

PRUEBA A FONDO DEL NUEVO PEUGEOT 405 SRI

SEMANAL

Motor 16

GRUPO

6 de octubre 1992

Núm. 468 • 350 ptas.

SALON DE PARIS



PEUGEOT 106 5 PUERTAS

SEAT CONCEPT T

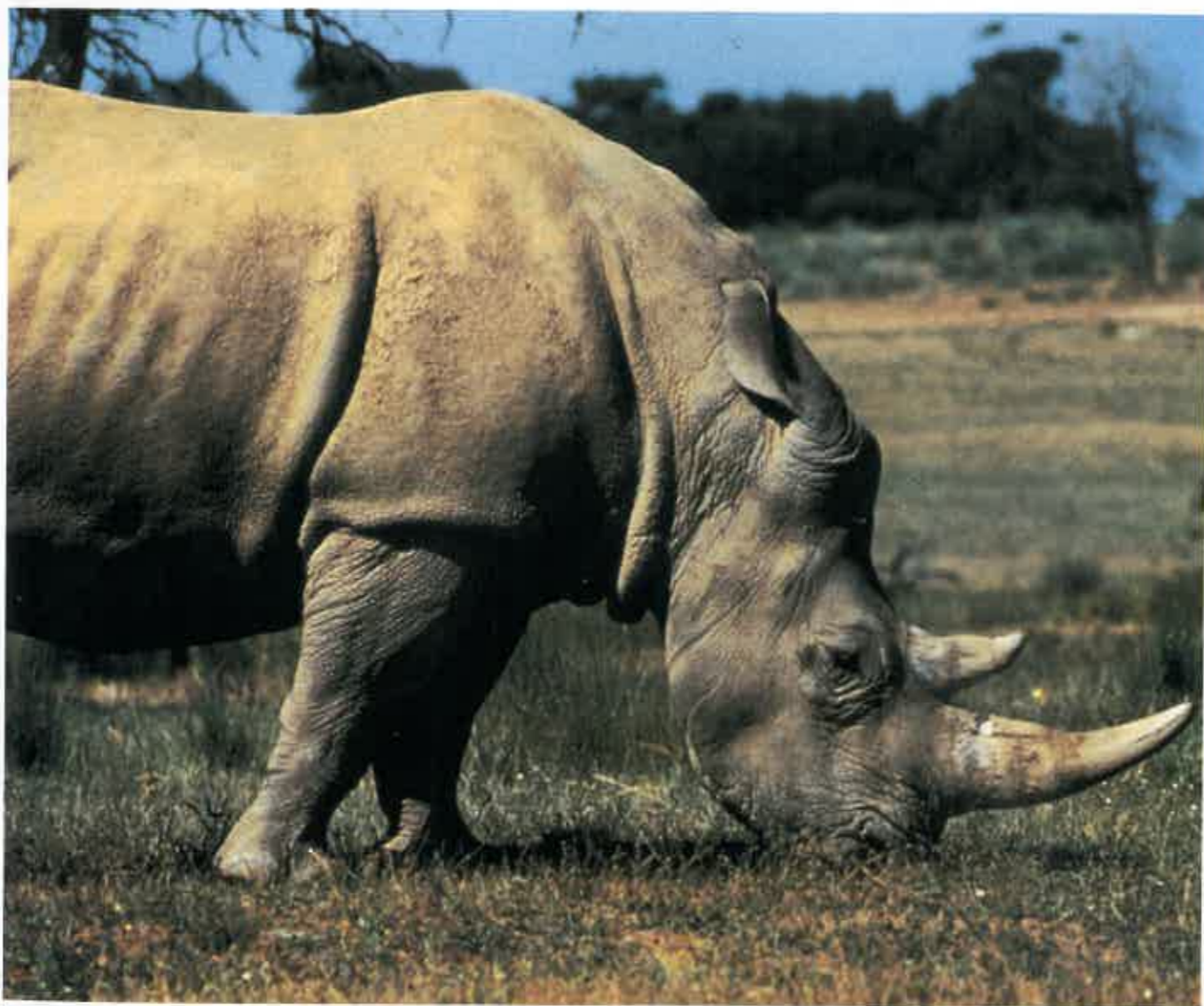


MODA
PARA ESTE
INVIERNO

FERRARI 456 GT



Tan sólido como nuestras garantías.



Es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.

Al comprar un Ford no sólo te llevas un gran automóvil, también te llevas unos importantes beneficios: nuestras garantías.

Garantía por un año, sin límite de kilómetros.

Garantía de un año en reparaciones de chapa y pintura efectuadas por los concesionarios que exhiban el símbolo de "Carrocería Autorizada".

Garantía anticorrosión, para que du-

rante seis años, goces de garantía contra la perforación por corrosión de tu coche.

Garantía de por vida en reparaciones, que supone pagar sólo una vez la reparación mientras el coche sea de tu propiedad.

Y además, la garantía de seis meses en los recambios originales y la Seguridad Mecánica Ford, nuestra garantía opcional de cuatro o cinco años.

Todas ellas están concebidas para

que tú disfrutes de lo mejor en atención al cliente. Para que sientas la solidez de una gran marca: Ford.

Después de todo, es tu coche, pero lo seguimos queriendo como a un hijo.



Todo lo que hacemos
nos conduce a ti.

ESTREMISSIMAS



NUEVO VOLVO 850 GLE PAG. 40



HYUNDAI SCOUPE, DOS COREANOS PARA ESPAÑA PAG. 26



CITROËN XM TURBO D BREAK, RENAULT ESPACE RT 2.1 TD PAG. 48



GILERA RC 600 COBRA PAG. 102



MONTMELO PAG. 114

- 6 PUNTO DE MIRA
- 10 SU CASO
- 14 SALÓN DE PARÍS
- 22 LO ÚLTIMO
- FERRARI 456 GT
- 28 AL VOLANTE
- RANGE ROVER
- VOGUE LSE
- 32 HYUNDAI SCOUPE
- 34 LO ÚLTIMO
- NOVEDADES DE AMÉRICA
- 40 A FONDO
- VOLVO 850 GLE
- 48 PEUGEOT 405 SRI
- 56 FRENTE A FRENTE
- CITROËN XM
- TURBO D BREAK
- RENAULT ESPACE
- RT 2.1 TD
- 65 FUERA DE SERIE
- COCHES
- COLGADOS
- 69 MAGAZINE
- 73 PRECIOS
- 102 MOTOS
- GILERA RC 600
- COBRA
- 106 DEPORTE
- GP DE
- PORTUGAL DE
- FÓRMULA 1
- 114 CAMPEONATO
- NACIONAL DE
- TURISMOS:
- MONTMELO
- 120 RAID PARÍS-
- MOSCU-PEKÍN
- 124 CAMPEONATO DE
- EUROPA DE JET
- SKI
- 126 A TODO GAS
- 130 FIRMA
- DE LA CASA



¿Desde cuándo es malo poner límite a sus ambiciones?

Responda con sinceridad a las siguientes preguntas y sabrá hasta qué punto es usted ambicioso.

¿Cree que al volante de un coche el placer de conducir es lo de menos?

¿Para usted es codicia disponer de un

motor de dos litros a inyección que marca las pautas sobre el estado actual de la tecnología?

¿Puede prescindir de una mecánica legendaria por su fiabilidad y por sus prestaciones?

¿Es malo desear el coche que más

satisfacciones está dando a quienes lo tienen?

¿Renunciaría a la seguridad que ofrece el sistema de frenos ABS? ¿Se conformaría con cualquier tipo de tren de rodaje o de suspensiones? ¿Despreciaría los más avanzados sistemas de se-

guridad activa y pasiva, que superan con creces las más estrictas normativas europeas y americanas?

¿Es un derroche disponer de un espacio interior amplio y confortable?

¿Es injustificado disfrutar del más amplio equipamiento? ¿Es superfluo

tanto esmero y perfección en todos los acabados?

Si obtiene diez respuestas negativas, usted es una persona que no pone límite a sus ambiciones. Y por lo tanto si está pensando en cambiar de coche ya sabe que tratándose de un Golf GTI, sus

ambiciones se verán del todo recompensadas.

Y eso no es nada malo.



**Volkswagen
Golf GTI**

El nuevo Golf GTI ya está disponible en los Concesionarios Volkswagen.

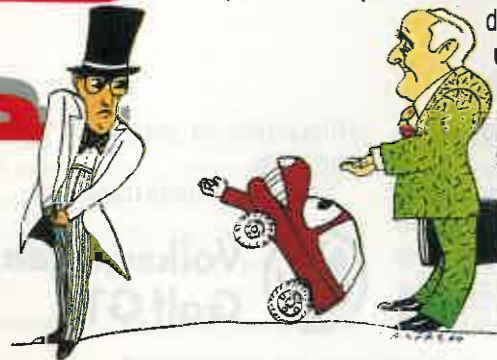
M IMPUESTO ECOLÓGICO

ira por dónde los hechos nos vuelven a dar la razón cuando decimos que el automovilista está, siempre, llamado a pagar los platos rotos. Sea cual sea el motivo, el caso es «sacarle los cuartos» de la manera que a unos y a otros se les ocurra.

Recientemente se ha celebrado en Madrid el Congreso Mundial de la Energía y, para nuestra sorpresa, una de sus conclusiones es que sean los propios consumidores los que corran con los costes que se derivan de la protección del medioambiente; lo que traducido al automovilista se traduce en que «las demandas de consumo son la causa de la contaminación del entorno, y son ellos, los consumidores, los que deben pagar». Eso a nivel filosófico, porque a nivel práctico la conclusión más importante del congreso no ha sido otra que el estudio de la aplicación de un impuesto sobre el consumo de los carburantes con el fin de reducir los efectos del dióxido de carbono sobre la atmósfera. Total, que una vez más nos quieren hacer pagar, como si el hecho de abonar un impuesto tuviera algo que ver con la emisión de gases nocivos. La industria del automóvil está haciendo esfuerzos sobrehumanos para conseguir esa reducción de CO₂ a la que aluden, por métodos científicos, dotando a los coches de los elementos necesarios para que así suceda. Si lo que pretenden con el impuesto es la reducción, no de los agentes contaminantes, sino del consumo, que lo digan, pero por mucho dinero que pidan, los carburantes seguirían lanzando al aire esos gases nocivos.

Menos mal que en el propio congreso se han producido opiniones contrarias atendiendo precisamente a lo que parece ser la finalidad de esa polémica conclusión: la reducción de consumo que, para éstos últimos, incidiría negativamente en el producto interior bruto de muchos países. Debe ser por eso que los que abogan por el impuesto reconocen que su implantación a corto plazo resultaría difícil. Menos mal, pensamos nosotros, porque de esta manera tendrán tiempo suficiente para reconsiderar su postura. ¡Cuándo se darán cuenta unos y otros que haciendo pagar al consumidor automovilista se logra mucho menos de lo que creen!... **A no ser que sólo busquen dinero.**

Manuel Doménech



Camino de perfección

Así definió el sociólogo Amando de Miguel a la Calidad Total durante el Simposio Internacional que sobre Calidad se desarrolló el pasado martes en Sevilla, patrocinado por FASA Renault. Esa definición mística sobre calidad tuvo otras versiones según cada ponente. Para Itamar Eogovski, catedrático de Desarrollo para la Organización, de la Universidad de Bar-Llan (Israel), Calidad Total es equivalente a forma de vida, mientras que para Pierre Jocoü, Director de Calidad de la Régie Renault, es el resultado de conjugar calidad con productividad, entendida esta última como la suma de costes más tiempo de producción. El Simposio sobre Calidad ofreció datos muy interesantes sobre la búsqueda de la perfección aplicada a la producción automovilística. Entre las conclusiones, habida cuenta de que el ejemplo de esa calidad total puede ser la producción japonesa de automóviles, Pierre Jocoü apuntó que «en un principio nos fijamos como meta alcanzar la manera de hacer americana para luego seguir el modelo japonés de productividad, sin buscar nuestro propio modelo. Renault lo está buscando y piensa que se puede conseguir». Sobre los japoneses dijo textualmente, «los sistemas de producción japoneses no caben en nuestro conti-

nente, y además no los queremos», lo que confirmó Amando de Miguel al decir que «ni siquiera es deseable». Para Renault el reto de la Calidad Total es una norma, un hecho que parte de su anterior presidente, Raymond Lévy, que creyó en él, y que será desarrollado por el actual, Louis Schweitzer, que también está convencido de que es el único medio para alcanzar los niveles de productividad y los beneficios deseados.



Un español para FASA

Juan Antonio Moral es el nuevo director gerente de Fasa-Renault que sustituye en el cargo a Francis Stahl. Moral, valisoletano, es doctor ingeniero industrial y licenciado en Informática. Se incorporó a la empresa en 1961 como jefe de fabricación y posteriormente ha ido ocupando la dirección de la factoría de montaje y otros puestos de alta relevancia dentro de Fasa. Por su parte, Stahl se encargará de la dirección de control interno de la Régie Renault y formará parte del Comité de Dirección.

JORDI GENÉ

El piloto catalán ya ha demostrado repetidas veces su maestría al volante de un coche de fórmula, pero no lo había hecho frente a un micrófono de televisión. En los últimos grandes premios de Fórmula 1, sus palabras han hecho mucho más entretenidas las retransmisiones de los eventos.

LA GRÚA SUBE

Retirar el coche de los depositos municipales de Madrid nos costará en el próximo año 1993 un 45 por ciento más, pero lo más grave es que va a ser obligatorio pagar la infracción en el acto. La tasa será de unas 17.000 pesetas.

JUAN ANTONIO MORAL

No vamos a repetir de nuevo la noticia que aparece en estas mismas páginas, pero si vamos a afirmar que es el primer ejecutivo español en la empresa francesa Fasa-Renault. Por una vez no es un francés el que ostenta la gerencia. ¡Enhorabuena!

A LOS TAXISTAS DE MADRID

Aparte de que el servicio de taxi subirá un 8 por ciento en el mes de diciembre, las asociaciones gremiales de taxistas pretenden cobrar 200 pesetas más por trasladar pasajeros a los recintos feriales y al parque Juan Carlos I, situado en la M-40. Realmente se están subiendo a la parra.

TechArt viste al Porsche Carrera

La versión Lightweight del Porsche Carrera se puede adquirir con una transformación que realiza la firma germana TechArt. Se reco-



ce por unas preciosas llantas de aleación ligera de 18 pulgadas y en la carrocería se utilizan elementos de Kevlar, muy ligeros pero también resistentes. Se ha trabajado igualmente sobre los apéndices aerodinámicos, tanto delantero como trasero, y para una mejor ventilación de los frenos delanteros se han suprimido los faros suplementarios. En el interior, se emplean asientos deportivos Recaro que sólo pesan dos kilos y medio cada uno. La potencia del motor sube hasta 300 caballos, que son los principales responsables de una velocidad máxima de 287 kilómetros por hora y una aceleración de 5 se-

gundos para pasar de cero a cien. Además, se puede montar un sistema de escape más deportivo que incrementa la potencia en diez caballos.

na, el número de muertos en accidente de tráfico descendió en un 39 por ciento con respecto al año anterior. En el conjunto de los meses de julio y agosto

gatoriedad del cinturón y del casco y al clima de convivencia que significaron los Juegos. Josep Lluís Pedragosa advirtió sobre el riesgo ante un posible incremento en septiembre y anunció una campaña

Barcelona: Olimpiada segura

Durante el periodo que duraron los Juegos Olímpicos de Barcelo-

el descenso en las muertes fue de un 20 por ciento. Estos excelentes resultados se deben, según el Instituto Catalán de Seguridad Vial, a la campaña de la Jefatura de Tráfico, al debate ciudadano por la obli-

gatoriedad del cinturón y del casco y al clima de convivencia que significaron los Juegos. Josep Lluís Pedragosa advirtió sobre el riesgo ante un posible incremento en septiembre y anunció una campaña



DESDE TOKIO DANIEL MONTEVERDE

MITSUBISHI HA LANZADO al mercado una versión potenciada de su modelo Lancer, llamada GSR Evolution, destinada a competir en el Mundial de Rallyes. Para el modelo, Mitsubishi creó un motor turbo de 2 litros con intercooler, que desarrolla 250 CV y un par de 31,5 kgm. Mejoras en la carrocería y en diversos mecanismos han permitido alcanzar una relación peso/potencia de 4,96 kg.

LA PRODUCCIÓN del Saturno con volante a la derecha prevista para 1994 y anunciada a bombo y platillo en Japón a primeros de septiembre sufrirá «ciertos retrasos», según ha manifestado Michael Durrie, director general de la filial japonesa de General Motors. Al parecer, la estrategia de la firma pasa por potenciar la versión del 93 del Opel que, comercializado por Yanase, se cree capaz de aumentar las ventas de GM en el mercado japonés.

TATSURO TOYODA es ya el nuevo director general de

Toyota. La reorganización de la cúpula de la sociedad ha afectado también a su hermano mayor, y hasta ahora director, Sholchiro Toyoda que ha sido nombrado presidente y a Eiji Toyoda que se ha convertido en presidente honorario.

LA PRODUCCIÓN de vehículos disminuyó el 12,7 por ciento en agosto sobre el mismo mes de 1991 y totalizó 790.678 unidades. Se trata del peor resultado registrado desde agosto de 1974. Por su parte, las ventas de coches cayeron -por decimotercero mes consecutivo- un 17,8 %.

Un siglo sobre ruedas

ORGANIZADO por la Concejalía de Circulación y Transportes del Ayuntamiento de Madrid y la Confederación Española de Automoción, la exposición un «Siglo sobre Ruedas» se exhibirá en el madrileño Parque del Retiro desde el día 2 hasta el 12 de octubre. En la muestra, organizada por Hispamer, se podrá admirar desde el primer automóvil fabricado en España hasta el Mini utilizado por el entonces príncipe Juan Carlos; es decir, casi un siglo de automoción. La exposición es el primer acto de un ciclo de actividades, denominado «Automóvil y Sociedad», que pretende abrir una reflexión en profundidad, tanto sobre el impacto del automóvil en la sociedad como sobre las estrategias que se han de desarrollar a largo plazo para garantizar una interrelación equilibrada y positiva.



Concesionario Volvo

SCANDINAVIA Motor, que ya tiene un concesionario Volvo en la calle Melchor Fernández Almagro, ha inaugurado unas nuevas instalaciones en la calle Sinesio Delgado, en Madrid. El edificio tiene una superficie útil de 2.200 metros cuadrados, de los que 400 se destinan a recambios, 200 a exposición y el resto a taller y servicios. La concesión utiliza el sistema Vol-

vo Dealer System que garantiza y facilita una óptima gestión del área de recambios, taller, garantías, venta, distribución, etc.

Aparcamiento disuasorio en Majadahonda

HA sido inaugurado, por el ministro de Transportes José Borrell, un nuevo aparcamiento, con carácter disuasorio, en las afueras de Madrid. Está situado junto a la

estación de Renfe de la localidad de Majadahonda, que posee 35.000 habitantes.

Dotado de 25.000 metros cuadrados y con 1.060 plazas disponibles, se espera que los habitantes de la zona estacionen su vehículo en él durante 11 horas diarias, utilizando después el tren para sus desplazamientos a la capital. Aparcar durante todo este tiempo costará solamente 100 pesetas y a partir de 11 horas el precio se ha fijado en 175 pesetas.

Al parecer, la elección del emplazamiento no ha sido casual ya que entre otros ilustres vecinos se encuentran José María Rodríguez Colorado y el propio Borrell.

El ministro manifestó que la inauguración de esta obra, que ha tenido un coste de 820 millones de pesetas, significaba algo especial para él y para algunas de las personalidades que le acompañaron durante todo el acto.

CONTANTE Y SONANTE

GM ESPAÑA, filial del constructor automovilístico estadounidense, obtuvo el año pasado unos beneficios, después de impuestos, de 30.967 millones de pesetas, cifra que supone un descenso del 19,6% respecto a los resultados del ejercicio anterior.

EL SECTOR del automóvil europeo puede perder 150.000 empleados en los próximos siete años una vez que se vayan introduciendo las técnicas de producción japonesa, según un informe que ha publicado la consultora Ludvigsen Associates. El estudio desvela que el número de horas necesarias para ensamblar un coche en Europa es el doble que en Japón y dos tercios más que en Estados Unidos.

HONDA INICIARÁ en octubre la fabricación de coches en Europa. Para ser más exactos será en la fábrica de Swindon, en Inglaterra, y el modelo será el Accord de cuatro puertas que ha sido diseñado para el mercado europeo. La inversión realizada en la planta ha sido de 370 millones de libras.

CITROËN Hispania aumentará en 1993 la producción de su factoría de Vigo en 17.000 unidades y mantendrá su programa de inversiones, 10.000 millones de pesetas, en el próximo ejercicio, según declaró el consejero delegado de la multinacional francesa en España, Yves Jouchoux. La producción en la factoría de Vigo se elevará en 1993 a 245.000 unidades, de las que 70.000 corresponderán al modelo ZX. La compañía prevé incrementar este año sus ventas en un 40 por ciento

Accord europeo

EN el próximo Salón del Automóvil de Berlín será presentado el nuevo Honda Accord. Es un coche específicamente diseñado para el mercado europeo y fabricado en exclusiva en la nueva planta que la marca japonesa tiene en Swindon (Reino Unido). El Accord se va a comercializar primero en el mercado alemán y después en los demás mercados. En España se presentará en el Salón de Barcelona del año que viene y se empezará a vender justo a continuación. El nuevo modelo ha sido desarrollado por el centro de I + D en Japón, en estrecha colaboración con la fábrica inglesa. Se trata de una berlina con tracción delantera y motor dos litros que desarrolla 131 caballos. La producción del Accord '93 comienza en octubre y al principio tendrá un 60 por ciento de componentes locales que subirá a un 80 en año y medio. La mayoría de los proveedores son europeos y el 70 por ciento fueron elegidos entre los suministradores actuales de Honda/Rover.

Porsche se queda sin Bohn

ARNO Bohn ha dimitido como presidente de Porsche, tras llegar a un acuerdo con la firma germana. La razón principal se debe a sus «divergencias sobre la política de la empresa». La situación del prestigioso fabricante ha ido empeorando en los últimos años, con una notable caída en las ventas. En el primer semestre del año, el descenso es de un 30 por ciento mientras que el volumen de negocios se ha reducido en 18.000 millones de pesetas. Para sustituir a Bohn, el consejo de administración de Porsche ha elegido a un técnico de la casa: Wendelin Wiedeking.

EL EUROTAXI DESCONOCIDO

El servicio especial de taxis para minusválidos, el «Eurotaxi», sigue siendo un desconocido para la mayoría de los madrileños. Al menos ésta es la impresión que se desprende ante las denuncias de sus conductores. Estos se quejan de la falta de apoyo



Institucional para explicar sus prestaciones, especialmente que «se trata de un taxi normal que puede ser parado por cualquier

persona que dese usarlo -aunque no esté impedido- que cuesta lo mismo que cualquier otro y que cumple una importante función social», según explicó Antonio López, uno de los taxistas afectados. En la actualidad funcionan 12 de estos coches -conectados por emisora a Radioteléfono Taxi- cuyo precio de fábrica sobrepasa los cuatro millones de pesetas. Se trata de un modelo especialmente modificado por la casa Nissan que cuenta con los mismos distintivos que

cualquier otro taxi madrileño y cuya compra ha sido subvencionada por el INSERSO y la ONCE.



La CEA denuncia al Ayuntamiento

EL pasado 28 de septiembre, el Comisariado Europeo del automóvil (CEA) denunció ante el alcalde de Madrid las irregularidades que el Ayuntamiento está cometiendo en la tramitación de expedientes sancionadores de tráfico, con omi-

sión reiterada y sistemática de requisitos procesales esenciales.

Como consecuencia de ello se generan improcedentes embargos de cuentas corrientes por la Recaudación Ejecutiva municipal, que dejan a millares de perjudicados en situación de indefensión jurídica.

En las últimas semanas, CEA ha venido detectando un creciente malestar entre empresas madrileñas, propietarias de vehículos, que son embargadas por sanciones de tráfico de expedientes en los que se incumplió la preceptiva identificación del conductor, entre otras anomalías procesales.

CEA ha solicitado del alcalde de Madrid la inmediata suspensión cautelar de los procedimientos ejecutivos de embargos de cuentas corrientes que emanen de expedientes

sancionadores en trámite, viados de nulidad.

Pago fuera de la Ley

EL Tribunal Superior de Justicia de Cataluña ha desautorizado todas las Ordenanzas Municipales del Ayuntamiento de Mataró que obligaban al pago de la grúa como condición para poder retirar el vehículo del depósito.

Hace dos años CiU recurrió esa Ordenanza del consistorio del PSC y ahora el Tribunal le ha dado la razón argumentando que se limitaba el derecho a la propiedad. Se da, sin embargo, la circunstancia de que esta sentencia contradice la Ley de Seguridad Vial que sí ampara ese cobro previo.

Agnelli abandona Fiat

GIOVANNI Agnelli abandonará la presidencia del grupo italiano Fiat en el año 1994, de acuerdo con los estatutos que rigen en la compañía. El presidente de Fiat no prevé introducir cambios en dichos estatutos que le permitieran continuar con su mandato al frente de la compañía italiana.

Giovanni Agnelli tiene 71 años de edad y, según los estatutos de Fiat, no puede ser reelegido para otro periodo de tres años si cumple los 75 durante el mismo.

Nueva planta Opel en Alemania

EL Canciller de la República Alemana, Helmut Kohl, inauguró la semana pasada una nueva planta de la marca Opel en la localidad alemana de Eisenach. Se trata, sin lugar a dudas, de la fábrica de coches más moderna de Europa.

El proyecto de inversión, el más grande hasta la fecha de los nuevos Estados Federales de Alemania, ya ha empezado oficialmente la producción.

A tope de capacidad, con cerca de 2.000 empleados, fabricará aproximadamente 150.000 coches al año. Las compañías proveedoras crearán 1.000 puestos de trabajo adicionales en el área de Eisenach.

El nuevo sistema de producción de esta planta representa un cambio significativo de las técnicas de producción convencionales por su alto grado de especialización. Los nuevos procesos están apoyados por una moderna maquinaria y equipos, incluyendo 120 robots flexibles en el departamento de chasis.

ANIVERSARIO YAMAHA

En 1993 se celebra el vigésimo aniversario del mítico modelo YZ de motocross. Aprovechando esta efemérides, la marca japonesa lanza nuevas versiones de los tres modelos que



integran la gama. La pequeña YZ80 ha sido completamente remodelada, ahora es aún más competitiva gracias a un chasis más resistente, suspensión delantera con horquilla invertida y suspensión trasera Monocross. En el apartado de frenos se ha mejorado el disco trasero que en combinación con el ya conocido freno delantero de doble pistón proporciona una frenada muy eficaz. El motor también con novedades, es un 79

centímetros cúbicos refrigerado por agua con válvula electrónica de admisión y cilindro recubierto de material cerámico.

Las mecánicas de las versiones YZ de 125 y 250 centímetros cúbicos introducen mejoras como unas rediseñadas cámaras de combustión y radiadores de mayor capacidad para mejorar la refrigeración. Un nuevo chasis desmontable en su parte trasera que proporciona la máxima rigidez, nuevos discos de freno, nuevo basculante tipo deltaxox y un moderno

diseño del asiento, tapas laterales y tanque de combustible.

CUENTENOS
SU CASO

Un Jaguar muy especial

ESTIMADOS amigos de Motor 16: Estoy interesado en un Jaguar XJ12 5.3 del año '81, del cual no logro encontrar información. El coche tiene 78.000 kilómetros y el equipamiento incorpora de todo. Su aspecto es bueno para un coche con estos años. Quisiera saber



cuanto se podría pagar por un coche así. Me gustaría saber algunos datos sobre el mismo, tales como el sistema de alimentación, consumo aproximado, capacidad del depósito de combustible, potencia y sus prestaciones. El coche parece que no frena muy bien. Es normal o puede ser debido al mal funcionamiento.

C. Álvarez
Zaragoza

R.- El coche del que usted nos habla fue una de las berlinas clásicas más atractivas de su momento. Dispone de un potente motor de doce cilindros en V que desarrollaba una

potencia de 295 caballos. Si el coche es de 1981, entonces montaba un sistema de inyección electrónica digital que pretendía, fundamentalmente, recortar la sed de combustible de este motor. No obstante, en un uso cotidiano era difícil bajar de los 15 litros cada cien kilómetros. Los dos depósitos de combustible suman un volumen total de 91 litros. El combustible empleado es gasolina Súper, por lo que no hay que andar mezclando con otras gasolinas de diferente octanaje. El peso en vacío es de 930 kilos por lo que los frenos están suficientemente dimensionados. Si la unidad que piensa adquirir no frena bien seguramente será debido a algún problema mecánico. Estos coches tienen un mantenimiento caro debido a que las piezas hay que traerlas del Reino Unido, pero no suele haber problemas con los recambios. Su cotiza-



Me refiero en particular a los cruces. Ya sea de grandes avenidas o de calles pequeñas, es frecuente ver como los conductores se quedan bloqueando el cruce, a pesar de que es evidente que la circulación no se mueve al otro lado de la calle. Esto se complica todavía más cuando se abre el otro semáforo y los de la calle perpendicular se lanzan a enredar todavía más. Hace unos años el Ayuntamiento pintó unas tramas en los cruces sobre las cuales es, teóricamente, sancionable quedarse detenido. Pues bien, estoy convencida de que todavía no se ha impuesto ninguna sanción sobre este aspecto.

Por favor más educación por el bien de todos.

M.L. López
Madrid

El chip milagroso

El motivo que me impulsa a dirigirme a ustedes es un anuncio publicitario que no hace mucho tiempo salió publicado en su revista. Dicho anuncio hablaba de unos **powerchips** que elevaban la potencia de los automóviles dotados de inyección electrónica. Dado que soy



propietario de un Opel Kadett GSi 2.0 y que la información que tengo sobre el tema es a través de comentarios que hablan de su uso en competición, me gustaría conocer su opinión sobre la cuestión. ¿Cómo afectan al rendimiento y al consumo?

J. Lerma
Picassent (Valencia)

R.- Los sistemas de inyección electrónica más modernos pueden ser alterados con sólo cambiar el chip de su microprocesador. Éste es un sistema utilizado en competición desde hace muchos años para adaptar el rendimiento de un motor a las diferentes condiciones de un circuito. Así pues, cuando se trata de rodar en un circuito rápido, en el cual se busca la potencia pura a alto régimen, se modifica el chip para que la inyección funcione en estas condiciones. Si el circuito es lento, se buscará potencia a bajo régimen para que el coche acelere a la salida de las curvas. Los fabricantes no saben que uso van a dar a sus coches los clientes, por lo que la programación responde a un equilibrio entre el consumo y el rendimiento en un uso normal.

Motor 16



CAMBIO RUSCONI, S.A.
Presidente: Juan Tomás de Salas.
Vicepresidente: Alberto Rusconi.
Consejeros: Reinaldo Ceresa, Gregorio Arroyo, Javier Pascual.
Secretario: Evelio Verdera.
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) M^o Jesús Benoit (Información). 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 Cañizal, Simonetta Garib, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Molé, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. Diseños: Carmen Rodríguez. Fotografía: Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. Corresponsal en Cataluña: José Luis Aznar. Corresponsales en el extranjero: Michel Meilleray (Francia); Daniel Monteverde (Japón); Giancarlo Perini (Italia); Hans Jürgen Tucherer (Alemania); Carlos Medina (Suecia). Documentación: Mary Franchini. Secretaria de Dirección: Nieves de Vicente. Secretaria de Redacción: Ana María Pardo. Colaboradores: Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas, Esteban Delgado (Deportes); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montaña (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Giné Nadal (Diseño); Mayte de Ondarza (Documentación); Francisco Poidadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). Autoedición: José M^o Gómez-Morán (jefe), Yolanda Carrochano y José M^o Ormazábal.

Subdirector General: Enrique López Nieto. Director Gerente Comercial: José Montalbán. Director Gerente: José Luis González. Directora de Marketing: María Lázarraga. Directora de Promoción: Charo Oñate. Director de Planificación y Control: Simón Molero. Director de Producción: Antonio Toribio Triviño.

Publicidad: Director Comercial: Juan Antonio Suanzes. Publicidad Zona Centro: Elvira Aricha, M^o Jesús Sánchez y Eduardo Abaín. Coordinadora de Publicidad: Mercedes Noguera. Publicidad Zona Cataluña: Pere Calsina Rué. Publicidad Norte: Rosana López. Publicidad Levante: Ramón Medina. Zona Andalucía: Blanca Martínez de Irujo. Director de Publicidad Internacional: M. Angel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tlf. 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 68 00. Telfax: 408 49 44. Telfax: 43874 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio, 8, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telfax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1, 5^o Dcha. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 08. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 58, 1^o 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 68 83. ANDALUCÍA: Sotogrande-Cádiz. Tlf. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28087 Madrid. Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas. Distribuye: INDISA. San Romualdo, 26. 28037 Madrid. Teléfono: 327 13 38, 327 15 67, 327 14 53 y 327 15 25.



MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1988. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

MOTOR 16 es una publicación miembro de Euranto, 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).

ESTE MES PAGA NISSAN.

OFERTA VALIDA DEL
01.09.92 AL 31.10.92



NISSAN MOTOR IBERICA ABONARÁ LA PRIMERA CUOTA MENSUAL DE

30.000 ptas.

CORRESPONDIENTES A LA COMPRA DE CUALQUIER VEHICULO DE LA GAMA NISSAN FINANCIADO A TRAVÉS DE NISSAN FINANCIACIÓN.

DIRECTOR GENERAL COMERCIAL
D. ANTONIO TARRÉS

OFERTA NO ACUMULABLE. VALIDA PARA UNIDADES EN STOCK DE PENÍNSULA Y BALEARES





Sólo hay un camino:
Ser los mejores.

Y DURANTE LOS PRÓXIMOS 11 MESES, PAGUE 30.000 PTAS. AL MES.

ENTRADA MÍNIMA 20%. PLAZO 48 MESES.

UNA FINANCIACIÓN ÚNICA Y 3 AÑOS DE GARANTÍA TOTAL O 100.000 Km.

Ahora, con Nissan, subir al todo terreno más admirado de Europa y llegar donde otros automóviles no llegan, o disfrutar de todo el lujo y confort de viajar en primera, está más a su alcance que nunca. Porque ahora Nissan a través de Nissan Financiación le ofrece el Nissan Patrol y el Nissan Primera en unas condiciones de financiación únicas. Si está pensando en comprarse un automóvil, venga ahora a los Concesionarios Nissan. Este mes pagamos nosotros.



OFERTA ESPECIAL CONTADO SEPTIEMBRE-OCTUBRE (*)
NISSAN PRIMERA 1.6 LX 16V 4 PUERTAS: 1.800.000 ptas.



OFERTA ESPECIAL CONTADO SEPTIEMBRE-OCTUBRE (*)
NISSAN PATROL 4 cil. Diésel: 2.469.000 ptas. (KPL00260)
NISSAN PATROL WAGON, TOPLINE, 6 cil. Diésel: 3.464.000 ptas. (WYLG13260)

MODELO	P.V.P. (IVA Y TRANSPORTE INCLUIDOS)	ENTRADA MÍNIMA 20%	PLAZO 48 MESES
PRIMERA	Desde: 1.870.000 ptas. (1.6 LX 16v 4p)	374.000 ptas.	12 cuotas: 30.000 ptas. 36 cuotas: 50.520 ptas. T.A.E.: 19,562%
	Hasta: 3.370.000 ptas. (2.0e GT 16v AA ABS)	674.000 ptas.	12 cuotas: 30.000 ptas. 36 cuotas: 102.389 ptas. T.A.E.: 19,562%
PATROL	Desde: 2.526.500 ptas. (4 CIL. KPL 00260 FX)	505.300 ptas.	12 cuotas: 30.000 ptas. 36 cuotas: 66.003 ptas. T.A.E.: 14,751%
	Hasta: 3.729.300 ptas. (TOP-LINE 6cil WYLG-13260 GFTQ)	745.860 ptas.	12 cuotas: 30.000 ptas. 36 cuotas: 107.595 ptas. T.A.E.: 16,476%

EJEMPLOS DE OFERTA NISSAN FINANCIACIÓN / Para plazos inferiores a 48 meses, consultar condiciones especiales. Intereses subvencionados por NISSAN MOTOR IBÉRICA, S.A. variables según modelos.
OFERTA NO ACUMULABLE VÁLIDA DESDE 1/9 AL 31/10/92 PARA VEHÍCULOS EN STOCK EN PENÍNSULA Y BALEARES.
(*) Precio venta al público IVA y transporte incluidos.



SALON DE PARIS
NOVEDADES

SALON DE PARIS NOVEDADES PARA UNA CRISIS

Un año más, París va a ser el centro del mundo, automovilísticamente hablando. En esta ocasión, el tradicional protagonismo de los fabricantes galos se va a ver seriamente atacado por fabricantes de todo el mundo, que han aprovechado la cita parisina para lanzar sus productos sin preocuparse de los tiempos de crisis que corren.

A pesar del pesimismo que reina en los círculos económicos internacionales, la tremenda inercia de la industria automovilística sigue su imparable marcha. El Salón de París es un buen exponente de este empuje y en los expositores del recinto ferial se van a ver muchos coches nuevos. Si empezamos por lo que nos afecta más directamente diremos que **Seat**, nuestra marca nacional, va a mostrar en su exposición la primera

maqueta real de lo que se denomina **Concepto T**. Este prototipo es el anticipo de lo que será el coupé de 2+2 plazas que tiene previsto lanzar la marca. El diseño ha sido realizado íntegramente en el Centro de Diseño Avanzado de



JUEGA EN CASA
El Citroën ZX 16V será una de las atracciones del público que visite el salón.

DISEÑO ESPAÑOL
Con el Concepto T, Seat muestra lo que puede llegar a ser el futuro coupé de la marca. El diseño ha sido realizado por el propio fabricante.



Seat y da muestra del potencial del equipo. Se trata de un coche de 4,3 metros de largo y algo más de 1,3 metros de alto. Su cuidada aerodinámica ofrece un coeficiente de penetración de 0,27. La base mecánica es la del Seat Toledo, que se ha mostrado robusta y eficaz. Como posibles motorizaciones para el Concepto T se puede pensar en las más altas de la actual gama Toledo o en un V6 con una potencia de unos 170 caballos. La disposición mecánica, motor delantero transversal, permite optar por la tracción delantera o por una tracción a las cuatro ruedas. La seguridad también está presente en este proyecto, ya que sistemas como los frenos con antibloqueo, el antipatinamiento electrónico EDS o los **airbags**, forman parte del equipo de este coche y en un futuro próximo lo harán en la gama Seat.

Además del Concepto T, en Seat hay novedades de detalle en la gama Toledo, que incorpora un salpicadero retocado, mientras que el Ibiza ve reducida su gama a prácticamente dos versiones con tres posibilidades de motor.

En cuanto a los fabricantes locales, hay que destacar la presentación en público del **Renault Twingo**, minicoche del fabricante francés que parece especialmente pensado para sobreponerse a los efectos de la crisis. Con una longi-

tud de tres metros y medio escasos se ha conseguido una habitabi-

PEUGEOT

CINCO PUERTAS Y GASOLEO PARA EL PEQUEÑO

El centro de atención del expositor de Peugeot será, sin duda, el pequeño 106, que por fin aparece con la esperada carrocería de cinco puertas. Así mismo, el benjamín de la gama va a estar disponible este invierno con un motor diésel de 1.360 centímetros cúbicos y 50 caballos. La obligada versión eléctrica está realizada sobre un 106 que es capaz de alcanzar los 90 kilómetros por hora. En el extremo opuesto de la gama la novedad reside en el Peugeot 605 SRTI y SVTI, cuya



diferencia sobre el resto reside en el nuevo motor de dos litros sobrealimentado que desarrolla 145 caballos. La finalidad de esta nueva motorización es conseguir una gran elasticidad de funcionamiento a todo régimen. A partir de 2.200 revoluciones por minuto este cuatro cilindros ofrece un par de 23 mkg.

En cuanto a los recientemente renovados Peugeot 405, hay que destacar la versión de claro talante deportivo denominada 405 Turbo 16. Sobre el mismo motor de 1.998 centímetros cúbicos que ahora emplea la gama se ha adoptado una culata de 16 válvulas y un turbocompresor con lo que la potencia sube hasta los 200 caballos.



DOSCIENTOS CABALLOS
Con esta potencia, el Peugeot 405 se une al pequeño club de las berlinas medlas superdeportivas.

CINCO PUERTAS
Con esta mejora el pequeño 106 es más versátil



POR SUS FUEROS
BMW relanza la imagen del 850, con la nueva versión denominada CSI. 380 caballos avalan el producto.

lidad interna sorprendente. Es el producto de aplicar la filosofía de monovolumen a los coches pequeños. Bajo el capó un pequeño motor de 1,2 litros y 55 caballos dotado de su correspondiente catalizador será el encargado de mover el coche. Ligeros retoques afectan al resto de la gama. Así pues, el **Espace** automático monta ahora un nuevo cambio de marchas de cuatro relaciones heredado del Safrane. Como no, en la exposición habrá un **Renault Clio Eléctrico**, prototipo que podría ser fabricado en serie en un plazo no superior a dos años.

Citroën se ha guardado algún as para el Salón. Después de la reciente presentación del **ZX 2.0 16V** en París se dará a conocer al público europeo el **ZX 1.8 Sport**. Este coche monta un nuevo motor de 1,8 litros que desarrolla 103 caballos. Además del ZX, el resto de la gama presenta algunas novedades, tal y como una versión súper económica del **AX**. Esta versión monta el motor diésel con la peculiaridad de disponer de unos desarrollos

un diez por ciento más largos y montar unos neumáticos especialmente diseñados por Michelin, que reducen la resistencia a la rodadura en un 35 por ciento. Con todo esto, el AX consigue un consumo de 3,3 litros cada cien kilómetros a 90 kilómetros por hora. La inevitable versión eléctrica del AX también hará acto de presencia en el Salón. El más grande de la gama, el **XM**, destaca por disponer ahora de un nuevo motor turbo. Se trata del dos litros que hasta ahora se empleaba en versión atmosférica, que ahora tiene un turbocompresor. La potencia sube hasta los 145 caballos, pero sobre todo llama la atención la fenomenal curva de par que permite que el motor se desenvuelva perfectamente a cualquier régimen. Un nuevo volante de dos radios completa la renovación del XM.

Los fabricantes alemanes están también muy activos. **BMW** lleva al Salón de París varias novedades, entre las cuales hay que destacar, por fuerza, el nuevo **BMW 850 CSI**. Después de mucho espe-

ESTILO AMERICANO
El Grand Cherokee viene a luchar por un puesto de honor entre los todo terreno de lujo.



cular sobre su realización, el fabricante bávaro se ha decidido a lanzar una versión más deportiva de su coupé. En esta versión, la potencia sube hasta los 380 caballos gracias a un incremento de cilindrada. El nuevo **M3** compartirá con el 850 el protagonismo, mientras que algo más discreto quedará el nuevo **BMW 540**, versión de la serie 5 que se beneficia del nuevo motor V8 de 286 caballos. En cuanto al rival de BMW, **Mercedes**, se centrará

segmento. La marca hermana de Audi, **Volkswagen**, tenía un cartucho en la recámara. Después de la triunfal trayectoria en todos los mercados de su modelo **Golf**, en París va a presentar oficialmente el esperado **GTi 16 válvulas**, que queda a caballo entre el actual GTi de 115 caballos y el espectacular VR6 de 174. Este nuevo Golf dispone de una potencia de 150 caballos, capaces de dar plena satisfacción a los más exigentes.

GENERAL MOTORS

DECISIÓN MÁS SEGURA

Dos van a ser los protagonistas del expositor de Opel en el Salón de París. Por un lado, la nueva gama Vectra y por otro todo lo que concierne a la seguridad en los modelos de Opel. Los nuevos Opel Vectra han experimentado un ligero rejuvenecimiento estético en el exterior e incorporan nuevas mecánicas: una turboalimentada con 204 caballos de potencia para el Vectra Turbo 4X4 y otra V6 de 170 caballos que entrará en juego a finales del próximo verano. En el apartado de seguridad encontramos que todos los Opel Astra, Vectra y Calibra podrán incorporar a partir de 1993 el sistema airbag. Este elemento de seguridad consiste en una bolsa que está integrada dentro del volante y que se infla en caso de colisión frontal, evitando así el golpe del conductor contra el volante. El airbag de Opel se caracteriza por estar equipado con una bolsa de gran tamaño (67 litros de capacidad) que protege la cabeza y el tórax del conductor en caso de accidente y que se infla completamente en un tiempo de tan sólo 50 milisegundos después del impacto. Este sistema se activa únicamente en colisiones frontales cuando se alcanzan valores de deceleración superiores a los generados en un golpe contra una barrera a 25 kilómetros por hora. Poco tiempo después de la aparición del airbag para el conductor también estará disponible este mismo sistema en el lado del acompañante ofreciendo así una protección completa para ambos pasajeros. Se complementa con un sistema de tensado de los cinturones.

UN TOQUE DE ESTILO
El Bentley Brooklands aporta un toque muy personal al Salón.



MÁS GRANDE
El Audi 80 Avant iniciará ahora su comercialización en el resto de Europa

en los nuevos motores de cuatro válvulas por cilindro para la serie W124. Para el mercado europeo es novedad la introducción del **Mercedes 300 SD**, es decir, un clase S con un motor turbodiésel de 150 caballos. Así mismo, en la clase S aparece el **280 SE**, que se sitúa en lo más bajo de la clase con un motor de seis cilindros.

Audi se ha conformado con tener como estrella de su expositor al nuevo **80 Avant**. Este modelo supone un hito para la marca que por primera vez dispone de un familiar en este

Para concluir con los alemanes, hay que hablar de **Ford**, que en esta ocasión presenta la actualización de la gama **Escort** y **Orion**. Esta renovación, dos años después de su lanzamiento, ha afectado a la práctica totalidad del coche, que ha visto mejorada su rigidez estructural y para incrementar la capacidad de absorción de energía en caso de choque. En esta renovación se ha cambiado el aspecto del coche, que tiene ahora un frontal totalmente diferente con una calandra oval. En el apartado mecánico, la nueva gama incorpora



IMAGEN Y SEGURIDAD
Además de una importante mejora en el Vectra, los Opel aumentan su seguridad con la adopción de airbag en las gamas Astra, Vectra y Omega.



los motores Z de 1,6 litros de capacidad y 90 caballos de potencia, con lo cual desaparecen finalmente de la gama los antiguos motores.

Los fabricantes italianos se encuentran más tranquilos. **Alfa Romeo** ya ha descubierto todas sus cartas en lo que a modelos de serie se refiere con el 155, pero tiene una sorpresa preparada para el público francés. Se trata del **Alfa Romeo RZ**. Este nombre responde a Roadster Zagato, es decir, que es un deportivo de dos plazas descapotable realizado por Zagato. Básicamente, el coche responde a las características del SZ, pero con refuerzos en el chasis y con el frontal y la parte posterior totalmente rediseñados.

Por parte de los ingleses, estará el nuevo coupé de **Rover** realizado sobre la base de la gama 200 y el recientemente presentado **Bentley Brooklands**.

Un expositor que va a



PEQUEÑO PERO CAPAZ
El Renault Twingo conjuga el espacio interior con unas dimensiones reducidas.

sorprender por su interés es el del fabricante americano **Chrysler**. Su presencia en el mercado francés, en virtud de sus anteriores acuerdos con Renault, es importante y, por lo tanto, va a mostrar varias novedades. En primer lugar estará el **Grand Cherokee**, que hace su debut oficial en Europa. Este todo terreno de lujo cuenta con importantes bazas para competir ventajosamente en Europa. El **Voyager TD** es novedad para algunos mercados, pero lo que más llamará la atención al europeo es el **Vision**. Así mismo, en este expositor estará el **Dodge Viper**, deportivo que podría comercializarse en un corto número de unidades en el '93. ○

FIESTA MANGO

Provoca pasiones.

Hay tentaciones que no se pueden evitar. Como el nuevo Fiesta Mango. Sugereente y atrevido.

Con un estilo que va a estar de moda. Dos desafiantes motores: 1.4 de 75 CV y 1.8 16V. de 105 CV. Y un montón de excitantes detalles para seducirte:

volante y asientos deportivos, cierre centralizado, elevalunas eléctricos, lava-limpialuneta trasero, tacómetro, spoiler trasero... Si buscas provocar las más ardientes pasiones, el nuevo Fiesta Mango te está esperando.

¿A qué esperas tú?



Todo lo que hacemos nos conduce a ti.

Ford Fiesta Mango desde 1.330.000 ptas.
** Precio recomendado en Península y Baleares. IVA y transporte incluidos.*





«Un Ferrari es como una mujer, hay que desearla. Fabricaremos pocos 456 GT. Que sean escasos y deseados. Fabricaremos pocos, pero espero que buenos».



HASTA EL ÚLTIMO DETALLE
Bajo la espectacular línea del 456, se esconde un pequeño universo presidido por el lujo. Las maletas, incluidas en el equipamiento, están adaptadas a la forma del maletero. Cuero por todas partes, compact disc y una completa instrumentación.



FERRARI 456 GT
**EL COUPE
DE FERRARI**



SELLO PININFARINA
Una línea clásica y sin estridencias pero con el sello de uno de los diseñadores preferidos de la marca.

Javier Moltó
Enviado especial

CON estas palabras contestaba el presidente de Ferrari, Luca di Montezemolo, cuando le preguntábamos cuántas unidades del 456 GT tenían previstas fabricar anualmente. Y es que, dejando aparte su particular comparación, poseer un Ferrari no es un acto que pueda derivar de la razón. Ni su precio, ni la magia que encierra su nombre

pueden ser analizados. Quien pueda poseer un Ferrari, tiene la posibilidad de guardar en el garaje de su casa un pequeño pedazo de historia.

Sin embargo, en el momento actual de recesión económica, permitirse el lujo de contemplar todas las mañanas un producto elaborado en los talleres de Maranello, donde la artesanía y las últimas tecnologías se trabajan al unísono, requiere una pasión única. Y así lo afirmaba también Luca di Montezemolo:

«mientras haya locos, seguiremos vendiendo Ferrari». Y se refería en concreto a príncipes de la aristocracia europea y a artistas y deportistas de relumbrón.

Sin embargo, en algún peldaño de la razón habrá que apoyarse para comprar un vehículo, por mucho que se llame Ferrari, ya que no es lo mismo un F40 que un 512 TR o el 456 GT que nos ocupa en estas páginas.

En primer lugar, conviene resaltar que se trata de un vehículo totalmente nuevo: bastidor, carrocería, motor y caja de cambios han sido diseñados para este modelo. El chasis es tubular, de acero, sobre el que va soldada la carrocería de aluminio. Para conseguir soldar estos dos elementos, que no sueldan entre sí, se interpone entre ellos una fina lámina de un producto denominado Feran, que es, básicamente, una lámina de acero tratada químicamente por una cara para que

HABLA EL PRESIDENTE Luca di Montezemolo, presidente de Ferrari, declaró:
«Mientras haya locos seguiremos vendiendo Ferrari».



FICHA TECNICA

MOTOR	FERRARI 456 GT
Disposición	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	12 en V
Cilindrada (c.c.)	5.474
Nº válvulas por cilindro	4
Alimentación	Inyección electrónica
Compresión	—
Potencia máxima / l.p.m.	10,6 a 1
Par máximo / r.p.m.	442 CV/6 2500 r.p.m.
TRANSMISION	56,0 kgm/4 500 r.p.m.
Tracción	—
Caja de cambios	A las ruedas traseras
DIRECCION	Manual de 6 velocidades
Sistema	—
Diámetro de giro (m)	Cremallera, asistida
FRENOS	—
Sistema(Del/Tras)	—
SUSPENSIONES	Disco vent/Disco vent
Delantera	—
Trasera	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	Independiente
En orden de marcha (kg)	—
Largo/ancho/alto (mm)	1 690 kg
Capacidad del depósito (l)	4 730/1 920/1 300
PRESTACIONES Y CONSUMOS	110
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	—
Velocidad Máxima (km/h)	5,2
Consumo Urbano (l/100 km)	Más de 300 km/h
A 90 km/h (l/100 km)	—
A 120 km/h (l/100 km)	—

se suelda con el aluminio. El capó del motor y las tapas de los faros están realizadas en material compuesto.

En cuanto al interior, el 456 GT es un coupé de 2+2 plazas. Para acceder a las plazas traseras, los asientos delanteros se desplazan hacia adelante, tanto respaldo como banqueta, circunstancia que facilita bastante el acceso.

Una vez situados en las plazas posteriores, la altura hasta el techo es considerable y el espacio para las piernas suficiente para personas de hasta 1,75 de altura. El conductor dispone de asiento regulable eléctricamente, incluso en altura. Por su parte, el volante también resulta desplazable, en altura y longitudinalmente. La instrumentación es completísima, como no podía ser menos en un Ferrari y el equipo incluye climatizador automático, con once bocas de salida del aire, equipo de música con compact-

NUEVO MOTOR
El 456 dispone de un V12 con una cilindrada de 5,5 litros y cada cilindro cubica 456 centímetros cúbicos, la cifra de su denominación.



disc, tapicería de cuero, maletas adaptadas a la forma del maletero y antibloqueo de frenos entre los más significativos.

En cuanto al motor, «el órgano sexual de los Ferrari» en palabras de Montezemolo, el 456 GT lleva un nuevo propulsor de 12 cilindros en V a 65 grados, todo en aleación ligera. Cada cilindro, tiene un volumen de 456, 19 centímetros cúbicos. Esta cilindrada unitaria (456) es la que da nombre a este modelo, forma de denominarlo que entronca con una tradición muy querida en la marca del cavallino. La culata es de cuatro válvulas por cilindro, con



dos árboles de levas por bancada, la inyección secuencial multipunto, y la potencia de 442 caballos a 6.250 revoluciones por minuto, con un elevado par máximo de 56 kgm. a 4.500 vueltas. Se trata, en suma, de un motor que ataca directamente a las zonas menos racionales del cerebro y que apetece arrancarlo, escuchar su sonido y conducirlo sólo con oír hablar de él. La caja de cambios, de seis marchas, que va montada junto al diferencial sobre el eje trasero, se lubrica a presión mediante bomba y lleva también radiador de aceite. Es una caja manual, comandada mediante la típica palanca Ferrari guiada, así mismo, por la típica rejilla Ferrari. Por último, el diferencial es del tipo autoblocante a láminas.

Por lo que a suspensiones se refiere, están dotadas de amortiguadores regulables en dureza. El tarado se puede regular manualmente en tres posiciones: deportiva, media y turística. Una centralita electrónica, con sensores de aceleración longitudinal y vertical, varía la dureza de los amortiguadores automáticamente si las condiciones así lo requieren. Además, el eje trasero está dotado de suspensión autonivelante, que mantiene la altura en las diferentes condiciones de carga. La dirección, de cremallera, está dotada del sistema Servo-

tronic que regula la dureza en función de la velocidad. Los frenos son de disco autoventilado en las cuatro ruedas y cuentan con sistema de antibloqueo.

Estas son las características del nuevo Ferrari. En principio, está descartada una versión de cuatro ruedas motrices, pero podría llevarse adelante una con cambio automático y, casi con total seguridad, se realizará una versión descapotable según confesaba el ingeniero Vignale que, desmintiendo en parte a su presidente, apuntaba la previsión de fabricar entre 450 y 500 unidades al año. Los primeros modelos disponibles para la venta estarán acabados a finales de la próxima primavera, fecha en la que se facilitará el precio. Hasta ese momento, por tanto, está permitido soñar en la posibilidad de tener un Ferrari, arrancarlo cada mañana y dejarse seducir por el sonido y potencia de su motor. ○

DOS MÁS DOS
La accesibilidad a las plazas posteriores es correcta, gracias a que los asientos delanteros se desplazan hacia adelante.

DOBLE ESCAPE
Como es habitual en la marca del Cavallino en la parte posterior destacan cuatro tubos de escape, dos a dos.



— CORREN NUVOS TIEMPOS. —



Alejandro Costa 1962



Alex Costa, hijo 1992





RANGE ROVER VOGUE LSE
ALFOMBRA MÁGICA

Desde su lanzamiento, allá por 1970, hasta nuestros días, el Range Rover ha ido experimentando una infinidad de mejoras, pero ninguna tan significativa como la que acaba de tener lugar, que incluye un revolucionario sistema de suspensión que sitúa al modelo británico en lo más alto de los todo terreno.

Victor Piccione

Enviado especial

AUNQUE el Range Rover fue el pionero en el segmento de los llamados todo terreno de lujo, en los últimos tiempos la llegada de coches japoneses y americanos había puesto en entredicho su supremacía en dicho segmento. Con las mejoras introducidas en esta ver-

estudio. La introducción de esta suspensión ha obligado a instalar un compresor, un calderín de diez litros, un secador de aire y un sistema de válvulas reguladas por un procesador que en función de diversos parámetros, tales como la velocidad del coche y la altura de cada una de las ruedas respecto a la carrocería, adopta la presión idónea en cada una de las cuatro ruedas. En total el coche dispone de cinco po-



sión, el Range Rover recupera el liderazgo convirtiéndose en el coche de todo terreno que mejor compromiso consigue entre el comportamiento en el campo y en la carretera. Lo primero y lo que más llama la atención es el nuevo sistema de suspensión. El tradicional esquema de los Land Rover con ejes rígidos y muelles helicoidales da paso a un revolucionario sistema, en el cual los muelles metálicos han sido sustituidos por bolsas de aire, es decir por un sistema neumático. En el Range Rover se ha introducido un sistema electrónico de regulación de la altura que hace de este sistema algo verdaderamente digno de

siciones de suspensión que hace que la altura pueda oscilar 13 centímetros de la más baja a la más alta. Esto ha supuesto una clara mejora en el confort de marcha y en el andar del coche por carretera. La suspensión es suave pero se han reducido notablemente los exagerados balanceos que caracterizaban al anterior sistema. Fuera del asfalto, se ha mejorado el confort y se han incrementado ligeramente las posibilidades, al conseguir que la suspensión se pueda estirar un poco más en caso de que el coche quede apoyado en la panza. Además se dispone de una posición superbaja, que facilita el acceso al coche.

MÁS ESPACIO
Los veinte centímetros se notan en el espacio para las piernas y en el tamaño de las puertas.



SALON DE PARIS
AL VOLANTE



FIABILIDAD A PRUEBA
Estas bolas de goma sustituyen a los muelles helicoidales tradicionales.

La siguiente novedad es la incorporación de un sistema antipatinamiento al estilo del que emplean muchas de las modernas berlinas de tracción delantera. Este mecanismo, denominado ETC, actúa sólo sobre las ruedas traseras y se sirve de los sensores del ABS para determinar cuándo y dónde hay una pérdida de motricidad. Cuando esto ocurre, el freno de dicha rueda actúa impidiendo que se escape la fuerza por ahí, por lo que la

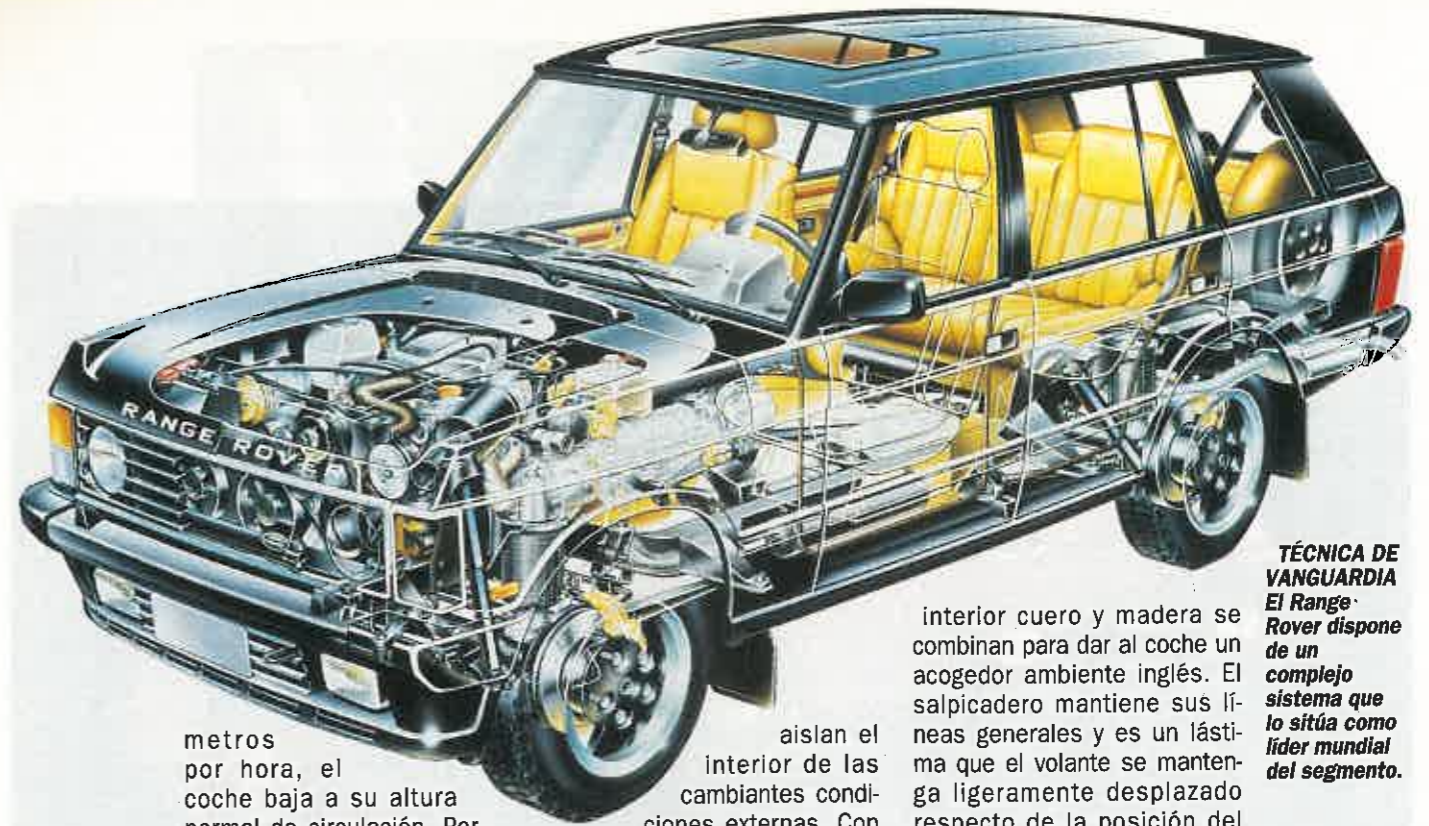
rueda opuesta, con más adherencia, empuja al coche.

Como escaparate para mostrar toda esta tecnología, los responsables de Land Rover se han decidido a lanzar una versión con una distancia entre ejes alargada en 20 centímetros. El acceso y el espacio para los ocupantes del asiento trasero se han incrementado notablemente, sin que el generoso maletero haya visto mermada su capacidad en un solo centímetro cúbico. Para esta especial versión, se ha dispuesto también un motor un tanto especial. El ya tradicional V8 ha incrementado su cilindrada desde los 3,9 litros hasta los 4,2, con lo que la potencia sube hasta los 202 caballos. Este motor sólo va a estar disponible en el Range largo y con caja de cambios automática de cuatro velocidades. Sin duda, para cualquier aficionado al todo terreno, esta nueva suspensión tiene que suponer una innovación un tanto extraña y no es raro que muchos la reciban con cierto es-

cepticismo. En Land Rover tienen una confianza ciega en su nuevo producto. Más de un millón y medio de kilómetros de pruebas avalan la fiabilidad del sistema. Además, sólo hay que ver que estas mismas pelotas de goma que han sustituido a los muelles se montan en camiones que soportan cargas de catorce o quince toneladas, mientras que un Range Rover a plena carga no pasará de 2,7 toneladas. El sistema posee un programa de autochequeo, que avisa de cualquier posible anomalía, mientras que en el peor de los casos, ausencia de presión en la suspensión, el coche podría seguir rodando, aunque a velocidad moderada.

En marcha, lo primero que sorprende es que el coche se levanta unos centímetros hasta adoptar su altura normal de circulación. El confort es casi el mismo que una berlina y el nivel sonoro se ha reducido sensiblemente. Las bolas de goma hacen de aislante del tren rodante respecto al resto del coche. Al superarse los ochenta kilómetros por hora, el coche adopta automáticamente una posición algo más baja, con lo cual se mejora la estabilidad, se reducen los balanceos y el vehículo gana en aplomo, ya que la geometría de la suspensión delantera varía ligeramente. Cuando se baja la velocidad por debajo de 56 kilómetros por hora, el coche vuelve a adoptar por sí mismo una altura superior. Al detenernos, para que suba o baje alguien, es posible, con sólo apretar un botón en la consola central, que el coche baje a su altura mínima, siempre y cuando las puertas estén cerradas.

También en el campo este sistema aporta ventajas, ya que en caso de tener que superar un obstáculo que requiera algo más de altura se puede optar por subir la suspensión hasta su punto máximo apretando un botón. En cuanto se superan los 56 kiló-



TÉCNICA DE VANGUARDIA
El Range Rover dispone de un complejo sistema que lo sitúa como líder mundial del segmento.

metros

por hora, el coche baja a su altura normal de circulación. Por

otra parte, también sorprende gratamente el buen hacer del sistema ETC. En la jornada de pruebas por los embarrados caminos británicos pudimos comprobar que la alianza entre el ETC y la fenomenal elasticidad del motor V8 de 4,2 litros hacen del Range Rover un vehículo casi imparable. Sin apenas dar ocasión a que el conductor aprecie una pérdida de motricidad, se ve el testigo del cuadro que avisa que el ETC está funcionando. Tal y como sucedía en los anteriores modelos, el ABS no es desconectable, cosa que por otra parte impediría el funcionamiento del ETC.

DESDE EL VOLANTE
Con los tres botones de la consola se controla el funcionamiento de la suspensión.

Con el nuevo Range se puede rodar muy deprisa, tanto en carretera como en campo, sin que los ocupantes tengan una verdadera noción de cuan rápidos van. El silencio de marcha y la suavidad de suspensión

aislan el

interior de las cambiantes condiciones externas. Con

el nuevo motor, se ha ganado en potencia, pero lo más importante es que ahora responde mejor a bajo régimen. Sigue teniendo una cierta pereza a la hora de hacerlo subir de vueltas, pero lo cierto es que su elasticidad y la rapidez de funcionamiento de la portentosa caja de cambios automática minimizan este aspecto. En el

interior cuero y madera se combinan para dar al coche un acogedor ambiente inglés. El salpicadero mantiene sus líneas generales y es un lástima que el volante se mantenga ligeramente desplazado respecto de la posición del conductor. El resto de la gama se mantiene inalterada con las suspensiones convencionales. Las previsiones del fabricante apuntan hacia una demanda del cincuenta por ciento del total de la producción del Range Rover con suspensión neumática. En algunos mercados, tal y como el de Estados Unidos, la demanda será del cien por cien, mientras que en otros países la demanda puede oscilar entre un diez por ciento, como es el caso de España, o el 50 por ciento del Reino Unido.

El próximo Salón de París será el escenario para la primera aparición en público del Range Rover Vogue LSE. En España tendremos que esperar a principios del próximo año para poder optar por uno de ellos. Su precio está todavía en el aire pero se puede estimar que el más caro estará en torno a los ocho millones de pesetas. ○

VEINTE CENTÍMETROS
La diferencia entre el largo y el corto es de tan sólo 20 centímetros.

FICHA TÉCNICA

	4.2 LSE	3.9 SE
MOTOR		
Disposición	Delantero longitudinal	Delantero longitudinal
Nº de cilindros	8 en V	8 en V
Cilindrada (c.c.)	4.275	3.947
Nº válvulas por cilindro	2	2
Alimentación	Inyección electrónica	Inyección electrónica
Compresión	8,9 a 1	9,3 a 1
Potencia máxima (l.p.m.)	202 cv/4.850	182 cv/4.750
Par máximo (r.p.m.)	34,7 mkg/3.250	31,8 mkg/3.100
TRANSMISION		
Tracción	A las cuatro ruedas	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	Automática de 4 vel	Manual 5 vel
DIRECCION		
Sistema	De cremallera asistida	De cremallera asistida
FRENOS		
Sistema(Del/Tras)	Disc vent/Disc ABS	Disc vent/Disc ABS
SUSPENSIONES		
Delantera	Eje rígido Neumática	Eje rígido Neumática
Trasera	Eje rígido Neumática	Eje rígido Neumática
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg)	2.150	1.967
Largo/ancho/alto (mm)	4.653/1.815/1.835	4.450/1.815/1.835
Distancia entre ejes (mm)	2.743	2.540
Altura libre sobre el suelo (mm)	220	220
Profundidad de vadeo (mm)	540	540
Capacidad del depósito (l)	82	82
CONSUMOS		
Consumo Urbano (l/100 km)	21,6	18,8
A 90 km/h (l/100 km)	11,7	10,7
A 120 km/h (l/100 km)	15,1	14,7



SALÓN DE PARÍS
AL VOLANTE



HYUNDAI SCOUPE CUESTION DE IMAGEN

Hasta hace algunos meses, para la gran mayoría de los españoles, el nombre Hyundai no tenía el más mínimo significado. En estos momentos, con más de 2.000 unidades corriendo por el suelo español, el importador lucha por hacerse un hueco en nuestro mercado.

Victor Picclone

Enviado especial

En esta ocasión esta marca es noticia por el lanzamiento de un Scoupe, en su nueva versión, que cuenta con la gran novedad de disponer del novedoso motor Alpha, íntegramente desarrollado y fabricado por Hyundai. Hasta la fecha, este fabricante coreano impulsaba sus coches con motores Mitsubishi, marca que ostenta un quince por ciento del capital de Hyundai. Con motivo de la mejora sobre el Scoupe,

se ha aprovechado para introducir este cuatro cilindros de 1,5 litros de capacidad, que cuenta con la peculiaridad de disponer de una culata de tres válvulas por cilindro; dos de admisión y

una de escape. Este nuevo impulsor se presenta en dos modalidades: una atmosférica de 92 caballos y otra sobrealimentada por un turbocompresor que sube la potencia hasta 115 caballos. Tal y como sucedía con su predecesor, el Scoupe no es un coche que busque las prestaciones de escalofrío, ni pretende rivalizar con deportivos de alto nivel a las salidas de los semáforos. El verdadero encanto de este coche deportivo reside en su peculiar línea que lo hace muy atractivo para todo aquel que busque un coche que lo diferencie del resto. A la vez que se han introducido profundas mejoras en la mecánica del Scoupe, se ha aprovechado para realizar un lavado de cara general. Tanto el morro



**ASPECTO
RENOVADO**
El
Scoupe
también se
actualiza en
su interior
con nuevos
asientos y
decoración.



como la parte posterior han sido modernizados. Así mismo, el capó, las aletas y los paragolpes son de nuevo diseño, con lo cual la imagen de este modelo se pone al día. Detrás, un deflector aerodinámico da el toque marchoso al conjunto.

En el interior también se han introducido mejoras con un nuevo volante de tres radios y un panel de instrumentos muy funcional, en el que cabe destacar su excelente iluminación nocturna.

A la vista de las potencias que desarrollan estos motores, queda bien claro que no se trata de máquinas capaces de levantar los adoquines en las arrancadas, pero lo cierto es

que sorprende el buen hacer del conjunto. Los motores, en cualquiera de sus dos versiones, resultan agradables de usar. Son suaves, se recuperan bastante bien y no resultan ruidosos, tal y como suele ser habitual en los coches de corte deportivo. La versión atmosférica resulta muy agradable de utilizar a todo régimen, mientras que el motor sobrealimentado requiere una utilización algo más agresiva, ya que el verdadero tirón del motor se produce ligeramente por debajo de las 4.000 revoluciones por minuto. Desde ese momento, este nuevo cuatro cilindros empuja con mucha energía hasta llegar al corte de inyección, ya por enci-

ma de las 6.000 vueltas. En la versión atmosférica, los desarrollos del cambio están bien adaptados al rendimiento del motor, mientras que en el Turbo ha sido necesario hacer las tres primeras marchas algo más cortas para que las aceleraciones sean brillantes, dejando una cuarta y una quinta algo más largas para obtener una buena velocidad punta y unos consumos bajos. El comportamiento del coche está en consonancia con su filosofía. Las suspensiones resultan cómodas y afortunadamente los técnicos coreanos no han caído en la tentación de utilizar unos tarados demasiado duros. El coche entra bien en las curvas y sólo si quiere correr más de la cuenta se nota que el tren delantero flota un poco. Los frenos son potentes y a su eficacia hay que añadir el poco peso del coche. La dirección también es elogiada. En estos modelos es asistida de serie. Es pues, un coche muy agradable y cómodo de conducir. Las plazas delanteras son amplias y detrás hay sitio suficiente para un par de adultos en desplazamientos cortos. Un par de niños no plantearán ninguna pega a realizar un viaje largo en el asiento posterior. Por su parte, el maletero dispone de una capacidad razonable si se tiene en cuenta que normalmente sólo irán dos personas en el coche.

Este nuevo modelo hará su debut en Europa en el Salón de París y los planes del importador español son iniciar las ventas de la versión atmosférica antes de final de año, mientras que el GT con motor Turbo no tiene todavía una fecha prevista. El precio tampoco está definido, ya que las continuas fluctuaciones de los mercados de divisas lo impiden, pero cabe pensar que la versión atmosférica estará ligeramente por encima de los dos millones de pesetas con un equipamiento de serie en el que comprende casi todo, incluso el aire acondicionado.

FIGHA TECNICA



MOTOR	1.5	GT TURBO
Disposición	delantero transversal	delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.495	1.495
Nº válvulas por cilindro	3	3
Alimentación	inyección electrónica	iny. electrónica + turbo
Compresión	10 a 1	7,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	92 cv (67 Kw)/5.600	115 cv (84 Kw)/5.500
Par máximo / r.p.m.	13,4mkp(131nm)/4000	17,4mkp(170nm)/4500
TRANSMISION		
Tracción	delantero	delantero
Caja de cambios	manual 5 velocidades	manual 5 velocidades
DIRECCION		
Sistema	cremallera asistida	cremallera asistida
Vueltas de volante	2,9	2,9
FRENOS		
Sistema(Del/Tras)	discos vent./tambores	discos vent./tambores
SUSPENSIONES		
Delantero	ind tipo McPherson	ind tipo McPherson
Trasero	ind brazos oscilantes	ind brazos oscilantes
RUEDAS		
Llantas (neumáticos)	Acero (105/60 HR 14)	Aleación(185/60HR14)
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg.)	976	984
Largo/ancho/alto (mm)	4.215/1.640/1.330	4.215/1.640/1.330
Capacidad del depósito (l)	45	45
CONSUMOS		
Consumo Urbano (l/100 km)	10,8	11,6
A 90 km/h (l/100 km)	6,0	6,2
A 120 km/h (l/100 km)	7,5	8,4

TODOS UN FAMILIAR
El Ford Taurus es un modelo familiar de gran tamaño. La versión más potente dispone de un motor V6 de tres litros y 24 válvulas con 220 caballos.



NUEVO 4X4
Ford incorpora el Ranger a su gama de modelos todo terreno. Dispone de tres motores, uno de 2,3 litros y 100 caballos, otro 3.0 V6 de 145 caballos y, el más potente, un 4.0 V6 de 160 caballos. Su interior se asemeja al de un turismo y está muy bien equipado.



LO ÚLTIMO

FORD, LINCOLN Y MERCURY PARA EL 93

NOVEDADES DE AMERICA

Diseños perfilados y aerodinámicos, interiores muy bien equipados, mecánicas poco contaminantes y estructuras cada vez más rígidas y seguras son algunos de los aspectos que caracterizan a los vehículos americanos en general y a los de Ford, Lincoln y Mercury en particular.

LOS fabricantes de automóviles, al igual que los diseñadores de moda más renombrados, presentan cada vez con mayor antelación los nuevos modelos que desfilarán por sus ca-

NUEVA MINIVAN
Mercury presenta el nuevo Villager, un familiar monovolumen con un motor V6 de tres litros y 151 caballos. Puede transportar cómodamente a siete pasajeros y su equipamiento de serie tiene de todo.



denas de montaje en la próxima temporada.

En esta ocasión ha sido el grupo Ford, junto con sus empresas filiales Lincoln y Mercury, una de las primeras marcas que ha dado a conocer su gama 93.

Para el próximo año Ford cubre todas las necesidades del conductor actual con un abanico de posibilidades que van desde el pequeño Festiva de 1,3 litros y 63 caballos hasta el lujoso Crown Victoria con una longitud de 5,4 metros y un motor V8 de 4,6 litros y 210 caballos de potencia, aunque, por supuesto, encontramos todo tipo de modelos entre medias.

Los Ford Escort y los Tempo se encargan de cubrir el segmento medio de la gama y disponen de dos motorizaciones diferentes cada uno,



VARIEDAD
El Capri es un bello descapotable de Mercury. La novedad de Lincoln en el 93 es el futurista Mark VIII (derecha), un modelo que conjuga a la perfección el clasicismo con la modernidad. Su motor V8 tiene cinco litros de cilindrada y su longitud supera los 5 metros.



con potencias que van desde los 88 caballos del Escort básico hasta los 130 caballos del Ford Tempo más potente.

También en este segmento encontramos al Mercury Tracer y al Topaz, unos modelos que derivan del Ford Escort y el Tempo respectivamente y que utilizan la misma plataforma y las mismas mecánicas que los modelos de Ford.

Como berlinas familiares de gran capacidad encontramos el Ford Taurus y el Mercury Sable, dos modelos que también tienen en común una carrocería de 4,88 metros de longitud y dos mecánicas V6 de 3,0 y 3,8 litros con 140 caballos de po-

LA TECNOLOGIA LIDER



Prepárese a vivir sensaciones musicales irrepitibles a bordo de su automóvil con **ALPINE: la Tecnología Líder en Digital Car Audio Systems**. Una avanzada generación de equipos que le harán disfrutar plenamente de un sonido incomparable.

Descubra todas sus excelencias con el ALPINE 7525R. Un radio-cassette con carátula extraíble, que además de un revolucionario diseño, incorpora el innovador sistema ASC (Compensador de Sonido Ambiental): lo último para poder escuchar su música preferida con total nitidez. Ahora, con ALPINE, ya tiene a su alcance la Tecnología Líder.



ALPINE
Digital Car Audio Systems

TODO MOTOR
El Ford Mustang GT está propulsado por un motor V8 de cinco litros con 225 caballos. Su aspecto es muy agresivo y su velocidad máxima supera los 220 kilómetros por hora.



LUJO Y GRANDEZA
Tanto el Mercury Grand Marquis como el Lincoln Town Car (derecha), muestran la grandeza y el esplendor de la industria automovilística americana. El lujo interior y un completo equipamiento son sus elementos en común.



tencia cada una. El Ford Taurus, además, puede adquirirse con estos mismos motores provistos con una culata de 24 válvulas y 220 caballos de potencia.

En un escalón más alto y superando ampliamente los cinco metros de longitud se presentan el Ford Crown Victoria y el Mercury Grand Marquis, dos modelos que comparten el bastidor, la mecánica V8 de 4,6 litros con 210 caballos y un lujosísimo equipamiento interior. En este nivel se sitúan el Lincoln Continental (5,21 metros) y el Lincoln Town Car (5,56 metros), en los que el confort y el lujo priman por encima de todo.

De carácter deportivo encontramos el Ford Mustang de cinco litros y 225 caballos y el Ford Probe, un estilizado modelo que utiliza el bastidor del Mazda MX-6 y que se comercializa en dos versiones: una con motor 2.0i 16V de 115 caballos y otra con el motor V6 2.5i 24V y 165 caballos utilizado también por el MX-6. El Ford Thunderbird y el Mercury Cougar XR7 son los coupé de corte deportivo de ambas marcas y el Mercury Capri es un atractivo descapotable con aire juvenil y mecánicas de 100 y 132 caballos.

Modelos de todo terreno y un nuevo monovolumen de Mercury, el Villager, completan la oferta de estas marcas para el año 93. ○



SABAH / MALASIA '93

LA AVENTURA ESTÁ EN TU MANO. Llama al (91) 650 89 61.

Una simple llamada te puede llevar al corazón de la selva de Malasia. El Camel Trophy '93 ya está en

marcha. Y tú puedes participar. Camel Trophy Watch te lleva. Sólo tienes que tener carnet de conducir y llamar... ¡ya!



AVENTURATE

VOLVO 850 GLE

CON DIEZ VALVULAS Y SIN TURBO

La novedad más importante de la gama Volvo '93 es el 850 GLE. Se trata de una versión menos equipada y con el mismo motor de cinco cilindros del conocido GLT, pero con una culata de dos válvulas por cilindro en lugar de cuatro.

VIRTUDES

- Confort de marcha
- Estabilidad
- Mecánica brillante

VOLVO 850 GLE
PRECIO: 3.850.000 PTAS.

- Desarrollos largos
- Peso elevado
- Detalles de equipamiento

DEFECTOS



FICHA TECNICA

MOTOR: Delantero transversal de cinco cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionados mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de seis apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.435 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 83 mm. Carrera: 90 mm. Compresión: 10,1 a 1. Potencia máxima: 140 CV (103 Kw) a 5.400 rpm. Par máximo: 21,0 mkg (206 Nm) a 3.600 rpm. Alimentación: inyección electrónica. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. 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: 15,0 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 23,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 32,7 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 40,6 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,2 vueltas. Diámetro de giro: 10,2 metros.

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

SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo McPherson con brazos triangulares inferiores y barra estabilizadora. Trasera: Semíndependiente con brazos transversales y longitudinales, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: 185/65 HR 15. Llantas de chapa de 6,5 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en orden de marcha: 1.340 kilogramos. Capacidad del depósito de combustible: 73 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)	
CIUDAD	
A 31,2 km/h de promedio	12,4
CARRETERA	
A 90 km/h de cruceo	6,6
En conducción rápida	15,4
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruceo	9,5
A 140 km/h de cruceo	11,9
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros/100km	10,4
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	653

BUENA ESTABILIDAD
A pesar de unos reglajes de suspensión algo más blandos que el GLT, el nuevo modelo no se mueve en las curvas.



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

La gama 850 ha aumentado con esta nueva versión menos potente que la GLT. El éxito en nuestro mercado de esta última está siendo muy bueno, hasta el extremo que los concesiona-

rios no pueden entregar todas las unidades que se piden. Con la llegada del GLE, Volvo España ha subido el precio del 850 GLT que se beneficia de las mejoras introducidas en la gama '93. Sin embargo, el GLE tiene un precio competitivo, sobre los 3.900.000 pesetas, que va a ser el responsable de que las ventas se repartan entre los dos hermanos. Pero lo cierto es que el más potente y mejor equipado, cuya suspensión se ha reforzado, se queda como la versión más deportiva y el



MISMA ESTETICA
Por las llantas de chapa se distingue el nuevo Volvo. Los retrovisores son térmicos y el ordenador de a bordo es una opción.

nuevo GLE como un modelo con vocación familiar.

La base del motor del Volvo 850 GLE es la misma que la del GLT. Un cinco cilindros de 2,5 litros, pero en lugar de utilizar una culata de cuatro válvulas por cilindro se emplea una de dos. La potencia es de 140 caballos -170 en el 20 válvulas- aunque lo más interesante, de este nuevo grupo propulsor, es su rendimiento. Con un elevado valor del par, casi el mismo del GLT, el motor desarrolla prácticamente toda esa cifra entre 1.500 y un poco más de 5.000 revoluciones por minuto, es decir, el margen habitual de un conductor medio. La pega está en que el desarrollo final de la transmisión es el mismo del GLT, cuando debería haberse acortado por la menor potencia del nuevo 850. Así, la velocidad máxima casi se alcanza en cuarta y se deja la quinta como una marcha de desahogo. Como ventajas tiene que el motor gira a menos revoluciones y como pegas la necesidad de reducir a una velocidad inferior al llegar a un repecho o iniciar un adelantamiento. También hay que tener en cuenta los 1.400 kilos que pesa el coche con el conductor a bordo, lo que termina de empeorar las cosas. Pero

las prestaciones no son el apartado fuerte del 850 GLE. La marca prefiere en este modelo menos prestaciones, aunque con un motor suficiente para alcanzar los 200 kilómetros por hora sin pegas y le da igual que su 850 pese un poco más que sus rivales. Lo que sí está claro es que el motor de cinco cilindros es brillante, con un bajo nivel sonoro, y económico de consumo si no se superan los límites de velocidad actuales. Gracias a un depósito de combustible superior a los 70 li-

tros y calculando sobre el consumo medio de 10,4 litros, la autonomía es de 650 kilómetros, lo que no está nada mal.

En cuanto a otros órganos mecánicos, el 850 GLE lleva lo mismo que el GLT. Es decir, dirección asistida, frenos de disco con sistema antibloqueo y la misma arquitectura de suspensión aunque algo más cómoda en este caso por el tarado más suave de amortiguadores y muelles. Es novedad, un sistema para el control de la tracción deno-

DIEZ VALVULAS
EL nuevo motor con culata de dos válvulas por cilindro tiene un buen rendimiento. Desarrolla una potencia de 140 caballos.



PRESTACIONES



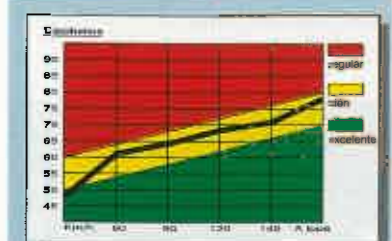
VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	205
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	17,1
1.000 m salida parada	31,2
De 0 a 100 km/h	9,9
Recorrido (metros)	167
RECUPERACION	
400 m desde 40 km/h en 4ª	19,2
400 m desde 40 km/h en 5ª	21,7
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	36,6
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	40,4
De 80 a 120 km/h en 4ª	12,7
recorriendo (metros)	357
De 80 a 120 km/h en 5ª	16,7
recorriendo (metros)	467

FRENOS



A 60 Km/h:	18,1.
A 100 Km/h:	47,5.
A 120 Km/h:	67,7.

SONORIDAD



Al ralentí	43,2.
A 60 Km/h	61,7.
A 90 Km/h.	64,5.
A 120 Km/h:	68,2.
A 140K m/h.	71,8.
A Tope	78,1.

DATOS DEL COMPRADOR

VOLVO Importador: Volvo España, S.A. Paseo de la Castellana 130. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 562 22 07. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 106 puntos de asistencia.

ACABADO CORRECTO
Ninguna crítica a la terminación y calidad de materiales. El cuadro de instrumentos se lee fácilmente.



ASIENTOS TÉRMICOS
La banqueta se calienta al apretar un botón. Se puede regular el haz luminoso desde el interior.



minado Tracs, que es opcional pero no cuesta nada caro. Como su propio nombre indica, el objetivo es evitar que una rueda patine mucho más que la otra, ya sea por condiciones de baja adherencia o al acelerar fuerte en una curva cerrada.

El nuevo 850 GLE se reconoce

por los tapacubos en las ruedas que esconden unas llantas de chapa en lugar de las de aleación del GLT y otros pequeños detalles. En el interior, los asientos están tapizados en felpa y todo lo demás es igual que el de su hermano mayor. Como es habitual en los coches

CÓMODO
Lo mismo que su hermano el GLT, este modelo tiene un habitáculo muy confortable, tanto delante como detrás.



SI TU COCHE ES TU MEJOR AMIGO, DALE SOLO LO MEJOR.

Dale la gama de lubricantes REPSOL para coches. Creada para proteger los motores contra el desgaste y la corrosión, facilitando el arranque en frío y manteniendo la viscosidad adecuada a altas temperaturas. Para que tu coche siga siendo tu mejor amigo durante muchos años.

L U B R I C A N T E S R E P S O L



REPSOL

LO MEJOR PARA SU MOTOR. LO MEJOR PARA TI.

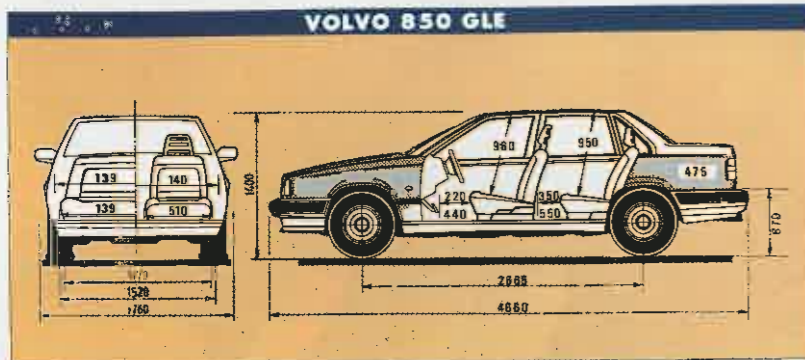
EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

▲ Como es habitual en la marca, los espejos retrovisores exteriores ofrecen mayor visión y reducen el ángulo muerto. Además, no se empañan por ser térmicos. ▲ Es muy completa la iluminación interior y para los más frioleros los asientos delanteros tienen calefacción.

EN CONTRA

▼ Las bolsas de las puertas delanteras no son demasiado grandes, aunque hay pequeños huecos al alcance de la mano del conductor. ▼ Los faros antiniebla y las llantas de aleación ligera son algunos de los accesorios que no se ofrecen de serie.



OPCIONES

Techo solar, 140.000 ptas. Silla de niños, 25.000 ptas. Asientos delanteros eléctricos, 140.000 ptas. Elevalunas eléctricos traseros + ordenador de a bordo + volante de cuero, 90.000 ptas. Pintura metalizada, 55.000 ptas. Tapicería de cuero, 170.000 ptas. Sistema de control de tracción, 40.000 ptas. Airbag para el conductor, 145.000 ptas. Hay accesorios como los faros antiniebla, llantas de aleación o la alarma antirrobo que no tienen un precio fijo porque se comercializan varios modelos.

HERMANOS GEMELOS
La trasera del 850 GLE sólo varía respecto a la del GLT por las siglas traseras. La tapa del maletero abre desde el parachoques para facilitar las operaciones de carga y descarga de bultos pesados.

suecos, se aprecian multitud de detalles para incrementar la seguridad como el ajuste automático del cinturón delantero y las opciones del airbag y el asiento especial para niños colocado sobre el reposabrazos central trasero, amén de otros muchos. El maletero tiene un volumen para equipajes superior a los 460 litros, que se puede aumentar al abatir el respaldo del asiento trasero por secciones o llevar unos objetos largos viajando dos personas en las plazas traseras. El equipamiento del 850 GLE incluye aire acondicionado, elevalunas eléctricos delanteros, cierre centralizado, asientos con calefacción y retrovisores exteriores térmicos, por citar lo más representativo, pero dado que en este modelo se ha buscado más un precio competitivo otros detalles son opcionales. Sin embargo, los faros antiniebla o las llantas de aleación ligera deberían ser de serie.

La postura al volante del 850 GLE es correcta, con un sitio muy bueno para dejar el pie izquierdo y todos los mandos al alcance de la mano. El volante se puede regular, lo mismo que la banqueta del asiento en altura. A pesar de la similitud del tablero de instrumentos con otros modelos de gamas ya bien conocidas, nada más arrancar el 850 y andar unos metros en seguida se aprecia que es un coche completamente nuevo. Como primera berlina de gran tamaño con tracción delantera de la firma sueca, esta nueva versión se desenvuelve con la misma agilidad del GLT a pesar de su inferior potencia y resulta además muy fácil de conducir. Una vez en marcha, se puede decir lo mismo que en el 850 GLT; llama la atención el manejo del cambio que resulta suave y con movimientos cortos entre marchas. Es un coche que frena muy bien y se aguanta lo increíble gracias, sobre todo, a la excelente suspensión trasera con efecto direccional.

En síntesis, no es descabellado afirmar que el precio es muy competitivo y, sin duda, se trata de una buena opción para el usuario que quiere un coche moderno, sin unas prestaciones demasiado elevadas pero con una seguridad activa y pasiva de primera fila. ○

Javier Gutiérrez
Fotos: José Robledo

Disfruta.



Pásalo bien. Estés donde estés.
Porque Europ Assistance está siempre cerca.
Para que nunca te sientas demasiado lejos.

No te preocupes por nada.
Tienes un equipo humano a tu disposición
las 24 horas del día. Cuando tú lo necesites.
Incluso aunque no seas usuario.

Asegúrate de que tu próximo viaje sea
de placer. Hazte socio de Europ Assistance.
Y disfruta.

 europ assistance

(91) 597 21 25

En su Banco, Agencia de Viajes o Agente de Seguros y en Cajeros Automáticos de la red Telebanco 4B.

PEUGEOT 405 SRI

MAQUILLAJE DE LUJO

VIRTUDES

- Mejoras de acabado
- Confort de marcha
- Amplitud interior y comportamiento

PEUGEOT 405 SRI
PRECIO: 2.577.400 PTAS.

- Motor ruidoso
- Cambio impreciso
- Mullido de los asientos blando

DEFECTOS



El Peugeot 405 SRI, además de ofrecer unas magníficas cualidades ruterías, cuenta con el atractivo añadido de contar con una remodelación, que en un esfuerzo de la marca ofrece una calidad de acabado muy superior a la de su antecesor. Esta remodelación también ha propiciado un nuevo diseño de la tapa del maletero que facilita la carga.

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

MUCHO MÁS FÁCIL
El nivel de carga del maletero está ahora mucho más bajo. Es más cómodo.



DESDE el año 87, en que apareció el Peugeot 405, hasta hace unas pocas semanas, este modelo no había experimentado ninguna remodelación. Pues bien, ahora el fabricante francés se ha decidido a realizarle un ligero

FICHA TECNICA



MOTOR: Delantero transversal de cinco cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 mm. Carrera: 86 mm. Compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 121 CV (89 Kw) a 5 750 rpm. Par máximo: 17,9 mkg (176 Nm) a 2 750 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION: Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco de accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1 000 rpm: 8,5 km/h. En 2ª a 1 000 rpm: 15,9 km/h. En 3ª a 1 000 rpm: 21,7 km/h. En 4ª a 1 000 rpm: 27,6 km/h. En 5ª a 1 000 rpm: 36,9 km/h.

DIRECCION: Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,13 vueltas. Diámetro de giro: 11,0 metros.

FRENOS: Delanteros: Discos ventilados de 266 mm de Ø. Traseros: Discos de 250 mm de Ø. Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSION: Delantera: Independiente tipo MCPerson con muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos integrados y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con brazos arrastrados, barras de torsión, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

RUEDAS: Neumáticos: T85/65 R 14 H. Llantas de acero de 5,5 J 14.

PESOS Y CAPACIDADES Peso en orden de marcha: 1.135 kg. Capacidad del depósito de combustible: 70 litros.

CONSUMOS



(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 31,2 km/h de promedio	12,3
CARRETERA	
A 90 km/h de cruce	6,9
En conducción rápida	13,1
AUTOPISTA	
A 120 km/h de cruce	8,5
A 140 km/h de cruce	10,3
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros/100km	10,3
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	629

maquillaje, que afecta principalmente al interior. Además, aprovechando la presentación de las modificaciones estéticas, nuevas motorizaciones han llegado a la gama del 405, entre ellas la de dos litros que equipa la versión SRi de nuestra prueba.

Exteriormente los cambios son mínimos, tan sólo los más curiosos se darán cuenta, y afectan a la parte trasera. Ahora es muy similar a la de su hermano mayor, el 605, con



NOBLE Y SEGURO
El nuevo 405 SRi tiene unas suspensiones algo más blandas, pero esto no afecta a su seguridad, sus límites siguen siendo muy altos.

unos grupos ópticos de idéntico diseño y lo que es mejor, con una tapa del maletero remodelada, con una altura del nivel de carga mucho más reducida, que mejora notablemente el acceso al maletero. Algo que no ha cambiado y que se sigue manteniendo es el respaldo del asiento trasero, que a diferencia de otros modelos de su competencia no se puede abatir. Tan sólo ofrece un hueco en el reposabrazos central que permite transportar objetos largos, por ejemplo unos esquís.

El mayor número de novedades

se encuentran en su interior. Basta abrir la puerta para darnos cuenta que estamos ante un 405 de la nueva generación. El habitáculo ofrece una atmósfera más confortable y lujosa. El plástico del salpicadero que le daba un aspecto pobre, ha dado paso a un material con una mejor imagen y, a la vez da la sensación de mayor robustez. Tan sólo faltan por pulir algunos detalles de acabado, ese es el caso del plástico del recubrimiento de los montan-



MUCHA MÁS CLASE
La calidad de los materiales utilizados en el interior es muy superior a la de los de su predecesor. El diseño del salpicadero es muy similar al del grande de la casa, el 605.

MÁS CILINDRADA
El motor del SRi tiene ahora dos litros. La potencia sigue siendo la misma, 125 caballos, pero ahora con catalizador.

PRESTACIONES

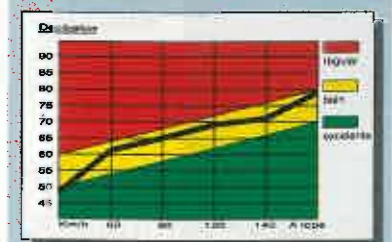
VELOCIDAD MÁXIMA	
Km/h	195,5
ACELERACIÓN (seg.)	
400 m salida parada	17,9
1.000 m salida parada	33,0
De 0 a 100 km/h	11,0
Recorriendo (metros)	185
RECUPERACIÓN	
400 m desde 40 km/h en 4ª	17,9
400 m desde 40 km/h en 5ª	20,1
1.000 m desde 40 km/h en 4ª	33,3
1.000 m desde 40 km/h en 5ª	37,9
De 80 a 120 km/h en 4ª	10,3
recorriendo (metros)	287
De 80 a 120 km/h en 5ª	15,3
recorriendo (metros)	428

FRENOS



A 60 Km/h:	18,5
A 100 Km/h:	49,3
A 120 Km/h:	66,9

SONORIDAD



Al ralentí:	47,3
A 60 Km/h:	62,4
A 90 Km/h:	65,4
A 120 Km/h:	69,3
A 140 Km/h:	72,4
A Tope:	79,6

OPCIONES

Techo corredizo: 114.100 ptas. Llantas de aleación: 80.000 ptas. Paquete techo más llantas: 194.100 ptas. Paquete llantas más ABR: 324.300 ptas. Paquete llantas más ABR y techo: 438.400 ptas. Pintura metalizada: 44.332 ptas.



CÓMODO Y CONFORTABLE
Los asientos son amplios y cómodos. Tan sólo hay que reprocharles el ruido que es un poco blando. El espacio de las plazas traseras es generoso.

car una excesiva blandura de su mullido, que en viajes largos propicia que el cuerpo adopte posturas forzadas y en consecuencia realizar largos recorridos resulta cansado. Encontrar la postura de conducción es tarea fácil, el asiento del conductor dispone de múltiples reglajes, entre ellos también de altura. Además el volante es regulable en altura. Algo que no ha cambiado en esta nueva generación del 405 es su espacio interior, que sigue siendo de los más generosos de su segmento, sobre todo en las plazas

traseras, en las que pueden viajar con una cierta holgura tres pasajeros adultos. En la nueva gama del 405, Peugeot ha puesto especial cuidado en el equipamiento de serie, superior al que venía disfrutando hasta ahora. Dispone, entre otros elementos, de aire acondicionado, dirección asistida y el espejo retrovisor exterior de la derecha regulable eléctricamente. Por lo que respecta a los diferentes apartados mecánicos, la principal novedad es el motor. Su cilindrada ha aumentado muy ligeramente hasta acercarse a los dos litros. Sigue manteniendo la misma potencia que antes, 125 caballos, con la diferencia que ahora esos caballos los da con catalizador. En comparación con el anterior motor que equipaba el SRi, este nuevo ha perdido un poco de carácter. A cambio ofrece una mayor elasticidad y una mejor respuesta a bajas revoluciones, algo que se agradece en un coche de este tipo de utilización eminentemente familiar. Algo criticable de esta mecánica es su excesiva rumorosidad cuando se le exige trabajar a un régimen alto de giro.

La caja de cambios, tal como sucede en los modelos de Peugeot, cuenta con unos desarrollos bien



MUCHO MEJOR CUIDADO

El interior resulta muy confortable. En los reposabrazos están los mandos de los elevalunas eléctricos. También en la puerta del conductor, en la parte de abajo está el mando del espejo exterior derecho. El salpicadero cuenta con elementos comunes a los del modelo superior de Peugeot.



VISTA PANORÁMICA
Frente al conductor, nada interrumpe la visión panorámica. Unos asientos para viajar en unos niveles de confort inimaginables para un turismo.

adaptados con la filosofía del motor y, en una red viaria como la nuestra, con un buen número de carreteras estrechas y sinuosas, permite sacarle un buen partido a la mecánica.

El selector tiene un recorrido acertado y un manejo suave, tan sólo hay que criticarle una cierta imprecisión en un uso pseudodeportivo. Las suspensiones, ahora

buscando favorecer al máximo el confort, tienen unos tarados un poco más blandos, sin que con ello disminuyan en absoluto sus límites de adherencia. Sigue siendo un

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILÓMETROS. TODO EL AÑO.



La perfección técnica de los elementos que componen el MXT logra que su agarre excepcional conserve un mayor nivel durante su larga vida, para que Vd. no sólo circule tranquilo cuando los neumáticos están nuevos.

Y ahora, porque para Michelin no hay cliente pequeño, también está disponible el MXT80. La tecnología más avanzada, para coches normales.

MXT MICHELIN



* Las pruebas comparativas se refieren al MXT frente al neumático de la misma categoría (S-T series 70-65) más vendido en Europa: el MXL Michelin.

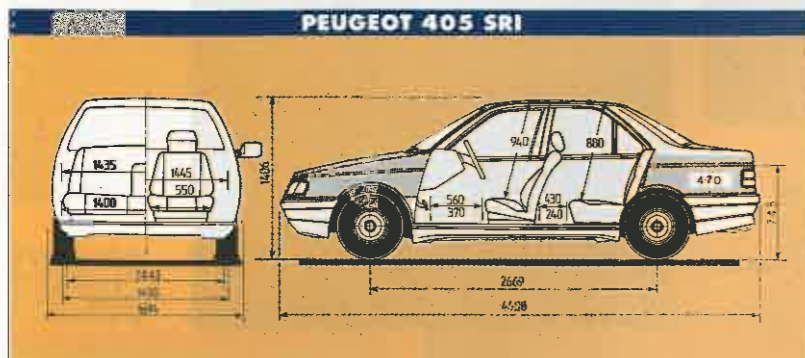
EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

- ▲ La calidad del acabado general del vehículo ha mejorado notablemente.
- ▲ El equipamiento de serie es completo. Incluye sistema de aire acondicionado.
- ▲ El maletero es ahora mucho más cómodo de cargar.

EN CONTRA

- ▼ El respaldo del asiento trasero no se puede abatir. Sólo dispone de un hueco en el reposabrazos central para transportar objetos largos.
- ▼ El ABR sólo se puede adquirir en conjunción con un pack que incluye llantas de aleación.



NUEVA TRASERA
Los mayores cambios estéticos se encuentran en la parte trasera. Ahora tiene rasgos similares a los del 605.

coche muy fácil de conducir, con un comportamiento muy noble y unos límites de seguridad muy altos. Es un coche con el que se puede viajar cómodamente en carreteras anchas y, con el que se puede abordar, con una enorme agilidad, carreteras estrechas y viradas. La dirección, como ya hemos comentado anteriormente, cuenta con asistencia de serie, algo que se agradece, ya que con ello se facilitan al máximo las maniobras a coche parado y la circulación en ciudad. Tan sólo hay que achacarle una excesiva ligereza a alta velocidad, lo que hace que el conductor pierda tacto. Por lo que respecta a los frenos, son suficientes y potentes para detener al coche en unas distancias razonables, sin que acusen síntomas de fatiga en un uso prolongado. La marca ofrece opcionalmente un sistema antibloqueo de frenos (ABR). Curiosamente en la lista de precios de las opciones de Peugeot, el ABR



FRENTE A SUS RIVALES

El nuevo Peugeot 405 SRI cuenta ahora con un precio más competitivo, que incluye una mejor calidad de acabado y un equipamiento de serie más completo. Sus adversarios son rivales duros y hay que encontrarlos en el Alfa Romeo 155 1.8 Twin Spark Luxe, Ford Sierra GT 2.0i Cat, Lancia Dedra 2.000 i.e., Nissan Primera 2.0i SLX 16V, Opel Vectra GT 2.0i y Renault 21 GTi 12V o 21 TXI. Por lo general cuentan con una potencia y equipamiento muy similar. El precio también difiere poco de uno a otro. El más barato es el Primera: 2.330.000 pesetas, pero con mucho menos equipo.

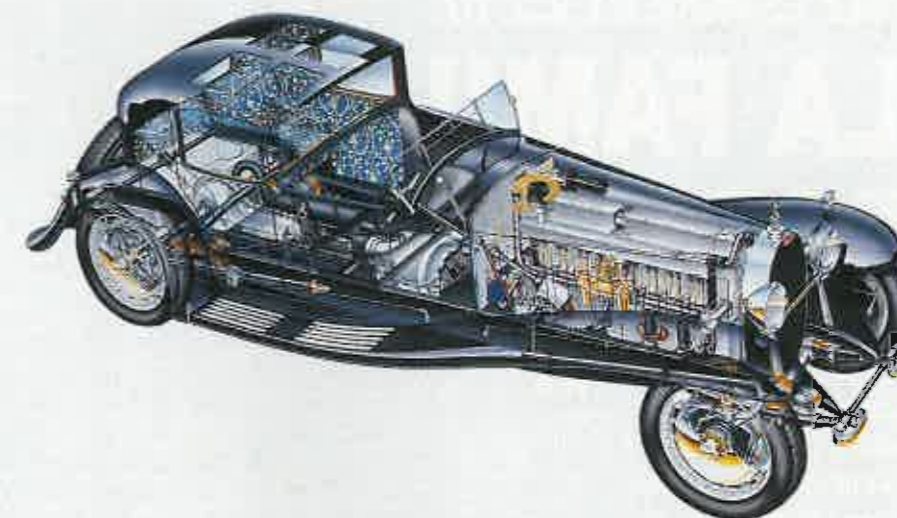
DATOS DEL COMPRADOR

PEUGEOT. Fabricante/ Importador. Peugeot Talbot España. S.A. Carretera de Villaverde, kilómetro 7.6. 28041 Madrid. Teléfono: (91) 347 20 00. **Garantía.** Un año sin límite de kilometraje **Red de postventa.** 1.143 puntos de asistencia en toda España.

lo suministran en un pack conjunto con las llantas de aleación a un precio de 324.000 pesetas.

El Peugeot 405 es un coche de uso familiar. A nuestro parecer la versión SRI es la más equilibrada de toda la gama, con unas buenas prestaciones y un nivel de equipamiento completo. Por otro lado, ahora tiene un precio más competitivo, cuesta 2.577.400 pesetas, algo menos que su predecesor, con una calidad de acabado muy superior y un equipamiento más completo.

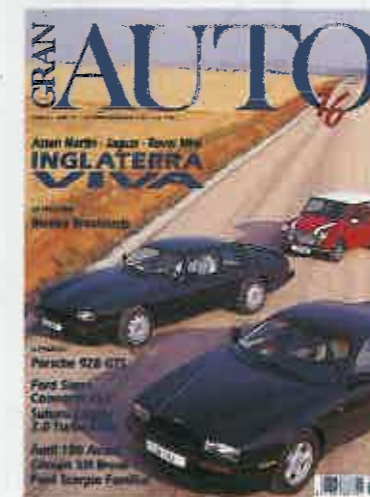
Manuel Madrid
Fotos: **Alex Blanco**



Un interior tan exclusivo como el del nuevo Gran Auto.

Si quieres entrar de lleno en la élite del motor, puedes hacerlo con el nuevo Gran Auto. Desde grandes clásicos a audaces prototipos. Los coches más fascinantes del mundo del motor tratados con la pasión y el cuidado que se merecen.

Y para celebrarlo contigo, un suplemento muy especial sobre una marca mítica: Bugatti. Lo más exclusivo del mundo del motor te espera en el interior de un Gran Auto.



GRAN AUTO. GRAN CLASE.

**CITROËN XM TURBO D BREAK
CONTRA RENAULT ESPACE RT 2.1 TD**

CON LA FAMILIA A CUESTAS

Cuando una familia se plantea la compra de un nuevo coche, hay un aspecto que manda: la capacidad. En estas páginas no solo se enfrentan dos modelos, sino que se comparan dos conceptos. Por una parte el familiar tradicional y por otra el moderno monovolumen.

HASTA hace unos pocos años, la única opción para las familias numerosas residía en los coches familiares, familiar denominado rancheras. Si la familia era tan numerosa que con este coche no se llegaba a cubrir las necesidades, el siguiente paso consistía en pasar a una furgoneta

en sus versiones más o menos civilizadas, pero con los inconvenientes de todos los vehículos diseñados para un uso industrial. En los Estados Unidos de América se inició la moda de los vans que no eran más que furgonetas adaptadas a un uso de ocio. Esto dio pie a los monovolúmenes, cuyo pionero fue el Renault



VIRTUDES

- Confort de marcha
- Comportamiento
- Consumos

CITROËN XM Turbo D BREAK
PRECIO: 4.004.520 ptas.

- Respuesta en baja del motor
- Dirección sensible
- Retrovisor derecho poco útil

DEFECTOS

VIRTUDES

- Amplitud interior
- Visibilidad
- Confort de marcha

RENAULT ESPACE RT 2.1 TD
PRECIO: 3.854.800 ptas.

- Maletero escaso y a la vista
- Ventilación escasa detrás
- Accesibilidad mecánica

DEFECTOS



BREAK O MONOVOLUMEN
 Buen nivel de confort, prestaciones semejantes y consumos aqulitados son los puntos comunes a estos dos coches. Las diferencias las marcan las cuestiones de amplitud y funcionalidad.



Espace. Desde su aparición este modelo ha sido alabado por su diseño avanzado y por su funcionalidad. Es pues, un representante ideal del concepto monovolumen.

Por parte de los familiares convencionales su representante es el Citroën XM Break. Esta marca también tiene una larga tradición de fa-

miliares. El DS y el CX también tuvieron su versión Break. El XM resulta más compacto que sus predecesores y no puede montar la tercera fila de asientos.

Para realizar esta comparación hemos optado por la mecánica turbodiésel que es la que encaja mejor en la filosofía de una familia que re-

quiere un vehículo capaz, pero sobre todo económico.

LA CARGA MANDA

Cuando se trata de viajar con la familia, el principal condicionante es la capacidad. La cantidad de equipaje que puede desplazarse en

unas vacaciones asustaría a un encargado de mudanzas. El XM dispone de todo el confort de una berlina de lujo. Las plazas delanteras son exactamente iguales que las de la berlina de la cual deriva. En el asiento posterior se dispone incluso de algo más de amplitud. La gran diferencia reside en el espacio para

el equipaje y la enorme funcionalidad que ofrece un coche de este tipo. Bicicletas, esquís, motores fuera borda y un sinfín de trastos para el ocio tienen su espacio en este tipo de coches. Basta con abatir el asiento posterior para encontrarnos con un volumen útil impensable en una berlina. A esto se le

añade la posibilidad de montar un portaequipajes en el techo, para lo cual el fabricante dispone unos soportes de fábrica.

Su rival, el Espace, ofrece todavía más posibilidades. En primer lugar hay que destacar del Renault que dispone de un habitáculo más alto, por lo que todo en su interior ad-

LAS VENTAS

Cambian los gustos

ESPAÑA, al igual que otros países mediterráneos, no es un mercado propicio para los coches familiares y menos en el denominado segmento H que engloba a las grandes berlinas. Si bien en otros países, como puede ser los Estados Unidos, es típico ver llegar a un alto ejecutivo con un coche familiar, esta imagen no cuaja en España. No obstante, los datos del mercado apuntan hacia un ligero crecimiento del sector. Las cifras no son nada espectaculares, ya que en 1991 los familiares del segmento alto apenas rozaron las mil unidades. Este ligero crecimiento se ha visto complementado con la llegada de una buena oferta de coches monovolumen que han animado el sector. Aunque todavía es pronto para tener cifras definitivas, es probable que en 1992 se vendan el doble de unidades de monovolumen que de familiares. En este punto puede influir el hecho de que tan

sólo unos pocos familiares tengan la posibilidad de incorporar una tercera fila de asientos. La llegada de nuevos modelos durante este último trimestre va a animar todavía más el mercado, ya que en los próximos días se lanzará el Nissan Serena, con la previsión de vender 8.000 unidades durante 1993. Así mismo el Chrysler Voyager, que ha tenido un primer año en el mercado español muy prometedor, va a ampliar su gama con una versión turbodiésel. A principio de año se incorporará el Pontiac Trans Sport y no se descarta que a lo largo del año lleguen modelos tales como el Toyota Previa. Todos los fabricantes de coches están interesados en este tipo de vehículos. Marcas como Ford, Volkswagen, Peugeot o Mercedes están desarrollando coches de estas características que irán apareciendo en los próximos veinticuatro meses. Los break quedarán, pues, para minorías.

FICHA TECNICA

	CITROËN XM TD	ESPACE RT 2.1 TD
MOTOR		
Disposición	delantero transversal	delantero longitudinal
Número de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	2 098	2 068
Arbol de levas	1 en cabeza	1 en cabeza
Nº válvulas por cilindro	3	2
Alimentación	iny. mecánica + turbo	bomba rotativa + turbo
Compresión	21,5 a 1	21 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	110 CV (81 kW)/4 300	88 CV (65 kW)/4 250
Par máximo / r.p.m.	25,3 mkg (248 Nm)/2 000	18,2 mkg (178 Nm)/2 000
TRANSMISION		
Trocción	delantara	delantara
Caja de cambios	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades
Velocidad a 1 000 rpm 1ª/2ª/3ª	8,6/15,1/23,5	8,4/15,5/24,4
Velocidad a 1 000 rpm 4ª/5ª	33,3/43,6	33,4/40,0
Embrague	mando hidráulico	mando mecánico
DIRECCION		
Sistema	cremallera asistida	cremallera asistida
Vueltas de volante	2,9	2,7
Díámetro de giro (m)	12,5	10,6
FRENOS		
Delante	discos ventilados	discos ventilados
Detrás	discos	tambores
Antibloqueo	Bendix (opcional)	no
SUSPENSIONES		
Delantera	indep. tipo McPherson	indep. tipo McPherson
Trasera	independiente	eje semirígido
RUEDAS		
Llantas (pulgadas)	aleación (5,5J x 15)	chapa (5,5J x 14)
Neumáticos	195/65 R 15	185/65 R 14
PESOS Y CAPACIDADES		
En orden de marcha (kg)	1 455	1 360
Capacidad depósito combus	80	77



TODO A MANO
El puesto de conducción del XM está bien resuelto, aunque para los más altos resultará fácil darse en la rodilla con la parte inferior del salpicadero al entrar o salir.

quiere otra dimensión. No es como en una furgoneta pero casi. La posición de los asientos es más erguida, casi como si se tratase de una butaca de salón. Tal vez la mayor peculiaridad reside en la posición de conducción, que está a mitad de camino entre la de una berlina convencional y la típica posición vertical de los vehículos industriales.

En el resto de las plazas, el Espace dispone de una peculiar posibilidad que lo hace único. Como el suelo del habitáculo es totalmente plano, la configuración de los asientos es libre, es decir, que se pueden adelantar, o atrasar, o ponerlos todos o ninguno en función de las necesidades del momento. Los cinco asientos de las dos filas posteriores son totalmente intercambiables gracias a una serie de anclajes en el piso. Esto, unido a la posibilidad de los asientos delanteros de girar 180 grados, nos permite convertir el Espace en un coqueto saloncito. Evidentemente, estas posibilidades están vetadas a un familiar derivado de una berlina.

Un total de siete adultos se pueden alojar en su interior. Con todas las plazas llenas, la capacidad del maletero se ve reducida a un pequeño espacio detrás de la tercera fila. Sin embargo, con sólo cinco plazas, se dispone de una capaci-

dad de carga difícilmente igualable por un break.

Vistas las diferentes posibilidades de uso de uno y de otro, queda ver los condicionantes de uso. Tal vez, para un conductor poco habituado a cambiar de coche, el Espace puede resultar muy aparatoso.



SENCILLO Y FUNCIONAL
En el Espace se echa en falta una calidad de acabado algo mejor, dado que se trata de un coche de buen nivel. Los mandos de apertura de puertas resultan incómodos.



Lo cierto es que tanto el XM, como el Renault se conducen con gran facilidad a pesar de su gran tamaño.

Ambos cuentan con dirección asistida, que en el caso del Citroën tiene la peculiaridad de ser muy directa y requiere de un cierto periodo de adaptación. También en el XM

MECANICA	
1º XM	El moderno motor de doce válvulas y la sofisticada suspensión hidro-neumática del XM resultan muy eficaces.
2º ESPACE	El esquema mecánico del Espace es de corte clásico, pero es perfectamente válido para un coche moderno como éste.
COMPORTAMIENTO	
1º XM	Gracias a su portentosa suspensión, el XM se comporta a las mil maravillas independientemente de lo cargado que vaya.
2º ESPACE	Tiene un comportamiento noble, pero acusa cuando va a plena carga. En estas condiciones su conducción requiere más atención.
RENDIMIENTO	
1º XM	Es un familiar muy rápido y nada tragón. Se pueden hacer muchos kilómetros sin repostar.
2º ESPACE	Aunque no es tan rápido como su rival, se mueve como cualquier berlina. El motor resulta bastante parco de consumo.
CONFORT	
1º XM	Todos los XM destacan por su excelente nivel de confort y éste no es una excepción. El nivel sonoro es razonable.
1º ESPACE	Su gran ventaja es que en su interior se pueden alojar siete ocupantes con gran amplitud.
CARROCERIA	
1º ESPACE	El concepto monovolumen resulta especialmente práctico y tiene muchas ventajas frente a un familiar convencional.
2º XM	A pesar de ser un coche grande, su capacidad está limitada a cinco ocupantes, aunque su maletero es generoso.
ECONOMIA	
1º ESPACE	Es más barato y ofrece una gran capacidad. Lástima que la calidad de acabado esté por debajo de la de su rival.
2º XM	A pesar de su buen equipamiento, su precio puede resultar prohibitivo para una economía familiar.

OPCIONES	
CITROËN XM:	Pintura metalizada: 48.140 ptas. Sistema antibloqueo de frenos ABS: 206.830 ptas. Suspensión hidroactiva: 217.174 ptas. Auto radio con mandos en el volante: 132.041 ptas.
RENAULT ESPACE:	Pintura metalizada: 54.900 ptas. Techo solar practicable: 129.000 ptas. Equipo de sonido 4x20W: 218.000 ptas. Asientos supletorios: 129.000 ptas.

TODOS LOS FAMILIARES

Tradición americana

CASI todas las marcas ofrecen alguna berlina en versión familiar dentro del segmento de los coches de categoría medio alta. Así pues, Audi ofrece sus versiones Avant del Audi 100 y ligeramente por debajo, el Audi 80. Motores de gasolina y diésel componen la oferta. BMW ha sido uno de los últimos en entrar en esta moda. Primero fue con el anterior Serie 3 y este año lo ha hecho con el Serie 5. Ford también ha tardado, pero finalmente ha lanzado una versión familiar del Scorpio, sólo disponible en gasolina como el resto de la gama. Lancia no comercializa en España la versión familiar del Thema, especialmente dirigida al mercado alemán, más interesado en estos coches. Mercedes, obligado por su importante cifra de ventas en Estados Unidos, siempre ha dispuesto de una versión T en su gama intermedia, que en estos momentos la ocupa la serie W124. Motores de gasolina y gasóleo componen la oferta. Por su parte, Opel confía la baza de los familiares en el Omega Caravan, que ha pasado desapercibido en nuestro mercado. Volkswagen denomina a los familiares del Passat como Variant, éstos quedan un poco por debajo del resto de la competencia, mientras que el fabricante sueco Volvo se puede adjudicar el título de ser el líder entre los familiares del segmento alto con los Serie 900.

LÍNEAS AFLADAS
Ambos modelos disponen de una línea muy afilada fruto de un diseño moderno, donde se conjuga la aerodinámica y el espacio interior.



nos encontramos con que el retrovisor exterior derecho coincide con el montante de la ventanilla, por lo que la visión queda reducida. En el Renault Espace la visibilidad es excepcional. Desde el volante se obtiene una visión perfecta del entorno. El único punto que queda un tanto oculto de la vista del conductor es el morro, que por la peculiaridad del diseño del coche no se ve. La gran superficie acristalada es, pues, una buena ayuda a la conducción.

Aunque no son coches urbanos, se mueven bien por las congestionadas ciudades españolas. El enorme portón posterior del Espace puede encontrar algunos problemas cuando el coche está aparcado en línea, pero en general su tamaño no ofrece pegas.

La gran baza de estos coches reside en su fenomenal capacidad para devorar kilómetros sin sentir. El Citroën aventaja a su rival en este aspecto, en virtud de un motor más potente y de la portentosa suspensión. Esta última tiene la ventaja

adicional de permitir pasar por algún camino en mal estado con sólo subir la suspensión. Los frenos son infatigables y la seguridad general del coche no admite ningún reproche. Por su parte, el Espace no le va a la zaga. Las posibilidades de su motor son más modestas, pero suficientes para viajar a una velocidad crucero en torno a los 140 kilómetros por hora sin agobios. El comportamiento es noble, pero los niveles de agarre no son los mismos que en una berlina. Las enormes posibilidades de carga, obligan a una conducción moderada cuando se rueda con el coche lleno. La amplitud y las diversas posibilidades de uso harán que los viajes en el Espace sean muy entretenidos, sobre todo para los más pequeños.

Ambos modelos disponen de sistemas de aire acondicionado. En este sentido el XM está mejor resuelto al disponer de bocas de aireación detrás. Por su parte, el Espace resulta un poco caluroso en las plazas posteriores.

Si la familia es de más de cinco personas, la elección obligada será el Espace, de lo contrario la lucha está abierta.

Victor Piccione
Fotos: José Antonio Díaz

CONSUMOS

Datos en l/100 km	XM	ESPACE
CIUDAD		
A 30,2 km/h de promedio	9,3	9,8
CARRETERA		
A 90 km/h de crucero	5,9	5,2
En conducción rápida	8,8	13,1
AUTOPISTA		
A 120 km/h de crucero	6,8	6,8
A 140 km/h de crucero	8,7	11,6
CONSU. MED. PONDERADO		
Litros/100 km	8,0	8,3
AUTONOMIA MEDIA		
Kilómetros recorridos	950	670

SONORIDAD

	XM	ESPACE
Al ralentí	52,6	56,8
A 60 km/h	65,2	66,5
A 90 km/h	69,2	70,0
A 120 km/h	70,4	75,5
A 140 km/h	71,8	75,5
A tipo	75,1	79,0

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

PRESTACIONES

	XM	ESPACE
VELOCIDAD MAXIMA		
Km/h	192,9	164,7
ACELERACION		
400 m. salida parada (seg.)	19,3	19,6
1.000 m. salida parada (seg.)	34,7	36,4
0-100 km/h (seg.)	13,3	13,3
Metros recorridos	230	230
RECUPERACION		
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,5	21,6
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	23,3	23,7
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	35,6	39,0
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	41,8	43,1
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	10,4	10,7
Metros recorridos	283	291
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	13,2	15,1
Metros recorridos	368	421

FRENOS

	XM	ESPACE
DISTANCIAS DE FRENADO		
En metros!		
A 60 km/h	13,4	15,2
A 100 km/h	48,6	49,6
A 120 km/h	66,8	67,9

EQUIPAMIENTO

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

CITROËN
Fabricante/ Importador: Citroën Hispania, S.A. Doctor Esquerdo 62, 28007 Madrid. Teléfono: (91) 585 11 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. Seis años o 100.000 kilómetros para los elementos de la suspensión. **Red de postventa:** 872 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 en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 1.350 puntos en España.

Todos los días, de lunes a viernes,
de nueve de la mañana a una de la tarde,
escucha todo lo que se le
pasa por la cabeza
a Constantino Romero
en "Cambia la Cara".



Radio Nacional de España, Radio 1.

Rne.1

La radio en
todo su volumen.

FUERA DE SERIE



*Cuando el
automóvil deja
de rodar,
cuando su
funcionalidad
acaba, el cariño
de sus dueños
o el amor de
sus
apasionados,
consiguen
transformarlos
en fetiches de
nuestra
civilización, en
monumentos.*

APARCAMIENTOS DE LARGA DURACION

**COLGADOS
PARA LA HISTORIA**

E S una moda americana, una completa reconsideración del entorno. La obra, en este caso el automóvil, se reubica, cambia su rol e intenta formar parte de un ambiente al que marca con su propia personalidad. Esta conjunción entre el automóvil y la arquitectura comenzó en Los Ángeles, madre de muchas influencias, tantas, que hoy en día todas las grandes ciudades tienen su monumento al automóvil en el más puro estilo americano.

Situados en ambientes modernos y desenfadados, coches tan carismáticos como el Cadillac Sedán de 1953 de color rosa que adorna la entrada y

estos establecimientos por qué eligieron tal o cual modelo. Algunos, como Richard C. Gart se enamoró de un Cadillac Sedán del 53 y no paró hasta conseguir dos, los pintó de fresa y nata y los hizo símbolos de su bar en Los Ángeles. Cadenas de hamburgueserías y comidas rápidas como la Hard Rock también se han decantado por los Cadillac y en la entrada de sus restaurantes resaltan las enormes aletas armadas con esos pilotos en forma cónica que marcaron el diseño de toda una generación en la casa de Antoine de la Morthe, Señor de Cadillac. Pero esta moda no es patrimonio de los estadounidenses, Europa tam-

**MÁS DIFÍCIL
TODAVÍA**
El récord de extravagancia lo posee esta hamburguesería cercana a Hollywood. En pocos sitios podrá comer con un Cadillac pendiendo sobre su cabeza.

FRESA Y NATA
Richard C. Gart, propietario de un bar en Los Angeles, no dudó en pintar de rosa un Sedán del 53 para colocarlo como reclamo publicitario en su establecimiento.



**BORN
IN THE USA**
Esta limousina, que antaño recorría las calles de Los Angeles, hoy invita a entrar a un conocido restaurante californiano.



el techo del Cadillac bar en Los Ángeles o el Fiat Spider que recorre la bóveda de una famosa galería comercial han sido la inspiración que necesitaba algún decorador para transformar el espacio, en un aparcamiento permanente donde los coches levitan suspendidos de lo blanco como piezas livianas. También, otros coches que marcaron épocas lucen, hendidos en el hormigón, como auténticos reclamos publicitarios de restaurantes y bares, tiendas de moda o discos, los centros neurálgicos de la modernidad.

Maravilla preguntar a los dueños de

bién ha sabido instalar sus centros de amor por lo americano y en algunas calles podemos tropezar con un coche encaramado al frontispicio de una casa de patatas fritas, carne picada con chili y, cómo no, Coca Cola.

Algunos, creyéndose dueños de las formas, han osado «filetear» una limousina sin el más mínimo rubor. La publicidad manda y el reclamo define una forma de entender el automóvil, porque este tipo de coches son patrimonio de una nación como pueda serlo la paella, la Pigalle o el Big Ben. ○

PIONERA
La conocida cadena de restaurantes Hard Rock, fue de las primeras en imponer esta original moda.



VIAJES DE OTRO NIVEL



La Guía del Viajero. Un regalo de 100 PIPERS de Lusc Scotch Whisky. Con cada número de la revista Gente y Viajes, un tomo. Para comer rodeado de sabera. 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 ÚLTIMO TOMO.

MAGAZINE

QUERIDOS
COCHES

FUNDACION BERLIET

LA fundación del automóvil Marius Berliet se creó para preservar el pasado de los vehículos de la región de Lyon, en particular, y para reconstruir y dar a conocer la historia del automóvil, el camión y el autobús en Francia desde sus orígenes. La fundación se ha hecho con 260 vehículos, verdaderas piezas de museo, que cubren una buena parte de la historia del



automóvil entre los años 1886 y 1984. La exposición, pese a ser permanente, se renueva cada cierto tiempo y no está abierta a las visitas del público en general. Es ne-

cesario apuntarse a cualquiera de las numerosas visitas programadas que se realizan con bastante asiduidad. El Ministerio de Cultura francés lo declaró en 1988 «monumento his-

tórico artístico al camión Berliet modelo M del año 1910». Ahora se han cumplido ya 10 años de su constitución como salvaguarda de la historia del automóvil galo.

EL FINAL DEL VERANO

Ya acabaron las vacaciones, para casi todos, y nuestro vehículo, después de los típicos desplazamientos veraniegos, más o menos largos, puede necesitar algunos cuidados, sobre todo teniendo en cuenta el cambio de tiempo. Aunque en la actualidad los automóviles necesitan un mantenimiento mínimo, hay una serie de puntos que conviene supervisar como medida de precaución y para alargar la vida de nuestro automóvil. Son consejos sencillos, que por lo general todos conocemos, pero que ha veces por distintas causas obviamos. En un país como España, con una climatología tan diversa, en el que las temperaturas cambian radicalmente de verano a invierno conviene preparar el coche para afrontar con absoluta garantía el invierno. Conviene revisar todos los niveles de líquidos, aceite del motor, cambio y dirección asistida. También el nivel del líquido de frenos y el cambio del refrigerante. La batería, si tiene mantenimiento, deberá ser revisada en el nivel del agua y limpieza de bornes, que deben ser recubiertos de vaselina. Nunca está de más, una revisión y puesta a punto, cambio del filtro del aire, bujías, revisión del cableado, etcétera. Conviene además revisar la correa del alternador y tener en cuenta el kilometraje de la correa de distribución, hay que cambiarla aproximadamente cada 50.000

kilómetros. Algo importante con la llegada de las lluvias es comprobar el estado de las escobillas de los limpiaparabrisas para evitar la pérdida de visibilidad ocasionada por las gomas en mal estado. Pero las gomas más importantes son, sin duda, los neumáticos, compruebe el estado del dibujo y no espere hasta el último momento para cambiarlos, su seguridad depende de ellos.



NUEVOS PRODUCTOS

MICHELIN, TECNOLOGIA PARA LA EVASION

LA evolución de los vehículos de cuatro ruedas motrices -los 4 x4- está siendo muy rápida. Son coches que tienen a la sofisticación, tanto en el campo del confort y del placer de conducir como en el de la técnica. El problema es que tienen que satisfacer a tres familias de clientes



radiales: el XCH4 es ideal para carretera; el XM+S 244 es el más polivalente de todos, ideal para la conducción carretera-camino; el

XC AT es el más adecuado para adentrarse en terrenos difíciles y, por fin, el «rey del todo terreno», el XCL, que no conoce los obstáculos. Estos últimos forman el grupo más reducido, aunque no por ello dejan de plantear problemas, ya que son necesarias muchas horas de pruebas.

SERIE 6 DE BRAID, LA NUEVA GENERACION

BRAID ha comercializado la nueva «Serie 6» de tornillería como complemento a su extensa oferta ya existente en el mercado.

El diseño es muy actual, como el que posee el tornillo de estrella de cinco brazos personalizado en seis versiones, todas ellas desmontables en tres piezas con las ventajas tecnológicas que ello supone.

La nueva «Serie 6» se presenta, además, con monotuercas central anti-robbo y con tapa, también central, provista de un tornillo anti-robbo. Existe un modelo sin tapa, de aspecto más deportivo. En estas tres variantes existen varias posibilidades de elección.

La novedad de Braid se fabrica en diámetros de 4 a 13" con todos los anchos posibles, de 4 1/2" hasta 13".

GUINDAS DE LA SEMANA

Para esta ocasión hemos elegido dos de las motocicletas que comercializa el concesionario oficial de Yamaha, Autoservicio del Motorista, que se encuentra en la madrileña calle de San Vicente Ferrer número 33. El teléfono es el (91) 532 92 16.

Yamaha FZR 600: El estado de esta moto es inmejorable y desde que fue matriculada a finales del pasado año tan sólo ha recorrido 10.000 kilómetros. La Yamaha es de color negro y el precio en que se comercializa es de 575.000 pesetas.



Honda VFR 750 F: Un modelo de color blanco que se matriculó en el año 91. Desde ese año únicamente ha recorrido 11.000 kilómetros y como extra más destacable cuenta con alarma con mando a distancia. El precio de venta es de 890.000 pesetas.



LIBROS

SUEÑOS DEPORTIVOS
Acaba de ser publicado en Alemania el libro Traum Sportwagen, en sus páginas se recogen las pruebas realizadas por Hans-Jürgen Tücherer, corresponsal en Alemania de Motor 16, a los modelos deportivos más espectaculares y exclusivos. Preparaciones especiales de los mejores especialistas europeos como el Koenig Competition Evolution sobre base Ferrari, con un motor que proporciona 1.000 caballos de potencia y alcanza una velocidad punta de 360 kilómetros por hora. El impresionante Porsche 959 Speedster, uno de los más espectaculares cabrios del mercado junto con el AMG Mercedes 500 SL 6.0 32 V. También delirantes limusinas como el Excalibur Gran limusine, con todos los lujos imaginables. Todo esto y más en 96 magníficas páginas ilustradas con 111 fotografías del autor. Más información en Motorbuch-Verlag, Postfach 10 37 43, Olgastraße 86, D-7000 Stuttgart 10. Teléfono (0711) 21080-36.



AUTOSONIDO

PIONEER EN SONIMAG 92



ESTAS son las propuestas para su vehículo que la marca Pioneer ha presentado en el pasado Salón de la Imagen y el Sonido.

En primer lugar el sistema de navegación y entretenimiento basado en GPS (3ª generación), el nuevo AVISC-G10. Además de incorporar un sistema de navegación muy sofisticado introduce otras funciones de entretenimiento para los acompañantes, tales como crucigramas, karaoke, etc. Esta aplicación ofrece una gran ventaja, ya que gracias al software del CD-ROM hará que los ocupantes del automóvil estén tan ampliamente informados como entretenidos, visualizando todo a través de una pequeña pantalla. En segundo lugar, Pioneer nos presenta el ecualizador DSP con mando a distancia, para mejorar el equipo de Car Estéreo; el de 750 es un procesador de señales digitales que le permite la posibilidad de

simular 5 entornos acústicos diferentes. Finalmente hablar de la combinación de CD con radio/casete con carátula extraíble, que está dotado de altas prestaciones.

PANASONIC AUDIO CAR

LA marca Panasonic presenta el más pequeño y conveniente de los reproductores múltiples de CD. Ahora la calidad y la dinámica de un re-

productor múltiple puede ser suya en la unidad más compacta y fácil de instalar. El nuevo Panasonic CX-DP60, el múltiple de seis discos de carga superrápida, utiliza un nuevo mecanismo que además protege los discos de posibles agresiones. La fidelidad de reproducción es inmejorable gracias a la tecnología MASH 1-bit que utiliza en su DAC. La gama de radiocasetes preparados para controlar el CD llenará las necesidades de los más exigentes.

TELEFONIA MITSUBISHI

EL teléfono móvil MT-5 de Mitsubishi dispone de 99 memorias alfanuméricas y controlador de baterías y cobertura. Posee gran autonomía (15 horas de escucha y 80 minutos de conversación con batería extendida y 8 horas y 40 minutos con batería estándar).



Es un aparato de reducido tamaño (160 x 56 x 23,5) y sólo 290 gramos de peso.

Extremadamente versátil, su kit de instalación en vehículos incluye función de manos libres y otro kit complementario opcional con amplificador.

Mitsubishi ofrece, para el MT-5, una gran variedad de accesorios de la que se podrá informar en cualquier distribuidor autorizado. La memoria del MT-4 posee 99 números con buscador, repetición del último número marcado y autoalmacenaje. Varios niveles de restricción de llamada, bloqueo electrónico, indicador de bajo nivel de batería y de llamada recibida en ausencia. En modelo transportable incorpora el sistema VOX de ahorro de batería en transmisión, que incluye audición confidencial, control de volumen electrónico, avisador acústico de pérdida de cobertura y silenciador de llamadas recibidas.

MATRICULA DE HONOR



NUEVO DIRECTOR DE TUDOR

EL pasado día 23 de septiembre, el consejo de administración del grupo Tudor, tercer fabricante europeo de baterías, decidió nombrar a Santiago Ramírez Larrauri nuevo director general de la entidad.

Santiago Ramírez, nacido en Logroño en el año 1951, es ingeniero e ingresó en Tudor en el año 1976 como jefe de taller de la fábrica de Azuqueca de Henares, en Guadalajara.

En la actualidad era director de fabricación y ventas del grupo en la división de baterías de arranque y, simultáneamente, gerente de primeros equipos para el mercado español.

Su vinculación al área comercial se inició con el cargo de ventas de primeros equipos de la gerencia de arranque.

AGENDA

CAMEL TROPHY

Un año más, la prestigiosa prueba-aventura Camel Trophy abre sus inscripciones para seleccionar el equipo español. Como siempre, no se exige experiencia en el mundo automovilístico, tan sólo es necesario poseer el permiso de conducir, conocimientos de inglés y sobre todo tener un gran espíritu de aventura. La cita del 93 será en las junglas de la inhóspita región de Sabah, en la isla malaya de Borneo. Para más información llamar al teléfono (91) 650 89 61.



ONDA SIERRA CON MAS MARCHA

La emisora de la localidad madrileña de Comenar Viejo, pueblo con afición al automovilismo donde los haya, recupera con nuevos ánimos y tras un breve paréntesis su programa «Onda Motor», que trata todos los temas relacionados con el mundo del motor. Los aficionados interesados en este programa, podrán sintonizarlo en el 98.4 de la FM todos los lunes, a partir del día 5 de octubre, de 20,30 a 22,30. Onda Motor está dirigido por Alberto Solís,

correspondiendo la coordinación general a Millán Jusdado.

BROOKS

SOLO PARA COLECCIONISTAS

Uno de los subastadores de coches más importantes del mundo, Brooks, celebrará su tercera y última subasta Olympia para el presente año 1992.

En las dos subastas precedentes hubo algunas ventas estelares como el Jaguar tipo D que había pertenecido a Lord Louth y en la subasta del

mes de abril el magnífico Alfa Romeo 8C 2300 ex Nuvolari. La próxima subasta tendrá lugar el próximo 14 de octubre y entre los 50 lotes a subastar destaca un majestuoso Lagonda 4,5 litros.

Más información llamando a James Knight, Mark Beattie o Robert Brooks al teléfono 071-228 8000 de Londres, Inglaterra.

PREMIO LOUIS VUITTON A LA ELEGANCIA

Un año más ha tenido lugar en los jardines del castillo de Bagatelle, en pleno corazón del bosque de Bolonia en París, el Gran Premio Louis Vuitton de automovilismo. No se trata de una carrera, sino de un acontecimiento dedicado al buen gusto. En la presente edición el tema fue «Los automóviles de los príncipes» y el ganador fue un Talbot Lago SS Faux-Cabriolet 1937. El evento estuvo presidido por el príncipe Alberto de Mónaco y contó con la presencia de muchas caras conocidas del mundo del celuloide como Michael York, James Corburn, Cyd Charisse y Toni Martin, además de una amplia representación de varias familias reales.



¿BUSCA ALGO DE INTERES?

MIRE AL FINAL DE ESTA REVISTA



S NUEVOS

O

I

E

E

R

A

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
ACM														
ACM OH	1.897.500	1.588	54	114	-	-	382,7	-	-	-	-	-	Serie	-
ACM OH TD	2.112.800	1.588	70	147	-	-	382,7	-	-	-	-	-	Serie	-
ACM OH TD E	2.417.000	1.588	70	147	-	-	382,7	-	-	-	-	-	Serie	-

ALEKO														
Aleko 2141	924.000	1.589	74	185	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 Veloco	1.472.274	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.3 América	1.365.000	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 ie	1.683.042	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 ie Milano	1.665.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.5 ie América	1.567.000	1.490	98	181	10,7	8,6	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.7 ie	1.830.289	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 ie América	1.705.000	1.712	110	190	9,5	8,9	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 ie 16V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
33 1.7 ie Sport Wagon	1.978.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
75 1.6 ie	1.918.901	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556	-	80.896
75 1.6 ie La Mans	1.899.653	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556	-	80.896
75 1.6 ie	2.130.630	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556	-	80.896
75 1.8 ie La Mans	2.178.750	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556	-	80.896
75 2.0 Twin Spark	2.510.780	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	252.672	-	80.896
75 Twin Spark Podium	2.525.216	1.962	148	198	8,2	8,6	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	252.672	-	80.896
75 3.0 V6 Q	3.580.975	2.959	192	230	7,5	11,9	442,0	Serie	60.800	Serie	Serie	252.672	-	80.896
75 2.0 TD	2.409.728	1.995	95	175	12,4	8,5	442,0	216.541	60.800	Serie	Serie	62.556	-	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	62.556	-	80.896
155 1.8 Twin Spark	2.194.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	250.000	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.500.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.850.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
155 2.5 V6	3.495.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
155 2.5 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	200.000	-	75.000
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	8,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	269.474	-	105.865
164 2.0 V6 Turbo	4.780.980	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	269.474	-	105.865
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	269.474	-	105.865
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	269.474	-	105.865
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	269.474	-	105.865
Spider 2.0 ie	3.558.380	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8	-	43.308	Serie	Serie	Serie	-	Serie

ARO														
Aro 10 Techo Lona	1.108.800	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.242.000	1.397	64	125	29,0	9,5	380,0	-	-	-	-	-	-	-
243 D	1.673.595	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														
Roceta 1.8 G	2.233.849	1.789	85	159	-	-	360,5	Serie	-	-	-	-	Serie	Serie
Roceta 2.2 D Básico	1.932.610	2.184	72	138	-	-	360,5	-	-	-	-	-	Serie	Serie
Roceta 2.2 D	2.284.734	2.184	72	138	-	-	360,5	Serie	-	-	-	-	Serie	Serie

AUDI														
80 2.0 E	2.790.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	290.000	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E	3.250.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E Aut.	3.455.000	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E Quattro	4.000.000	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.8 E V6	4.125.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	158.600	
80 2.8 E V6 Quattro	4.670.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	158.600	
80 1.9 TDI	2.925.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	315.207	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
100 2.0 E	3.274.000	1.984	115	182	12,6	9,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.3 E	3.556.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.6 E V6	3.754.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.6 E V6 Quattro	4.580.000	2.598	150	210	9,7	11,3	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.8 E V6	4.425.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.8 E V6 Aut.	4.700.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.8 E V6 Quattro	5.035.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 94	6.809.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.5 TDI	4.265.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.3 E	3.990.000	2.309	133	194	10,5	10,9	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.6 E V6	4.180.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.6 E V6 Quattro	4.980.000	2.598	150	203	10,0	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.5 TDI	4.700.000	2.461	115	188	11,8	6,7	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
Coupe 2.3 E	3.805.000	2.309	133	206	9,2	10,3	436,6	315.207	Serie	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231



ALFA ROMEO

La gama 33 se ve ahora complementada con tres nuevas versiones especiales denominadas como Alfa 33 America. Estos modelos se diferencian entre sí por su motorización y el nivel de equipamiento del que hacen gala. Los tres motores disponibles son el de 1,3 litros con 88 caballos de potencia, el de 1,5 litros con inyección electrónica y una potencia de 98 caballos y el de 1.712 centímetros cúbicos que desarrolla 110 caballos. El equipamiento de los Alfa 33 America disfruta de elevelunas eléctricas delanteros, cierre centralizado, dos espejos retrovisores regulables desde el interior, tapicería específica, volante de corte deportivo y, en los América 1.5ie y 1.7ie, también dirección asistida. Todos los datos de estos modelos están ya incluidos en nuestra lista.

PRECIOS COCHES NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
BERTONE														
Frecciamber 2 R I	2.746.200	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	200.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Frecciamber TD T. Duro	3.759.925	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	236.391	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Frecciamber TD Cabrio	3.759.925	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	236.391	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Frecciamber 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
Frecciamber 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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
BMW														
316i 4p	2.528.000	1.596	100	189	12,8	9,0	443,5	249.441	89.806	104.774	60.116	Serie	161.684	176.872
316i 4p Aut.	2.744.000	1.596	100	184	16,1	10,9	443,5	249.441	89.806	104.774	60.116	Serie	161.684	176.872
318i S Coupé	3.297.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
318i 4p	2.850.000	1.776	113	199	11,3	10,1	443,5	249.441	89.806	104.774	Serie	Serie	161.684	176.872
318i 4p Aut.	3.066.000	1.776	113	198	12,3	10,3	443,5	249.441	89.806	104.774	Serie	Serie	161.684	176.872
318i Cabrio	3.586.000	1.796	115	187	12,0	10,1	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	168.421	148.526
318i Cabrio Aut.	3.783.000	1.796	115	185	13,1	10,4	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	168.421	148.526
320i Coupé	3.663.000	1.991	150	214	10,0	10,7	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i Coupé Aut.	3.928.000	1.991	150	214	11,0	10,8	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i 4p	3.413.000	1.991	150	214	9,3	10,6	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	143.176
320i 4p Aut.	3.678.000	1.991	150	214	10,8	11,0	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	143.176
320i Cabrio	4.289.000	1.991	129	195	11,5	11,0	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
320i Cabrio Aut.	4.524.000	1.991	129	194	13,3	9,3	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
325i Coupé	4.206.000	2.494	192	233	8,0	10,8	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Coupé Aut.	4.470.000	2.494	192	231	9,0	10,9	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p	4.120.000	2.494	192	234	7,9	11,8	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p Aut.	4.375.000	2.494	192	231	8,9	12,0	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio	5.020.000	2.494	170	214	9,0	11,5	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio Aut.	5.270.000	2.494	170	210	10,5	11,1	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring	4.784.000	2.494	170	210	9,7	11,7	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring Aut.	5.035.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring	5.708.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring Aut.	5.973.000	2.494	170	206	11,2	11,4	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3	6.719.000	2.302	215	234	6,7	10,6	434,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Z-1	8.210.000	2.494	170	225	7,9	10,4	392,7	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325 TD	3.586.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
325 TD Aut.	3.851.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
324 TD Touring	4.280.000	2.443	115	187	12,3	7,0	432,5	168.421	89.806	104.774	Serie	Serie	168.421	Serie
324 TD Touring Aut.	4.563.000	2.443	115	182	13,3	7,6	432,5	168.421	89.806	104.774	Serie	Serie	168.421	Serie
520i	3.905.000	1.991	150	211	10,8	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	215	250	6,3	16,8	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
520i Touring	4.255.000	1.991	150	205	11,3	11,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	177.455
520i Touring Aut.	4.520.000	1.991	150	202	12,8	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	4.808.000	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	233	8,5	12,4	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
730i V8 Aut.	7.175.000	2.997	218	230	9,3	12,6	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
740i Aut.	8.425.000	3.982	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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
CHRYSLER														
Saratoga 2.5	2.310.665	2.501	99	163	13,8	11,3	460,2	192.000	41.344	57.600	Serie	Serie	192.000	Serie
Saratoga 3.0 V6 Aut.	2.680.823	2.972	141	180	11,1	11,5	460,2	192.000	41.344	57.600	Serie	Serie	192.000	Serie
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	13,7	452,5	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	192.000	89.600
Gran Voyager SE Aut.	3.161.335	3.301	150	171	12,8	13,3	489,6	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	192.000	89.600
Gran Voyager LE Aut.	3.438.330	3.301	150	171	12,8	13,3	489,6	192.000	41.344	69.120	Serie	Serie	192.000	89.600
Wrangler Techo Lona	2.242.489	2.464	121	150	13,3	14,1	388,0	-	36.499	-	Serie	Serie	-	82.490
Wrangler Techo Rígido	2.454.329	2.464	121	150	13,3	14,1	388,0	-	36.499	-	Serie	Serie	-	82.490
Cherokee 4.0 Aut.	3.482.627	3.960	185	180	10,2	15,5	424,0	169.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cherokee Limited Aut.	4.272.618	3.960	185	180	10,2	15,5	424,0	192.000	41.344	Serie	Serie	Serie	192.000	Serie
Cherokee TD	3.482.627	2.068	88											



CITROËN

Los Citroën ZX 3 puertas han llegado ya a nuestro mercado. La nueva carrocería aporta una personalidad más deportiva y completa la oferta de estos vehículos del segmento medio. Los ZX de tres puertas equipan las mismas mecánicas que ya utilizaban los modelos de cinco puertas, pero ahora incorporan catalizador. Como novedad extra, también aparecen otros dos modelos con nuevas mecánicas y una clara tendencia deportiva: el ZX 1.8i Sport y el ZX 2.0i 16V. El primero incorpora un motor de 1.761

centímetros cúbicos con una potencia de 103 caballos que hará las delicias de los jóvenes deportistas. El ZX 16V, por su parte, se sitúa como alto de gama y utiliza una mecánica de dos litros con culata de cuatro válvulas por cilindro que desarrolla 155 caballos de potencia. El nivel de prestaciones es sensacional, estableciendo su velocidad máxima en 220 kilómetros por hora y su nivel de equipamiento es realmente completo. En nuestra guía de precios se pueden ya conocer todos los datos sobre los nuevos Citroën ZX de 3 puertas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Uno 45 S 3p.	1.207.000	999	45	145	17,0	6,4	364,5	-	18.688	Serie	17.920	-	-	-
Uno 45 Sp.	1.143.481	999	45	141	17,0	6,4	364,5	-	18.688	Serie	17.920	-	-	-
Uno 45 S 5p.	1.261.857	999	45	145	17,0	6,4	364,5	-	18.688	Serie	17.920	-	-	-
Uno 60 3p.	1.140.594	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5	-	-	-	-	-	-	-
Uno 60 In 3p.	1.068.000	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5	-	-	-	-	-	-	-
Uno 60 S 3p.	1.237.797	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5	-	18.688	Serie	17.920	-	-	-
Uno 60 Sp.	1.196.413	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5	-	-	-	-	-	-	-
Uno 60 In Sp.	1.124.000	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5	-	-	-	-	-	-	-
Uno 60 S Sp.	1.293.616	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5	-	18.688	Serie	17.920	-	-	-
Uno 60 SX Sp.	1.387.932	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5	-	18.688	Serie	17.920	-	-	49.920
Uno 70 IE Elite Cat. 3p.	1.395.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	Serie	18.688	Serie	Serie	-	-	-
Uno 70 IE Elite Cat. 5p.	1.452.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	Serie	18.688	Serie	Serie	-	-	-
Uno 70 IE SX 3p.	1.444.714	1.372	72	170	11,4	7,0	368,9	-	18.688	Serie	Serie	-	-	49.920
Uno 70 IE SX 5p.	1.501.496	1.372	72	170	11,4	7,0	368,9	-	18.688	Serie	Serie	-	-	49.920
Uno Selecta	1.578.489	1.372	72	157	14,0	7,7	368,9	-	18.688	Serie	17.920	-	-	49.920
Uno Turbo 16	1.752.684	1.372	118	196	7,7	8,4	368,9	-	18.688	Serie	Serie	-	155.000	Serie
Uno DS 3p.	1.392.745	1.897	58	156	15,9	5,0	368,9	-	-	-	-	-	-	-
Uno DS Sp.	1.515.932	1.897	58	156	15,9	5,0	368,9	-	18.688	Serie	17.920	-	-	-
Uno TD S 3p.	1.562.128	1.367	72	168	12,4	5,1	368,9	-	18.688	Serie	Serie	-	-	49.920
Tipo 1.4 Estival	1.430.000	1.372	78	167	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	-	-	-	-	-
Tipo 1.4 CL	1.537.293	1.372	78	167	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	-	-	-	-	-
Tipo 1.4 S	1.666.225	1.372	78	167	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	65.280	-	64.000
Tipo 1.4 SX	1.762.496	1.372	78	167	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	-	64.000
Tipo 1.6 S	1.762.496	1.581	86	175	12,0	7,5	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	65.280	64.000
Tipo 1.6 SX	1.864.511	1.581	86	175	12,0	7,5	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	Serie	200.960
Tipo 1.6 Elite	1.854.000	1.581	86	175	12,0	7,5	395,8	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	200.960
Tipo 1.6 Elite SX	2.057.000	1.581	86	175	12,0	7,5	395,8	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	200.960
Tipo 1.8 le SX	2.008.872	1.756	110	187	10,9	8,0	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	Serie	200.960
Tipo 2.0 le 16V	2.338.015	1.995	148	207	8,4	9,4	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	Serie	200.960
Tipo 1.7 D CL	1.691.278	1.697	58	150	17,8	6,1	395,8	155.776	33.280	-	-	65.280	-	-
Tipo 1.9 DS	1.858.737	1.929	85	160	14,0	5,8	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	64.000
Tipo 1.9 TD Sport	2.287.971	1.929	92	175	12,0	6,2	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
Tempra 1400 Stadio	1.549.725	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4	-	34.560	-	-	-	-	-
Tempra 1400	1.663.369	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4	-	34.560	-	-	-	-	-
Tempra 1400 SX	1.808.691	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4	-	34.560	Serie	Serie	-	-	-
Tempra 1600	1.843.338	1.581	86	177	12,3	8,0	435,4	-	34.560	-	-	-	-	-
Tempra 1600 SX	1.972.301	1.581	86	177	12,3	8,0	435,4	192.850	34.560	Serie	Serie	69.160	164.920	66.560
Tempra 1.600 Elite	2.055.000	1.581	86	177	12,3	8,0	435,4	-	-	Serie	Serie	Serie	164.920	Serie
Tempra 1600 le SX	2.152.270	1.756	110	190	10,8	8,7	435,4	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Tempra 1900 DS	1.971.338	1.929	85	162	18,9	5,8	435,4	-	34.560	Serie	Serie	69.160	-	-
Tempra 1900 TD SX	2.440.992	1.929	92	178	12,1	6,0	435,4	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Tempra 1.4 SW	1.891.459	1.372	78	172	14,0	7,8	447,2	-	34.560	23.680	23.680	Serie	-	-
Tempra 1.8 le SX SW	2.355.338	1.756	110	190	11,2	8,7	447,2	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Tempra 1.9 D SW	2.202.316	1.929	85	162	18,9	5,8	447,2	192.850	34.560	23.680	23.680	Serie	-	-
Tempra 1.9 TD SX SW	2.636.361	1.929	92	178	12,5	6,0	447,2	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Croma 2.0 CHT	2.494.489	1.995	100	178	12,5	8,6	449,5	-	43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	66.616
Croma 2.0 le S	3.102.730	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5	-	43.309	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Croma 2.0 le Turbo	3.874.579	1.995	155	215	7,7	8,6	449,5	-	43.309	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Croma TD ID	2.844.805	1.995	92	180	12,5	5,3	449,5	-	43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	66.560
Croma Turbo Diesel	3.204.745	2.449	118	195	11,0	7,8	449,5	-	43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	66.560

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

FORD

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Fiesta Cheers 1.1 3p.	1.098.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	27.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.3i Cat. 3p.	1.315.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta Cayenne 1.3i Cat. 3p.	1.389.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta S 1.4 3p.	1.330.000	1.392	75	166	12,0	7,4	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta 1.6 le 16V 3p.	1.550.000	1.796	105	182	9,5	8,5	380,1	-	27.000	Serie	Serie	-	-	66.000
Fiesta XR2i 1.6V 3p.	1.750.000	1.796	130	200	8,5	8,5	380,1	-	27.000	Serie	Serie	-	-	66.000
Fiesta Cheers 1.8 D 3p.	1.359.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	-	-	-	-	-
Fiesta SX 1.8 D 3p.	1.491.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta SX TD 1.8 3p.	1.692.000	1.753	77	170	12,9	5,5	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Cheers 1.1 Sp.	1.169.000	1.118	54	143	16,3	6,1	374,3	-	27.000	-	-	-	-	-
Fiesta CLX 1.3i Cat. 5p.	1.385.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta CTX 1.3i Cat. Aut. 5p.	1.540.000	1.297	60	153	14,8	7,0	374,3	-	27.000	25.000	25.000	-	-	-
Fiesta S 1.4 Sp.	1.400.000	1.392	75	166	12,0	7,4	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Ghia 1.4i Cat. 5p.	1.575.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	145.000	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta 1.8i 16V Sp.	1.620.000	1.796	105	182	9,5	8,5	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Fiesta Cheers 1.8 D 5p.	1.429.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	-	-	-	-	-
Fiesta SX 1.8 D 5p.	1.561.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3	-	27.000	Serie	Serie	-	-	-
Escort CLX 1.6i 16V 3p.	1.740.000	1.598	90	177	12,3	7,8	403,6	145.000	27.000	25.000	25.000	71.000	-	-
Escort XR3i 1.8 16V 3p.	1.970.000	1.796	105	187	10,5	8,3	404,0	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort XR3i 1.8 16V 5p.	2.170.000	1.796	130	202	9,3	8,6	404,0	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	Serie
Escort RS 2.000i 16V 3p.	2.370.000	1.998	150	208	8,9	9,2	404,0	-	27.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort RS Cosworth 3p.	4.125.000	1.993	227	225	6,9	11,0	422,1	-	27.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort RS Cosworth Lux. 3p.	4.350.000	1.993	227	225	6,9	11,0	422,1	-	27.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort CLX 1.4i Cat. 5p.	1.615.000	1.393	71	163	15,4	8,3	403,6	-	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort CLX 1.6i 16V Sp.	1.740.000	1.598	90	177	12,3	7,8	403,6	145.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Ghia 1.6i 16V 3p.	1.870.000	1.598	90	177	12,3	7,8	403,6	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort Ghia 1.8i 16V Sp.	2.000.000	1.796	105	187	10,4	8,3	403,6	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort CLX 1.8 D 5p.	1.740.000	1.753	60	155	18,1	6,7	403,6	145.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Escort Ghia 1.8 D 5p.	1.939.000	1.753	60	155	18,1	6,7	403,6	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort Norma. CLX 1.6i 16V	1.740.000	1.597	90	171	12,8	7,9	426,8	145.000	27.000	25.000	25.000	71.000	-	-
Escort Norma. Ghia 1.8i 16V	2.040.000	1.796	105	187	10,8	8,5	426,8	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort Normade Ghia 1.8D	1.983.000	1.753	60	155	18,1	6,7	426,8	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort Cabrio CLX 1.8i 16V	2.454.000	1.796	105	187	10,4	8,3	404,0	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort Cabrio XR3i 1.8 16V	2.700.000	1.796	130	198	9,3	9,0	404,0	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	Serie
Orion CLX 1.4i Cat.	1.615.000	1.393	71	163	15,7	8,5	422,9	-</						

NISSAN

OFERTAS Financiación especial:

Ahora Nissan, a través de Nissan Financiación, ofrece todos sus modelos de la gama **Primera** y de los todo terreno **Patrol** con unas condiciones de financiación especiales. Es necesario aportar una **entrada mínima del 20%** y las cuotas mensuales durante el primer año se establecen en **30.000 pesetas**.

Además, Nissan regala a sus clientes el pago de la primera mensualidad.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Plus-4 2.0 2A	6.175.507	1.996	140	195	7,5	10,0	396,0	-	88.500	-	-	-	-	Serie
Plus-4 2.0 4A	6.364.229	1.996	140	195	7,5	10,0	396,0	-	88.500	-	-	-	-	Serie
Plus-8 3.9 EFI	7.638.056	3.947	191	210	5,6	11,8	396,0	-	88.500	-	-	-	-	Serie

NISSAN

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Sunny SLX 1.6 16V 3p.	1.959.000	1.597	95	180	10,4	7,5	397,5	-	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Sunny SLX 1.6 16V 4p.	2.030.000	1.597	95	180	10,4	7,5	421,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Sunny SLX 1.6 16V 5p.	2.030.000	1.597	95	180	10,4	7,5	414,5	-	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Sunny GTI 2.0 16V 3p.	2.675.000	1.998	143	210	8,2	9,5	397,5	-	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny GTI 2.0 16V 5p.	2.750.000	1.998	143	210	8,2	9,5	414,5	-	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 LX 16V 4p.	1.870.000	1.597	95	185	10,4	7,7	440,0	-	40.000	-	-	-	-	-
Primera 1.6 SLX 16V 4p.	2.060.000	1.597	95	185	10,4	7,8	440,0	-	40.000	Serie	Serie	-	-	-
Primera 2.0i SLX 16V 4p.	2.330.000	1.998	122	200	9,9	8,5	440,0	180.000	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	-
Primera 2.0i SLX Aut. 4p.	2.710.000	1.998	122	200	10,3	9,0	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Primera 2.0i GT 16V 4p.	3.370.000	1.998	150	220	8,4	8,9	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0i SLX 16V 5p.	2.590.000	1.998	122	200	9,9	8,5	450,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Primera 2.0i LX 4p.	2.260.000	1.974	75	160	17,5	6,1	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Maxima 3.0i Aut.	4.470.000	2.960	170	210	8,7	11,0	476,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 NX	3.212.000	1.998	143	210	8,2	9,5	413,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 SX Turbo	4.192.000	1.809	171	227	7,5	10,5	453,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 ZX Turbo	7.870.000	2.960	283	250	6,0	13,5	460,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol SLX 2.0	3.070.000	1.974	99	170	-	9,8	436,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Patrol Corto 6 Cil. Gas.	2.834.800	2.960	136	163	15,6	12,7	410,5	162.500	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Corto 4 Cil. D	2.526.600	2.820	84	133	29,7	11,1	410,5	-	36.000	-	-	-	-	-
Patrol Corto 4 Cil. TD	2.720.500	2.820	95	135	27,5	12,7	410,5	162.500	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Corto 6 Cil. D	3.026.600	3.249	95	138	27,5	12,7	410,5	162.500	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Corto 6 Cil. TD	3.308.600	2.826	115	145	21,9	12,7	410,5	162.500	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Corto Top L. H. Gas.	3.342.900	2.960	136	163	15,6	12,7	410,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Patrol Corto Top Line II TD	3.685.900	2.826	115	145	21,9	12,7	410,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Patrol Wagon 6 Cil. Gas.	3.243.600	2.960	136	163	15,6	12,7	469,0	205.000	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Wagon 6 Cil. D	3.376.800	3.249	95	138	27,5	12,7	469,0	205.000	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Wagon 6 Cil. TD	3.659.800	2.826	115	145	21,9	12,7	469,0	205.000	35.000	-	-	-	-	-
Patrol Wagon Top L. II 6 Cil. 4.27.600	3.427.600	2.960	136	163	15,6	12,7	469,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Patrol Wagon Top Line II TD	3.729.200	2.826	115	145	21,9	12,7	469,0	-	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Nissan Terrano 2.7	3.781.269	2.664	99	150	18,7	9,6	436,5	-	35.000	Serie	Serie	Serie	-	-

OPEL

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Corsa 3p. City 1.0 S	1.012.000	993	45	142	19,5	7,6	365,2	-	-	-	-	-	-	-
Corsa 3p. Swing + 1.2	1.184.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	35.300
Corsa 3p. Swing + 1.2 Cat.	1.224.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	35.300
Corsa 3p. Sport 1.2	1.205.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	35.300
Corsa 3p. Sport 1.2 Cat.	1.245.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	35.300
Corsa 3p. Swing + 1.4 Cat.	1.281.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	35.300
Corsa 3p. Sport 1.4 Cat.	1.301.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	35.300
Corsa 3p. Joy Sport 1.4 Cat.	1.479.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	-	20.300	20.300	-	-	-	Serie
Corsa 3p. GSI Cat.	1.677.000	1.598	98	186	9,8	7,9	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	Serie
Corsa 3p. Swing + 1.5 D	1.318.000	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	35.300
Corsa 4p. Swing + 1.2	1.269.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	35.300
Corsa 4p. Swing + 1.2 Cat.	1.309.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	35.300
Corsa 4p. Swing + 1.4 Cat.	1.365.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	35.300
Corsa 4p. Swing + 1.5 D	1.403.000	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	35.300
Corsa 4p. Swing + 1.5 TD	1.553.000	1.487	66	168	13,0	5,2	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	35.300
Corsa 5p. Swing + 1.2	1.229.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	35.300
Corsa 5p. Swing + 1.2 Cat.	1.269.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	35.300
Corsa 5p. GL + 1.2	1.304.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	Serie
Corsa 5p. GL + 1.4 Cat.	1.401.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	Serie
Corsa 5p. Swing + 1.5 D	1.363.000	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	35.300
Corsa 5p. GL + 1.5 TD	1.588.000	1.487	66	168	13,0	5,2	365,2	-	18.000	Serie	Serie	-	-	Serie
Kadett Cabrio 1.6	2.302.500	1.598	82	175	13,0	8,2	399,8	-	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Kadett Cabrio GSI	2.554.500	1.998	130	198	10,0	9,1	399,8	-	-	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Astra 3p. GL 1.4i Cat.	1.547.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	-	25.985	(1)	(1)	(1)	-	-
Astra 3p. GT 1.4i Cat.	1.896.000	1.389	82	175	13,0	7,9	405,1	-	25.985	Serie	Serie	Serie	173.233	44.078
Astra 3p. GL 1.6i Cat.	1.629.000	1.598	100	185	10,5	7,9	405,1	-	25.985	(1)	(1)	(1)	-	-
Astra 3p. GT 1.6i Cat.	1.778.000	1.598	100	185	10,5	7,9	405,1	-	25.985	Serie	Serie	Serie	64.215	173.233
Astra 3p. GSI 2.0i Cat.	2.091.000	1.998	115	200	9,5	8,9	405,1	-	25.985	43.308	Serie	Serie	Serie	47.158
Astra 3p. GSI 2.0i 16V Cat.	2.533.500	1.998	150	217	8,0	8,3	405,1	-	25.985	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Astra 4p. GL 1.4i Cat.	1.643.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	-	25.985	(1)	(1)	(1)	-	-
Astra 4p. GLS 1.4i Cat.	1.811.500	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	-	25.985	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 4p. GT 1.4i Cat.	1.792.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	-	25.985	Serie	Serie	Serie	64.215	173.233
Astra 4p. GL 1.6i Cat.	1.725.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	-	25.985	(1)	(1)	(1)	-	-
Astra 4p. GLS 1.6i Cat.	1.893.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	-	25.985	Serie	Serie	Serie	64.215	173.233
Astra 4p. GT 1.6i Cat.	1.874.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	-	25.985	Serie	Serie	Serie	64.215	173.233
Astra 4p. GLS 1.8i Cat.	1.908.000	1.796	90	180	12,5	8,3	423,9	-	25.985	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 4p. GLS 1.8i Aut. Cat.	2.021.000	1.796	90	175	14,5	8,9	423,9	-	25.985	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 4p. GL 1.7 D	1.741.000	1.700	57	153	18,0	5,9	423,9	-	25.985	43.308	33.684	Serie	-	-
Astra 5p. GL 1.4i Cat.	1.595.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	-	25.985	(1)	(1)	(1)	-	-
Astra 5p. GLS 1.4i Cat.	1.763.500	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	-	25.985	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 5p. GL 1.6i Cat.	1.677.000	1.598	100	185	10,5	7,9	405,1	-	25.985	(1)	(1)	(1)	-	-
Astra 5p. GLS 1.6i Cat.	1.845.000	1.598	100	185	10,5	7,9	405,1	-	25.985	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 5p. GT 1.6i Cat.	1.826.000	1.598	100	185	10,5	7,9	405,1	-	25.985	Serie	Serie	Serie	64.215	173.233
Astra 5p. GLS 1.8i Cat.	1.860.000													



RANKING DE VENTAS

AGOSTO

1	Renault Clio	3.746
2	Renault 19	3.471
3	Opel Astra	3.368
4	Citroën ZX	2.853
5	Ford Fiesta	2.728
6	Seat Toledo	2.188
7	Ford Escort	2.175
8	Seat Ibiza	2.109
9	Citroën AX	1.665
10	Opel Corsa	1.632
11	Ford Orion	1.529
12	Renault 21	1.488
13	Peugeot 205	1.352
14	VW Golf	1.323
15	Fiat Uno	1.252
16	Peugeot 405	1.164
17	Peugeot 309	1.079
18	Opel Vectra	809
19	BMW Serie 3	763
20	VW Polo	742
21	Peugeot 106	655
22	Fiat Tempra	629
23	Ford Sierra	623
24	Nissan Primera	578
25	Seat Marbella	573
26	Fiat Tipo	531
27	Rover 200	510
28	Renault 5	466
29	Audi 80	428
30	Audi 100	408
31	Volvo Serie 400	393
32	Mercedes 300	335
33	Lancia Dedra	332
34	Mercedes 190	313
35	Citroën BX	284
36	VW Vento	274
37	VW Passat	264
38	BMW Serie 5	238
39	Opel Calibra	217
40	Rover 100	177
41	Rover 400	167
42	Honda Concerto	131
43	Fiat Croma	115
44	Mercedes 200	113
45	Volvo 850	112
46	Alfa 33	112
47	Nissan Sunny	111
48	Toyota Corolla	108
49	Ford Scorpio	106
50	Peugeot 605	103

PRECIOS COCHES NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
205 Cabrio GTI	2.848.500	1.580	115	190	9,7	8,0	370,5	144.200	-	Sene	Sene	77.300	-	Serie
309 Vital	1.447.000	1.360	75	167	12,3	6,9	405,0	-	30.200	-	33.600	-	-	-
309 Aut	2.034.900	1.580	80	165	17,1	9,1	405,0	148.400	30.200	Sene	Sene	-	-	-
309 Best Line	1.636.000	1.580	92	180	10,5	7,5	405,0	148.400	30.200	-	-	-	-	-
309 GT 1.6	1.829.000	1.592	94	179	10,5	8,8	405,0	148.400	30.200	Sene	Sene	Sene	-	60.600
309 GT 1.9	2.028.000	1.905	105	191	10,4	8,3	405,0	148.400	30.200	Sene	Sene	Sene	-	70.600
309 GTX	2.041.300	1.905	105	190	10,4	8,3	405,0	148.400	30.200	Sene	Sene	Sene	-	Sene
309 GTI	2.198.000	1.905	130	199	8,0	9,1	405,0	148.400	30.200	Sene	Sene	Sene	-	Sene
309 GTI 16V	2.430.000	1.905	160	220	7,8	9,8	405,0	-	30.200	Sene	Sene	Sene	-	Sene
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	-	-	-	-	-
309 GTD	1.909.000	1.905	65	162	16,8	6,4	405,0	-	30.200	Sene	Sene	Sene	-	60.600
309 GTDT	2.166.000	1.769	78	175	13,0	6,4	405,0	148.400	30.200	Sene	Sene	Sene	-	Sene
405 GL Cat.	1.810.000	1.580	89	175	14,3	8,4	440,8	148.600	44.332	-	-	80.000	-	-
405 GL 1.8 Cat.	2.295.000	1.761	101	185	11,9	8,3	440,8	Serie	44.332	Serie	Serie	Serie	244.300	-
405 GR	2.295.000	1.905	110	185	10,2	8,9	440,8	Serie	44.332	-	-	-	-	-
405 GRI 2.0 Cat.	2.395.000	1.998	125	197	11,3	9,1	440,8	Serie	44.332	Serie	Serie	Serie	244.300	-
405 GRI 2.0 Break Cat.	2.516.000	1.998	125	192	11,8	9,6	439,8	Serie	44.332	Serie	Serie	Serie	244.300	-
405 SRI Cat.	2.577.400	1.998	125	197	11,3	9,1	440,8	Serie	44.332	Serie	Serie	Serie	244.300	80.000
405 SRI Aut. Cat.	2.751.400	1.998	125	193	12,5	10,2	440,8	Serie	44.332	Serie	Serie	Serie	244.300	80.000
405 STI Cat.	2.980.000	1.998	125	197	11,3	9,1	440,8	Serie	44.332	Serie	Serie	Serie	244.300	Sene
405 HI 16 Cat.	3.450.000	1.998	155	215	9,8	10,3	440,8	Serie	44.332	Serie	Sene	Sene	Sene	Sene
405 GLD	2.144.000	1.905	70	164	18,1	6,4	440,8	148.600	44.332	-	-	-	-	-
405 GRDT	2.620.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8	Sene	44.332	-	-	Sene	244.300	-
405 GRDT Break	2.724.000	1.905	92	177	13,2	7,4	439,8	Serie	44.332	-	-	Sene	244.300	-
405 SRDT	2.789.400	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8	Serie	44.332	Sene	Serie	Sene	244.300	80.000
405 STDT	3.192.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8	Serie	44.332	Serie	Serie	Serie	244.300	Serie
605 SVI	3.270.000	1.998	130	203	10,3	8,6	472,1	Serie	58.707	Serie	Serie	Serie	248.500	-
605 SVI	3.860.000	1.998	130	203	10,3	8,6	472,1	Serie	58.707	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SVI Aut.	4.032.000	1.998	130	197	13,0	9,4	472,1	Serie	58.707	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0	4.920.000	2.975	170	222	8,9	10,8	472,1	Serie	58.707	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0 Aut.	5.120.000	2.975	170	217	9,9	11,7	472,1	Sene	58.707	Sene	Sene	Sene	Sene	Sene
605 SV 24	5.771.000	2.975	200	235	8,0	11,0	472,1	Serie	58.707	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SRD	3.856.000	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	58.707	Serie	Serie	Serie	248.500	Sene
605 SVDT	4.416.000	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	58.707	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

POLONEZ

Polonez 1500	1.051.000	1.481	75	180	16,0	8,5	420,0	-	-	-	-	-	-	-
--------------	-----------	-------	----	-----	------	-----	-------	---	---	---	---	---	---	---

PORSCHE

968	7.500.800	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0	Serie	142.080	Sene	Sene	Serie	Sene	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	255	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 Cab.	14.937.600	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Coupé	12.082.200	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Targa	12.595.200	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Cabrio	13.516.800	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera RS	13.427.200	3.600	260	281	5,4	12,0	425,0	-	-	-	-	-	-	-
911 Carrera RS Touring	13.427.200	3.600	260	281	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	15,5	444,5	Serie	199.680	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928 GTS Automático	13.798.400	5.396	350	275	5,7	15,4	444,5	Serie	199.680	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

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

RENAULT

R-4 GTL	943.200	1.108	34	120	-	6,7	366,8	-	20.200	-	-	-	-	-
R-5 Five 3p	943.200	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1	-	20.200	-	-	-	-	-
R-5 Campus 3p	970.000	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1	-	20.200	-	-	-	-	-
R-5 Five 5p	1.001.000	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1	-	20.200	-	-	-	-	-
R-5 Campus 5p	1.027.800	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1	-	20.200	-	-	-	-	-
Clio RL 1.1 3p	1.034.600	1.108	49	145	17,0	6,1	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RL 1.2 3p	1.121.200	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RN 1.2 3p	1.198.200	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	22.375	22.375	-	-	-
Clio RT 1.2 3p	1.299.200	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	Serie	Serie	-	-	-
Clio Graffiti 1.2 3p	1.225.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio Mecano 1.2 3p	1.295.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	Serie	Serie	-	-	-
Clio RT 1.4 3p	1.438.800	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	-	-
Clio RT 1.4 3p Cat.	1.583.200	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	-	-
Clio Baccara 1.4 Aut 3p	1.972.900	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Clio 1.7 S 3p	1.323.300	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	-	-	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	-	Serie
Clio 16V 3p	1.708.300	1.764	140	212	7,8	8,6	371,2	-	25.500	(1)	(1)	(1)	180.500	(1)
Clio RL 1.1 5p	1.092.400	1.108	49	145	17,0	6,1	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RL 1.2 5p	1.179.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio RN 1.2 5p	1.256.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	22.375	22.375	-	-	-
Clio RT 1.2 5p	1.357.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	Serie	Serie	-	-	-
Clio Graffiti 1.2 5p	1.282.800	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	-	-	-	-	-
Clio Mecano 1.2 5p	1.355.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9	-	25.500	Serie	Serie	-		



SUBARU

OFERTAS

Legacy y SVX:

Subaru se anticipa a la bajada del IVA que entrará en vigor en 1993. De esta forma, toda la gama Subaru se beneficia ahora de un notable descuento que iguala el precio final de sus modelos con los precios de la CEE.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Rover 214 GSI 16V 5p	1.923.000	1.396	95	174	11,9	7,4	422,0	180.000	29.800	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GSI 16V 5p	2.171.000	1.590	116	192	9,8	8,6	422,0	180.000	29.800	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 216 GTI 16V 3p	2.095.000	1.590	130	200	8,6	8,7	422,0	180.000	29.800	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie
Rover 216 GTI 16V 5p	2.173.000	1.590	130	200	8,6	8,7	422,0	180.000	29.800	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie
Rover 220 GTI 16V 3p	2.235.000	1.994	138	201	8,4	9,1	422,0	-	29.800	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie
Rover 216 16V Cabriolet	2.685.000	1.590	122	190	9,6	8,7	422,0	180.000	29.800	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie
Rover 218 GSD Turbo 5p	2.261.000	1.769	88	170	12,8	6,1	422,0	-	29.800	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 414 GSI 16V	1.923.000	1.396	95	180	11,9	6,5	436,5	180.000	29.800	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GSI 16V	2.171.000	1.590	116	192	9,8	8,6	436,5	180.000	29.800	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 416 GTI 16V	2.615.000	1.590	130	196	9,2	8,4	436,5	180.000	29.800	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie
Rover 420 GTI 16V	2.765.000	1.994	138	201	8,4	9,1	436,5	243.000	29.800	Serie	Serie	Serie	203.000	Serie
Rover 418 GSD Turbo	2.261.000	1.769	88	170	12,8	6,1	436,5	-	29.800	Serie	Serie	Serie	-	-
Montago Oxford Edition	1.650.000	1.998	100	173	10,5	7,9	446,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-
Rover 820 Si	3.775.000	1.994	136	202	10,2	9,4	488,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 820 Ti	4.540.000	1.994	180	220	8,5	10,2	488,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Si	4.980.000	2.675	169	214	8,9	10,8	488,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 827 Si Aut.	5.180.000	2.675	169	211	9,6	11,2	488,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 800 Coupé	5.700.000	2.675	169	214	8,9	10,8	488,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Rover 800 Coupé Aut.	5.900.000	2.675	169	211	9,6	11,2	488,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SAAB

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
900i 16V 3p	2.868.250	1.985	128	180	11,5	10,2	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900i 16V 5p	3.072.250	1.985	128	180	11,5	10,2	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 S 16V 3p	3.188.250	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 S 16V Aero 3p	3.328.250	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
900 SE 16V 3p	3.597.250	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	Serie	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
900 S 16V 5p	3.392.250	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 SE 16V 5p	3.802.250	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	Serie	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
900 S 16V Cabrio	5.018.250	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	250.000	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
900 SE 16V Cabrio	5.581.250	1.985	145	190	11,0	10,4	469,0	Serie	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
900 T Sport 16V 3p	4.506.250	1.985	160	205	9,6	10,7	469,0	Serie	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
900 T Sport 16V Cabrio	6.221.250	1.985	160	200	9,6	10,7	469,0	Serie	67.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDI 2.3 16V 4p	3.981.250	2.290	150	205	10,5	8,9	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDEI 2.3 16V 4p	4.224.250	2.290	150	205	10,5	8,9	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDT 2.0 16V 4p	4.826.250	1.985	165	215	8,9	10,3	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDT 2.3 16V 4p	5.120.250	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDEI 2.3 16V 4p	5.658.250	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDT Griffin 2.3 16V 4p	6.477.250	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CSI 2.0 16V 5p	3.828.250	1.985	130	190	11,0	9,6	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CSEI 2.0 16V 5p	4.084.250	1.985	130	190	11,0	9,6	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CSI 2.3 16V 5p	4.084.250	2.290	150	205	10,5	8,9	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CSEI 2.3 16V 5p	4.352.250	2.290	150	205	10,5	8,9	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST 2.0 16V 5p	4.928.250	1.985	165	215	8,9	10,3	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CST 2.3 16V 5p	5.223.250	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CSET 2.3 16V 5p	5.786.250	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST Sport 2.3 16V	5.543.250	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SANTANA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
2.5 D Corto Techo duro	1.979.230	2.495	64	110	34,0	10,5	368,1	-	-	-	-	-	-	-
2.5 D Largo Techo duro	2.212.356	2.495	64	110	34,0	10,5	449,9	-	-	-	-	-	-	-
2.500 D Corto	2.306.075	2.495	64	110	34,0	10,5	368,1	-	-	-	-	-	-	-
2.500 D Largo	2.682.319	2.495	64	110	34,0	10,5	449,9	-	-	-	-	-	-	-

SEAT

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Marbella Klas	766.200	903	40	130	20,3	7,0	347,5	-	-	-	-	-	-	-
Marbella Maxi Moto	768.200	903	40	130	20,3	7,0	347,5	-	-	-	-	-	-	-
Marbella Jeans	862.000	903	40	130	20,3	7,0	347,5	-	-	-	-	-	-	-
Marbella Special	871.700	903	40	130	20,3	7,0	347,5	-	-	-	-	-	-	-
Marbella CLX	943.800	903	40	130	20,3	7,0	347,5	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza Special 0.9 3p	1.053.400	903	44	131	22,0	7,3	368,5	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza Special 1.2 3p	1.187.600	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.2 3p	1.276.300	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.2 5p	1.411.000	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.5 3p	1.309.000	1.461	90	166	12,3	9,2	368,5	Serie	24.704	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.5 5p	1.411.000	1.461	90	166	12,3	9,2	368,5	40.000	24.704	Serie	Serie	-	-	-
Ibiza SXI 1.5 3p	1.628.000	1.461	100	180	10,8	8,4	368,5	40.000	24.704	Serie	Serie	-	-	-
Ibiza Sport Line 1.7 I 3p	1.628.000	1.675	105	184	10,0	8,1	368,5	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Ibiza CLX 1.7 D 3p	1.276.300	1.714	57	146	18,9	7,3	368,5	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.7 D 3p	1.411.000	1.714	57	146	18,9	7,3	368,5	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza Special 0.9 5p	1.123.000	903	44	131	22,0	7,3	368,5	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza Special 1.2 5p	1.218.000	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.2 5p	1.307.000	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.2 5p	1.442.000	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza CLX 1.5 5p	1.340.000	1.461	90	166	12,3	9,2	368,5	Serie	24.704	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.5 5p	1.442.000	1.461	90	166	12,3	9,2	368,5	40.000	24.704	Serie	Serie	-	-	-
Ibiza SXI 1.5 5p	1.659.000	1.461	100	180	10,8	8,4	368,5	40.000	24.704	Serie	Serie	-	-	-
Ibiza Sport Line 1.7 I 5p	1.659.000	1.675	105	184	10,0	8,1	368,5	40.000	Serie	Serie	Serie	-	-	-
Ibiza CLX 1.7 D 5p	1.307.300	1.714	55	146	18,9	7,3	368,5	-	-	-	-	-	-	-
Ibiza GLX 1.7 D 5p	1.442.000	1.714	55	146	18,9	7,3	368,5	-	-	-	-	-	-	-
Toledo 1.6 CL	1.664.800	1.595	75	170	13,2	7,6	432,1	-	-	-	-	-	-	-
Toledo 1.6 GL	1.780.300	1.595	75	170	13,2	7,6	432,1	-	-	-	-	-	-	-
Toledo 1.8i CL	1.793.100	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	165.500	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 1.8i Sport	1.936.600	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	165.500	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 1.8i GL	1.907.500	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	165.500	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 1.8i GLX	2.137.400	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	165.500	38.496	Serie	Serie	-	-	-
Toledo 2.0i CL	2.047.600	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	165.500	38.496	Serie	Serie	-	-	-
Toledo 2.0i Sport	2.192.900	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	165.500	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 2.0i GL	2.162.000	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	165.500	38.496	Serie	Serie	-	-	-

VOLKSWAGEN

OFERTAS

Polo:

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

Passat:

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

SAAB

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/10
--------	-----	----	----	----	-------	------

TELEFONOS DE EMERGENCIA

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

CAMPSA
Tel.(900) 15 25 35

AYUDA EN CARRETERA
Tel.(91) 742 12 13

ADA
Tel.(900) 10 08 99

AHSA
Tel.(91) 259 46 05

DYA
Tel.(91) 437 80 00

EUROPE ASSISTANCE
Tel.(91) 597 21 25

MONDIAL ASSISTANCE
Tel.(91) 441 33 44

RACE
Tel.(91) 593 33 33

RACC
Tel.(93) 200 07 55

ALFA ROMEO
Tel.(91) 654 40 11

AUDI
Tel.(900) 11 22 22

BMW
Tel.(900) 10 04 82

CITROËN
Tel.(91) 519 13 14

FIAT
Tel.(91) 519 16 16

FORD
Tel.(900) 14 51 45

HONDA
Tel.(900) 30 80 80

LANCIA
Tel.(91) 450 13 50

MAZDA
Tel.(91) 597 21 25

MERCEDES-BENZ
Tel.(91) 441 41 77

MITSUBISHI
Tel.(91) 441 33 44

OPEL
Tel.(91) 556 13 38

PEUGEOT-TALBOT
Tel.(91) 597 21 25

RENAULT
Tel.(91) 556 39 99

SEAT
Tel.(900) 11 22 22

VOLKSWAGEN
Tel.(900) 13 65 24

PRECIOS COCHES NUEVOS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Polo Coupé CL 1.3	1.366.000	1.272	55	155	15,5	8,4	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT 55	1.355.000	1.272	55	155	15,5	7,4	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé GT Injection	1.470.000	1.272	80	175	12,1	7,7	372,5	-	23.000	-	-	-	-	-
Polo Coupé G-40	1.705.000	1.272	115	196	8,6	7,7	372,5	-	-	-	-	-	-	Serie
Golf 1.4 CL 3p	1.620.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Golf 1.8 CL 75 3p	1.825.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Golf 1.8 GL 75 3p	2.000.000	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	2.100.000	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	2.277.000	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	2.270.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	312.000	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 2.8 VR6 3p	3.692.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 1.9 CL D 3p	1.890.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Golf 1.9 GL TD 3p	2.191.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	125.532
Golf 1.9 GT TD 3p	2.242.000	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	1.704.000	1.391	60	157	16,3	7,2	402,0	-	43.018	148.649	61.541	-	183.819	-
Golf 1.8 CL 75 5p	1.909.000	1.781	75	168	14,0	8,1	402,0	-	43.018	148.649	61.541	-	183.819	-
Golf 1.8 GL 75 5p	2.084.000	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	2.184.000	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	2.361.000	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	2.354.000	1.984	115	198	10,1	8,6	402,0	312.000	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Golf 2.8 VR6 5p	3.776.000	2.792	174	225	7,6	10,4	402,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Golf 1.9 CL D 3p	1.974.000	1.896	64	156	17,6	6,0	402,0	-	43.018	148.649	61.541	-	183.819	-
Golf 1.9 GL TD 3p	2.275.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	-	43.018	148.649	61.541	-	183.819	125.532
Golf 1.9 GT TD 3p	2.336.000	1.896	75	165	15,4	6,0	402,0	-	43.018	148.649	61.541	-	183.819	125.532
Golf Cabrio GL	2.250.000	1.595	75	167	14,0	8,0	399,0	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	-
Golf Cabrio GLI	2.570.000	1.781	112	189	10,3	8,8	399,0	249.646	31.314	39.543	17.828	104.040	134.592	Serie
Vento 1.8 CL	1.932.000	1.781	75	168	14,4	8,2	438,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Vento 1.8 CL	2.026.000	1.781	90	180	12,5	8,5	438,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Vento 1.8 GL	2.128.000	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	2.222.000	1.781	90	180	12,5	8,5	438,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Vento 1.8 GL Aut.	2.379.000	1.781	90	175	14,2	8,7	438,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Vento 2.0 GT	2.675.000	1.984	115	198	10,1	8,6	438,0	317.511	43.018	Serie	Serie	Serie	183.819	125.532
Vento 1.9 CL D	2.070.000	1.896	64	156	18,6	6,3	438,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	-
Vento 1.9 GL TD	2.362.000	1.896	75	165	15,7	6,3	438,0	-	43.018	148.649	58.173	-	183.819	125.532
Vento 1.9 GL TD	3.605.000	1.781	136	209	8,6	11,8	405,0	Serie	31.314	Serie	Serie	Serie	134.592	Serie
Corrado VR6	4.151.000	2.861	190	235	6,9	11,2	405,0	Serie	31.314	Serie	Serie	Serie	134.592	Serie
Passat 1.8 CL	2.290.000	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	2.900.000	1.984	115	191	11,3	9,2	457,0	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat 2.0 GL Aut.	3.115.000	1.984	115	190	12,7	9,3	457,0	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat GT 16V	3.380.000	1.781	136	208	10,2	11	457,0	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat GT Syncro G-60	4.170.000	1.781	160	210	9,6	10,3	457,5	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat VR6	3.860.000	2.792	174	224	8,2	10,6	457,5	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat CL Turbodiesel	2.475.000	1.588	80	175	16,0	8,5	457,5	-	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	457,5	-	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	457,5	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Passat Variant 2.0 GL Aut.	3.200.000	1.984	115	192	12,7	10,1	457,5	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Variant GT 16V	3.445.000	1.781	136	206	10,4	9,9	457,5	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Variant GT Syncro G-60	4.205.000	1.781	160	210	9,8	10,3	457,5	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Variant VR6	4.050.000	2.792	174	218	8,3	10,7	457,5	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Variant VR6 Aut.	4.250.000	2.792	174	215	8,9	12,1	457,5	Serie	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600
Variant CL TD	2.695.000	1.588	80	171	16,2	7,1	457,5	-	40.421	Serie	Serie	Serie	175.158	112.600

NOTA: Todas las versiones del Volkswagen Golf están equipados con catalizador.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
440 1.8i	2.290.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	175.000	-
440 2.0i	2.490.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	175.000	-
440 GLT	2.715.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
440 Turbo	3.090.000	1.721	120	190	9,0	11,9	431,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
460 1.8i	2.290.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	175.000	-
460 2.0i	2.490.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	175.000	-
480 GLE	2.715.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
480 GLE Aut.	2.865.000	1.998	110	182	11,7	9,3	440,5	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
480 Turbo	3.090.000	1.721	120	190	9,0	11,9	440,5	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
480 S	2.990.000	1.998	110	191	9,9	9,0	425,8	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
480 Turbo	3.390.000	1.721	120	200	9,0	9,3	425,8	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
850 GLE	3.850.000	2.435	140	203	10,0	10,2	466,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
850 GLT	4.150.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
850 GLT Aut.	4.440.000	2.435	170	205	9,6	10,5								

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta S 1.6 3p	960	830	750	--	--
Fiesta GL 1.4 5p	940	800	720	--	--
Fiesta XR2i	1180	1000	900	--	--
Fiesta C 1.8 D 3p	880	780	680	--	--
Fiesta CL 1.8 D 5p	890	760	680	--	--
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	720	--	--
Escort Laser CL y GL 1.3	--	--	600	440	--
Escort Xtra 1.4	--	--	640	510	--
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GT, Mark y Xtra 1.6	900	810	730	660	--
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	850	--	--
Escort XR3i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
CLD, GLD y Xtra 1.6 D	--	--	510	370	--
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	660	--
Escort Ghia 1.6 D/1.8 D	1000	900	810	730	660
Escort GTD 1.6	930	840	760	--	--
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	730	--
Escort Country 1.8 D	1030	930	840	--	--
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR 3i	1750	1500	1350	1150	850
Onión CL 1.4 y 1.6	--	850	720	610	520
Onión Ghia GT y Millo. 1.6	1050	930	840	750	600
Onión Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Onión Ghia 1.6 Cat.	1200	1020	920	--	--
Onión CLD y GLD 1.6	--	--	680	550	--
Onión Ghia 1.6 D/1.8 D	1050	950	870	780	600
Onión GT y Millionaire 1.8 D	1000	900	820	730	550
Escort CLX 1.3 5p	1220	--	--	--	--
Escort CLX 1.6 3p	1260	--	--	--	--
Escort CLX 1.6 5p	1300	--	--	--	--
Escort CLX 1.6 i Cat. 5p	1450	--	--	--	--
Escort Sport 1.6 i 3p	1450	--	--	--	--
Escort CLX 1.8 D 5p	1200	--	--	--	--
Escort Ghia y Nomade 1.6	1430	--	--	--	--
Escort Ghia y Nomad 1.8D	1330	--	--	--	--
Escort Cabrio 1.6 i	1880	--	--	--	--
Onión CLX 1.6	1370	--	--	--	--
Onión Ghia 1.6 i	1460	--	--	--	--
Onión CLX 1.6 i Cat.	1570	--	--	--	--
Onión CLX 1.8 D	1250	--	--	--	--
Onión Ghia 1.8 D	1370	--	--	--	--
Sierra CL y GL 1.8 4p	--	--	800	720	--
Sierra CL 1.8 5p	--	--	850	770	--
Sierra CL 1.8 5p	--	--	850	770	--
Sierra CL y GT 2.0 4p	1280	1070	960	850	770
Sierra CL 2.0 4p	--	--	900	810	--
Sierra GL 2.0 i 4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1350	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1530	1270	1140	--	--
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	810
Sierra CL 2.0 i 5p	1490	1260	1120	990	890

MODELO	91	90	89	88	87
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	950
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1260	1120	990	890
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	930
Sierra XRA y Ghia 4x4 2.8 i	--	--	1270	1140	--
Sierra XRA 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	1570	--
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	1640
Sierra GLD 4p	1390	1180	1030	800	720
Sierra GLD 4p	1550	1320	1120	870	780
Sierra GLD 5p	1450	1220	1060	950	--
Sierra GLD 5p	1580	1360	1150	900	600
Sierra Fam. CL y GL 2.0	--	--	--	900	600
Sierra Fam. GL 2.0 i	1610	1380	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	1700	1540	1310	1180
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2340	1910	1620	1460
Scorpio Ghia 2.0 i	2220	1880	1710	1450	1300
Scorpio Ghia 2.4 i	2390	2020	1840	1570	1410
Scorpio Ghia 2.8 i	--	--	--	1210	--
Scorpio Ghia 2.9 i	2610	2210	2000	1700	1530
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	1870
Scorpio CL Turbo D	1910	1630	1470	--	--
Scorpio GL Turbo D	2100	1780	1600	--	--
Scorpio Ghia Turbo D	2530	2140	1930	--	--
Scorpio Ghia 2.9 Cat.	2690	2290	2060	--	--

JAGUAR					
MODELO	91	90	89	88	87
Sovereign V12	5410	4750	3900	3430	2920
XJS 3.6 Cabriolet	--	--	--	3440	--
XJS V12 Cabriolet	6360	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	4840	4560	3980	3580
Daimler 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	4010

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

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

MERCEDES BENZ					
MODELO	91	90	89	88	87
190 D	2500	2370	2170	1900	1670
190 D 2.5	2940	2790	2550	2240	1980
190 D 2.5 T	3300	3130	2870	--	--
200 D	3220	3060	2790	2450	2150
250 D	3520	3340	3050	2680	2350
300 D	3820	3630	3310	2910	2550
300 TD	4300	4060	3730	3270	2870
300 TD Turbo	5100	4840	4420	3870	3400
190 E 1.8	2200	2090	--	--	--
190 E 2.0	2890	2740	2510	2200	1930
190 E 2.3	3090	2930	2670	2350	2060
190 E 2.3 16V	--	--	--	4000	3500
190 E 2.6	3580	3400	3100	2720	2380
190 E 2.5 16V	5260	5000	4560	--	--
200	3000	2850	2600	2280	2000
230 E	3510	3330	3040	2660	2340
230 CE	4480	4260	3880	3400	2980
230 TE	3960	3760	3430	3010	2640
260 E	4090	3880	3550	3110	2730
300 E	4420	4200	3830	3360	2950
300 E 4 Matic	5590	5100	4840	4250	3720
300 CE	5290	5020	4580	4020	3520
300 TE	4870	4630	4220	3700	3240
260 SE	3960	3390	2830	2550	2260

MODELO	91	90	89	88	87
300 SE	4250	3640	3030	2730	2430
300 SEL	4570	3910	3270	2930	2610
420 SE	5160	4420	3680	3310	2950
420 SEL	5530	4730	3940	3550	3160
500 SE	5570	4780	3960	3580	3190
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SEL	8590	7370	6140	5530	4820
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	--	--	5500	4680	--
420 SEC	6200	5320	4430	4000	3550
500 SL	--	--	--	6080	4600
500 SEC	6580	5630	4700	4230	3760
560 SE	8230	7050	6350	--	--
560 SEC	8570	7340	6610	--	--

OPEL					
MODELO	91	90	89	88	87
Corsa 1.0	670	570	510	430	340
Corsa Joy 1.2 3p	830	--	--	--	--
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520	470
Corsa 1.3 3p	870	750	670	570	510
Corsa Joy 1.4 3p	860	--	--	--	--
Corsa Swing 1.4 3p	820	--	--	--	--
Corsa GSi	1070	920	780	700	--
Corsa GL y Swing 1.2 4p	850	720	650	550	490
Corsa 1.3 4p	920	790	710	600	540
Corsa GL 1.4 4p	950	--	--	--	--
Corsa Swing 1.4 4p	880	--	--	--	--
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	510
Corsa Swing 1.2 5p	820	700	630	540	--
Corsa 1.3 4p	900	770	690	590	530
Corsa GL 1.4 4p	930	--	--	--	--
Corsa Joy 1.4 5p	850	--	--	--	--
Corsa 1.5 D 3p	820	700	640	490	440
Corsa 1.5 D 4p	890	750	680	530	480
Corsa 1.5 D 5p	880	730	660	510	460
Kadett 1.3 3p	--	--	820	690	540
Kadett 1.4 3p	1100	950	--	--	--
Kadett 1.6 3p	1170	1010	910	--	--
Kadett 1.8 3p	1240	1050	950	--	--
Kadett GSi 2.0 i 3p	1460	1250	1130	1000	900
Kadett GSi 2.0 i 16V 3p	1720	1470	1320	1180	1060
Kadett 1.3 4p	970	820	740	630	500
Kadett 1.4 4p	1140	1030	--	--	--
Kadett 1.6 4p LS	1120	960	880	770	600
Kadett 1.6 4p Fun	1120	960	880	770	600
Kadett 1.6 4p GL, Bea, Fris	1190	1020	920	820	680
Kadett 1.8 4p	1320	1130	1020	910	740
Kadett 1.3 5p	910	770	690	--	--
Kadett 1.4 5p	1120	1000	--	--	--

MODELO	91	90	89	88	87
Kadett 1.6 5p LS y Fun	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 5p GL	1170	1000	900	800	650
Kadett Beauty	1170	1000	900	800	650
Kadett 1.8 i 5p	1370	1230	--	--	--
Kadett GSi 2.0 i 5p	1520	1300	1170	1040	840
Kadett Cabrio 1.6	1550	1390	1250	--	--
Kadett Cabrio 2.0 i	1720	1550	1390	1180	--
Kadett 1.5 TD 4p	1210	1020	920	710	640
Kadett 1.6 D 4p	--	--	720	580	--
Kadett 1.7 D 4p	1090	920	830	--	--
Kadett 1.5 TD 5p	1200	1010	910	740	670
Kadett 1.6 D 5p	--	--	720	580	--
Kadett 1.7 D 5p	1040	890	800	--	--
Kadett 1.6 S Caravan	1200	1030	920	820	740

MODELO	91	90	89	88	87
R21 GTS	1380	1170	970	870	740
R21 TNE	1710	1450	1210	1080	920
R21 GTX	1470	1240	1040	940	---
R21 TX i	1820	1640	---	---	---
R21 2.1 Turbo	2340	1980	1650	1480	---
R21 GTD	1480	1250	1040	930	800
R21 Turbo D	1660	1400	1170	1050	---
R21 Turbo DX	1760	1480	1250	1120	---
R21 Nevada GTS	1530	1290	1080	960	820
R21 Nevada TXE	1750	1480	1240	1100	940
R21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	980
R21 Nevada GTD	1670	1410	1180	1050	900
R21 Nevada Turbo D	1820	1540	1290	1150	1030
R21 Nevada Turbo DX	1910	1620	1350	1210	1090
R25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R25 TX i	2320	1970	1770	---	---
R25 V6 i	2730	2320	2090	1880	1580
R25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2190
R25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Españe GTS	2000	1700	1530	---	---
Españe TSE	---	---	1380	1010	---
Españe TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Españe TXE Quadra	2650	2250	2020	---	---
Españe Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Españe Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4800	4100	3490	3140

ROVER

MODELO	91	90	89	88	87
111 i	800	---	---	---	---
111 S 5p	850	---	---	---	---
114 S	880	---	---	---	---
114 SL 5p	950	---	---	---	---
114 GII	1100	---	---	---	---
216 S	---	800	700	610	---
216 Sprint	---	850	750	650	---
216 SE	---	950	850	750	670
216 EF	---	950	850	750	670
216 Vitesse	---	1050	950	850	750
214 S i	1240	1120	---	---	---
214 GS i	1400	1260	---	---	---
216 GS i	1570	1400	---	---	---
116 GII	1720	---	---	---	---
414 GSI	1450	---	---	---	---
416 GSI	1500	---	---	---	---
416 GII	1700	---	---	---	---
820 Si	2300	2000	1700	1500	1300
827 Sterling	2600	2500	2200	1900	1600
827 Vitesse	2900	2500	2200	1900	1600
Metro 1.0	---	---	---	---	290
Metro 1.3	---	800	520	470	400
Metro MG	---	700	650	570	470
Metro 4p	---	670	600	520	450
Maestro EF 2.0	1150	1000	850	720	600
Montego Mayfair	---	---	---	750	650
Montego 1.6 SL	1000	900	800	---	---
Montego EF 2.0	---	---	---	900	800
Montego GSI 2.0	1150	1000	900	---	---
Montego GII 2.0	1200	1050	950	---	---
Montego Estate 2.0 GII	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	660	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	680	620	530	480
Ibiza CLX 1.5 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	---	---
Ibiza Disc. y Spc	770	650	580	440	320
Ibiza Jun. D 3p	770	650	580	440	320
Ibiza GLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza XLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza Disc. y Spc	820	690	630	480	430
Ibiza Jun. D 5p	820	690	630	480	430
Ibiza GLD	910	780	700	540	490
Ibiza XLD 5p	910	780	700	540	490
Malaga L, GL 1.2	720	610	530	450	400
Malaga Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430
Malaga L, GL y Bti	790	670	590	490	380
Malaga Touring 1.5	790	670	590	490	380
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

TALBOT

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

VOLKSWAGEN

MODELO	91	90	89	88	87
Polo Bunny 1.0 y 40 C	680	580	530	400	300
Polo 45 C y Fox 1.0	730	630	560	420	340
Polo 55 C y Fox 1.3	800	680	620	460	360
Polo Classic C 1.3	730	620	570	420	330
Polo Classic Cl. 1.3	830	710	640	480	360
Polo Classic Bel Air	770	650	580	---	---
Polo Fox Diesel	840	710	600	540	---
Polo Classic Cl. D	870	740	670	520	470
Polo Coupé Fox 1.0	730	630	540	490	---
Polo Coupé CL	820	700	590	530	---
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	---
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	---
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	---	---
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	---	---
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	830	---
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670
Golf CL 90 cv 4 p	1420	1220	1040	940	---
Golf GTI 112 cv 2 p	1440	1240	1110	940	730
Golf GTI 112 cv 4 p	1500	1300	1170	990	750
Golf GTI 16 v 2 p	1650	1410	1270	1070	860
Golf GTI 16 v 4 p	1730	1480	1330	1120	900

MODELO	91	90	89	88	87
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1360	1160	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 CL	---	---	---	510	420
Passat 2.0 GLS	---	---	---	690	620
Passat 1.6 CLD	---	---	---	420	---
Passat 1.6 GL D Turbo	---	---	---	570	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	---
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	---
Passat GL 112 cv	1660	1490	1340	1200	---
Passat GT 16 v	1950	1760	1580	1420	---
Passat CL TD	1540	1390	1250	1120	---
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	---
Passat Variant GL 112 cv	1680	1420	1210	1090	---
Passat Variant TD	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	---	---	---	680	---
Santana GX GTD	---	---	---	480	---
Scirocco GT	1250	1070	960	810	660
Scirocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Scirocco GT 16V	1430	1220	1040	940	---

VOLVO

MODELO	91	90	89	88	87
244 GL	1690	1490	1290	1070	850
244 GII	1950	1650	1500	1360	1100
244 GLD	---	1320	1180	890	710
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1280	980	790
Polar	2100	1900	---	---	---
340 DL	---	---	---	500	450
340 GL	---	900	810	730	660
340 Plus	1190	1070	960	---	---
340 GLD	---	---	---	880	770
360 GLE	---	1420	1230	850	770
360 GII	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1380	1240	---	---	---
440 GII/GLE	1890	1620	1460	---	---
440 Turbo	2100	1820	1640	---	---
440 GL	1800	1620	---	---	---
460 GLE	1950	1770	1590	---	---
460 Turbo	2150	1970	1770	---	---
480 ES	2180	1850	1670	1510	1360
480 ES Turbo	2470	2100	1970	1770	---
740 GL	---	1530	1300	1070	860
740 Master y 2.0	2100	1890	---	---	---
740 GLE	---	1880	1640	1350	1080
740 GLI	---	---	1320	1190	---
740 GLD	---	1440	1230	1060	850
740 200 cv	3500	3150	---	---	---
740 Turbo Diesel	---	2080	1640	1410	1120
740 Turbo Intercooler	---	2100	1620	1360	1080
740 Master	2050	1840	---	---	---
745 GLE	---	1870	1590	1350	1080
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1080
760 GLE	---	2500	2250	2030	1830
760 Turbo Diesel	---	2700	2310	1960	1570
760 Turbo Intercooler	---	2840	2390	2050	1620
780	4700	4350	4050	3440	2920
940 y Royal	2310	---	---	---	---
940 GL y 16V	3000	---	---	---	---
940 Turbo	3270	---	---	---	---
940 2.3 i STW	2500	---	---	---	---
940 16V STW	2850	---	---	---	---
940 TD STW	3100	---	---	---	---
940 Turbo STW	3370	---			

AUTOMOBIL
 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.

BENEFICIESI Nueva bajada de impuestos, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Per sólo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 376, 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta.

CAMION Mercedes, todo terreno, año 88. Tel. 776 08 39.

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, con climatizador, dirección asistida, etc., por 1.700.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Renault 21-TXE, año 88, garantía 18 meses, por 1.075.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME S.A. Ocasión! Málaga 1.5 Premier, año 88, con llantas, elevallas eléctricas, cierrres centralizados, garantía 18 meses, por sólo 550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

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

F. TOME S.A. Citroën BX, 19 TGS, año 91, como nuevo, con A.A., garantía de 24 meses, por sólo 1.350.000

meses de garantía, 590.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfono (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME S.A. Seat Marbellá, año 88, garantía 18 meses. Teléfonos (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Alfa 33, 1.5 TI, precioso, año

za 1.2, año 87, 18 meses de garantía, 425.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.

F. TOME S.A. Peugeot 405 MI 16, full, año 91, 18 meses de garantía, por 2.450.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.

BMW M3 rojo, impecable, 60.000 kilómetros, ruedas nuevas, M-KK, 4.100.000 ptas., acepto moto o coche como parte de pago. Tel. 314 08 92. José Ramón.

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

ROLLS Royce Corniche, año 90, negro. Tel. (971) 24 87 14.

LOTUS Excel S.E., año 90, perla. Tel. (971) 24 87 14.

VENDO Volvo 780 coupé, completo, precioso. P.V.P. 3.100.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.

COMPRO Seat Panda, techo de lona. Tel. (953) 72 05 76.



SEAT

F. Tomé

VEHICULOS DE OCASION
DE MANOS DE UN AMIGO

GARANTIA TOTAL
ESCRITA

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

ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Citroën BX, año 88, 18 meses de garantía, 550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.

F. TOME S.A. Citroën AX, 14 TRS, año 88, 18

¡POR FIN! NIVA DIESEL



Consumo medio
6,9 Litros
 Gasoil

MOTOR PEUGEOT

Desarrollado en España por **DITECNICA** (la tecnología diesel)

Las prestaciones del gasolina con el consumo de un diesel

DITECNICA TELEFONO (91) 658 25 31 (8 LINEAS)

Motor 16

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos

- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 24 meses

Contactos: Sr. Mora Escherman Corpas Martínez Pafocaba



UNA OCASION DE AMIGO.

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

SE VENDE
FORD SIERRA COSWORTH 4X4

A MATRICULAR
 TEL: (98) 525 76 98
 A PARTIR
 10 NOCHE.

VENDO O CAMBIO

BMW M5

TECHO, CUERO, RADIO CASSETTE, FULL EQUIP, 50.000 KMS.
 TEL: (96) 525 76 98

¡ANUNCIESE HOY!

ANUNCIOS POR PALABRAS
 Hermanos García Noblejas, 39
 Madrid-28037

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

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



ESPECIALISTAS EN TODO TERRENO

CREDITECNICA
 LA MEJOR FINANCIACION
 EN 48 HORAS

DESDE **13,9%**

Teléfono móvil
GRATUITO



DITECNICA JEEP GRAND CHEROKEE

EXPOSICION Y VENTA: C/ Velázquez, 146. Tel. 564 55 56.
 TALLERES. Tel. (91) 658 11 97

Motor 16



AUTO RADIO UNION ALARMAS

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

15% Descuento

VISA, ETC.

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

ALARMAS GT PROFESIONAL

- TELEMANDO ULTRASO. Y CIERRES 56.000 PTAS.
- TELEMANDO Y ULTRASONIDOS 38.000 PTAS.
- TELEMANDO 28.000 PTAS.
- SIRENA Y ULTRASONIDOS 27.000 PTAS.
- SIRENA 18.000 PTAS.

OFERTA: MANO DE OBRA GRATIS



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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



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

VENDO Mercedes 230 CE, cuero, ABS, ASD, aire acondicionado, suspensión deportiva, climatización automática, etc., oportunidad, P.V.P. 5.600.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.

VENDO Mercedes 190E, cierre central, cristales climatizados, temperatura exterior, apoyabrazos delantero, P.V.P. 2.650.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.

VENDO Opel frontera G. CHEROKEE Limited, a estrenar. Tel. 564 55 56.

VENDO Porsche 911, techo, cuero, aire acondicionado, autobloqueante, llantas, etc. P.V.P. 3.900.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.

MERCEDES 230 TE, automático, techo eléctrico, 1986, 1.890.000 ptas. Teléfono (558) 63 18 55 y 63 31 52.

DELTA integrable 16 V, volcado, documentado, 44.000 km. precio 400.000 ptas. Tel. (976) 38 70 00. Sr. Martínez.

VENDO Camión Pegaso, 2.431 km. volquete Fervaz, plena garantía, año 1989. 4.500.000 ptas. Tel. 682 28 68.

PARTICULAR vende Mercedes 300 E, año 1986, aire acondicionado, llantas, techo, cristales eléctricos, etc. 2.300.000 ptas. Tel. 661 70 51.

CHEVROLET Typhoon, 280 CV, negro, full equip, a estrenar. Tel. 564 55 56.

Si lo tuyo son las dos ruedas, no te conformes con cualquier cosa

YAMAHA FZR 1000 EXUP M-MJ

REGALO 2 CASCO (SHOE)

SE VENDE

TEL: DE DIA: 407 27 00 (ext. 460)
 DE NOCHE: 851 55 77



SE VENDE

VOLKSWAGEN GOLF CABRIO 1.8 INYECCION QUARTTET

TAPICERIA, TECHO Y CAPROCCERIA BLANCO. 30.000KMS. IMPECABLE.

TEL: 523 36 66

PREGUNTAR POR ANTONIO (HORARIO DE COMERCIO)

Centro Motor

NISSAN

BASE CENTRAL: CRTA. FUENCARRAL-ALCOBENDAS KM. 12,200 (28049) MADRID. TEL: 3 58 88 91. FAX: 3 58 96 77

NISSAN 300 ZX, 200 SX, 100 NX

ENTREGA INMEDIATA. 3 AÑOS DE GARANTIA

DESCUENTOS ESPECIALES

MULTAS! Tramitación y gestión por personal jurídico, para la posible reducción o cancelación de sus infracciones Gestratric, apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia), información telefónica (968) 64 11 59, Fax (968) 64 11 78.

PORSCHE Carrera 4, 1991, todos extras, alarma, Hi-Fi, 2 airbag, control de velocidad, climatizador, techo de cuero, 6 meses de garantía. Teléfono (91) 352 04 25.

PORSCHE 944, aire, techo, etc. Teléfono 564 55 56.

PORSCHE 928 S4, perfecto estado, 20.000 km. M-MX, año 92. Tel. 564 55 56.

CHEROKEE LTD, en perfecto estado, precio 2.990.000 ptas. Tel. 564 55 56.

MITSUBISHI Mirage, cuatro puertas, motor 123 CV, aire acondicionado, dirección asistida, elevallas 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.

MERCEDES 190, nacional, 39.000 km. ABS, aire, llantas de aluminio, dirección asistida, extras. Precio 2.700.000 ptas. Tel. (91) 471 65 19. Mañanas, urge.

CORVETTE LT1, rojo, año 92, impecable, full equip. Tel. 564 55 56.

BMW 325i, 4 puertas, A88, AC, ABS, llantas, negro metalizado, particular, 2.100.000 ptas. Tel. 201 71 30, de 20 a 23 h. Barcelona, impecable.

CADILLAC Seville STS, full equip, teléfono, año 91. Teléfono 564 55 56.

VAROSA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID

TEL: 469 51 49 - 15 11 FAX: 469 51 49

QUADS



VAROSA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID TEL: 469 51 49 - 15 11 FAX: 469 51 49



HONDA CIVIC

Motor 16



MITSUBISHI 3000.



•MITSUBISHI•HONDA •TOYOTA•MAZDA

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



VAROSA motors

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID
 TEL: 469 51 49 - 469 15 11 FAX: 469 51 49

Entrega inmediata todas unidades y colores

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, elevallas, cierre espejos eléctricos, cinturones automáticos, piloto automático, radio-casete digital, 6 altavoces, deportivo más de moda del momento.

Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 11.

HONDA Civic.

TOYOTA Celica.

NISSAN 300 ZX.

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

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

Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49 y 606 15 95.

TELEFONIA móvil, distribuidor oficial Olivetti, seguridad y servicio.

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

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

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

MITSUBISHI Eclipse GS Turbo, motor 190 CV, 0-100 6,3 segundos, velocidad máxima: 325 km/h.

MITSUBISHI V6, Largo GLS, automático, cuero, full equip, nuevo, a estrenar. Teléfono 564 55 56.

VENDO Buggy Beach, entero o despiece. Tel. (96) 287 86 31.

IMPORT-DIR S.A.

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

•MITSUBISHI •HONDA •TOYOTA •MAZDA

MITSUBISHI 3000 ECLIPSE
 MAZDA 929
 HONDA CIVIC
 TOYOTA CELICA
 DODGE STEALH



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

ECLIPSE GS.
 Full Equip. 3.692.000



ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES

Motor 16



MITSUBISHI MONTERO V-6 3000 MITSUBISHI MONTERO TDI 2.5



FULL EQUIP-ENTREGA INMEDIATA
AGENCIA TECNICA DE IMPORTACIONES.
C/Tres Cruces. 8, Madrid 28013.
Tel: 531 32 80. Fax: 522 47 19.

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

CHEVROLET Camaro Z 28, 1991, 20.000 km. 250 CV, extras, 3.100.000 ptas. Tel. 638 30 44. Noches.
ESCARABAJA Cabriolet, original Karmann, modelo 1.303, perfecto estado, 1.250.000 ptas. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

VENDO Mercedes 300 E 4 matic, aire acondicionado, tempomat, calefacción estática, cierre central, elevallunas, cambio automático, etc. P.V.P. 4.200.000 ptas. Teléfono (911) 43 78 13.

PEUGEOT 205 GTX, septiembre del 90, rojo, 30.000 km., impecable, vende ejecutivo francés por causa de regreso, llamar a Daniel Tixeront. Tel. 563 93 36 y 561 66 26.

CORVETTE Coupé, negro, año 91, perfecto estado, full equip. Tel. 564 55 56.

CORVETTE ZR1, blanco, año 91, perfecto estado, full equip. Tel. 564 55 56.

CORVETTE Cabrio, negro, año 89, perfecto estado, full equip. Tel. 564 55 56.

RANGE Rover TD, azul, M-Y, impecable, muchos extras. 2.500.000 ptas. Tel. 304 28 87, José Antonio.

PONTIAC Trans Sport GT V6 3.8 litros, 165 caballos de potencia (3 filas de asientos, radiocasete estéreo, aire acondicionado, etc.), entrega inmediata, 3.900.000 pesetas.

VENDO Mercedes 190-E, cierre central, cristales climatizados, temperatura exterior, apoyabrazos delantero. 2.850.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.

VENDO Mercedes 230 CE, cuero, ABS, ASD, aire acondicionado, suspensión deportiva, climatización automática, etc., oportunidad. 5.600.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.

MITSUBISHI Eclipse GSX, 4 cilindros, 16V, 2.0 litros, Turbo 4x4, 195 caballos de potencia, full equip (piel, radiocasete estéreo con compact disc, tracción total, aire acondicionado, etc.), entrega inmediata, 4.100.000 pesetas.

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

¿A qué espera para venir?



AUTOMOVILES



...Es mucho MAS

EL MEJOR STOCK EN VEHICULOS NUEVOS DE IMPORTACION

Maria Zayas, 21 semiesq
Bravo Murillo, 247
28039 Madrid

TELS: 571 54 63/
571 86 72
FAX: 571 51 15

HONDA Civic Si, 4 cilindros, 16V, 2.0 litros, 125 caballos de potencia (elevallunas eléctrico, cierre centralizado, techo solar, etc.), entrega inmediata, precio: 2.600.000 pesetas.

ESCARABAJA Cabriolet, original Karmann, modelo 1303, último año de fabricación, dirección asistida, motor inyección, aire acondicionado, imposible mejorarlo. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

GM Syclone, pick up, edición limitada, turbo, 280 HP, tracción total, de 0 a 100 km/h en 5,3 segundos (más rápido que el Ferrari 348). Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

MERCEDES 220-SE coupé, 1965, nuevo, techo, 1.800.000 ptas. Castelló, 98. Tel. (91) 411 36 29.

BMW M3, rojo, impecable, 60.000 km, ruedas nuevas, M-KK, 4.100.000, acepto moto o coche como parte pago. Tel. 814 08 92. José Ramón.

VENDO Porsche 911, techo, cuero, aire acondicionado, autoblocante, llantas, etcétera. 3.900.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.

LOTUS Excel SE, año 90, perla. Tel. (971) 24 87 14.

UN MILLON SCORPIO 28 GHIA
1986 - 112.000 kms.
Aire acondicionado - Ventanillas eléctricas
Cerradura centralizada - Techo deslizable
Radio de fábrica
VENDE PARTICULAR
597 07 09 (horas de oficina)
441 18 41 (todo el día)

DAIMATSU Rocky EX, aire, dirección, elevallunas, cierre y radio, 15.000 km, como nuevo, matrícula Navarra, 2.900.000 ptas. Tel. (91) 564 22 91.

VENDO Volvo 780 coupé, completo, preciosos. 3.100.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.

PORSCHE 944 S 16V, Terga, climatizador, techo eléctrico desmontable, tapicería cuero, chasis, suspensión, cambio velocidades, llantas, todo especial de fábrica y muchos extras más, máximo confort, última matrícula Madrid (NU), perfectísimo estado, poquísimo uso, sólo 27.000 km, modelo 1988, por regresar a EE UU vendo gran oportunidad, 3.350.000. Teléfono 730 13 75, noches.

RENAULT Espace TXE, 7 plazas, aire acondicionado, extras, 1987, perfecto estado, 1.500.000 ptas. Tels. 725 86 21/725 86 22.

DISTINGASE. ORIS SE LO PONE FACIL.

UNA SOLUCION PARA CADA VEHICULO Y NECESIDAD



Los sistemas de transporte ORIS están pensados para adaptarse a su coche según las especificaciones del fabricante. Su depurado diseño y construcción en aluminio ofrecen la mínima resistencia aerodinámica. Porta-equipajes, porta-esquí, porta-bicicletas, porta-windsurf, cajas porta-todo y otros. Homologados por la TUV alemana.

Importador para España: **TURQUINA**
Pérez Gallo, 40, 08012 Barcelona, Tel. (93) 207 83 24. Fax (93) 206 30 20

VW Santana GX5, 110 CV, aire acondicionado, dirección asistida, buen precio. Tels. 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.

UNICO Seat 850, transformación total, descapotable, homologación tráfico, 190.000 ptas. Teléfono (93) 843 91 55, noches.

VW Santana GX5, 110 CV, aire acondicionado, dirección asistida, garantía, 700.000 ptas. Tels. 725 86 21/22.

COCHES nuevos, Citroën, precios especiales para profesionales. Tels. 553 03 48/534 21 33/533 51 97. Fax 553 03 65.

VOLKSWAGEN Escarabajo descapotable, rojo, último modelo, motor 1600 inyección, versión USA, muy buen estado, precio interesante. Teléfonos 725 86 21/725 86 22.

OPEL Omega 2.0 GL, aire acondicionado, conservación excelente, garantizado, admito usado a cambio. Tel. 726 17 17.

PROMOCION especial, Suzuki Samurai y Vitara, entrega inmediata. Información: Azcona, 62.

VENDO Opel Frontera TD, nuevo, muchos extras. Teléfono (911) 43 78 13.

BX 19 T2S Break, 1990, 1.700.000 ptas., extras. De la Osa, S.A.

XM V6, 1991, precio, 4.000.000 ptas. De la Osa, S.A.

BMW 325i, 171 CV, 4 puertas, extras, impecable, 1.500.000 ptas., garantía 6 meses. Tels. 725 86 21/725 86 22.

VENDO Volvo 780 Coupé, completo, precioso, 3.100.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.

OPEL Omega 2.0 GL, aire acondicionado, perfecto estado, garantía 1 año, piezas y mano de obra, desde 28.000 ptas/mes. Teléfonos 725 86 21 y 725 86 22.

VENDO Mercedes 300 E-4 matic, aire acondicionado, tempomat, calefacción estática, cierre central, elevallunas, cambio automático, etc. 4.200.000 ptas. Tel. (911) 43 78 13.

BX GTi, 1991, precio: 1.700.000 ptas., extras. De la Osa, S.A.

ASTRA GSi, a estrenar, procedente de empresa, precio interesante. Tel. 725 86 21.

RENAULT 19 TXE, M-JS, dirección asistida, como nuevo, garantía, 12 meses, facilidades. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

SUPEROCASION, Liquidación Lancia Delta, llantas, pintura metálica, estrenar, varias unidades, precio increíble. Azcona, 62. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

DITECNICA



PONTIAC TRANSPORT



CHRYSLER VOYAGER



CHRYSLER LE BARON



CADILLAC SEVILLE STS



CORVETTE ZR-1 COUPE

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

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



LA NUEVA GENERACION DE LAS AUTENTICAS LLANTAS DESMONTABLES EN 3 PIEZAS



476 IGUALADA (BARCELONA)
TEL. (93) 8 03 16 36, (93) 8 03 16 66
FAX. Nac. (93) 8 05 07 02.
FAX. Int. 34-3- 8 05 07 02.

Finance
BMW
Leasing

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

 **SELECCION
AUTOMOVILES
DE OCASION**

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	525i 24 V	1990	Alarma/Air. Aco./ABS/Pint. Metalizada	3.300.000	A. Albelda
BMW	320i	1986	Elevalunas/Cierre Centralizado	1.000.000	A. Albelda
Alfa Romeo	75 QV	1987	Llantas/Radio-Cassette	925.000	A. Albelda
Citroën	XM Diesel	1990	Full Equip	2.200.000	A.S. Busquets
BMW	525i	1990	Full Equip/M-Technic	3.800.000	A.S. Busquets
BMW	325 Touring	1991	Air. Aco./Llantas/Antinieblas/Pint. Met.	3.500.000	A.S. Busquets
Renault	Alpina V6	1987	Full Equip	2.200.000	Auto Ampuria
BMW	735i	1987	Aire Acondicionado	3.000.000	Auto Ampuria
BMW	318 Sport	1989	Full Equip	1.750.000	Auto Ampuria
Rover	Sterling 827 V6	1990	Full Equip	2.100.000	Auto Paris
Porsche	Carrera 2	1992	Full Equip/Tip-Tronic	8.500.000	Auto Paris
Mercedes	190 E 2.6	1987	Aire Acondicionado/ABS	2.300.000	Auto Paris
BMW	535iA	1990	Full Equip/Placa Turística	4.400.000	Autogal
Audi	90 20 V	1990	Full Equip/Placa Turística	2.500.000	Autogal
Toyota	Supra 30 Targa	1988	Full Equip/Placa Turística	2.200.000	Autogal
BMW	M 5	1985	Full Equip	4.250.000	Autolago
BMW	735i	1988	Full Equip	4.500.000	Autolago
BMW	325x Touring	1991	Full Equip	3.800.000	Autolago
BMW	318i / 2	1987	Full Equip	1.450.000	Autosa (Oviedo)
BMW	320i / 4	1988	Full Equip	2.000.000	Autosa (Oviedo)
BMW	325i / 2	1988	Full Equip	2.500.000	Autosa (Oviedo)
Porsche	944	1986	Full Equip	2.450.000	Armosa
Peugeot	605 V6 3.0	1990	Full Equip	2.600.000	Armosa
Porsche	911 Carrera	1989	Full Equip	5.750.000	Armosa
Mercedes	300 E	1992	Full Equip	5.100.000	Bertolín
BMW	325i Touring	1990	Full Equip	3.100.000	Bertolín
Mercedes	300 D	1987	Full Equip	2.650.000	Bertolín

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	325ix Touring	1991	Aire Acondicionado/ABS	3.750.000	Bikar Motor
BMW	325ix	1987	ABS/Llantas/Hi-Fi	2.000.000	Bikar Motor
BMW	320ix	1987	Llantas/Hi-Fi	1.500.000	Bikar Motor
Saab	900 Turbo	1988	Full Equip	1.525.000	Carmelo
BMW	316	1988	Full Equip	1.125.000	Carmelo
Renault	25 V6	1987	Full Equip	1.500.000	Carmelo
BMW	325 Touring	1991	Full Equip	3.250.000	Cuzco Motor
BMW	535i	1988	Full Equip	3.400.000	Cuzco Motor
Audi	90 2.2	1989	Llantas/Pint. Metalizada/Radio-Cassette	1.700.000	Cuzco Motor
BMW	635 Csi	1980	Full Equip	1.600.000	Dipauto
Porsche	928	1980	Full Equip	2.300.000	Dipauto
BMW	745i	1981	Full Equip	1.300.000	Dipauto
Ford	Sierra 2.0 Sport	1987	Aire Acondicionado	850.000	Elitemotor
Ford	25 Turbo	1988	Aire Acondicionado	950.000	Elitemotor
Opel	Omega 2.0 CD	1987	Aire Acondicionado	1.175.000	Elitemotor
Mercedes	280 SL	1978	Full Equip	2.800.000	Engasa
Rover	V8	1988	Full Equip	2.700.000	Engasa
Volkswagen	Golf Cabrio	1990	Radio-Cassette	1.650.000	Engasa
BMW	318i	1987	Aire Acondicionado/Paquete Sport	1.400.000	G. Guarnieri
Renault	21 TXE	1987	Aire Acondicionado	1.000.000	G. Guarnieri
BMW	Z 1	1992	Full Equip	7.500.000	G. Guarnieri
BMW	318i / 4	1991	Full Equip	2.550.000	Hispanóvil
BMW	324 Diesel	1986	Llantas/Techo	1.500.000	Hispanóvil
Peugeot	309 GT	1987	Air. Aco./Llantas/Dir. Asistida	900.000	Hispanóvil
BMW	325i	1989	Air. Aco./Eleva./ABS/Dir. Asistida	1.300.000	Keldenich
BMW	M 6	1986	Full Equip	2.500.000	Keldenich
BMW	M 5	1988	Full Equip	3.500.000	Keldenich

Ruiz Nicolai

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

CARMELO. Cisneros, 89. Tel. 23 46 78. **SANTANDER**
CUZCO MOTOR. Capitán Haya, 35. Tel. 556 48 08. **MADRID**
DIPAUTO. Doce de Octubre, 20. Tel. 48 22 11. **CORDOBA**
ELITEMOTOR. Roger de Flor, 69. Tel. 870 33 54. **GRANOLLERS**
ENGASA. Ctra. N-III, Km. 336. Tel. 152 18 62. **QUART DE POBLET. VALENCIA**
FERSAN. Ctra. Alicante-Valencia, Km. 87,300. Tel. 565 73 90. **SAN JUAN**
G. GUARNIERI. Ctra. de Cádiz, Km. 228,1. Tel. 37 30 68. **MALAGA**
HISPAMOVIL. Ctra. Alicante, esquina C/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**
KELDENICH. San Gervasio de Cassolas, 104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**
MARTIN I CONESA. Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**

MOTOR CENTRAL. Guillermo de Osma, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**
MOVILJEREZ. Ctra. N-IV Madrid-Cádiz, Km. 633. Tel. 18 08 79. **J. DE LA FRONTERA**
MOVILNORTE. Ctra. El Plañito-Majadahonda, Km. 1,100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**
MUNTAÑA. Numancia, 22. Tel. 322 91 62. **BARCELONA**
NOGUERA PIÑOL. Doctor Fleming, 51. Tel. 26 89 99. **LERIDA**
NOVOMOVIL. Ctra. N-VI, Km. 589. Perillo-Oleiros. Tel. 63 57 50. **LA CORUÑA**
PIRINEO MOTOR. C/ Comercio, s/n. Tel. 24 12 45. **HUESCA**
PORFESA. Calderón de la Barca, 3. Tel. 23 84 11. **CASTELLON**
R. CALATAYUD. Pol. Ind. Los Olivares. C/ Boas de Segura, 9. Tel. 25 53 23. **JAEN**
REX MOTORS. Gran Vía Asima, 4. P. I. Son Castelló. Tel. 75 88 22. **MALLORCA**

RUERA SPORT. Ctra. de Logroño, Kri. 109. Pol. Villayuda. Tel. 22 42 50. **BURGOS**
SARAN. Trav. Miguel Ibáñez, 1. Tel. 60 66 00. **TERUEL**
STINUS. Gloria, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**
T. CAYMA. Ronda Barceló, 72. Tel. 798 28 00. **MATARO**
TURALSA. Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**
VASMOTOR. Avda. Gastelz, 48-51. Tel. 24 21 66. **VITORIA**
VEHINTER. Ctra. de Toledo, Km. 14,700. Tel. 683 57 00. **GETAFE**
VEIMSA. Avda. de Madrid, 131. Tel. 37 38 88. **VIGO**
VELOMOVIL. Reina Doña Germana, 17. Tel. 374 35 62. **VALENCIA**

Valeo térmico

ESPECIALISTAS en sistemas de refrigeración y calefacción para el automóvil de toda España asistieron el pasado mes de junio a las jornadas técnicas celebradas por Valeo en su factoría de Zaragoza, lugar donde se fabrican los radiadores, refrigeradores de aceite y aire, panales y todo lo relacionado con el intercambio térmico de motores de turismo y vehículos industriales para la práctica totalidad de los constructores de automóviles.

Durante el recorrido por la planta, apreciaron los importantes cambios habidos en los últimos tiempos, entre otros las diversas tecnologías, el

NUEVA GAMA WYNN'S

La marca líder de productos aditivos en el sector de la automoción, Wynn's, acaba de lanzar al mercado una nueva línea de mantenimiento y embellecimiento para el cuidado de su automóvil. Esta gama completa cubre el mantenimiento de carrocerías, llantas cristales y salpicaderos.

Los nuevos productos se presentan en un atractivo display contenedor y también en un kit completo, con todos los productos necesarios para el cuidado y mejoramiento del automóvil. Todos los productos Wynn's están distribuidos por Proquimetal.



sistema de organización y la nueva línea de montaje de radiadores de aluminio mecánico.

Motorola líder

EL pasado día 3 de septiembre Motorola, líder a nivel mundial en telefonía celular, ha recibido la primera homologación oficial para toda Europa de un equipo portátil GSM, el modelo digital Internacional 3.200. El pasado mes de junio recibió también la primera homologación de un equipo móvil para el sistema GSM, alcanzando el mayor nivel de calidad.

Continuando en la línea de líderes del mercado de telefonía celular, Motorola es la primera empresa au-

100 / **Motor 16**

DAF en Portugal

DAF España, S.A. ha hecho entrega a la empresa de transportes Luis Simoes España, S.A. de cinco cabezas tractoras del modelo FT 95.360, que son los primeros vehículos que esta empresa adquiere en nuestro



país. La empresa de transportes Luis Simoes España, S.A. se constituyó en agosto de 1990 y pertenece al grupo Luis Simoes, empresa líder en el sector del transporte en Portugal, con una flota de 350 camiones.

Este modelo de DAF incorpora tecnología ATI.

Panama Jack es natural

CAMINAR con Panama Jack, es natural. Y desde ahora también vestirse con Panama Jack es natural, tan natural como sentirse siempre joven. Dejarse abrazar por



los suaves y resistentes tejidos de esta primera colección Natural Wear es dejarse seducir por el Natural Life Style de Panama Jack, que se presenta este año en el ya mítico marco del Salón Gaudí, en Barcelona.

Los colores de la naturaleza han impregnado toda una línea creada por un

equipo internacional de jóvenes profesionales, de formación interdisciplinaria, que han volcado los más avanzados conocimientos en el terreno del diseño hasta conseguir los excelentes y sugerentes resultados obtenidos.

Natural Wear se ha creado como una línea in-

tegral tan sólo sometida al ritmo de vida que se le quiera imprimir, inspirada en un espíritu inquieto y dinámico que no está sujeto a modas y al que ni siquiera las estaciones del año son capaces de imponerle sus pautas. Están pensadas para ser vividas con mucha comodidad.

EN ESTE PAÍS

MUCHA GENTE MANEJA

INFORMACIÓN PRIVILEGIADA.

LEEN CAMBIO 16.

Tienen los mejores contactos nacionales e internacionales. Conocen a fondo, todo lo que está pasando en el mundo político, financiero y cultural de este país. Sin duda reciben, todas las semanas, un soplo de información.

cambio

INFORMAMOS SIN RESERVAS.

GILERA RC 600 COBRA

CARACTER LATINO

La marca de Noale ha dotado a la nueva RC de una más acusada personalidad «off-road», aunque no por ello la Cobra deja de ser una moto polivalente, con un motor alegre y un diseño agresivo. La nueva RC Cobra demuestra un carácter ardiente y apasionado que dará muchas satisfacciones a sus poseedores.

VIRTUDES

- Comportamiento en campo
 - Motor potente
 - Suspensiones brillantes
 - Estética singular

**GILERA RC 600 COBRA
PRECIO: 687.100 Ptas.**

- Altura excesiva
- Radio de giro largo
- Tapón de gasolina sin llave
- Estárter inaccesible

DEFECTOS



La competencia en el segmento de las trail monocilíndricas de cilindrada media, aunque no ha aportado grandes novedades en los últimos años, si mantiene un alto grado de interés por sus elevadas ventas. Los fabricantes japoneses y los principales europeos han ido evolucionando paulatinamente adaptándose a las necesidades del mercado.

La nueva RC sigue manteniendo la misma estructura mecánica de su predecesora, aunque con ligeras modificaciones que elevan la potencia hasta los 53 caballos. Ésta es una cifra bastante espectacular teniendo en cuenta la cilindrada total, la más baja de su categoría. Por lo demás, las características son similares a la anterior RC, monocilíndrico de cuatro tiempos con culata de cuatro válvulas comandada por un doble árbol de levas. La refrigeración es por agua con bomba de circulación y dos volu-



FICHA TECNICA

MOTOR: Monocilíndrico de cuatro tiempos, refrigerado por agua. Doble árbol de levas. Cuatro válvulas por cilindro. Cilindrada: 558 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 98 mm. Carrera: 74 mm. Compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima: 53 CV a 7 500 rpm. Par máximo: 5,2 mkg a 6 000 rpm.

ALIMENTACION: 2 Carburadores. Teikei de 30 mm, de diámetro del difusor.

ENCENDIDO: Electrónico inductivo y avance automático variable. Batería 12 V 18 Ah.

LUBRICACION: Cáster húmedo.

TRANSMISION: Primaria por engranajes, secundaria por cadena. Cambio de cinco velocidades. Embrague multidisco en aceite.

BASTIDOR: Tubular monocuna desdoblado con la parte posterior desmontable. Basculante de sección rectangular. Suspensión delantera con horquilla telehidráulica de 43 mm de diámetro de barras con 240 mm de recorrido. Suspensión trasera, monoamortiguador regulable sistema Power Drive con 260 mm de recorrido. Frenos Disco delantero, de 260 mm de diámetro con pinza de doble pistón de 28 milímetros de diámetro. Trasero de disco con 240 mm y un pistón de 35 mm. Llantas de aluminio. Neumáticos delantero 90/90-21. Trasero 130/80-17.

DIMENSIONES: Longitud total 2 230 mm. Altura del asiento: 890 mm. Distancia entre ejes: 1 510 mm.

PESOS Y CAPACIDADES: Peso en vacío: 141 kg. Capacidad del depósito de combustible: 12 l.

CONSUMOS

CIUDAD	6,2
CARRÉTERA	6,8
AUTOFISTA	9,5

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA	
Km/h	170
ACELERACION (seg.)	
400 m salida parada	16,5
De 0 a 100 km/h	6,6



ALMA LATINA
En el motor se encuentran las principales novedades de la Cobra. Una respuesta más alegre en bajas caracteriza a este modelo.

NUEVA HORQUILLA
La suspensión delantera adopta ahora una horquilla Kayaba de excelente rendimiento. También los frenos han mejorado su eficacia.

minosos radiadores. También se han introducido variaciones en la parte eléctrica: un nuevo generador de encendido electrónico, que mejora el arranque y la respuesta a bajas revoluciones, nueva centralita electrónica, conmutador de luces, sistema de cableado y caja de dispositivos eléctricos.

El resultado es sorprendente, la elasticidad de este motor es muy superior al del anterior modelo, la respuesta llega a menos revoluciones y se estira más por arriba. Este motor proporciona una mayor versatilidad y mayores posibilidades de aprovechamiento en cualquier tipo de terreno.

En lo referente a la parte ciclo, también se han efectuado algunas modificaciones, que afectan especialmente a la suspensión. La horquilla es ahora una Kayaba, con barras de 43 milímetros de diámetro y un recorrido de 240 milímetros. En el

tren posterior, un sistema de progresividad variable Power Drive, con monoamortiguador oleoneumático regulable y un recorrido de 260 milímetros. El conjunto se muestra muy adecuado, sobre todo, para su utilización en campo, donde brilla entre sus competidoras. En carretera, sin desmerecer, pierde algo de aplomo, en el tren delantero, a alta velocidad. También los frenos muestran una buena disposición, con una encomiable eficacia y resistencia a la fatiga, además destaca su progresividad muy de agradecer, sobre todo, sobre pistas de tierra.

Por lo demás, el bastidor mantiene la misma estructura ya conocida, monocuna de tubo de acero, desdoblado a la altura del motor y con la parte posterior desmontable. Aquí se han introducido ligeras modificaciones para la adopción de un nuevo portaequipajes, pero esto no influye



en absoluto en el comportamiento general de la moto. En cuanto a la parte estética, se han introducido notables cambios que afectan especialmente al frontal, ahora con doble faro, al depósito fabricado en plástico, un nuevo sillín de mayor longitud y una parte trasera rediseñada, con el piloto trasero encastrado bajo la aleta y el nuevo portaequipajes con asideros incorporados. También es novedad el manillar con barra de aluminio desmontable.

El comportamiento de la Cobra es más equilibrado que el del modelo al que sustituye, en esto influye positivamente su motor más elástico, desde 4.000 vueltas el tirón es progresivo y lineal hasta llegar por encima de las 7.500. Esto es muy de agradecer tanto en carretera como en campo, la Cobra permite una conducción de ti-

po deportivo, demostrando en todo momento una notable nobleza de reacciones. Las carreteras de montaña se muestran como el coto de caza de este «reptil colorado», con una agilidad de movimientos y una viveza de respuestas notables. El cambio está bien escalonado, aunque el selector resulta un poco impreciso debido a los largos recorridos.

En ciudad los más bajitos tendrán ciertos problemas con la «estatura baloncestística» que caracteriza a este modelo, por otra parte, su radio de giro también penaliza su comportamiento entre los coches.

Los hombres de Gilera se han esforzado en el capítulo de acabado y precio, con una buena relación con su calidad.

Fernando Cañizal
fotos: José Antonio Díaz



SIN PROBLEMAS
Tanto en campo como en todo tipo de carreteras la Cobra responde con eficacia y seguridad.

ASEGURE
UNA BUENA
CARBURACION
PROTEJA
EL SISTEMA
DE INYECCION
MEJORE
LA COMBUSTION
AUMENTE
EL RENDIMIENTO

NUEVA ESTÉTICA
La parte posterior ha sido totalmente rediseñada para incluir el nuevo soporte de equipajes. También el faro encastrado bajo la aleta es de nueva factura.



WYNN'S
EL EQUILIBRIO
IDEAL
PARA SU MOTOR



Wynn's
PURA FUERZA



La lucha contra el tiempo, que en las carreras automovilísticas de Fórmula 1 se ha convertido en la única razón de ser, ha degenerado hasta tal extremo que en las quintas del Gran Circo, el presente se ha convertido en pasado, y el futuro es un presente continuo que se vive de antemano.



INCONTESTADO
Nadie pudo hacer sombra a Alain Prost gracias al poderío del Williams FW 15.



DESESPERACIÓN
Gerhard Berger sacó el máximo partido al nuevo Ferrari pero no pudo competir con las prestaciones de los Williams y los McLaren.

Gigi Corbetta

Enviado especial

POCO después del ecuador de la temporada y, en algunos casos, a principio de la misma, dan comienzo las maniobras para intentar arrebatarle patrocinadores, motores, pilotos y todo lo que se tercié. Y si por desgracia ocurre lo de este año, en el que Mansell era el Campeón del Mundo predestinado, todo ese afán de ganar tiempo al tiempo se ha recrudecido, hasta convertir la realidad de los Grandes Premios remanentes, en un puro pretexto para especular sobre el futuro.

Para los que viven la tramoya del Circo desde el otro lado del telón, ocurre que al ver pasar un coche determinado con su piloto a los mandos, se tiene la sensación de ver a sus sustituto en su lugar. Ya nadie se imagina a Mansell en el



ACIERTO
El de los hombres de Lotus que confiaron en Mika Hakkinen que ha demostrado su valía.

GRAN PREMIO DE PORTUGAL DE FORMULA 1

CRONICA DE UN FUTURO TRISTE

Williams-Renault FW14B, sino al maquiavélico profesor Alain Prost en su lugar; y tampoco valen las triquiñuelas de Gerhard Berger con el McLaren MP4/7, porque todos se preguntan qué hará en Ferrari junto a Barnard y Alesi.

Al mismo tiempo, se aprecia superficialmente el quehacer de pilotos de la valía de Martin Brundle y del mismo Berger. Al verlos pasar, casi por deformación profesional,

se intentan esclarecer las dudas sobre el resultado del fichaje de Michael Andretti por parte de McLaren, y el supuesto de Al Unser Junior en Benetton, para sustituir a Brundle. De hecho, ambos pilotos representan el desesperado intento de despertar en el público norteamericano, algo de interés por la F-1.

En este momento mandan los negocios en el Gran Circo, y la capacidad de un piloto está en función de su proyección publicitaria. Ser Campeón del Mundo como Mansell, puede ser menos interesante que intentar convertir de nuevo al Profesor en Campeón del Mundo, bajo el palio del chovinismo galo, o todavía más sencillo: dejar a un talento como Senna sin trabajo, por carecer su equipo de un motor competitivo. Afortunadamente, se ha hecho el milagro y, gracias a las influencias de Manseur Ojjech sobre cierto sector del gobierno francés, ha hecho



MIRANDO AL CIELO
Ayrton Senna parece pedir la ayuda divina para poder contrarrestar la superioridad mecánica de sus rivales.

posible que los apreciados motores Renault RS4 se monten en los McLaren MP4/8, con la esperanza de que Magic Senna, con sus dotes innatas y únicas, vuelva a traer el

laurel de la victoria por la senda de Woking.

Sin embargo, la pregunta clave es la siguiente: después de tanto contubernio ¿volverá la espectacularidad y el interés del público por la F-1? Lo más probable es que en unos equipos estructurados con Senna y Andretti en McLaren, Prost y Patrese en Williams, todos ellos con motores Renault, y Schumacher con Al Unser en Benetton, vuelva a ocurrir lo de siempre; o sea, ganarán los de siempre.

De hecho, cabe la posibilidad de hacer la descripción de un Gran Premio como éste de Portugal, que con pilotos en diferentes lugares, se parecería muchísimo a éste; se trata simplemente de cambiar el nombre de algunos de sus protagonistas.

Como era de esperar, Alain Prost -Nigel Mansell en este caso- no dejó ninguna posibilidad a sus rivales para arrebatarle la victoria. Su maes-



GRAN TALENTO
Michael Schumacher a pesar de luchar en inferioridad de condiciones ha demostrado su gran capacidad.

tría, combinada con la inalcanzable competitividad del Williams Renault FW15, han dominado el Gran Premio de Portugal de forma aplastante, desde el momento de la salida

hasta el final. Ayrton Senna, su eterno rival y enemigo, hizo más de lo posible para intentar darle alcance. El nuevo McLaren-Renault MP4/8 (ahora es el MP4/7 Honda



A VERLAS VENIR
Jean Alesi ha pasado de ser la estrella del equipo Ferrari a doncella del austríaco Berger.

con suspensión convencional), se ha mostrado como el monoplaza más competitivo, después de los FW15; sin embargo, su sistema de suspensión activa no está desarro-

Estoril en breve

EL ENREDO. Patrick Faure, presidente de Renault Sport, llegó a Estoril con el único fin de orquestar la situación relacionada con sus motores y los pilotos de Williams para la próxima temporada. Por lo visto, Guy Ligier ha cedido a McLaren su opción por los motores Renault. A cambio de dicha concesión, Ligier recibiría motores Ford Cosworth.



NEVA GENERACIÓN. El piloto italiano Luca Badoer, que actualmente participa de forma destacada en el Campeonato de F-3000, ha firmado un contrato con Scuderia Italia para realizar una serie de ensayos que, de resultar satisfactorios, darían paso a su fichaje.

PRIMER ENSAYO. La pasada semana, en el circuito de Silverstone, el equipo Williams llevó a cabo el primer ensayo con el nuevo monoplaza FW15. Al contrario de lo esperado, surgieron serios problemas con el sistema de suspensión activa. Al mismo tiempo, se descubrió que el problema en la bomba de la presión del circuito de las suspensiones activas, que afectó a ambos monoplazas en Monza, fue debido a que este nuevo propulsor tiene más vibraciones que el anterior, razón por la cual, el núcleo de la bomba se fisuró.

LA CRIBA. La desastrosa situación económica por la que atraviesa la F-1 ha dado lugar a que tres equipos hayan desaparecido del escenario. La retirada de Brabham, Fondmetal y Andrea Moda, ha reducido a veintiséis el número de pilotos inscritos.



ETERNO EMERSON. El inolvidable piloto brasileño, Emerson Fittipaldi, estuvo en Estoril no como espectador, según él comenta, sino para ver la situación de los equipos y así asesorar a su sobrino, Christian, sobre la decisión a tomar para un posible cambio de escudería cara a la temporada del año 1993.

DINERO: ETERNO PROBLEMA. La escudería March ha comunicado que debido a su precaria situación económica, ha parado el proceso de fabricación del nuevo monoplaza destinado a 1993. Junto a esto, hay indicios de que, si no se resuelve el problema de la financiación, March podría desaparecer de la F-1.

OTRO ARREGLO. Desde el momento en que Mansell abandona la F-1, de la que injustamente le han alejado con tacto diplomático, se ha producido un dilema curioso: ¿Quién llevará el número uno en el coche? Al respecto, no hay reglamento, ya que es la primera vez que un Campeón del Mundo abandona siendo el mejor. Al no estar contemplado la legislación de la FIA, puede ocurrir que se adjudique a cualquiera de los dos coches de Williams.



NO ES DE EXTRAÑAR. En la F-1 se han visto desenlaces muy curiosos sobre situaciones no menos atípicas. Al parecer, Riccardo Patrese podría quedarse en Williams formando equipo con Alain Prost, y su lugar en Benetton lo ocuparía Al Unser Junior; aunque en los ensayos que éste llevó a cabo hace tiempo en Silverstone, no fueron precisamente brillantes. Esta maniobra resulta publicitariamente muy interesante.



CERTO RENCOR. A raíz de las desavenencias entre Nigel Mansell y Frank Williams, se ha producido una situación de lo más curiosa: Mansell sigue manteniendo una cordial relación con su patrón; sin embargo Caterina, la esposa del Campeón, apenas le dirige la palabra, aunque Williams, en repetidas ocasiones, ha intentado reparar la situación.



NOTA CÓMICA. Después de las declaraciones de Max Mosley sobre el hecho de que la gasolina destinada a los motores de F-1 debería ser la del surtidor, resultó cómico ver como un mecánico de Ferrari rellenaba unos bidones con la manguera del surtidor del circuito. Pocos metros más allá, el encargado de la gasolina del equipo Benetton, manejaba probetas, líquidos misteriosos y otros artilugios, para formular la gasolina.



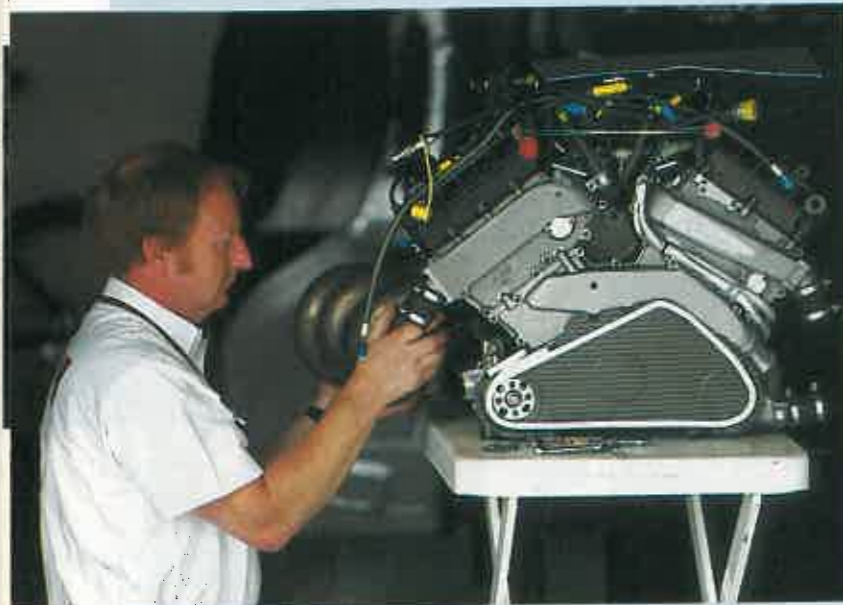
MERCADO DE MOTORES

En el panorama actual de la F-1, el problema de disponer de un motor competitivo, representa el reto más difícil para la mayoría de los constructores. Estudiar, construir y evolucionar un propulsor de F-1, conlleva un desembolso que pocos se pueden permitir, y sólo colosos de la talla de Honda, Fiat y Renault, invierten anualmente miles de millones de pesetas, para alcanzar el nivel que sea preciso. En el epílogo de la presente temporada, que se ha caracterizado por el dominio indiscutible de Renault, el mercado de los propulsores se rige por las siguientes coordenadas: por fin McLaren ha conseguido llenar el vacío dejado por la marcha de Honda, con el motor Renault RS4 «Calidad B» que les ha cedido Ligier, a cambio de que McLaren le compensara con una suculenta cantidad económica y, además, correr con los gastos del alquiler de los propulsores Ford HB, o Judd GV-V10 que utilizará en la temporada de 1993. La elección se ha de decidir. Al mismo tiempo, John Judd ofrece una versión evolucionada del GV-V10, cuyo precio, por toda una temporada, es de quinientos millones de pesetas, con una franquicia sobre el número de las roturas totales de motores. En el caso de Lamborghini, las cosas no van por el mejor de los cauces. Por el momento, sólo el equipo Larrousse ha firmado el contrato para 1993, que consiste en mil

millones de pesetas, en las que se incluyen las revisiones, las pequeñas averías y los componentes electrónicos. Estos propulsores, en la nueva versión, tienen culatas totalmente diferentes, y el centro de gravedad está mucho más bajo al tener el cigüeñal cuatro centímetros más bajo respecto a la versión 3512-V12/92. Por el momento, la posibilidad de vender los actuales motores a quien los quiera y evolucionarlos por medio de la colaboración de Heini Mader, no parece haber encontrado viabilidad alguna. En cuanto al Ilmor, es el motor más ligero de todos cuantos hay en el Circo; sin embargo, se comenta que Mario Illien, su creador, piensa sustituirlo por otro de diez cilindros de nuevo diseño. Incluso cabría la posibilidad de seguir utilizando el actual motor después de someterlo a una serie de modificaciones. Su precio, por toda una temporada, sería de seiscientos millones de pesetas, todo incluido, y con un número limitado a dieciséis roturas totales de motores. El caso del propulsor Yamaha es un tanto comprometido, debido a que nadie lo quiere utilizar. John Judd no puede seguir haciendo sus revisiones y Eddie Jordan se niega a pagar dos millones de dólares a Yamaha, como compensación económica al esfuerzo realizado. Incluso, durante el Gran Premio de Italia, se vio pulular por los boxes a Carlo Chiti, artífice de la Motori Moderni, que ofrecía su motor V12, que un día se



A LA ESPERA
La escudería Benetton ha demostrado la validez de los motores Ford Cosworth V8, pero esperan con ansiedad la aparición de los nuevos V12.



TODO CAMBIA
A pesar del buen resultado del motor V8, Cosworth ya piensa en el nuevo 12 cilindros que les hará más competitivos.



DUEÑO Y SEÑOR
Mario Illien es el propietario y creador del motor Ilmor, se comenta que puede cambiar la estructura para crear un diez cilindros.

Pocos y caros

realizó por encargo de Subaru. Su oferta es la más barata del mercado: trescientos cincuenta millones de pesetas por toda una temporada, disgustos incluidos. Sin lugar a dudas, el motor más codiciado, después del RS4-V10 Renault, es el Ford Cosworth HB-V8 Serie VII y VIII. La fiabilidad y el buen compromiso entre potencia, consumo, volumen y peso, lo convierten en uno de los mejores propulsores. Además de Benetton, que dispondrá en exclusiva de la versión Serie VIII con retorno neumático de las válvulas y componentes hechos en materiales compósitos, que llevarán a este V8 a su máxima expresión, están disponibles las unidades que utilizaba Fondmetal. Además, están también los de Tom Walkinshaw, empleados en resistencia por la TWR. Hasta la fecha, se sabe con seguridad que Minardi dispondrá de los HB Serie VII, y como se ha dicho en un principio, cabe la posibilidad de que Ligier los utilice también. Alrededor del Hart V10, hay una aureola de misterio. Se sabe que es un motor muy compacto, inspirado en el Renault y en el Cosworth, y que se distingue por unas cuantas soluciones técnicas de vanguardia, aunque sólo unos pocos amigos de Brian Hart, han visto el propulsor en cuestión. Su precio es de casi mil millones de pesetas para toda una temporada, y en el caso de que Hart sustituyera los componentes electrónicos Zaytek por otros de mejor calidad, habría que retocar el precio. En un principio, sin haber concretado todavía nada con Renault, Ron Dennis firmó una opción para el motor Hart. En este momento, se sabe que Tyrrell está decididamente interesado por este motor; sin embargo, Hart necesita venderlo a dos equipos al mismo tiempo, para sufragar los gastos iniciales de realización. Junto a estas opciones, hay rumores totalmente infundados sobre la posible aparición de motores Toyota, Isuzu, Audi y Peugeot. Es cierto que cada una de estas marcas posee un prototipo y el propósito de entrar en la F-1. Sin embargo, por el momento no existe más que eso. Respecto a Toyota, su entrada en la Fórmula 1 se ha congelado, y en el caso de que la colaboración con John Barnard hubiese llegado a buen fin, el primer monoplace Toyota, hecho en Inglaterra, se hubiese equipado con el motor Hart V10, debido a sus reducidas dimensiones.

llado en su totalidad y, por lo tanto, su rendimiento no es óptimo y hay que esperar al principio de la temporada venidera. De hecho, Senna se vio obligado a entrar en boxes por tres veces para cambiar los neumáticos, ya que se desgastaban más de lo previsto.

Este inconveniente, afortunadamente no le costó el segundo lugar en la clasificación provisional del campeonato, ya que a falta de dos Grandes Premios, se ha situado por detrás de Prost (Mansell, en este caso) y prevaleció sobre Berger con Ferrari (ahora es un McLaren) y Schumacher.

Una vez más, la testarudez del piloto austriaco, ha sido la causa de

un accidente en el que poco faltó para que Patrese perdiera la vida (ver recuadro). Berger, con su habitual agresividad, intentó prevalecer en la lucha que llevaba a cabo con Patrese durante diecinueve vueltas; hizo todo lo posible para demostrar que él y su Ferrari (McLaren-Honda MP4/7) podían imponerse a la hegemonía insultante del Williams. Desafortunadamente para Patrese, todo terminó en un espectacular accidente, mientras que Berger, al salir ileso, logró cambiar los neumáticos de su Ferrari (McLaren), y así terminó la carrera en el segundo lugar.

En esta ocasión, el motor Ford Cosworth HB-V8 Serie VIII (actual-

DON'T CRACK UNDER PRESSURE



TAG - HEUER
SWISS MADE SINCE 1860

Cabrera

JOYEROS

AGENTE OFICIAL

JOSE ORTEGA Y CASSET, 54 TELEF.: 402 24 73. MADRID

**CAMPEONATO DE ESPAÑA
DE TURISMOS**

**LA GUERRA
DE LOS
NEUMATICOS**

La octava carrera del Campeonato de España de Turismos ha visto la victoria de Luis Pérez-Sala con su Nissan Skyline. Este es el primer triunfo que el Campeón de la pasada edición consigue este año y también el primero para su marca, Nissan, y para Dunlop, su proveedor de neumáticos. Las gomas tienen un papel oscuro, pero sumamente decisivo, y en este tipo de vehículos es de vital importancia el saber hacer una correcta elección.

José Luis Aznar

Enviado especial

NO es nada nuevo afirmar que el éxito en las competiciones depende de muchos factores, la mayor parte de ellos de orden técnico. En ocasiones, las prestaciones mediocres de uno de esos elementos puede compensarse con la brillantez de otros, pero es opinión unánime que uno de los que hay que colocar entre los de mayor protagonismo es el de los neumáticos.

El Campeonato de España de Turismos es todavía joven y por ello está en plena evolución, aunque su éxito creciente confirma que son mayores sus aciertos que los defectos. En la política de neumáticos también cabe hablar del anverso y el reverso de la medalla. Todos los participantes están de acuerdo en calificar como un acierto la limitación existente en lo que respecta al número de gomas a emplear en cada carrera. Sólo se puede disponer de seis y con ellas se debe hacer la tanda de entrenamientos oficial, el *warm-up* y la carrera. En caso de lluvia hay ¡barra libre! Para cumplir con ello, una de las opera-



INVASIÓN BMW
La parrilla del Campeonato de Turismos parece sólo reservada a los BMW M3. Sin embargo, fue el Nissan Skyline de Luis Pérez Sala (izquierda) el coche que pasó primero por la bandera de cuadros.

ciones clave es el marcaje de las gomas, que realizan los comisarios de la Federación. Es una decisión importante la que se toma en el momento de llevar a marcar los seis neumáticos, porque un error en esa elección puede comprometer luego las prestaciones en la carrera. «Chus» Sánchez, uno de los técnicos de JJ-Cobas que lleva el Nissan oficial, nos explica que «la elección es un compromiso entre unas gomas que permitan hacer un buen tiempo en los entrenamientos y otras que aguanten toda la carrera. Normalmente se escogen cuatro de goma dura pensando en la carrera y dos de compuesto más blando

pensando en los entrenamientos». Esos dos neumáticos más blandos se montarán en el lado del coche que, por la configuración del circuito, esté durante mayor tiempo en apoyo.

Es evidente que la elección de esas gomas «que han de aguantar la carrera» es el *quid* de la cuestión, como nos explica «Perico» García, máximo responsable de Ford: «Es muy importante, porque el peso influye muchísimo en el comportamiento y como en este Campeonato los pesos van cambiando según las carreras, hemos de irnos adecuando a ello. Esos cambios de peso hacen que tengamos que ir modifican-



EL GRAN DUELO
Bassas y Villaceros mantuvieron un espectacular duelo a lo largo de toda la carrera.

IMPORTANCIA TOTAL
Los neumáticos tienen cada vez más importancia en el Campeonato de Turismos. De su elección depende muchas veces la victoria.

do las suspensiones y por ello también la elección de los neumáticos». Eso hace que en ocasiones los coches salgan con dos o tres compuestos distintos de goma, con lo cual los cuatro neumáticos pueden ser diferentes, porque las gomas delanteras no son iguales que las traseras. El equipo Ford emplea unos neumáticos Pirelli fabricados en Alemania por la filial de la marca para así abastecer «in situ» un campeonato de la importancia que tiene el germano.

Los anchos empleados varían poco, en cuanto que el reglamento impide que la rueda sobresalga de la aleta de origen, y el usar gomas muy anchas hace que se tenga que dar una caída más acusada a la llanta, lo cual no siempre se traduce en un aumento de las prestacio-

nes. Un veterano como es Luis Villamil, que también usa Pirelli en su Alfa, nos explica que cada vez se afina más y que si «la elección es muy importante, para un equipo experimentado es algo que normalmente se resuelve con cierta rapidez. Con unas pocas vueltas se conocen enseguida las temperaturas de trabajo de los neumáticos y, con ellas, se ve si trabajan o no correctamente y a partir de ahí encontrar el tipo idóneo no es un gran problema».

La limitación a seis ruedas implica una contención clara en los gastos. Como que cada una viene a costar sobre unas veinte mil pesetas, el presupuesto ronda el millón y medio al año. Si ello es calificado unánimemente como positivo, lo que no reúne un *quorum* mayoritario

es el capítulo de las medidas. En efecto, en 1989 la llanta máxima era de 15 pulgadas, lo fue de 16 al año siguiente y desde hace dos el límite está en las 17, con la excepción recientísima del Nissan, que puede usar 18 para compensarle así de su exceso de peso y sobre todo para evitar riesgos en las suspensiones. Esa constante variación creciente de la medida de la llanta no es tan apreciada en cuanto que los fabricantes de neumáticos, todos ellos radicados fuera de España, no reaccionan con la prontitud que los pilotos quisieran, puesto que en sus países las medidas empleadas son otras. En ese caso se encuentra por ejemplo Michelin, que por el momento todavía no ha desarrollado gomas competitivas en esa medida e incluso Good-Year. Pirelli, en cambio, tiene una oferta más amplia y es por ello la que domina el *paddock*, dándose incluso la circunstancia de que equipa a coches que lucen publicidad de fabricantes de la competencia.

Otro de los gigantes mundiales es Good-Year. En el *paddock* del Campeonato de España de Turismos los utilizan los Fiat y el BMW de Juan Carlos Pérez. Segundo Pérez, responsable de TecneSP, la empresa que cuida de la logística de esta marca y de la de Dunlop en los circuitos, nos explica que «los Fiat usan neumáticos de 16 pulgadas y de los tres compuestos que disponemos emplean siempre el más duro, sin tener ningún problema». Esa opinión nos la corrobora Antonio Albacete, que dice que «un juego delantero puede terminar la carrera sin problemas, aunque hay que cuidarlos sobre todo en las primeras vueltas, pero eso es algo que todos

tienen que hacer. En cambio, los de atrás los podemos usar dos o tres veces, esos no se gastan nunca».

Una de las personas más conocidas en los circuitos españoles es Ángel Pardo, uno de los responsables de Michelin. La marca gala sólo equipa los Renault Clio de los hermanos Mora y de De Aysa, que emplean llantas de 16 pulgadas porque la medida de 17 no es una de las que ellos desarrollen, mientras que en Alemania o Francia se usan de 18. De todos modos, Pardo no lanza la toalla y anuncia que habrá una ofensiva por su parte: «Para una marca como la nuestra las decisiones requieren a veces unos procedimientos más lentos, pero recientemente han estado en España unos técnicos franceses y han comprobado el nivel que este Campeonato está teniendo y es por eso que en un futuro próximo podremos ofrecer material competitivo en esa medida de 17 pulgadas».

Hemos citado los Dunlop que únicamente emplea Luis Pérez-Sala. Si TecneSP es quien cuida de la logística en la pista, el catalán dispone de asesoramiento directo de fábrica, también hemos dicho que es el único cuyo coche puede usar llantas de 18 pulgadas. Como en el caso de otros suministradores, Dunlop pone a disposición de su piloto tres tipos de goma, «aunque normalmente uno no se puede utilizar poque no aguantaría una carrera entera». Otras marcas como Camac o Yokohama tienen una presencia casi simbólica y sus pilotos han cambiado ya de proveedor o están a punto de hacerlo.

Jordi Botella es el máximo responsable de Pirelli, asesorado por un ingeniero y con Pascual Ozcoz al

TOMAR UNA DECISIÓN
Jordi Botella de Pirelli (izquierda), cambia impresiones con Carlos Palau (centro), piloto oficial de Ford y con «Perico» García, responsable del equipo de competición de la marca del óvalo.



mando del dispositivo logístico que mueve unas trescientas cubiertas por carrera. Para Botella «los turistas tienen un gran porvenir y por ello nuestra marca ha apostado por ellos desde que ha dejado la Fórmula Uno. Estamos con una fuerte presencia en Italia pero se ha escogido como segundo caballo de batalla el certamen español, en cuanto que es el más joven de todos y por ello con un mayor futuro. Nuestros neumáticos son fabricados en Italia y también están los de procedencia germana, que en su día se desarrollaron para el campeonato de ese país». Son esos neumáticos «italo-alemanes» los que emplean Palau, Bassas, Villaceros y Villota entre otros y ello en virtud de la procedencia de sus respectivos coches o sus preparadores. Botella también nos da a conocer qué clase de gomas tienen los pilotos para escoger. «Básicamente hay cinco durezas, de las cuales la más blanda es la de

calificación y por el momento todavía no se emplea» -aunque su expresión indica que todo puede suceder en el futuro. «La mayor parte de los pilotos usan los D5 o D-6, que son compuestos blandos que pueden emplearse gracias a la progresión que han ido teniendo las suspensiones y que hacen que cada vez las ruedas trabajen en mejores condiciones». Para el futuro, Botella prevé una guerra de marcas en este certamen y para ello nos explica que ellos también están trabajando para ese momento. Así, por ejemplo José Ángel Sasiabarrena, dispone de gomas especiales desarrolladas para el Campeonato español, «unos compuestos intermedios entre los ya existentes que permiten afinar más la elección. Son gomas que los demás también podrían comprar pero se las hemos propuesto a él antes que a nadie porque es un excelente probador, tiene mucha experiencia y su coche es muy difícil



DESCUBRE UNA SENSACION UNICA: PILOTAR UN FORMULA RENAULT

Ahora puedes hacerlo en los circuitos del JARAMA, JEREZ Y CATALUÑA. Descubre la sensación de pilotar un Fórmula Renault con total seguridad.

Más de 500 hombres de empresa, profesionales liberales y estudiantes de ambos sexos ya han experimentado esta sensación única.

Llámanos para pedir precios y programas de cursos
Teléfono (91) 657 04 67.
Fax (91) 657 06 16.



TORRE PICASSO. Planta 19, Módulo A
28046. Madrid.





EMOCIÓN ASEGURADA Pablo Irtzar (arriba) ganó en la Clio 16V, mientras que Rodríguez (derecha) y Gallano (abajo) lo hicieron en la Fórmula Ford y en la Fórmula Renault respectivamente.

EL ESTRENO DEL NISSAN

Pole-position, vuelta rápida y victoria. Poco más pueden pedir Luis Pérez-Sala y Nissan a esta carrera. El barcelonés estrenaba aquí todas

trabajo con Villacieros, que lo había adelantado poco después que el de Nissan y aunque Bassas volvió a ser segundo el piloto de Teo no dejó de acosarle. A tres virajes para la meta, el madrileño le hizo un interior al de Seva, pero éste le «cerró la puerta» en una maniobra al límite de la polémica que se saldó con un trompo para Villacieros que se vio adelantado por Goiburú. Éste no había podido seguirles pero había puesto mucha tierra de por medio con respecto a sus seguidores Rídruejo -que estrenaba suspensiones-, Villota y Barrios.

Peor suerte tuvieron los Ford. Primero abandonó Sasiambarrena, que había salido segundo y tuvo problemas con la cuarta, mientras que Palau, el líder del certamen,



las nuevas especificaciones que la Federación le ha autorizado a usar en su coche, como son las llantas de 18 pulgadas que le permiten emplear frenos más grandes. En contrapartida, su potencia se ha visto mermada en cuanto que ahora el diámetro de la brida del turbo es un milímetro menor y tampoco hay que olvidar que éste es el coche más pesado del paddock: 150 kilos más que su inmediato antecesor. Pérez-Sala hizo una carrera inteligente pero no descansada. En los primeros compases aguantó el ritmo marcado por Bassas, Villacieros y Goiburú. Pronto se colocó segundo e inició el acoso del BMW blanquiazul lastrado con 50 kilos y cuyos neumáticos no estaban ya muy frescos. En la undécima vuelta de las quince previstas consiguió su propósito, pero ello no supuso que se escapara y en los últimos giros Bassas aún le atacó. Éste, sin embargo, tenía

acusó problemas de motor a lo largo de toda la carrera y acabó sacado de la pista por José Mora. Peor suerte la de los Fiat, ya que a Albacete le explotó el motor inexplicablemente cuando salía a la pista y a Campos lo sacó Villanueva con tal descaro que éste fue amonestado y ve peligrar su licencia. Con los dos Tipo fuera de carrera, Javier Mora se adjudicó la División II.

Menos movida resultó la carrera de la Fórmula Renault, en cuanto que las posiciones del podio se definieron muy pronto y la lucha más interesante fue por la cuarta plaza. Enseguida García-Galiano se hizo con la cabeza de carrera y no la abandonó hasta el final, dominando con autoridad. Tras él se colocó Iñaki Soto, que tuvo que controlar la presión que sobre él ejercía Morback, aunque éste no pudo lograr su propósito. Cuarto fue Javi Díaz, que primero tuvo que adelantar a

Mazzali y luego resistir el acoso de Izaguirre, que si bien tenía la pole-position tuvo una mala salida y se pasó la carrera adelantando.

Muy batallada fue la victoria de Rodríguez sobre Bosch entre los pilotos de la Fórmula Ford. Si Bosch se hace empero con el Campeonato, Rodríguez hizo una gran demostración de pilotaje, no dándose por vencido y atacando siempre a ultranza. Sólo logró su propósito en el último giro. Burgueño completó el podio seguido de Raventós, Jorgensen y Fernández, quien evidencia los progresos obtenidos gracias a su stage veraniego en Inglaterra.

Enseguida se destacó Israel Rodríguez de entre sus rivales de la Fórmula Fiat. Tras él se batalló duramente por el segundo puesto y finalmente, tras intercambiar constantemente sus posiciones, Hevia fue segundo seguido por Izaguirre y Vigliola.

Muy altas van a ser las facturas de chapa y pintura que a consecuencia de los numerosísimos incidentes registrados en la Copa Clio

CLASIFICACIONES

CAMPEONATO DE TURISMOS
 1. L. P. Sala (Nissan Skyline), 15 vueltas en 31'10"087. 2. J. Bassas (BMW M3), a 1,054. 3. I. Goiburú (BMW M3), a 11,589. 4. J. I. Villacieros (BMW M3), a 14,877. 5. J. Rídruejo (BMW M3), a 19,391. 6. E. de Villota (BMW M3), a 21,278.

FÓRMULA RENAULT
 1. R. G. Gallano (Orion), 15 vueltas en 29'23"325. 2. I. Soto (Martini 63), a 2,754. 3. R. Morback (Martini), a 3,533. 4. J. Díaz (Alpha), a 16,249. 5. M. Izaguirre (Orion) a 16,566. 6. B. Calatayud (Alpha) a 17,153.

FÓRMULA FORD
 1. G. Rodríguez (Van Diemen 92), 14 vueltas en 28'51"522. 2. D. Bosch (Swift 92), a 0,209. 3. J. Burgueño (Swift 92), a 1,670. 4. J. J. Raventós (Swift 92), a 5,939.

5. P. Jorgensen (Van Diemen 92) a 6,523.
 6. V. M. Fernández (Van Diemen) a 6,883.

FÓRMULA FIAT
 1. I. Rodríguez, 8 vueltas en 16'31"469. 2. A. Hevia, a 3,982. 3. M. Izaguirre, a 4,195. 4. I. Vigliola, a 4,533. 5. J. Nogues, a 13,128. 6. M. Iglesias, a 20,401.

COPA RENAULT CLIO 16V
 1. P. Irizar, 11 vueltas en 25'12"050. 2. P. Payeras, a 10,806. 3. B. Tramont, a 13,972. 4. J. C. del Real, a 15,301. 5. E. Ruíz, a 15,629. 6. A. Llovera, a 17,017.

COPA RENAULT CLIO INICIACIÓN
 1. J. Casals, 8 vueltas en 19'45"851. 2. J. C. Ayuso, a 0,575. 3. J. Rodríguez, a 1,162. 4. J. L. Altaba, a 3,628. 5. A. Mesañés, a 4,027. 6. R. Muniz, a 7,189.

van a tener que afrontar los pilotos. En el primer giro, un strike colectivo hizo que abandonaran Moya, Secades y Ruíz y facilitó la escapada de Irizar que partía desde la «pole». Éste hizo una gran carrera y todavía fue acrecentando su ventaja sobre Payeras y Tramont, que fue remon-

tando desde la mitad del pelotón en donde salía. Otra eliminación múltiple fue la que protagonizó Arribas, ya que, al salirse en la chicane, rebotó en el muro e impactó con Codony cuyo coche quedó siniestro total. En la Clio Iniciación Casais se impuso a Ayuso y Rodríguez. ○

BRADOL



"La Fiera"

Lubricantes de alto rendimiento

BRADOL, toda una auténtica "fiera" en Aceites de -Alta Tecnología- para motores de coches y camiones que exigen por sus prestaciones, incluso en condiciones extremas, lo mejor en lubricación y protección; lo mejor para alcanzar los niveles más altos de rendimiento con el máximo grado de Seguridad.

Línea BRADOL:

- BRADOL MONOGRADO SERIE III (SAE 30 y 40)
 - BRADOL MULTIGRADO (SAE 20W40)
 - BRADOL SUPERMULTIGRADO (SAE 20W50)
 - BRADOL MULTIGRADO SHPD Larga Duración Super Serie III (SAE 15W40)
 - BRADOL SYNT-4T (SAE 15W50) Aceite Sintético.
- Todos estos Aceites cumplen con las normativas más exigentes: API, CCMC, HDMI.



BRADOL toda una "fiera" para pisar fuerte y seguro.

Brudisa



RAID PARIS-MOSCU- PEKIN

«PIERROT», MANDARIN DE LA CHINA

Lartigue, también conocido con el sobrenombre de «Pierrot» no tuvo problema para imponerse en el Raid París-Moscú-Pekín. Citroën, con la victoria del carismático y simpático piloto francés, parece haber encontrado al sucesor de Vatanen.

La gran aventura automovilística que comenzó el día 1 de septiembre en París y, tras atravesar la CEI (Comunidad de Estados Independientes) y China, finalizó el día 27 al mismo pie de una

muralla que se vistió de gala para recibir a los supervivientes de esta maratónica prueba. A todos los que llegaron a Pekín se les puede considerar vencedores, ya que llegar a la meta tras recorrer más de

dieciséis mil kilómetros a través de pistas muy curas y desiertos es todo un triunfo. Al frente de los supervivientes, y aclamado como un héroe, llegó en primera posición Pierre «Pierrot» Lartigue, dándole a Citroën



LARTIGUE SOLIDO LIDER
El piloto de Citroën supo aprovechar la distancia que tenía sobre sus rivales y no cayó en las provocaciones de Mitsubishi.



EL RIVAL MAS CERCANO
El actual Campeón de Europa de Rallyes, el alemán Erwin Weber, finalizó segundo sin llegar a inquietar nunca a Lartigue.





LA PUERTA DE LA CHINA

Ramón Termens, copiloto del francés Riviere, a bordo de un Nissan del equipo Dessoude, tras cruzar la frontera de China. Ha podido acabar la carrera siendo el único español que lo ha conseguido. En Motos, Peterhansel y Magnaldi no han tenido rivales.



la victoria en la primera edición de este raid. Éxito que coincidía con el logrado por esta marca sesenta años atrás, cuando en febrero de 1931, finalizó en Pekín el «Crucero Amarillo» integrado por cuarenta hombres que, a bordo de catorce vehículos de la marca del «chevron» equipados con orugas en las ruedas traseras, recorrieron los doce mil kilómetros que separan Beirut de la capital china.

En las últimas etapas, Lartigue disfrutó de una cómoda distancia, que supo mantener hasta el final. Tan sólo se tuvo que preocupar de no castigar en exceso su mecánica, puesto que la consigna de cada día era arriesgar sólo lo necesario, mientras que los mecánicos tenían

los dos del equipo Mitsubishi, que finalizaron el primero de ellos a más de una hora y el segundo a casi hora y media. De todas formas, tras esta carrera se ha podido comprobar que los últimos triunfos de Mitsubishi no se han producido por casualidad y; que la escuadra japonesa cuenta con el suficiente potencial como para poder plantar cara a Citroën. Habrá que esperar al próximo París-El Cabo para ver de qué lado se inclina la balanza.

En la otra carrera, la compuesta por los coches no oficiales, en las últimas etapas no hubo cambios importantes. Sarrazin, al volante de un Toyota de la clase T-2, se situó detrás de los grandes, en octava posición, separado por más de veinte horas del líder. Un equipo destacado ha sido el del francés Dessoude, que dirigido por Paco Crous, ha conseguido llevar a la meta sus Nissan Terrano de la clase T-1, reservada a vehículos prácticamente de serie y

la misión de mimar el ZX Rallye Raid con el número 104 en sus puertas. Su principal rival, el equipo Mitsubishi, nada pudo hacer para evitar la victoria de los franceses; la única estrategia válida era la de acosar a los ZX intentando buscar un posible fallo del líder de los coches amarillos, algo que no sucedió. Lartigue, con tiempo suficiente de ventaja no cayó en la trampa y supo sortear sin problemas todos los obstáculos que fue encontrando en los últimos días, consolidándose al final como el hombre fuerte de Citroën, sucesor del finlandés Ari Vatanen, que lo ha ganado todo en este tipo de competición.

A Lartigue lo flanquearon en el podio Erwin Weber y Bruno Saby,



HAY QUE MIMAR LA MECÁNICA

En Citroën se esforzaron al máximo para que sus coches no tuviesen contratiempos al final de la carrera.

que han dominado a placer. Se da la curiosidad de que en este equipo ha finalizado el único español, Ramón Termens, que lo ha hecho en el puesto duodécimo copilotando al francés Jerome Riviere.

La categoría de camiones, tal como se podía prever, ha estado dominada por Francesco Perlini. Por lo que respecta a las motos, de principio a fin se han impuesto con total rotundidad los pilotos del equipo Yamaha, Peterhansel y Magnaldi, que

cruzaron la meta en ese orden, separados por un escaso margen. Por lo que se refiere a su más directo rival, el francés Bermudes, tercer clasificado, lo ha hecho a más de 47 horas; una diferencia abismal y que refleja la dureza de la prueba.

Punto y final a lo que sin duda ha sido la mayor carrera del siglo y que promete tener continuidad; al menos eso es lo que pretende su creador y organizador, René Metge. ○

M. Madrid



MALA SUERTE

El japonés Shinozuka, por culpa de las averías mecánicas, se vio apartado de un puesto en el podio que en un principio parecía seguro.

• Un total de cuarenta coches, diez camiones y siete motos han finalizado esta primera edición del Raid París-Moscú-Pekín. De París salieron 130 vehículos, entre coches, camiones y motos.



• Las etapas en China han levantado una gran expectación. Al principio de un tramo cronometrado, alrededor de las seis de la mañana, se cifraba en unas 80.000 personas las que acudían a contemplar el espectáculo, contabilizando unas trescientas mil las que se dieron cita para ver el final de la carrera.

• René Metge ha anunciado que el próximo París-Pekín-Moscú se disputará en el 94, en junio o julio. En el 93, aprovecharán para marcar el recorrido que configurará dicha edición.

CLASIFICACIONES

CLASIFICACION FINAL COCHES

1. Lartigue-Perin (Citroen ZX), 34 h. 49 m. 14 seg.
2. Weber-Hiemer (Mitsubishi), a 1 h. 8 m. 44 seg.
3. Saby-Serleys (Mitsubishi), a 1 h. 24 m. 49 seg.
4. Shinozuka-Magne (Mitsubishi), a 1 h. 43 m. 13 seg.
5. Auriol-Monnet (Citroen ZX), a 4 h. 29 m. 46 seg.

MOTOS

1. Peterhansel (Yamaha), 101 h. 40 m. 5 seg.
2. Magnaldi (Yamaha), a 4 m. 58 seg.
3. Bermudes (Yamaha), a 47 h. 52 m. 44 seg.
4. Pescheur (Yamaha), a 62 h. 22 m. 7 seg.
5. Landreau (Yamaha), a 69 h. 5 m. 22 seg.

CAMPEONATO DE EUROPA DE JET-SKI

VOLAR SOBRE EL AGUA

Las populares motos de agua, que pueblan en verano las playas de la piel de toro, tienen un apretado y concurrido campeonato de España de Jet Ski, como se las conoce técnicamente, que este año ha tenido su punto culminante con la celebración en Manresa del Campeonato de Europa de la especialidad.

COMO UNA MOTO
La demostración de los pilotos americanos y europeos fue espectacular.

POR primera vez, y gracias al apoyo de la firma tabacalera Winston, que ha venido apoyando un fuerte equipo en el certamen nacional, ha sido posible traer a la ciudad barcelonesa de Manresa el Campeonato Continen-

tal de Jet Ski, celebrado el pasado fin de semana en el lago del Parc de l'Agulla.

Esta abierto a un total de cinco categorías, 650 Standard, 650 Limited, 650 Modified, X2 Limited y X2 Modified, teniendo la categoría Modified un límite de 705 centímetros cúbicos. La categoría de 650 se refiere a motos de serie de esa cilindrada, mientras la categoría X2 son prototipos con un límite de cilindrada, cuya conducción se realiza de pie o sentado. En la variante Standard sólo se permite modificar el manillar, mientras en la Limited se pueden introducir modificaciones en la hélice, escape, compresión de la culata, placa de admisión de agua y filtro de aire y la Modified son verdaderos prototipos.

En España, el primer campeonato de la especialidad se celebró en 1991, habiendo alcanzado su máxima expresión en la actual temporada, hasta el punto de alcanzar dos títulos continentales en el certamen europeo celebrado en Manresa. El mal tiempo hizo que la organización tuviera que luchar contra vientos y tempestades el sábado por la tarde en las mangas eliminatorias, pero afortunadamente el domingo se levantó espléndido. La categoría 650 Standard fue para el italiano Lorenzo Benaglia, tras la mala posición lo-



DESCABALGADO
El francés Didier Navarro ganó la categoría 650 Modified con impecable estilo y casi en solitario en las dos mangas.

grada por el belga De Monte en la primera manga. Las categorías 650 Limited y Modified estuvieron dominadas en ambas mangas por los miembros del Winston Team, el Campeón de España Josep María Casafort, a pesar de una lesión en la mano y el francés Didier Navarro, un auténtico acróbata sobre las aguas del Parc de l'Agulla. En X2, la categoría Modified fue para el español Víctor Bassa, tras las malas clasificaciones en una de las mangas del alemán Schaub y del catalán Lladó; mientras la Limited fue para el propio Martin Schaub, tras la descalificación del belga Urbain. ○

Texto y fotos: **Esteban Delgado**



PROFETA EN SU TIERRA
Josep María Casafort también logró imponerse en dos ocasiones a sus rivales, a pesar del vendaje en su mano.



AL GALOPE
A casi 100 kilómetros por hora sobre el agua, cada curva se convierte en toda una gran exhibición.

Miguel Prieto al Faraones

■ TRAS un paréntesis que le ha mantenido alejado de la competición, Miguel Prieto vuelve a la carga; nuestro piloto más laureado en los grandes raids africanos tiene intención de participar en un programa completo que incluye las mejores pruebas de esta especialidad en África y debutará en el Rallye de los Faraones del 11 al 22 de octubre. Lo hará con un vehículo muy espectacular y que en un principio parece poder contar con muchas posibilidades de alcanzar el triunfo. Se trata de un Nissan pick-up inédito en Europa, realizado en Estados Unidos para carreras del tipo Baja California, que se caracteriza por disputarse en un terreno muy



accidentado, por lo que dispone de unas suspensiones con unos grandes recorridos. El chasis está realizado con una estructura tubular y cuenta con un motor de seis cilindros en V con una potencia cercana a los 400 caballos. Este espectacular Nissan

tiene la particularidad de contar con una caja de cambios automática, que según Prieto es muy eficaz y rápida.

Tanto para el Faraones, como el resto de las carreras de su programa deportivo, Miguel Prieto contará con el apoyo del

Barclays Bank y de Coca Cola como principales patrocinadores.

El copiloto del equipo será Juan Antonio Muñoz y el vehículo estará atendido por dos mecánicos americanos: Bill Savage y John Dune y también por el español, Javier Álvarez.

Spencer como Maradona

■ DESPUÉS de dar casi doscientas vueltas al circuito de Kyalami una vez finalizado el Gran Premio de Sudáfrica, el veterano Freddie Spencer impresionó a todos, puesto que consiguió un tiempo que lo hubiera situado en primera línea de la parrilla de salida. Eso no quiere



decir que el de Luisiana tenga asegurada una moto para el año que viene pero él y Erv Kanemoto, que le prestó y puso a punto la moto de Wayne Gardner, ven que no sería descabellado el volver. En realidad

«Fast» Freddie está trabajando muy duro planeando ese regreso y sus últimas actuaciones con Superbikes en los Estados Unidos y las 8 Horas de Suzuka demuestran que está en buena forma y sólo falta

un patrocinador para que el proyecto se lleve a cabo. Daryl Beattie será el compañero de Doohan en el equipo oficial y junto a ellos las otras Hondas serán para Crivillé y el hipotético Spencer.



Finaliza el campeonato de trial

■ LA localidad barcelonesa de Bages acogerá este próximo día 4 de octubre la última carrera del Campeonato de España de Trial, organizada por el Biela Club Manresa. En esta prueba se darán cita nuestros mejores pilotos mundialistas, teniendo muchas posibilidades de renovar el título Jordi Tarrés, aunque tendrá que luchar duro para superar a Marc Colomé y Amós Bilbao, que se encuentran en un inmejorable estado de forma. También es posible que hasta Bages se desplace el actual Campeón del Mundo, el finlandés Tommi Ahvala y los italianos Diego Bosis y Donato Miglio, que actuarían a modo de exhibición.

CAMIONES AL JARAMA

■ LA Peña R.P.M. Team Barcelona, presentó oficialmente la carrera de camiones que se disputará los días 16, 17 y 18 de octubre en el Circuito del Jarama. Como viene siendo habitual cada año, esta carrera cierra la temporada, esto como en años anteriores hará que el espectáculo esté asegurado, ya que es la última oportunidad de los participantes de obtener un buen resultado que les garantice un sitio de honor en la clasificación final.

La organización también dio a conocer los precios de las localidades. Una vez más volverán a ser asequibles: 2.000 pesetas la entrada general para todo el fin de semana y 5.000 las tribunas. En esta ocasión, las carreras de camiones se verán complementadas con un curioso espectáculo. Lo aficio-



nados que se den cita en la recta de meta, podrán disfrutar del Show de Patrick Bourny que hará una exhibición con un impresionante camión que levanta las ruedas delanteras y anda sólo con las traseras y un camión que hace volteretas hacia delante, ca-

yendo sobre las cuatro ruedas. Este espectáculo, con una duración de 45 minutos, tendrá lugar el sábado 17 a las 12.30 horas y el domingo 18 a las 14.00 horas.

Otro atractivo de estas entretenidas y espectaculares carreras, son la pre-

sencia de Manuel Santos, que al volante de un M.A.N. es el único representante español en el europeo y que llega a «su circuito» después de realizar una temporada sensacional, encontrándose en el cuarto puesto de la clasificación general de la Clase

1, que es de todas la más competida y animada. También en el Jarama reaparecen los dos Pegaso oficiales que tan buenos resultados han obtenido

en Madrid, y que, como es habitual, estarán pilotados por Salvador Cañellas y Juan Escavias. Otro punto de interés hay que buscarlo en el sueco Stig Bloqvist, Campeón del Mundo de Rallyes en el 84 con un Audi Quattro oficial, que a los mandos de un Phoenix M.A.N., de más de 1.300 caballos de potencia, a

visit, Campeón del Mundo de Rallyes en el 84 con un Audi Quattro oficial, que a los mandos de un Phoenix M.A.N., de más de 1.300 caballos de potencia, a



MAGNÍFICA TEMPORADA
Manuel Santos, único representante español en el Europeo de Camiones tendrá en el Jarama la oportunidad de demostrar las cualidades que ha lucido en toda Europa.



ESPECTÁCULO SEGURO
Blomqvist (derecha de la foto de arriba) con un camión muy potente ofrecerá un buen espectáculo.

buen seguro deleitará a los espectadores con las espectaculares derrapadas que sólo él sabe hacer.

Como complemento a la carrera de camiones se correrá una prueba de los Classic 60, una réplica de los Lotus Super Seven.

Coincidiendo con el acto de presentación, Mario Mazzali, director general de Iveco-Pegaso, dijo que había muchas posibilidades de que los Pegaso volvieran de nuevo al Euro-

peo, algo que podría suceder en la temporada del año 93.

También Carlos Gracia, Presidente de la Federación Española de Automovilismo, afirmó que el máximo organismo del automovilismo español está interesado y está poniendo todo lo posible de su parte para crear un Campeonato de España de la especialidad. Todo parece apuntar que lo ideal sería la creación de un certamen monomarca.

FENOMENOS EXTRAÑOS

Queridos amigos: se hace difícil explicar todo lo ocurrido en Montmeló durante el pasado fin de semana en pocas líneas. Llegábamos a Cataluña con la convicción de que había comenzado nuestra buena racha, tras la victoria conseguida en Albacete. Pero no nos podíamos imaginar la cantidad de circunstancias adversas con las que nos íbamos a encontrar en Barcelona. Durante los entrenamientos libres el coche se comportó bastante bien. Nuestros tiempos estaban a la altura de los mejores y todo hacía presagiar otra buena carrera para el equipo «Privilege Fórmula-Central Hispano 20». Sólo nos inquietaban las previsiones meteorológicas que anunciaban lluvias. El sábado, en la sesión de entrenamientos oficiales, comenzaron nuestras dificultades. Durante los primeros minutos, me encontraba a más de un segundo del mejor registro. Paré en boxes para cambiar neumáticos y aprovechamos para afinar los reglajes. El coche mejoró en su comportamiento y, a partir de entonces, comencé a tomar parte en la lucha por los puestos de cabeza en la parrilla. Cada vuelta bajaba los tiempos, subiendo hasta el cuarto puesto en la parrilla. Si complicados fueron los entrenamientos, aún lo resultó más la carrera. Al ponerse el semáforo en rojo, los coches de la primera línea comenzaron a moverse. Al percatarse de su error, frenaron, justo cuando cambió a verde. Esto produjo una gran confusión y motivó que todos llegáramos apretados a final de recta. Conservé la cuarta posición, pero me encontraba disgustado pues esperaba haber mejorado algún puesto en la salida. Enseguida, Galiano cogió unos metros de ventaja, mientras que yo me peleaba con Morback por la tercera posición. Le acosé algunas vueltas, pero entonces llegó Mazzali y tuve que concentrarme en evitar que me superara. Pese a ello, lo logró e iniciamos un largo duelo. A punto estuvimos de tocarnos en varias ocasiones, pues él no cedía y yo no quería quedarme ahí. Tras varias vueltas, lo volví a pasar a final de recta. Mientras tanto, Izaquirre había remontado hasta juntarse con nosotros. Tardó muy poco en pasar a Mazzali y comenzar a atacarme. Lo pasé muy mal aguantándole en las últimas vueltas. Mi motor no corría todo lo esperado y, para colmo, los frenos empezaron a fallar. Pese a ello, pude mantener el cuarto puesto, con lo que paso a ser tercero en el Campeonato.



[Handwritten signature]

Privilege Formula

Exito español en Inglaterra

NUESTROS representantes en el Campeonato Británico de Fórmula Renault, han conseguido un éxito sin precedentes al conquistar los dos primeros puestos del certamen. Iván Arias y Pedro Martínez de la Rosa han dominado de principio a fin la temporada, adjudicándose un buen número de victorias. Una de ellas la del pasado fin de semana en Thurxton, circuito en el que se impuso De la Rosa, mientras que Arias fue tercero. Con este resultado, y a falta de la última carrera que tendrá lugar en Brands Hatch este próximo fin de semana, nuestros pilotos matemáticamente se adjudican las dos primeras posiciones de este Campeonato.



Kocinski, tiempos de récord en Jerez

EL norteamericano John Kocinski estuvo entrenando en Jerez con la que parece será su nueva montura en la temporada del 93, la Suzuki oficial de 250 centímetros cúbicos. Todo parece indicar que se ha adaptado perfectamente a su montura, por lo menos así lo demuestran los tiempos que marcó a lo largo de las más de doscientas vueltas que dio al trazado andaluz, parando el crono en un increíble 1.47.600, o lo que es lo mismo, en tiempo récord. Con ese registro, el piloto de Arkansas mejora el crono de la pole position de la última carrera del mundial disputada en Jerez, que fue para Luca Cadalora con un registro de 1.47.725.

En el trazado andaluz también estuvo Kevin Schwantz con la Suzuki de 500, mostrándose satisfecho al final de los entrenamientos al rodar en unos tiempos muy prometedores.



● **Aitor Zabaleta al volante de una barqueta Lola-BMW se impuso en la Subida al Fto. En grupo N, el triunfador fue Francesc Gutiérrez, que no tuvo rivales con el Ford Sierra Cosworth 4x4.**

● **Al margen de esto, Gutiérrez ha llegado a un acuerdo con GTO Evolution para pilotar en el año 1993 un Sierra Cosworth de Gr. A en la próxima edición del Campeonato de Europa.**



● **Colin McRae se ha proclamado Campeón de Inglaterra de Rallyes. El joven piloto escocés, a los mandos de un Subaru Legacy, se ha impuesto con facilidad, venciendo en las cinco primeras pruebas de ese campeonato.**

● **Las próximas carreras de Turismos y de Clásicos Deportivos de Andalucía, se celebrarán los días 3 y 4 de octubre en el circuito de Jerez.**

● **El Rallye Gibralfaro, organizado por Boxes Competición, se disputará finalmente el día 22 de noviembre, fecha programada en un principio para el Rallye de Granada, que se ha suspendido.**

BOXES

Prost pilotó el Williams-Renault

UNA vez finalizado el Gran Premio de Portugal, el equipo Williams-Renault se quedó en el circuito portugués para que Alain Prost pudiese conducir por primera vez el coche de Nigel Mansell. El piloto francés se limitó a



una breve toma de contacto, ya que la lluvia le impidió poder rodar con mucha más intensidad. El nombre del piloto que acompañará a Prost en el equipo anglo-francés sigue siendo una incógnita.

La tierra a Lugo

EL RACE ha dado a conocer el lugar donde se disputarán la sexta y séptima prueba del Campeonato de España de Rallyes de Tierra; será en Lugo los días 25 y 26 de octubre, denominándose a estas carreras «VII y VIII Rallye-RACE Lugo». Serán dos rallyes totalmente diferentes.

En el que tendrá lugar el sábado se disputarán cuatro tramos que se repetirán cada uno dos veces y en el del domingo habrá tres tramos que se



repite y uno que se hace sólo una vez.

La salida y llegada de estas pruebas estará situada en la Avenida de Ramón Ferreiro, junto al Gran Hotel Lugo.

El sábado la carrera comenzará alrededor de las diez de la mañana y el domingo a las nueve, aproximadamente.

Sainz correrá en Cataluña

FINALMENTE Carlos Sainz recibió la confirmación del patrón de su equipo, Ove Andersson, para poder participar en el Rallye de España-Cataluña los días 9, 10 y 11 de no-

viembre. En un principio esta prueba estaba en el aire y todo dependía de la marcha del Campeonato Mundial, que parece decantarse del lado de Didier Auriol.

En la carrera española, tanto Carlos Sainz como su equipo intentarán, además de realizar un buen



papel, probar todo tipo de soluciones en el asfalto de cara a la temporada del 93, ya que no participan sobre este tipo de firme desde el pasado Rallye de Córcega.

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.

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

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

D. _____

Calle _____

Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tel. _____

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

Preio 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



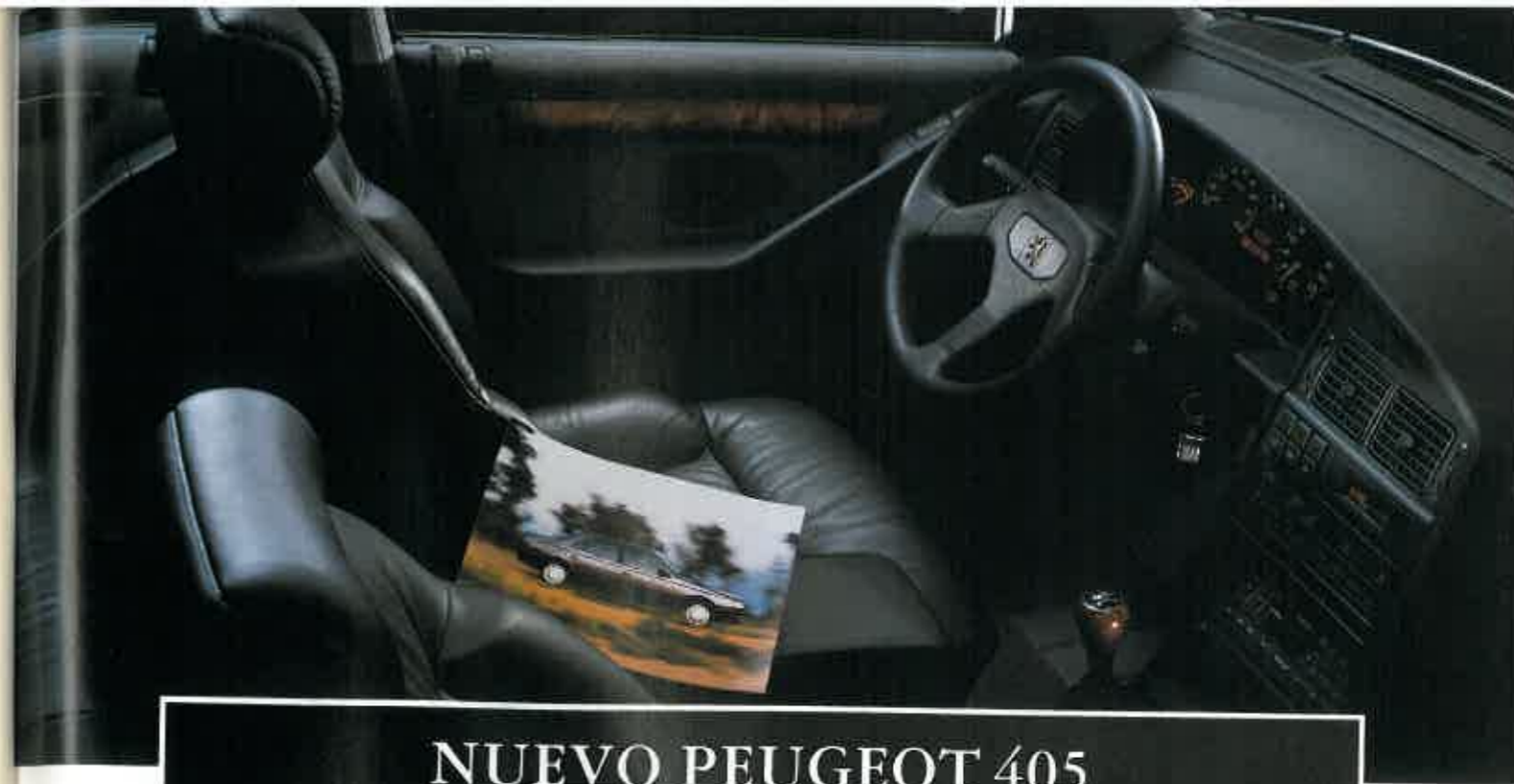
El año de Francia

Si no fuese por los bocinazos de Jacques Calvet y por los éxitos mundiales (los motores Renault en la F-1 y los Peugeot 905 en Sport), los constructores franceses no tendrían ningún motivo para que se hablase de ellos. Sin embargo, son los segundos de Europa y los cuartos de todo el mundo, sólo precedidos por Japón, Estados Unidos y Alemania. Pero Francia produce sobre todo coches de la gama baja. No hay ningún coche deportivo salvo el Venturi, algunos Alpine Renault y los GTi. No hay coches de gran lujo. Los Peugeot 605, Citroën XM o Renault Safrane tienen muchos problemas para competir con los Mercedes o BMW altos de gama. En total, Francia construye alrededor de 3,5 millones de vehículos (con el récord de 4 millones en 1990), de los cuales exporta más de la mitad. No son los tiempos en que Renault controlaba el 40 por ciento del mercado francés y era la primera marca de Europa (14,8 por ciento de cuota en 1980). Al igual que PSA, Renault ha tenido que retirarse de EEUU para concentrarse en Europa, tras haber vendido AMC a Chrysler y mantener únicamente a Mack Trucks, de manera muy deficitaria, al otro lado del Atlántico. Tampoco son éstos los tiempos en los que Giovanni

Agnelli y algunos otros declaraban que los coches franceses sólo podían progresar gracias a los acuerdos entre Renault y PSA. Tal asociación, entre el Estado y un grupo privado, es jurídicamente imposible. Sus responsables lo saben y Calvet y Levy habían dejado de hablar de esta posibilidad pese a que sus colaboradores tenían trabajos en común (un motor V6, una caja de cambios automática y diferentes programas de vehículos personales y económicos). Si Calvet y Schweitzer, el sucesor, han retomado el diálogo, no significa que sigan siendo competidores encarnizados. Tampoco son, en fin, los tiempos en los que los beneficios de PSA estaban en su más bajo nivel y las pérdidas de Renault en lo más alto. El grupo privado ofrece un balance positivo, con 5 mil millones de beneficios, y anuncian para el 93 una tasa de rentabilidad del 3,5 por ciento, la más alta de todos los constructores mundiales (por delante de Toyota, con el 2,9 por ciento). Desde luego, Francia sufre todavía un cierto aislamiento. Excepcionalmente de los acuerdos Renault-Volvo y de algunos aspectos puntuales entre PSA y el grupo Fiat, los constructores franceses no tienen ningún acuerdo con otros constructores extranjeros. Renault ha fracasado en su intento de adquirir Skoda y Calvet, ocupado en digerir Citroën, sigue afirmando que nunca casará al grupo PSA.



BALLESTA



NUEVO PEUGEOT 405 LA TENTACION VA POR DENTRO.

Este es el nuevo Peugeot 405. Aquí viaja la tentación.

La tentación por la potencia de sus nuevas motorizaciones de hasta 155 CV y 1.998 cc. en gasolina, diesel o turbodiesel.

La tentación por la estética y la elegancia de su nueva línea, remodelada especialmente en su parte trasera para permitir un total acceso al maletero.

La tentación por la comodidad de su nuevo interior, totalmente reformado. Con un nuevo y completísimo tablero de mandos, un nuevo volante regulable en altura y nuevos asientos ergonómicos con regulación lumbar electrónica.

La tentación por el lujo y los detalles de confort, como el cuero y la madera que hacen de la conducción un auténtico y silencioso placer.

La tentación por la ecología y el respeto al medio ambiente representada en sus nuevos motores de gasolina catalizados. Entre y disfrute el nuevo Peugeot 405. Dentro está la tentación.



DESDE 1.810.000 PTAS.
(IVA y transporte incluidos)



PEUGEOT

PEUGEOT 405. EXPRESION DE TALENTO.

& DROOKS LTD

et, London, England

TO THEIR LATE MAJESTIES

GEORGE III

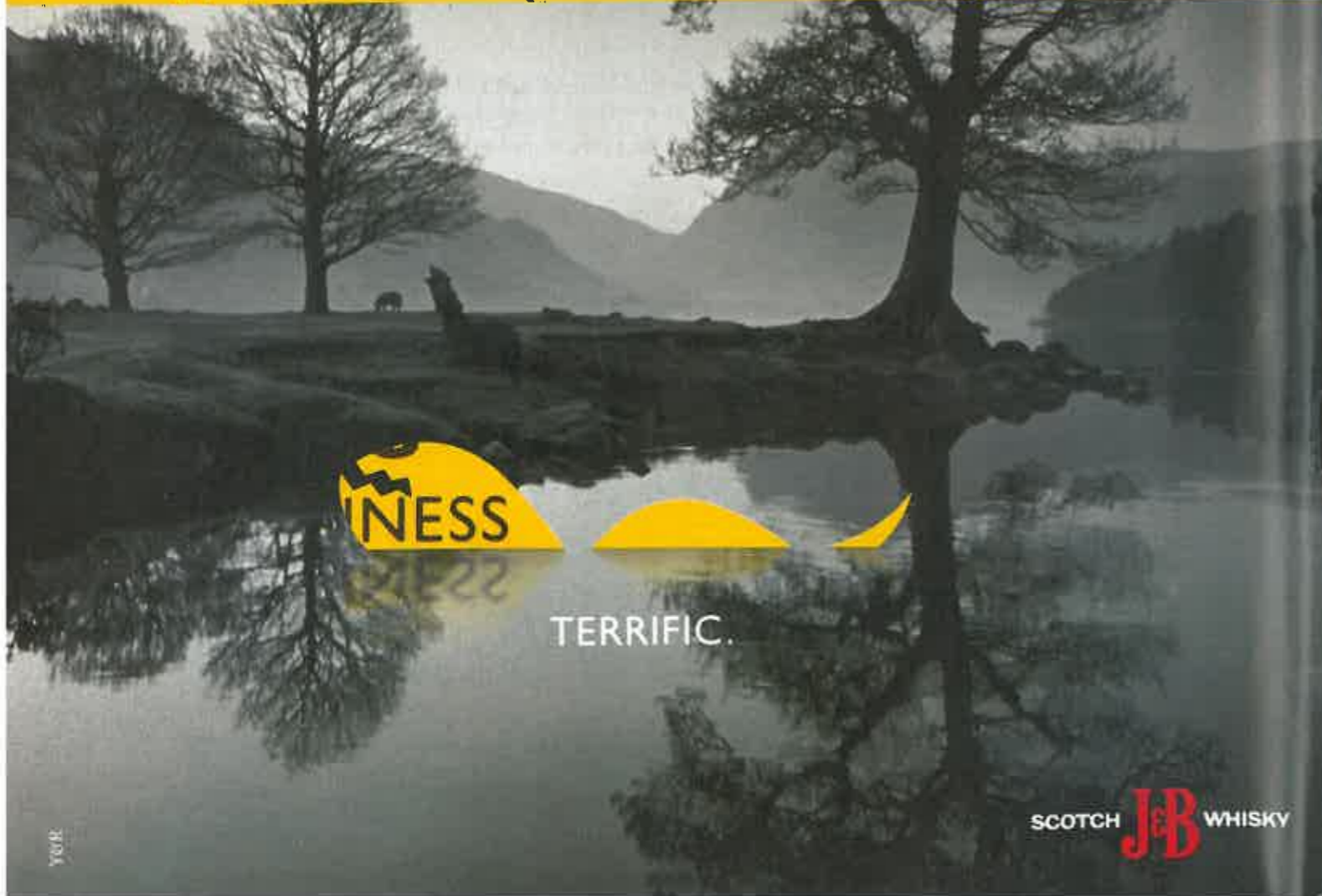
KING EDWARD VII

KING GEORGE V

KING GEORGE VI

LATE ROYAL HIGH

OF WALES (1921-1936)



TERRIFIC.

SCOTCH **J&B** WHISKY

PRUEBA A FONDO DEL NUEVO PEUGEOT 405 SRI

SEMANAL **Motor 16** GRUPO

6 de octubre 1992

Núm. 468 • 350 ptas.

SALON DE PARIS



PEUGEOT 106 5 PUERTAS

SEAT CONCEPTO T



MODA PARA ESTE INVIERNO

FERRARI 456 GT

