba?

- Durante la carrera, 360 personas. Antes y después, el equipo de montaje, que mueve 500 toneladas de material, formado por 60 personas. Más los equipos para temas publicitarios, administrativos y de mantenimiento de material. Todos desinteresadamente.

Según parece, la mayoría de pilotos se muestran contrarios a correr aquí. (Contesta el jefe de prensa)

- El problema es que hay pilotos con presupuestos superiores a 50 millones de pesetas que no han obtenido un solo buen resultado y cuestionan Alcañiz por su nerviosismo.

¿Se baraja la opción de contar con un circuito permanente?

- Hubo un proyecto, pero no fructificó y decidimos asumir la responsabilidad de potenciar Alcañiz urbano. No se puede meter a la Administración a perder 3.000 millones de pesetas y ver las gradas vacías como en otros circuitos.

¿Ven el futuro con optimismo?

- Sí. En la adversidad, siempre hemos sacado adelante esta prueba. El retoque previsto para el próximo año es mucho menor que el del año anterior. Y estamos dispuestos a darlo todo. No concebimos Alcañiz sin carreras.



DOMINIO TOTAL

Por un trazado al que se adapta especialmente bien, Bassas doblegó a sus rivales.

ras estrechas y, en ocasiones, bordadas de barrancos nos comentaba las diferencias: «Sí, pero aquí, para ir rápido, tienes que llevar el coche más duro y por tanto más brusco y en un rallye no se va a tanta velocidad». Incluso después de ganar la carrera, en la rueda de prensa confirmaba que «el próximo año sólo correré si mi marca y mis patrocinadores quieren que esté aquí».

Como apuntaba Bassas, uno de los principales obstáculos para los pilotos es la elevada velocidad que se alcanza en algunas zonas y que las modificaciones realizadas no han conseguido reducir. Luis Villamil aducía estos motivos: «Se compara Alcañiz con Mónaco, pero no

tienen nada que ver. Alcañiz es muchísimo más rápido. Yo no estoy en contra de Alcañiz, pero quizá sólo sea apto para categorías inferiores, de menores prestaciones». Pero cuando a Francesc Rebollo, después de bajarse del podio como vencedor de la Copa AX, le preguntamos si consideraba adecuado este circuito, fue contundente: «Sinceramente, no. No es un problema de prestaciones, sino de competencia. En la Copa AX cada curva es muy disputada y rodamos muy cerca unos coches de otros incluso en la zona rápida del circuito. Lo único que puede mantener a este circuito es la nostalgia. Pero cuando existen cinco circuitos permanentes en este país, mantenerlo no tiene sen-



CLÁSICOS EN UN CIRCUITO TRADICIONAL

Vicente Saez Merino se destacó en cabeza desde las primeras vueltas.

tido». Menos contundente era Pérez Sala, que nos comentaba, después de una desafortunada tanda de entrenamientos en la que un problema eléctrico le hizo detenerse en la segunda vuelta, lo siguiente: «Los pilotos estamos para dar espectáculo. Pero hay que ralentizar este circuito en la zona más rápida del río. Y eso es un problema de voluntad, de querer hacerlo. Las mejoras de este año son buenas, pero no solucionan el problema más importante». Y por lo que se deduce de lo que declaró el presidente de la Federación a esta revista, que publicamos en un recuadro aparte, las modificaciones previstas para el año que viene no afectarán a esta zona crítica del trazado.

ternativa de «realizar una carrera en un circuito permanente cercano, Calafat por ejemplo, y denominarla Premio Ciudad de Alcañiz». Teo Martín, ex-piloto, y director de un equipo en el que corren tres coches, considera este circuito «no apto para celebrar carreras de Turismos, que van muy rápido. En esta zona hay muchos terrenos para construir un circuito pequeño, modesto, de los que abundan en otros países y en los que se disputan grandes carreras. Es la única solución que encuentro».

En contraste con todas estas opiniones, está la de Xavier Riera, que participaba ese fin de semana por primera vez en una carrera de circuitos, especialidad en la que pien-



EL TODO ALCAÑIZ

Cada año, el pueblo de Alcañiz se vuelca en organizar la carrera que le da fama.

También Emilio de Villota nos daba su opinión: «Es triste para cualquier piloto, porque todos querríamos que Alcañiz durara siempre. Pero este circuito es demasiado peligroso. No sólo para los pilotos, que cuando nos subimos a un vehículo de competición asumimos los riesgos. Pero los comisarios, periodistas e incluso el público pueden verse involucrados en un accidente, que sería muy perjudicial para la imagen del automovilismo. Sin embargo, la afición de Alcañiz no se puede perder y convendría buscar alternativas». Este sentimiento está generalizado entre los pilotos. Alcañiz y su afición ha supuesto mucho para el automovilismo español y eso está presente en todas las respuestas. Carlos Palau apunta la al-

sa continuar debido a los problemas que atraviesan las carreras de Montaña, en las que ha cosechado múltiples éxitos. Al finalizar los entrenamientos oficiales nos comentó: «Yo no veo especialmente peligroso este circuito. En Montaña alcanzamos en ocasiones las mismas velocidades y con barrancos a los lados. Claro que no he corrido en pelotón y no tengo referencias de otros circuitos. Pero en principio no veo inconveniente a correr aquí».

Así estaba el ambiente en Alcañiz antes de la carrera. Ésta se disputó sin incidentes de importancia, circunstancia que no varió la opinión que mantenía Pep Bassas: «Lo que no sucede en un año, puede ocurrir en un instante». ○

JOSE M. PASCUAL
Ayuntamiento de Alcañiz

El mejor escaparate

¿Qué suponen para Alcañiz las carreras anuales en su ciudad?

- El Ayuntamiento y la mayoría de ciudadanos pensamos que es el mejor escaparate fuera de las fronteras de Teruel, Aragón e incluso de España.

¿Qué medidas concretas está dispuesto a realizar el Ayuntamiento para conservar esta prueba?

- Mientras los alcañizanos quieran, todo lo que esté al alcance de la hacienda municipal. Pero conociendo otros circuitos urbanos, no creo que sean necesarios muchos retoques más después de los 75 millones invertidos el año pasado.

¿Entre los alcañizanos, existe contestación a la prueba?

- Siempre existen minorías, a las que respetamos. En el año 85, después del luctuoso accidente que costó la vida a dos conciudadanos, se realizó una encuesta. El 96 por ciento de la población consideraba importante para Alcañiz la presencia del circuito y un 75 por ciento consideraba que debían continuar las carreras aún con riesgo de accidentes.



CLASIFICACIONES

CAMPEONATO DE TURISMOS

1º J. Bassas (BMW M3), en 34' 04" 64 2º J.I. Villaceros (BMW M3), a 0" 69. 3º C. Palau (Ford Sierra Cosworth), a 36" 77

COPA CITROEN AX

1º F. Rastrollo, en 30' 50" 50 2º J. M. Araz, a 0" 97 3º J. L. Muniesa, a 1" 95

CLÁSICOS 71 /65

1º V. Saez (Porsche 911E), en 26' 33" 08 2º J. Serra (L. Elan), a 13" 21 3º L. Olive (L. Elan), a 21" 28"

CLÁSICOS 60

1º Javier Juncadella, en 26' 40" 13. 2º Eugenio Casas, a 27" 51 3º Jordi Pujol, a 1' 30" 30



ECHA CHISPAS
Un problema eléctrico en entrenamientos relegó a Pérez Sala a la última fila de parrilla.



Rallye París-Pekín

El día 1 partirá de la plaza del Trocadero el Rallye París-Moscú-Pekín. El recorrido definitivo, que ha sido revisado en sucesivos reconocimientos hasta fechas muy recientes, consta de 16.000 kilómetros por terrenos totalmente desconocidos para los participantes. En la hora de la partida, han sido definitivamente 154 equipos los que han mantenido su inscripción. Durante casi un mes enlazarán las poblaciones de Varsovia, Moscú, Tambov, Saratov, Uralsk, Kenkiyak, Beyneu, Novyi Uzen, Nebit Dag, Darwaza, Boukhara, Chimekent, Bishkek, Kashi, Aksu, Korla, Shanshan, Hami, Jiayuguan, Wuwei, Yinchuan, Hohhot y Badaling, para terminar finalmente en la misteriosa ciudad de Beijing o Pekín. Esto ocurrirá, según lo previsto, el día 27 de septiembre, con una recepción en el China World Hotel. Ni que decir tiene que la variedad del paisaje y los contrastes hacen de esta carrera algo realmente único.

Citroën y Mitsubishi, cla-

ros favoritos, tendrán que soportar la incertidumbre que una carrera de tanta duración provoca, en la que pueden darse vuelcos drásticos en cualquier momento, como ya se ha visto en las pruebas africanas.

Salvador Serviá, ya toda una primera figura en esta especialidad, estará esta vez encuadrado en el equipo Nissan del importador francés Dessoudé. Cómo no, irá asistido en la navegación por su incondicional copiloto Puig. Siguiendo con su estrategia de simplificar al máximo la carrera participando en la categoría de serie, Dessoudé ha preparado tres Terrano T1, uno para Serviá y otros dos para Jérôme Riviére, que formará equipo con Ramón Ter-



SERVIÁ-PUIG
Se van a Oriente.

mens, y Jean Bouchet. La tercera marca japonesa en discordia, Toyota, ha inscrito un prototipo diésel basado en el Land Cruiser, en el que se ha trabajado mucho sobre el motor para alcanzar los 300 caballos de potencia que, según su piloto Wambergue, podría bastar para dar guerra a los más poderosos.

Auriol, ahora con Citroën, y Lartigue tendrán como compañeros (en ausencia de Vatanen e Ickx) de equipo a Bjorn Waldegard, a Timo Salonen y a André Ambrosino en el coche de asistencia rápida. Mitsubishi, más conservadora, recurre a sus habituales Shinozuka, Weber, Saby y Fontenay para sus cuatro prototipos Pajero.

Es destacable el bajísimo número de inscritos en moto, tan sólo diecisiete, que contrasta con el entusiasmo general que este tipo de carreras despierta en el mundo de las dos ruedas. Como único favorito arranca el piloto francés de Yamaha Peterhansel, talonado por su compañero el italiano Magnaldi. Serán los únicos pilotos oficiales entre los participantes, que vivirán muy ciertamente una aventura si cabe más impresionante rumbo a la Gran Muralla.

Enduro: comenzaron los seis días

LA prueba reina del enduro, los Seis Días Internacionales, han comenzado a disputarse en la localidad australiana de Cecsnoek. A lo largo de la semana se disputarán las distintas categorías que engloba este duro deporte, del que han salido las mejores estrellas del off road como Carlos Mas o Jordi Arcarons. Nada menos que veinte países representados por 400 pilotos hacen de esta reunión anual una auténtica «Olimpiada de la Moto», en la que se realizan pruebas cronometradas, de regularidad, aceleración..., con el desafío extra de tener que realizar los pilotos su propia asistencia mecánica a lo largo de los tramos. La orografía australiana plantea como principal problema unos caminos muy pedregosos y polvorientos, bastante distintos de los montañosos itinerarios que acompañan a la prueba cuando se disputa en Europa.

Los diez españoles que conforman la selección na-

cional desplazada hasta el continente austral son Carlos Muntaner, Agustín Vall, Alex Llobet, José Luis Steuri, Oscar Gallardo y Ramón Riudalbas en la categoría Senior.

Además, en Junior, estarán Alberto Guerrero, Álvaro Gassol, Juan Masó y José Pérez

Lancia sigue en el mundial

LANCIA ha confirmado su permanencia en el mundial de rallyes, desmintiendo los rumores de una posible retirada. Así mismo, Fabrizio Tabaton ha descartado que vaya a ser el Tipo el futuro coche a desarrollar en rallyes, será un «Dedra Coupé» aún por desarrollar. El campeonato seguirá corriéndose con Grupo A, aunque se hará una categoría dos litros para los vehículos de dos ruedas motrices.

Récord Guinness

SIGUIENDO con las motos de agua, el piloto español Oscar Torrejón ha conseguido batir el récord mundial de navegación en este tipo de embarcaciones. Para ello ha completado un emblemático recorrido entre Barcelona y Sevilla, completando 756 millas marinas (1.400 kilómetros). El tiempo invertido en la hazaña marítima y fluvial fue de seis días, a los que siguió una séptima etapa simbólica en el estaque de la Casa de Campo de Madrid, tercera ciudad protagonista del año 1992.

Torrejón, que ha contado con el apoyo de Rover para garantizar la infraestructura necesaria en la aventura por medio de un Rover 218 GSD Turbo y un Land Rover Discovery TDi, ha utilizado una moto náutica Yamaha 650 TL de 50 caballos de potencia.

JET SKI MARBELLA

El Campeonato de España de Jet Ski, la revelación del verano en cuanto al motor acuático, ha llegado a su apogeo con la carrera disputada en Marbella. La playa de Banana Beach acompañó al espectáculo deportivo en el que se disputaron todas las categorías, y en las que resultaron ganadores José María Casafont (Yamaha) en Modified, Javier Santaularia (Kawasaki) en X2, José María Casafont (Yamaha) en 650 Limited, Miguel Reynes (Yamaha) en 650 Standart y Miguel Reynes (Kawasaki) en 550 Standart.

Es de destacar la actuación del piloto del equipo Winston, José María Casafont, que a pesar de salir lesionado en una mano, continúa invicto en las dos categorías que disputa en este campeonato. La próxima cita será en el mes de septiembre en la playa de San Juan, de Alicante.



CONTRA VIENTO Y MAREA

Ses días ha durado la singladura de Oscar Torrejón hasta enlazar navegando las ciudades de Barcelona y Sevilla.

● **Beny Fernández, el popular piloto vigués, retorna a la competición activa. Como otros ilustres veteranos, al Campeonato de Producción. El coche elegido es un Honda, una de las marcas de las que es concesionario Beny, que ya está siendo preparado en los talleres de Vara en Francia. El debú de Beny podría producirse en la carrera del Jarama del primero de noviembre.**



● **El nuevo Mazda 323 de rallye no estará listo para las primeras carreras de la temporada como se preveía. La razón será la nueva reglamentación sobre la homologación obligatoria sobre una producción de 2.500 unidades. Será pues en enero de 1993 cuando compita por primera vez.**



● **En el Gran Premio de Superbikes de Malasia, el piloto de Ducati Raymond Roche consiguió un brillante resultado, primero en una manga y segundo en la siguiente, que le acercan a tan sólo cinco puntos del campeón mundial, el norteamericano Doug Polen (Ducati). El español Daniel Amatriain se sitúa en octava plaza de la provisional tras ocho carreras.**

● **Fittipaldi (Penske Chevy B) ha vuelto a ganar la carrera**

correspondiente a la Indycar americana. Es su tercera victoria de la temporada y se disputó en el circuito de Road América (Wisconsin). El campeonato va liderado por Rahal (Lola Chevy A), Unser (Galmer Chevy A) y Michael Andretti (Lola Ford).

● **George Jobé se ha proclamado Campeón del Mundo de moto-cross en la categoría de 500. El piloto**

belga ha tenido una actuación muy regular a lo largo de la temporada que le ha permitido doblegar a su máximo rival, el británico Nicoll.

● **Tras el rechazo de Ayrton Senna, será Gerhard Berger el piloto de Ferrari para 1993. El austriaco toma así la plaza que la marca pretendía para el brasileño, que prefiere volcarse hacia Williams.**

● **Steve Parrish, piloto oficial del equipo de camiones BP, encabeza el campeonato en la clase C a falta de las pruebas de Le Mans, Zolder y Jarama. En el Paul Ricard y en Nurburgring arrasó ganando las dos mangas respectivas de la clase C y la «Gran Final» de los camiones más veloces.**



Relevo en Motorsport

UNO de los pilares humanos del equipo Ford Motorsport, Jim Porter, a dejado la escudería tras veinte años de trabajo. Para reemplazarle ha sido designado Melvyn Hodgson, el que fuera director de MSD, la escudería de General Motors para competición. Hodgson no



Fórmula Ford

LEGAR y besar el santo no es fácil en el mundo de la competición. Y mucho menos en la Fórmula Ford británica, donde los jóvenes (y no tan jóvenes) cachorros corren con el cuchillo en la boca. Pues bien, es lo que ha hecho este verano nuestro compañero en las tareas de redacción Victor M. Fernández.

En Snetterton, circuito donde se disputa tradicionalmente una importante carrera de esta especialidad durante estas fechas, Victor y su monoplaza llevado desde España (aunque se cambió el motor para la ocasión) no pudie-

ron empezar mejor la aventura extranjera, consiguiendo la vuelta rápida del trazado. Durante la primera manga de carrera, y después de una accidentada salida anulada, tuvo que remontar hasta llegar tercero a la meta por detrás de Martin Byford y Brian Robinson. En la segunda, el piloto madrileño casi vuelve a repetir la proeza, quedando cuarto tras los mismos pilotos y cediendo un puesto ante Steven Smith.

Esta veraniega combatividad española en el circuito británico tuvo su continuación con los también excelentes resultados de Javier Godino, que acabó quinto y octavo en las respectivas mangas.

Fórmula 3000 en Nurburgring

TRAS la carrera de Nurburgring, Jordi Gené (Reynard 92D Mugen) ha perdido un puesto en la clasificación general de Fórmula 3000, en la que pasa de ser cuarto a quinto. La cita alemana de la 3000 no trajo excesiva fortuna para el piloto catalán que terminó octavo y a distancia del que se ha consolidado como líder indiscutible de la especialidad, Luca Badoer (Reynard 92D Cosworth). Este italiano ha vencido con autoridad en las dos pruebas anteriores de Pau y Montmeló, volviendo a repetir el triunfo en Nurburgring. Aquí le siguieron en el podio su compañero de equipo el alemán Michael Bartels (Reynard 92D Cosworth) y el brasileño Rubens Barichello (Reynard 92D Judd). El otro favorito,



el italiano Emanuele Naspetti (Reynard 92D Cosworth), marcó el mejor registro en entrenamientos pero no participó en la carrera, al estar pendiente de su decisivo paso a la Fórmula 1 en sustitución

de Paul Belmondo en el equipo March, perdiendo por ello la segunda plaza que ostentaba en la clasificación general. Jordi Gené no salió con la moral muy alta de esta cita alemana, pues ya ha-

bía experimentado diversos problemas mecánicos durante los entrenamientos en su Reynard. A la espera de la carrera a disputar este último fin de semana de agosto en el circuito belga de Spa-Fran-

corchamps, es precedido en la general por Badoer, Barichello, Bartels y Naspetti y se sitúa con 15 puntos, acumulados a 16, del líder de este campeonato que cada vez se aproxima más a la F-1.

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

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



14.560 PTAS. AL AÑO SIN ENTRADA.

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

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

D: _____

Calle _____

Localidad _____ CP _____ Provincia _____ Tel _____

Fecha de nacimiento _____ D.N.I. _____ Profesión _____

Precio suscripción

España _____	14.560 ptas	América, África _____	35.256 ptas
Europa, Argelia, Marruecos y Túnez _____	29.016 ptas	Asia, Oceanía _____	48.516 ptas

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

¡Te lo advierto!

LOS que han decidido voluntariamente aumentar sus probabilidades de asfixiarse a base de inhalar microscópicos cristales de nicotina, ya se han acostumbrado a la pública advertencia. Las autoridades sanitarias proclaman desde un disuasorio membrete estampado en envases y anuncios el cierto peligro de este arcaico hábito. Pero la noticia viene a cuenta de un curioso proyecto llegado desde Alemania. La patria del racionalismo a ultranza y la dialéctica más contundente ha sido testigo de una asombrosa, por lo desquiciada, propuesta. Un tal Herr Rainar Graichen, que ocupa la presidencia de una de las numerosas asociaciones de automovilistas que existen en ese país, ha presentado un proyecto de ley por el cual pretende acompañar a la publicidad de vehículos automóviles de los riesgos que conlleva su uso y de los daños que producen en la naturaleza. Como resultado, veremos las fotos publicitarias subtituladas de tal guisa «La Dirección General de Tráfico advierte que desplazarse en coche puede perjudicar a su salud y a su entorno». Esta propuesta es, en una primera lectura, altruista y fácilmente popular. Pero resulta algo necio ese «ya te lo dije» y guardar la ropa en ese difuso mundo de la ecología. Obviamente, cualquier actividad de traslación supone unos peligros.

Sobre todo si se multiplica por millones de itinerarios, infinidad de kilómetros y con una periodicidad diaria. Pero, de ahí a proclamar que una actividad natural de los animales como es la ambulación, y potenciada tecnológicamente en el caso del hombre, es una práctica nociva y atemorizadora, es sacar las cosas de quicio. Bajo ese burdo planteamiento, el simple hecho de existir, trabajar, vivir en un moderno edificio, manejar aparatos electrodomésticos, soliviantarse con el partido del domingo, comer tocino o saltar a la comba, también merecerían un serio apéndice avisador insertado por la autoridad correspondiente. El camino no va por esos derroteros, y si se nos trata como niños, es mejor que nos enseñen a subir a los árboles a que nos lo prohíban o nos atemoricen mediante macabros augures. Y en cuanto a la coletilla medioambiental, habría que replantearse la propia sociedad moderna. Supongo que Herr Graichen vive en una casa construida con buen acero del Ruhr y sólido hormigón, viajará en avión y en coche, utiliza utensilios de plástico, necesitará una importante cantidad de fluido eléctrico al año y se desembarazará en ese mismo periodo de un buen montón de desechos. Su advertencia trae implícita cierta dictadura protectora en lugar de soluciones prácticas. Soluciones que por hoy sólo la ciencia, la industria y la conciencia individual parecen ser capaces de conseguir a medio plazo.

Juan Luis Soto

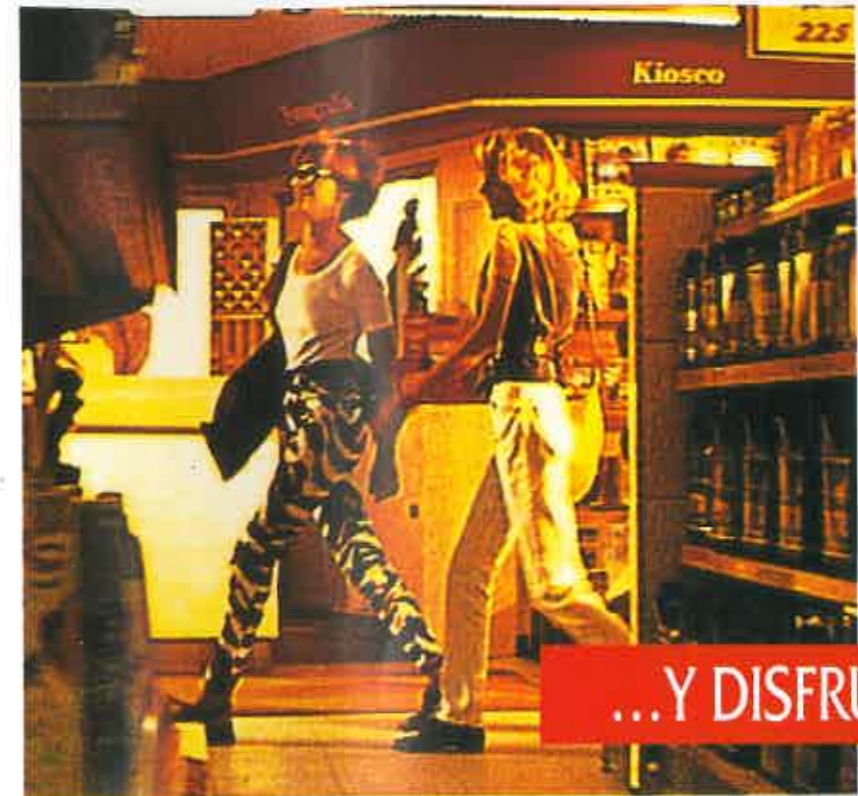


BALLESTA



Juan Ballesta

VEN DE COMPRAS



EN LA NUEVA RED DE ESTACIONES DE SERVICIO CEPESA

Seguro que hay algo que te falta. Ocurre a menudo cuando se viaja, pero no importa. Aquí lo tienes: Un tentempié, algo de lectura, un poco de música, un detalle para tí o ese regalo que prometiste para cuando llegaras a tu destino. Nuestro MiniMarket tiene todo eso y mucho más. Una oferta de servicio que hará tu estancia mucho más grata. Para tu comodidad. Porque nos gusta hacer bien las cosas.



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

PAMELA MAGENTA

AL VOLANTE DEL ROVER 800 COUPE

Motor 16

SEMANAL GRUPO

1 de septiembre 1992

Núm. 463 • 350 ptas.



UNA PRUEBA DE PESO

Ford Orion Ghia 1.8 16V / Opel Astra GT 1.6i / Renault 19 1.8 RT



LO ULTIMO



NISSAN MICRA



RENAULT ZOOM

