

NOVENO **EXTRA** ANIVERSARIO

MOTOR 16

SEMANAL

GRUPO

3 de noviembre 1992

Núm. 472 • 350 ptas.

OPEL VECTRA

Nuevos por Dentro y por Fuera

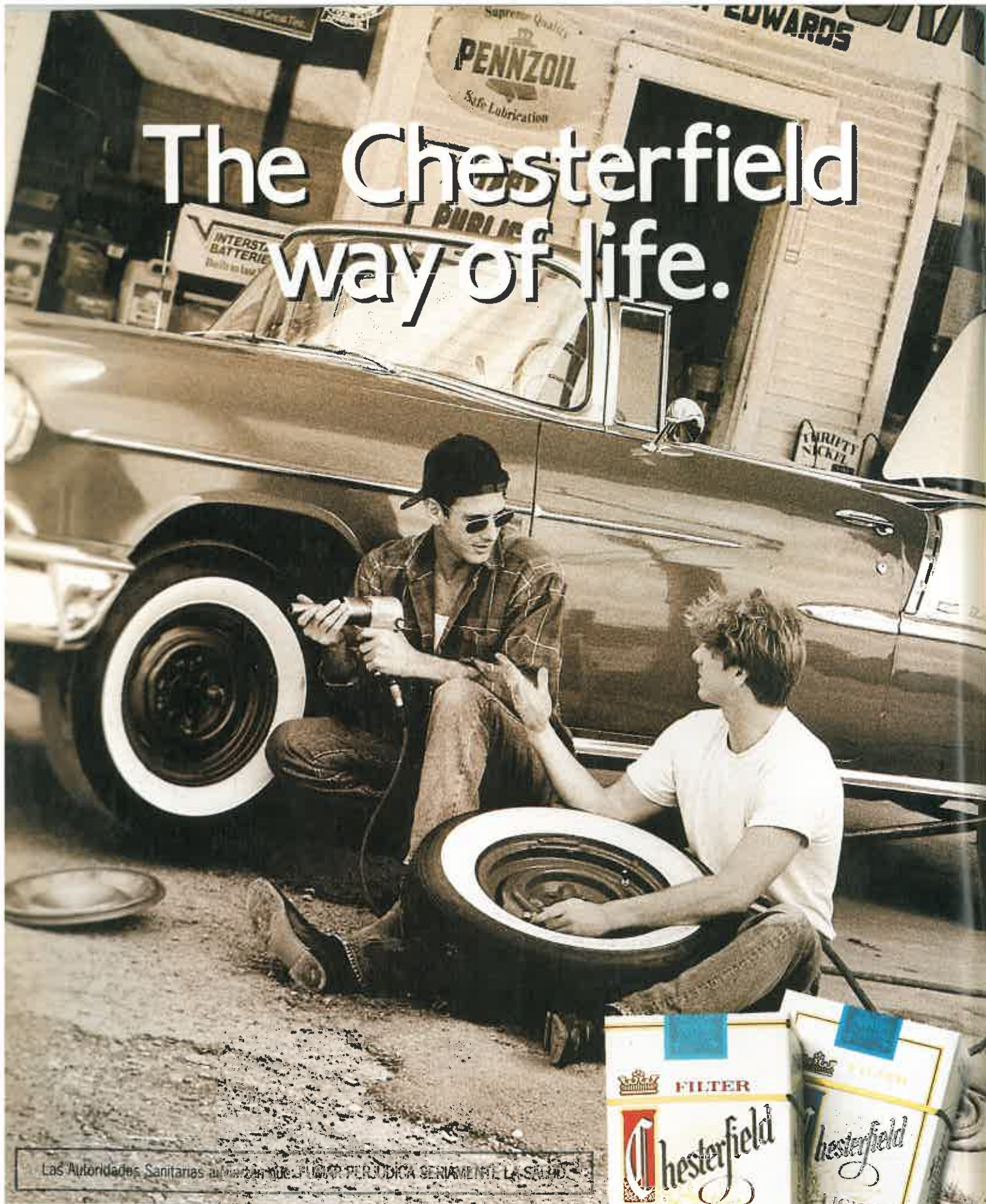


**GAÑE CON MOTOR 16
UN BERTONE
FREECLIMBER**

**ESPECIAL
RALLYE DE CATALUÑA
PROBAMOS
EL TOYOTA DE SAINZ**



The Chesterfield way of life.



El Reto del Sabor.



Motor 16



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

Director:
Manuel Doménech

Director adjunto: Gigi Corbetta. **Subdirector:** José María Cernuda. **Director de Arte:** Olegario Torralba. **Redactores jefes:** M^º Jesús Benet (Información) Víctor Piccione (Producto) Miguel Ángel Turci (Edición). **Jefes de sección:** José Antonio Díaz (Fotografía). Juan González Aso (Diseño) Andrés Mas (Producto) y Alfonso J. Nieto (Documentación y Archivo Gráfico). **Redacción:** Lourdes Bravo, Fernando Cañizal, Simonetta Garin, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Moló, Ángel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Maillerey (Francia), Daniel Monteverde (Japón), Giancarlo Perini (Italia), Hans Jürgen Tucherer (Alemania), Carlos Medina (Suecia). **Documentación:** Mary Franchini. **Secretaría de Dirección:** Nieves de Vicente. **Secretaría de Redacción:** Ana María Pardo. **Colaboradores:** Juan Ballesta (Humor); Enrique Blanco (Pruebas); José María Casanovas, Esteban Delgado (Deporte); Jesús Espinosa (Ilustraciones); Víctor Fernández (Producto); Antonio Montañas (Pruebas); Enrique Llorca (Ilustraciones); Enrique Ortega (Ilustraciones); Ginés Nadal (Diseño); Mayte de Ondarza (Documentación); Francisco Podadera (Diseño); Belén Valdehita (Cierre) y José Luis de la Viña (Náutica). **Autoedición:** José M^º Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M^º Ormazabal.

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

Publicidad:
Director Comercial: Juan Antonio Suñez. **Publicidad Zona Centro:** Elvira Aricha, M^º Jesús Sánchez y Eduardo Abián. **Coordinadora de Publicidad:** Mercedes Noguera. **Publicidad Zona Cataluña:** Pere Calasina Rué. **Publicidad Norte:** Rosana López. **Publicidad Levante:** Ramón Medina. **Zona Andalucía:** Susana Martínez de Irujo. **Director de Publicidad Internacional:** M. Ángel Durá.

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 06 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^º de San Gervasio, 8. 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 91 38. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Antiguo Rincón de Valencia, 58. 1^ª 46005 Valencia. Teléfono: (96) 378 69 11. Fax: 373 68 63. ANDALUCÍA: Sotogrande-Cádiz. Tfn. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 8. Alcobendas.
Distribuye: INDISA. Rufino González, 34. Bn. 28037 Madrid. Teléfono: 586 31 00.



MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la FIPP. COPYRIGHT 1989. Depósito Legal: M.30.247. 1983. Difusión controlada por OJD.

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

ESTA SEMANA



36 Mitsubishi 3000 GT

PUNTO DE MIRA	6	MOTOS	112
SU CASO	16	Las Aprilia de Gran Premio	
LO ULTIMO	18	DEPORTE	120
Salón de Birmingham		Rallye Cataluña	
AL VOLANTE	26	Al volante del Toyota de Carlos Sainz	126
Gama Opel'93		Gran Premio	132
Nissan Micra	32	de Fórmula 1 de Japón	
A FONDO	36	Rallye de Tierra de Lugo	138
Mitsubishi 3000 GT		A todo Gas	142
FRENTE A FRENTE	44	FIRMA DE LA CASA	146
Citroën ZX 16V/Opel Astra GSi 16V/Renault 19 16V			
FUERA DE SERIE	54		
Bugatti EB 110 Supersport			
EXTRA NOVENO	60		
ANIVERSARIO			
ACTUALIDAD	81		
El uso del casco			
PRECIOS	85		



54 Bugatti EB 110 Supersport

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

NUEVO MOTOR 2.0 L.

Inyección de potencia.



Nueva serie 400 Con este nuevo motor la serie 400 de Volvo ha experimentado un gran cambio. El nuevo motor la ha elevado a otra categoría. A otra potencia. A partir de ahora el deportivo 440 y el prestigioso 460 disponen de motores de inyección con catalizador, para

reducir al mínimo las emisiones contaminantes. Toda la serie 400 incorpora aire acondicionado como equipamiento de serie y, además, la posibilidad de instalar ABS y Airbag. Y cuentan con toda la seguridad de Volvo. Son una buena forma de empezar a cuidarse. Y cuidar su entorno.

Precio recomendado **Volvo Serie 400** desde 2.370.000 Ptas. (IVA y transporte incluidos).

Volvo 460 GLE 2.0i. Motor: 2.0 L. 4 Cilindros. Inyección. Catalizador.

Equipamiento de serie: Aire acondicionado. Llantas de aleación. Dirección asistida. Elevalunas eléctricos. Reposacabezas en los asientos traseros. Paragolpes en color

de la carrocería. Cierre centralizado. Frenos de disco 4 ruedas. Kit de sonido. Cinturones de seguridad traseros. Ajuste altura asiento conductor. Ajuste lumbar asientos delanteros. Retrovisores exteriores eléctricos.

VOLVO
Respuesta segura.

Objetivo: educar educadores

No es nada descabellado pensar que la Seguridad Vial es cosa de todos, y así lo ha debido ver la Dirección General de Tráfico al darse cuenta de que eso, en la práctica, no se producía. El caso es que la Seguridad Vial es asignatura obligatoria en la Enseñanza General Básica y, por tanto, debería haber docentes capacitados para impartirla. Docentes los hay, pero su preparación tiene más que ver con unos conceptos aplicados por vía de cultura general que con una unificación de criterios emanada de aquellos que de verdad pueden y deben saber del tema.

Pues bien, como la DGT es consciente de este problema, ha decidido tomar el «toro por los cuernos» y poner en marcha un ambicioso proyecto de formación que, con el apoyo de la Universidad Nacional de Educación a Distancia, va dirigido a dos tipos de educadores: escolares y extraescolares. La finalidad no es otra que impedir que nadie de aquellos cuyo cometido sea enseñar seguridad vial, puedan aplicar conceptos dispares o equivocados cuyo efecto sea aún más nocivo que el simple hecho de no enseñar nada.

Que ese proyecto contemple esas dos clases de educadores está bien claro. Por un lado, está dirigido a los profesores de EGB, cuya preparación es imprescindible y hasta ahora era deficiente, y por otro a todas esas personas que, por su profesión o por sus actividades, puedan comunicar unos conocimientos de interés eminentemente social. En este grupo se integran desde profesores de autoescuela a policías municipales, pasando por padres, e incluso al propio personal de la DGT. Se trata de que la seguridad vial sea de verdad cosa de todos, y además, para todos. A nosotros, nos parece francamente bien que la D.G.T. acometa proyectos de este tipo. Cuántas veces hemos hablado de que muchos de los problemas de tráfico tienen más que ver con la educación de los usuarios que con los motivos que generalmente se aducen para justificar lo a veces injustificable. Y si inculcar los principios básicos de esa seguridad vial empieza por los más jóvenes, que a su vez la puedan transmitir a sus mayores, estaremos todos de enhorabuena. De momento la iniciativa ha tenido una buenísima respuesta, y esperamos que sea cada vez mayor.

Manuel Doménech

STEMPEL DIMITI

ROBERT Stempel, máximo responsable de General Motors Corporation, la empresa con más trabajadores del mundo, ha presentado su dimisión.

Hace ya dos semanas que en medios económicos norteamericanos se viene hablando de esta importantísima dimisión causada



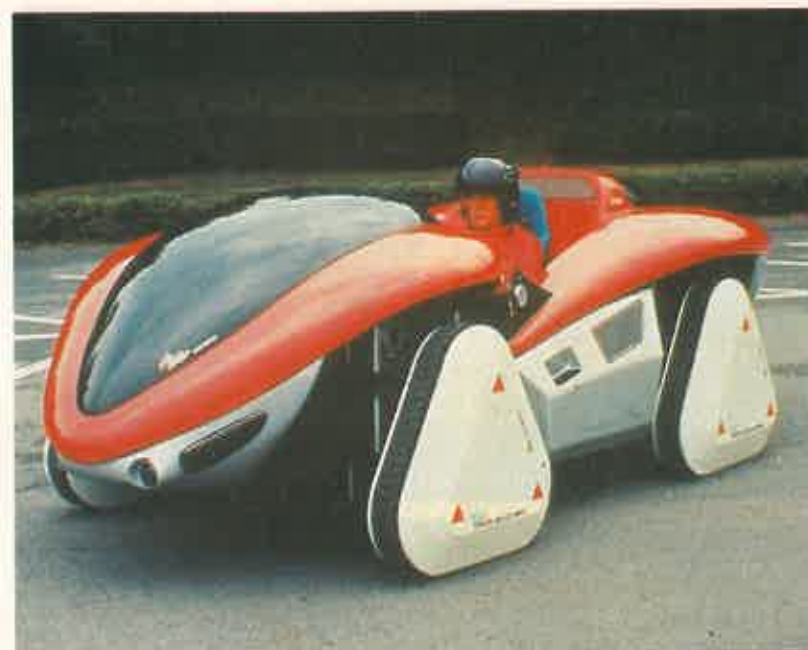
fundamentalmente por la difícil situación financiera por la que atraviesa la Corporación y por motivos de salud: Stempel estuvo ingresado en un hospital de Washington la pasada semana.

Aunque su sucesor no se conocerá hasta el martes día 3, tras una reunión del Comité Ejecutivo, dos son los nombres que se barajan: John Smith (vicepresidente y encargado de las actividades internacionales) y Lloyd E. Reuss (presidente encargado de las actividades automovilísticas en América del Norte y de las actividades de componentes en todo el mundo).

John Smith es uno de los hombres más carismáticos de la compañía; auténtico creador del despegue económico de Opel, en la actualidad la división más rentable de la Corporación.

DESDE RUSIA CON MALETERO

El importador para España de los automóviles rusos Lada, amplía su gama con la llegada de una versión del Samara, con maletero separado. El nuevo Lada Samara 4 puertas está disponible con motorizaciones de 1.300 y 1.500 centímetros cúbicos. Por su precio (999.000 pesetas) y capacidad de maletero (400 litros) constituye una de las ofertas más atractivas para quien desee un vehículo funcional y económico.



JUGUETES BASICOS

No podían faltar en el Salón de Birmingham los locos inventos japoneses. Toyota mostraba en el salón británico algunos de los móviles que este año vencieron en el concurso anual que organiza la Sociedad de Ingeniería Toyota.

Los modelos ganadores se denominan Delta Bug, un vehículo que utiliza ruedas triangulares y se desplaza mediante una correa, y el Hazumo, que se traslada mediante saltos, propulsado por un compli-

cado juego de amortiguadores, tubos deslizantes, muelles y ruedas direccionales.



S E M A F O R O S



El Ministro de Obras Públicas no acaba de definir cuál será la política de su departamento ante el polémico peaje por el uso de las autovías. La tesis de «que pague quien la usa» no se tiene en pie, mientras no existan rutas alternativas.

En los anuncios del nuevo Toyota Carina se dice que cuesta desde 2.634.038 pesetas, lo que no es verdad, ya que todos los Carina traen un equipamiento que incrementa el precio en más de medio millón. En la letra pequeña no deja claro el precio definitivo.



Juan Antonio Díaz Álvarez es uno de los empresarios españoles que ha sido invitado por el Financial Times a participar en un ciclo de conferencias. El presidente de Seat intervendrá en un simposio con el sugestivo título «España en Europa: Vencedores y Vencidos».

La Universidad a Distancia ha iniciado, en colaboración con la Dirección General de Tráfico, los cursos de formación a los profesores que se encargarán de la enseñanza de educación vial en la enseñanza primaria.

B R E V E S

♦ **MENOS MUERTOS EN GRAN BRETAÑA**
El número de víctimas mortales en accidentes de tráfico en Gran Bretaña ha disminuido durante 1991 en un 9 por ciento, registrándose durante el pasado año 4.568 muertos en carretera. Ya en 1990 el número de muertos descendió en un 12 por ciento.

♦ **LEVANTE CUMPLE LA NORMA**
En 1991, más de medio millón de vehículos pasó la Inspección Técnica de Vehículos en algunas de las 13 estaciones levantinas. Esta cifra supone un incremento de más del 10 por ciento respecto al año anterior, y confirma que la región levantina es de las de mayor cumplimiento de la norma de inspección.

♦ **MÁS KILÓMETROS EN LA AUTOVÍA DE BURGOS**
En la última semana se ha inaugurado un nuevo tramo de autovía, de 10 kilómetros, en la N-II, Madrid-Burgos. Con la puesta en marcha de este nuevo tramo, la autovía supera el puerto de Somosierra. El coste de estos 10 kilómetros alcanzó los 2.700 millones de pesetas. Ya sólo quedan 1,6 kilómetros para completar la N-II, lo que se espera se produzca antes de finalizar el año.

♦ **TRES AÑOS DE GARANTÍA PARA LOS DAIHATSU**
El importador para España de los automóviles Daihatsu ha decidido incrementar la garantía de todos sus vehículos, tanto turismos como todo terreno, hasta tres años o 100.000 pesetas.



♦ **DIRECTOR EN RENAULT VEHÍCULOS INDUSTRIALES**
Para ocupar la dirección industrial de Renault Vehículos Industriales ha sido nombrado Juan Antonio Casado Balbottín. El nuevo director es ingeniero aeronáutico y a lo largo de su vida profesional ha estado ligado al sector de la automoción, trabajando en Chrysler España y Peugeot-Talbot antes de llegar a Renault donde ha desempeñado diferentes cargos.

♦ **PANORAMA PREOCUPANTE EN ALEMANIA**
Las difíciles condiciones de mercado y los elevados costes de producción en Alemania van a causar en los próximos años la pérdida de 200.000 puestos de trabajo, según ha manifestado el presidente de la patronal del sector. Los trabajadores alemanes son los mejor pagados del mundo y además, disponen de 6 semanas de vacaciones al año y un calendario laboral de 38,7 horas de trabajo a la semana.



♦ **CIERRE TEMPORAL DE LA FÁBRICA DE FERRARI**
Por primera vez en su larga historia, Ferrari tendrá que cerrar su fábrica de Maranello. El exceso de «stock» aconseja esta medida, que ahora tiene que negociar con las fuerzas sindicales. Según todos los indicios, el cierre se mantendrá durante quince días y no afectará al Departamento de Competición.



SUBETE A BUSO Y METRONIO

YO soy Buso, ven y subete en mí. No puedes imaginar las cosas que por mis ventanas verás. Yo soy Metronio, contigo quiero jugar y a toda velocidad te llevaré por dentro de la ciudad. Este simpático estribillo, cantado por *Buso* y *Metronio*, dos mascotas de tamaño natural que representan a un autobús y a un metro respectivamente, es uno de los elementos de la nueva campaña puesta en marcha por el Consorcio Regional de Transporte de Madrid. Bajo el enunciado «Juguemos a Vivir...en Madrid» esta iniciativa tiene el objetivo de dar a conocer a unos 20.000 niños, «los usuarios del mañana», las ventajas de la utilización del transporte público, al mismo tiempo que informarles sobre los problemas actuales del tráfico y la contaminación.

Esta campaña, que cuenta con un presupuesto de **18 millones**, llegará a unos 170 colegios públicos de la Comunidad de Madrid a lo largo de los próximos cuatro meses.

La presentación corre a cargo de la empresa Animarte, que además de la puesta en escena de las dos mascotas; la emisión de un vídeo de aventuras y un cómic con los mismos intérpretes; la participación en un juego en el que se plantean diversas preguntas sobre el transporte colectivo y la distribución de diverso material escolar con los distintos **modos de transporte** como soporte, cuenta con el entusiasmo y la participación de los niños. Una iniciativa que a buen seguro va a constituir todo un éxito.

FORD EUROPA ESTRENA PRESIDENTE

EL hasta ahora presidente de Ford Europa, Lindsey Halstead, ha comunicado su intención de retirarse el próximo día 1 de enero tras cuarenta años en la compañía.

Su sustitución no ha dado lugar a la más mínima especulación porque su sucesor ha sido nombrado con celeridad. El elegido ha sido Jacques A. Nasser, hasta la fecha presidente de Ford en Australia. Nasser también ha sido nombrado



miembro de la vicepresidencia de Ford Motor Company, junto a otros trece integrantes de este «staff» ejecutivo de la corporación, en Detroit.

El actual presidente de Ford Motor Company, Harold Poling, ha manifestado a propósito de Halstead «echaremos de menos su experiencia y la aguda visión que ha aportado a la Compañía en estos últimos años tanto en América, como en Europa y Asia».

MAS IMPUESTOS PARA LOS TODO TERRENO

COMO informábamos la pasada semana, a partir del primero de enero, los vehículos todo terreno dejarán de gozar de los privilegios fiscales que mantenían hasta ahora.

Con el nuevo año todos los vehículos bajan su fiscalidad al **13 por ciento**, pero tienen que pagar una tasa de matriculación del 15 por ciento. Esta norma perjudicaba gravemente a los todo terreno, cuya fiscalidad hasta la fecha ha sido del 15 por

ciento (el 28 para el resto de los vehículos), con lo que si se les aplica la nueva norma, pasarán a incrementar su precio en un 15 por ciento.

Una serie de conversaciones entre **los fabricantes** -especialmente Nissan y Suzuki- y la Administración ha traído como consecuencia la introducción de un periodo transitorio mediante el cual los todo terreno de precio inferior a los 3,2

millones de pesetas, tributarán según la siguiente tabla:

- 1993: 2 por ciento
- 1994: 4 por ciento
- 1995: 7 por ciento
- 1996: 10 por ciento
- 1997: 13 por ciento

Se establece pues un periodo de **5 años** para equiparar los precios de los turismos con los todo terreno de precio bajo. Los de un precio superior mantendrán el mismo régimen fiscal que los turismos; es decir, un IVA del 15 por ciento y una tasa del 13.



SEGUROSISMO

• **SUBE LA COBERTURA DEL SEGURO OBLIGATORIO**
En 1993, la cobertura del seguro obligatorio, que actualmente es de 8 millones de pesetas, pasará a ser de 15 millones, como consecuencia de la homologación de las primas respecto de los países comunitarios. Esta cobertura aumentará hasta 49 millones de pesetas en 1996.

• **RÉCORD DE INDEMNIZACIÓN POR ACCIDENTE**
Una de las razones principales para el encarecimiento de las primas de seguros es la imparable ascensión de las indemnizaciones. Un ejemplo más es

la reciente sentencia de un Juzgado de Sant Boi de Llobregat que concedió una indemnización de 55 millones de pesetas, más una pensión vitalicia de 570.000 pesetas al mes a una mujer que resultó gravemente herida en un accidente de circulación.

• **OTRO CASO EN GRANADA**
La Audiencia Provincial de esta capital andaluza ha modificado la sentencia en primera instancia, que condenaba a la compañía aseguradora al pago de 250 millones de pesetas a una joven que resultó incapacitada como consecuencia de un accidente de tráfico. La

nueva sentencia condena al pago de una pensión de 750.000 pesetas mensuales. Según el juez, una indemnización tan cuantiosa provocaría un enriquecimiento de la familia de la accidentada en caso de fallecimiento de la víctima.

• **MÁS VALE PREVENIR**
La compañía de seguros Winterthur ofrece a sus asegurados un servicio gratuito de chequeo de neumáticos, alumbrado, dirección, amortiguación y frenos, así como la posibilidad de grabar el número de la matrícula en las lunas del vehículo asegurado.

E N V O Z B A J A

SUZUKI NO QUIERE IMPROVISACIONES. Santana Motor ha advertido a la Administración que si continúa adelante con el proyecto fiscal, de penalizar la compra de los todo terreno con el 28 por ciento, como los turismos, cancelaría sus planes de inversión en Linares. Suzuki da empleo a 5.000 trabajadores y a 80 empresas subsidiarias.

MÁS COCHES COREANOS A ESPAÑA.

Pocas marcas quedan sin representar en España. La próxima en llegar va a ser la firma coreana Daeon, que fabrica vehículos de General Motors y Suzuki bajo licencia. Todo apunta hacia el actual importador de Lada en España como el encargado de distribuir estos coches en nuestro país.

SEAT, LA FÁBRICA

MAS MODERNA DE EUROPA.

Está en pruebas continuas para iniciar la producción a primeros de año con el nuevo Ibiza. Localizada en Martorell, la nueva planta de producción de Seat cuenta con una superficie de dos millones de metros cuadrados, y de ellos más de cuatrocientos mil edificadas. Su capacidad es enorme y en ella se produ-

cirán, en los próximos cuatro años, siete nuevos modelos.

LADA A CAMBIO DE DEUDAS RUSAS.

Y continuando con Lada, la Administración está interesada en cancelar la deuda con la vieja URSS, prácticamente sin condiciones. Esta es la razón del incremento de las importaciones de los Lada y del precio al que se venden los Niva, por debajo del millón de pesetas.

DE TOMASO CIERRA

LA FÁBRICA DE LAMBRATE.

La planta de Lambrate, próxima a Milán, ha sido cerrada de acuerdo con los sindicatos y los responsables de Fiat. En este centro se producían diariamente 55 Innocenti y 5 carrocerías de Maserati. El proyecto de fabricar allí 100 unidades diarias del Fiat Panda ha quedado cancelado.

TECNOLOGÍA INTELIGENTE PARA LA M-30

La M-30 dispondrá de un sistema de gestión de tráfico. El proyecto tiene dos fases: instalación de equipos, en los que la DGT ha invertido 1.500 millones y creación de un nuevo centro de control para la gestión de toda la información, centro que correrá a cargo del Ayuntamiento de Madrid.

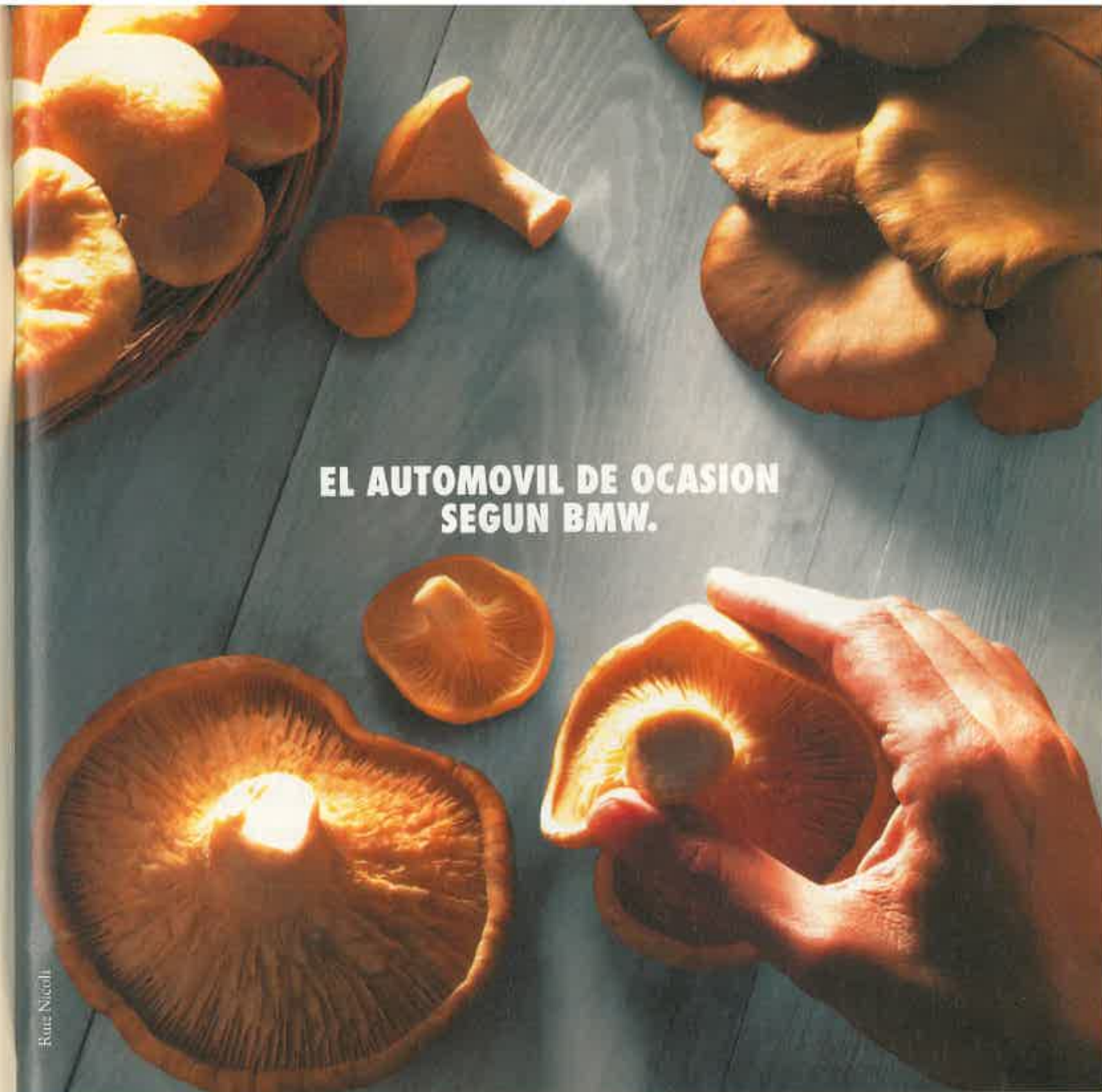


SEVERIANO TIENE COCHE

El nuevo Peugeot nos ofrece una versión «prêt-a-porter», en esta ocasión se trata de un 205 que ha sido bautizado con el nombre de **Seve**, en honor al genial golfista de Pedreña. El 205 Seve utiliza el motor de 1.900 cen-

tímetros cúbicos y 106 caballos de potencia. También incluye un equipamiento numeroso, entre otras cosas, aire acondicionado, cierre centralizado, elevavinas eléctricos, volante y tapicerías de cuero, así como la tradicional de-

coración adecuada. Con el exclusivo color verde, se ofrece a un precio de **2.095.000** pesetas, que se incrementa con las opciones de techo practicable (76.000 pesetas) y sistema antibloqueo de frenos (161.450 pesetas).



EL AUTOMOVIL DE OCASION SEGUN BMW.

Hay quien elige para que otros disfruten sin riesgos. En la Selección de Automóviles de Ocasión BMW, nuestros expertos escogen sólo lo mejor para que usted lo disfrute con plena confianza.

Para empezar, todos los automóviles de esta selección, incluidos los de otras marcas, han de superar un estricto control del año de fabricación y el kilometraje.

Después, una rigurosa revisión a manos de los técnicos de BMW y una ITV a la que es sometido automáticamente cada automóvil,

demuestran que su aspecto externo tiene una correspondencia en su impecable estado.

Así, sólo lo mejor se incluye en la Selección de Automóviles de Ocasión y se ofrece en nuestros Concesionarios hasta con un año de garantía y un seguro de asistencia en carretera.

Y además, si lo desea, con un plan de financiación personalizado a través del servicio BMW Finance & Leasing, que refleja la confianza de BMW y su Red de Concesionarios Oficiales en que, siempre que elija dentro de nuestra selección, quedará satisfecho.



SELECCION AUTOMOVILES DE OCASION

Límite de 6 años de edad para automóviles de otras marcas o de hasta 8 años para automóviles BMW. Revisión de 25 puntos vitales. Certificado ITV. Garantía de 12 meses para los modelos de hasta 4 años y de 6 meses para el resto. Seguro de asistencia en carretera que incluye desde automóvil de sustitución hasta gastos de remolque y alojamiento. Si desea más detalles, llame al 900 10 20 30 Servicio de Información BMW.

Tokio

Daniel Monteverde

► QUERIDO CARINA

Toyota vendió en Europa el pasado mes de septiembre ocho mil unidades del nuevo Carina E, que representa un incremento próximo al 30 por ciento con respecto al pasado año. Este éxito es achacable a las excelentes ventas en Gran Bretaña y Alemania.

► ELÉCTRICOS DE LUJO

En diciembre de 1993, Nissan empezará a vender modelos eléctricos basados en sus berlinas de lujo Gloria y Cedric, que podrán recorrer 120 kilómetros con una sola carga y alcanzar los 100 kilómetros por hora. También Toyota prepara un coche eléctrico, basado en el lujoso Crown Majesta, que alcanzará los 110 kilómetros

por hora, con una autonomía de 140 kilómetros.

► LOS SWIFT HUNGAROS

Suzuki ya vende en Hungría los Swift de 5 puertas, con motorizaciones de 1.000 y 1.300 centímetros cúbicos. Este primer año se fabricarán unas 15.000 unidades en la fábrica de Esztergom, y la mayor parte de los componentes son enviados desde Japón.

► ESTUDIAR LA SEGURIDAD

Nissan abrirá en Estados Unidos un centro de investigación sobre la seguridad del automóvil. El proyecto contará con miembros del instituto de Tecnología de Massachusetts y de la Universidad de Harvard.



Turín

Giancarlo Perini

► NUEVO FIAT ABARTH PARA EL 93

Fiat está dispuesta a recuperar la denominación Abarth en un vehículo pequeño. El nuevo utilitario Cinquecento dispondrá de una versión deportiva de 70 caballos con el nombre que hizo popular al mítico Carlo Abarth.

► IACocca APUESTA POR LAMBORGHINI

Lee A. Iacocca presidente de Chrysler Corporation ha

manifestado que el futuro de Lamborghini es viable, aunque plagado de dificultades. Las ventas en el mercado norteamericano han descendido hasta un nivel casi «anécdótico», igual que ocurre con Ferrari. Sin embargo, los planes de fabricación de un nuevo modelo GT de 2+2 plazas siguen adelante, aunque será necesario para que éste vea la luz, el apoyo de algún inversor privado.



AUTOARTE

COINCIDIENDO con el décimo aniversario de la desaparición de Gilles Villeneuve, nace del pincel del artista Alan Fernley una nueva serie limitada de litografías. Como es habitual en él, el color y el dinamismo de sus formas, crean una imagen absolutamente descriptiva de una de las escenas más emotivas de la vida de este piloto: la victoria del Gran Premio de Mónaco en 1981. Y otra de las ediciones conmemorativas, en este caso la proclamación de Nigel Mansell como Campeón del Mundo de Fórmula 1, en el transcurso del Gran Premio de Hungría el pasado mes de agosto, es el motivo de otra edición de 850 litografías. Para más información contactar con el teléfono 07 44 666 503 776.

La oferta artística de estos días se completa con la exposición que prepara para el mes de diciembre la **Galerie Vitesse**. Escultura, pintura, y otros objetos de arte hablan por sí solos de la fantasía del mundo del juguete. Una exposición, inusual, que reúne a una docena de artistas: Billy Morris, Marie Wabbes, Lyonnet, Bricq, A. Mutch, Pascarel, Mirgalet, entre otros. O como Alan Kiri, autor del modelo que ilustra estas páginas para hablarnos de su pasión: velocidad e ingeniería. La Galerie Vitesse está en el 48 de la rue De Berri, de París.



La diferencia se disfruta: Nuevos motores multiválvulas.

►A partir de ahora, a los conductores de los nuevos Mercedes 200-400 se les va a ver disfrutar un 20% más. Porque, desde ahora, la Clase 200-400 incorpora nuevos motores multiválvulas de gasolina que, con el mismo consumo, aumentan las prestaciones hasta un 20%.

►Nuevos motores de 16, 24 y 32 válvulas que

ofrecen una conducción más ágil, desde las más bajas revoluciones.

►Motores ecológicos que reducen considerablemente los gases que dañan el medio ambiente.

►Una nueva gama con potencias desde 136 hasta 279 CV. Y un equipamiento que, para mayor seguridad, incluye Airbag de serie en todos los modelos.

►Y es que, cuando se disfruta sin riesgos, la diferencia se hace única.

►Nuevos 200-400. Nuevos motores multiválvulas. Véalos en su Concesionario Oficial Mercedes-Benz.



Mercedes-Benz

♦ PARA TODOS LOS GUSTOS
Deportiva-Motoristas organiza
dos actividades distintas para
los días 7, 8 y 9 de noviembre.

La primera opción, más
tranquila, es un recorrido en
moto por La Rioja cuyo precio
es de 11.500 pesetas. Para los
más aventureros, propone
realizar el Camino de Santiago
sobre una trail, recorriendo 265
kilómetros diarios. El precio de
esta aventura es de 20.000
pesetas y las plazas limitadas.
El teléfono de Motoristas es el
81/219 50 37.

♦ APRENDER EN UN FÓRMULA

Un nuevo curso se añade a las
amplias actividades que ofrece
TAC, la escuela de Técnicas
Automovilísticas de Condición
que dirige Juan Amella. Se trata
de una jornada en el circuito de
Cataluña al volante de los
mismos Fórmula Renault que el
equipo JJ Cobas utiliza en el
Campeonato. Las enseñanzas



de los monitores de la escuela
se completarán con la ayuda de
los responsables técnicos y
pilotos del equipo. El curso,
previsto para el día 15 de
noviembre, cuesta cien mil
pesetas y las plazas son
limitadas. Los interesados
deben ponerse en contacto con
el teléfono: 92/433 25 85.

♦ CITA PARA FÓRFOROS
RetroMobile volverá a abrir sus
puertas en el parque de
Exposiciones de París por
décimo octava vez. En esta
ocasión la cita internacional,
obligada para todos los
entusiastas de los coches
clásicos, se celebrará del 12 al
21 de febrero de 1993.



NUEVA SEDE PARA MAZDA

TECNITRADE Automoción,
S.A. importador para España
de los automóviles japoneses
Mazda, ha inaugurado su nueva
sede central en Madrid. Se trata de
un moderno edificio de cuatro
plantas, situado en la avenida de
Burgos, en la que se centralizan las
oficinas de dirección, marketing,

comercial, almacén de repuestos,
exposición, etc. Las instalaciones
actuales, de 6.150 metros cuadra-
dos, son susceptibles de ampliarse
hasta los 34.000 metros cuadrados,
previstos para los próximos años,
en los que se espera poder ubicar
la sede central, y definitiva, de
Mazda en España.

L I B R O S

Hace algún tiempo que Montesa-
Honda creó una escuela de
conducción para promover una
mejora en este aspecto para sus
clientes. Ahora, en el mismo ámbito,
nos ofrece un «Manual de Técnicas
Básicas de Conducción en
Motocicletas» destinado a los usuarios
entre 14 y 20 años, que se entregará
en el momento de la compra de un
ciclomotor o una motocicleta de menos
de 90 centímetros cúbicos. Honda hace
extensiva esta oferta a quienes estén
verdaderamente interesados y lo
soliciten en cualquiera de sus
concesionarios.



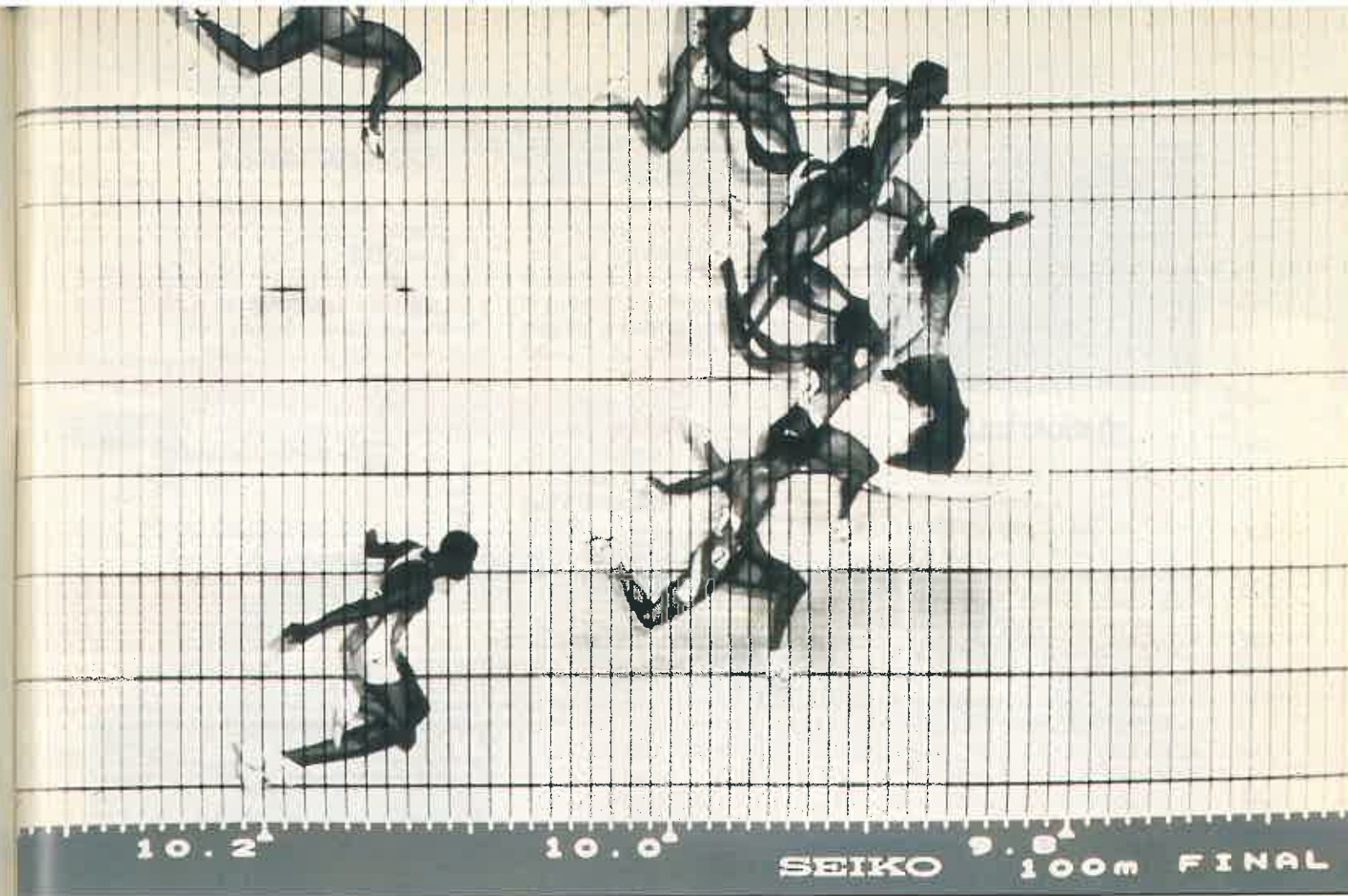
NOMBRAMIENTO EN PEUGEOT

JOSÉ Manuel Fernández Ce-
drón ha asumido las funcio-
nes de director de
personal de Peugeot en
España después de ha-
ber desempeñado la je-
fatura de personal de la
fábrica de Villaverde en
los últimos tiempos.

Fernández Cedrón na-
ció en Lugo en 1955, es
licenciado en Derecho



por la Universidad Complutense
de Madrid y profesor de Recursos
Humanos del Master de
Administración y Direc-
ción de Empresas de
Icade. Ingresó en Peuge-
ot-Talbot España en el
año 1983 desarrollando
su trayectoria profesio-
nal en las áreas de rela-
ciones laborales y huma-
nas.



ANTES PODÍA IMAGINARSE UNA FRACCIÓN DE SEGUNDO. AHORA PUEDE VERLA.

Final de los 100 metros lisos de los
3.^{os} Campeonatos Mundiales de Atletismo.
Nuevo récord. Y sólo 6 centésimas de
segundo separaron a los 4 primeros atletas.

Una vez más, la tecnología de Seiko
marcó la diferencia. El debut de nuestro
Slit Video 1000 HD, capaz de medir
hasta milésimas de segundo, catapultó
el cronometraje deportivo hacia una
nueva era con una precisión y una
velocidad sin precedentes.

Tecnología que usted puede vestir
en su muñeca gracias al extraordinario
Cronograph de Seiko, nuestra última
innovación. Con cronómetro segundero y

multiesfera, mide incrementos de centésimas
de segundo utilizando la más pura
tradición analógica.

Un reloj de pulsera diseñado para ofrecer
elegancia y resistencia, por eso está
equipado con una exclusiva caja deportiva
sumergible hasta una presión de 15 bares.

Ésta es la precisión Seiko, concebida
para durar toda la vida. Para demostrar
que cuando el tiempo es lo esencial,
puede contar con Seiko. SPORT/TECH



SEIKO

Cronometrador Oficial de los Juegos de la XXV Olimpiada

SHS001: • cronógrafo centesimal 1/100 seg. • día y fecha • doble huso horario • taquímetro • sumergible 15 BAR.



A RAJATABLA

TRAS salir de un atasco sin ningún tipo de control en pleno centro de Madrid, me encuentro a pocos metros un policía de tráfico demasiado relajado en un cruce sin importancia. Tal era mi enfado que paré el coche y fui a decirle (con muy buenas maneras a pesar de todo) que por qué no se desplazaba 150 metros para **solucionar** un problema que con cinco pitidos y un poco de firmeza habría vuelto a la normalidad en cinco minutos. Su contestación fue clara y contundente. «Aquí me han colocado y de aquí no me voy a mover».

Mi mujer en casa pagó las consecuencias de tan heroico acto.

Ismael Rodríguez
Avila

CAMIONEROS

ESTOY totalmente de acuerdo con su artículo sobre los conductores de autocar. Y cada semana se confirma de alguna manera que hay que modificar con toda rapidez el examen de conducir de estos **monstruos** y adecuarlo a las condiciones reales de la actualidad. También sería conveniente revisar paulatinamente los carnés de conducir ya concedidos para evitar que algunos niños echen carreras cargados de personas o niños jugando con sus vidas las de los demás conductores.

Carlos F. Romeu
Asturias

SALVAJADA

VENGO comprobando diariamente la inconsciencia de las mujeres al volante. Pero la semana pasada una fémina en coche me confirmó lo que ya me había demostrado el resto. En una ciudad como Madrid, con atascos, frenazos, calles estrechas donde hay que

maniobrar etcétera, una salvaje llevaba a un niño que no alcanzaba los 12 meses de vida entre su cuerpo y el volante. Como pueden suponer, el niño **sentado** en sus piernas, apenas le dejaba manejar el volante. Por supuesto, no llevaba el cinturón de **seguridad** y ningún otro ocupante viajaba en el coche para ayudarla.

Cabe la posibilidad remota de que fuese a comprar una sillita de niño para coche, o también que le estuviese enseñando a conducir.

Ramón Vidal
Madrid

ASEGURAR CON LUPA

EL motivo que me impulsa a dirigirme a ustedes, es el de contarles mi experiencia personal esperando pueda serle útil a alguien.

El día 19 de abril tuve la desgracia de tener un accidente, quedando mi coche completamente destrozado. Mi compañía reclamó a la contraria, MUSSAP y hasta aquí todo normal. Cuando fui a buscar las 850.000 pesetas, cantidad en que ellos **valoraron mi coche**, me dijeron que sólo me daban 770.000 pesetas, que las 80.000 que faltaban era lo que valía lo que quedaba del coche. Pues bien, yo piqué y acepté. Luego cuando fui a ver a los 3 chatarreros de la zona, el que más, Grúas Sant Celoni, me dio 15.000 pesetas. Yo sentí que MUSSAP me había estafado 65.000 pesetas. Mi consejo es que el propietario vaya a ver lo que valen los restos en el mercado real antes de aceptar cualquier liquidación de una compañía.

Pedro Ponsa
Gerona



CON GI DE GIRONA

EN un viaje reciente llevamos delante durante un buen rato un **Renault Clio** español cuya matrícula comenzaba por GI. Mi mujer y yo nos pasamos el resto del viaje dándole vueltas sin llegar a determinar de dónde procedía aquel coche. Llegamos a pensar que se trataba de una placa falsa ¿Podrían ustedes sacarnos de la duda?

Martos Calatraba
Almería

R.- Las placas de matrícula que comienzan con las iniciales GI van montadas en los vehículos matriculados en Gerona (antes GE) y que ahora tienen **autorización** de Tráfico para sustituir la E por una I. Y los catalanes tan contentos.

Instrucciones de servicio



MANUAL DE INSTRUCCIONES

TODOS hemos leído alguna vez un manual de instrucciones. Todo aparato, por pequeño que sea, lleva un libro de instrucciones de 200 páginas. En el ámbito de los coches la cosa es parecida y aunque el número de páginas es menor, las burradas que se leen son mayores. En un libro de funcionamiento de BMW se recomienda al usuario que «si el automóvil derrapa hay que soltar el acelerador y pisar el embrague y tratar de **recuperar el control** del vehículo mediante correcciones direccionales de compensación». Unas líneas más adelante la «recomendación» es que «Al frenar intensamente sobre pavimentos lisos o suelos con características de fricción desigual, conviene circular siempre con el cambio desembragado (?). Y por último, recomiendan al sufrido conductor de un BMW que en invierno lleve consigo lo siguiente: Arena, una pala, una tabla, una escobilla de mano, un rascador y unas cadenas. Las maletas habrá que llevarlas en tren....»

A.M.C



NUEVO CITROËN ZX 3 PUERTAS RAZA DE CAMPEON.

Ha nacido el nuevo Citroën ZX 3 puertas, heredero de la experiencia, fiabilidad y robustez del Citroën Rallye-Raid, campeón del Raid París-Dakar y del Rallye París-Moscú-Pekín.

Sometido a los más duros ensayos técnicos sobre seguridad y a las pruebas más exigentes en circuitos cerrados, el nuevo Citroën ZX 3 puertas alcanza las más altas cotas de seguridad: neumáticos Michelin de última generación y máxima adherencia, tren trasero con efecto autodireccional que genera un efecto similar a un "4 ruedas directrices", estructura especial con vigas de acero prerrevestido, 3 cinturones traseros de seguridad...

Una línea moderna, aerodinámica, compacta... un estilo 3 puertas inconfundible.

Con motores modernos, ecológicos, que incorporan, en todas las versiones 3 puertas, inyección y catalizador de serie. Motores potentes, robustos, capaces de desarrollar una aceleración de 0 a 100 Km/h en tan sólo 8,5 segundos, en su versión ZX 16 válvulas. Una amplia gama 3 puertas, con diferentes motorizaciones y acabados.

Citroën ZX 3 puertas, heredero de todo el espíritu y la fuerza del campeón del Raid París-Dakar y del Raid París-Moscú-Pekín.

Un campeón de raza: Citroën ZX 3 puertas.



CITROËN ZX. COCHE DEL AÑO EN ESPAÑA 1992.

SALON DE
BIRMINGHAM

LO ULTIMO



LA MUESTRA DE LAS VANIDADES

En estos tiempos que corren, de fuerte crisis económica, los ingleses, intentando disimularla de alguna manera, inundan «su salón» con las últimas creaciones en superdeportivos. Coches de ensueño, capaces de alcanzar unas prestaciones de escalofrío y reservados a bolsillos muy pudientes. En esta ocasión, en Birmingham, la estrella fue sin duda el McLaren F1.

El Salón de Birmingham ha servido de escaparate para que los constructores ingleses, y sobre todo los fabricantes y preparadores de deportivos, enseñasen sus últimas creaciones. Unos vehículos muy espectaculares y

equipados con mecánicas muy potentes. Aunque también los pequeños utilitarios tuvieron cabida y estuvieron bien representados.

Aston Martin dando muestras de gozar de buena salud, tuvo una buena representación, ocupando un lu-

gar de honor el Vantage, modelo en el que la mítica marca inglesa tiene puesta toda su confianza y del que esperan un buen éxito, ya que los responsables de Aston Martin opinan que conserva el espíritu de los clásicos GT. Otra marca con un gran

VUELVE EL PASADO
El MG R V8 inspirado en el MGB causó auténtica sensación, sobre todo entre los nostálgicos.



LOTUS DE CARRERAS
La mítica marca inglesa presentó el Esprit Sport 300, un coche pensado para la competición, aligerado de peso.



AÚN MAS LARGO
En Ginebra se podrá ver el Jaguar XJ40, un coche muy similar al que utiliza el Primer Ministro Británico.



MINIATURAS JAPONESAS

Los japoneses no se quisieron perder la cita de Birmingham, y estuvieron presentes con algunas de sus nuevas criaturas, entre las que hay que destacar algunos modelos de mini coches, que contrastaban fuertemente al lado de los superdeportivos.

Algo quedó patente, los japoneses quieren tener protagonismo en todos los segmentos del automóvil y, sobre todo, en aquellos en los que las cuotas de mercado pueden ser importantes. De esta forma Subaru y Daihatsu presentaron dos modelos que posiblemente serán una fuerte oposición al mini coche más cacareado últimamente, el Renault Twingo y a todos los coches similares de factura europea. Además, de todos es conocida la atención que las marcas niponas dedican a este tipo de coches.

El Subaru Vivio es un coche con un motor de 660 centímetros cúbicos, acoplado a una caja de cambios de cinco velocidades y que para hacer más fácil su conducción en ciudad, sobre todo en maniobras, dispone de dirección a las cuatro ruedas. Daihatsu por su parte presentó el Mira, un modelo muy funcional con carrocería de cinco puertas y que es 127 milímetros más corto que el Twingo. Equipa un motor de tres cilindros de 847 centímetros cúbicos, capaz de impulsar a este diminuto modelo a más de 137 kilómetros por hora de velocidad máxima.



prestigio en las Islas Británicas, ganado gracias a sus increíbles creaciones, es Cateram, que aprovechó la ocasión para mostrar el Seven JPE, desarrollado en conjunción con el ex-piloto de Fórmula 1 Jonathan Palmer. Un coche dotado con un motor Vauxhall/Opel de dieciséis válvulas, que con una potencia de más de 250 caballos y un peso de

530 kilos, ofrece unas prestaciones espectaculares, baste decir que de 0 a 100 kilómetros por hora acelera en menos de cuatro segundos. Con la base de este modelo, realizarán una versión más asequible equipada con un motor Ford 1.600 GT Kent cuya potencia se acerca a los 90 caballos.

Otra marca clásica de Inglaterra

como es Lotus, mostraba el Elan, del que piensa realizar una producción de 75 a 100 coches anuales en dos versiones denominadas Gran y Gran Premio. La más básica animada por un motor Ford Zeta de 130 caballos, mientras que la versión superior estará turbo alimentada. Sus precios oscilarán entre 19.500 y 22.995 libras esterlinas

JAPONESES AL ATAQUE
Entre los mini coches, los japoneses cuentan con una buena representación.

LÍNEAS CLÁSICAS
TVR volvió a
las líneas del
pasado con un
interesante y
atractivo
modelo, el
Chimera.



(desde 3.500.000 pesetas a 4.000.000). Además de este modelo, en su «stand» se pudo contemplar al nuevo Esprit Sport 300, basado en el Esprit X180R, usado en carreras en Estados Unidos. Es un superdeportivo equipado con un motor de 2,2 litros y turbo con una potencia de más de 300 caballos provisto con el equipamiento imprescindible para intentar reducir el peso al máximo, logrando una reducción total de 113 kilos.



MOTOR DE ALTAS PRESTACIONES
TVR presentó en su «stand» un motor
que utiliza en Fórmula 3000.

Otro coche que causó una buena impresión fue el Ginetta G33 SC Roadster. Un modelo que tiene el encanto de los típicos «roadster» y que ahora dispone de un mayor sitio para sus ocupantes, a la vez que ha logrado un mayor confort. Para su mecánica han recurrido a un motor Rover V-8 de 4,5 litros de 300 caballos de potencia. Siguiendo con este tipo de vehículos, también hay que destacar el Mantara, que dispone de un motor similar al del Ginetta.

MÁS
POTENCIA
Cateram
mostró el
Seven JPE, un
atractivo
modelo
realizado en
colaboración
con Jonathan
Palmer.



Mejoramos el precio. Con toda garantía.

M
COLABORADOR



JEEP CHEROKEE 4.0 NUEVO PRECIO: 3.385.000 Ptas.*

* Versión Euro, IVA y Transporte incluidos.

Ahora es la oportunidad de tener un Jeep Cherokee 4.0, con todas las garantías.

Ahora está más a su alcance un vehículo con 185 CV y tracción total. Con una línea única, compacta y poderosa. Con un motor de gasolina de 6 cilindros, 4 litros e inyección electrónica. Con un equipamiento de serie que lo tiene todo: elevalunas eléctricos delanteros y traseros, dirección asistida, apertura electrónica de puertas a distancia, aire acondicionado, volante regulable en altura, cubre equipajes, etc.

Ahora, el Jeep Cherokee 4.0 y el Jeep Cherokee Turbo Diesel mejoran su precio.

Y lo hacen con la garantía de la Red Oficial Chrysler-Jeep, la única que puede ofrecerle la asistencia de mecánicos entrenados por Chrysler Motors Corporation y especializados exclusivamente en el Jeep Cherokee. La única que puede tramitar directamente las garantías de los vehículos por ella vendidos al fabricante del automóvil. Y la única que le ofrece el programa C.A.R.E. de asistencia durante las 24 horas. Por eso, aproveche ahora. Compre con el mejor precio y la mejor garantía.

Jeep
La Leyenda Americana.



RED DE CONCESIONARIOS OFICIALES CHRYSLER-JEEP EN ESPAÑA

• ALAVA (945) Vitoria: AUTO ABENDAÑO, S.A. 28 71 52 • ALBACETE (967): TALLERES CHINARES, S.A. 52 21 93 • ALICANTE (96): SERVICIO DEL MOTOR, S.A. 528 31 22 • ALMERIA (951) DISTRIBUCION DE TURISMOS, S.A. 25 71 44 • ASTURIAS (98) Gijón: PRINCIPALTO, S.A. 516 10 82. Oviedo: PRINCIPALTO, S.A. 528 34 31 • AVILA (918) MOTORISYS, S.A. 25 40 57 • BADAJOZ (924): VEICASA 24 55 40. Villanueva de la Serena: VEICASA 84 32 61 • BALEARES (971) Palma de Mallorca: WORLD CARS, S.A. 46 32 58 • BARCELONA (93): LLASAX MOTOR, S.A. 410 76 77. TALLERES TODAUTO, S.A. 231 44 74. Granollers: PENTA STAR, S.A. 870 64 62. Mataró: MARMESOR, S.A. 799 66 61. Sabadell: OLRAIT, S.A. 712 22 39 • BURGOS (947): BRIMOTOR, S.L. 26 00 68 • CACERES (927): VEICASA (Talleres Unión) 21 28 98 • CADIZ (956): TALLERES GONZALO, S.L. 26 31 53. Jerez: TALLERES GONZALO, S.L. 30 10 00. Puerto de Santa María: TALLERES GONZALO, S.L. 85 72 17. Algeciras: AUTOSTYLE, S.A. 66 71 03 • CANTABRIA (942) Santander: BRIO MOTOR, S.A. 36 23 67 • CASTELLON (964): COMAUTO SPORT, S.A. 25 05 31 • CIUDAD REAL (926): VDA. DE ALEJANDRO GARCIA GOMEZ, S.A. 25 49 58. Valdepeñas: AUTOVAL, S.L. 32 31 08 • CORDOBA (957): COMERCIAL ROCHI, S.A. 29 40 66 • GERONA (972): TECNICAMER, S.L. 21 72 50 • GRANADA (958) Santa Fe: AUTOBAEZ S.A. 44 03 95 • GUADALAJARA (911): ALGEINSA 23 19 11 • HUELVA (955): ONUMOVIL, S.A. 23 50 12 • LEON (987): BELTRAN AUTOMOVILES, C.B. 22 54 00 • LERIDA (973): MAXI MOTOR, S.A. 21 03 13 • LUGO (982): ABC AUTOMOTRIZ, S.A. 20 20 00 • MADRID (91): NASCAR 542 66 36/399 44 62. Majadahonda: NASCAR 634 44 80 • MALAGA (952): CARS MALAGA, S.A. 31 66 00 • MURCIA (968): CAYUELAS MOTOR, S.L. 20 04 90 • NAVARRA (948) Pamplona: NAVARRA MOTOR, S.A. 17 41 07 • LA RIOJA (941) Logroño: AUTOMOVILES VARA DE REY, S.A. 20 86 09 • SALAMANCA (923): AUTOMOVILES GACPRE, S.A. 22 22 14 • SEVILLA (95): AGROTRACTOR SEVILLA, S.A. 467 19 00 • SORIA (975): INDUSTRIAS AGRARIAS SORIANAS, S.L. 22 56 61 • TARRAGONA (977) Reus: TRANSTURBO, S.A. 34 06 04 • VALENCIA (96): AUPESA 369 00 06. SELGAS, S.A. 385 69 01 • VALLADOLID (983): NUEVO AUTO SPORT, S.A. 37 48 87 • VIZCAYA (94) Erandio: ALFAVI, S.A. 467 60 00 • ZAMORA (988): BASILIO PERAL, S.L. 51 26 70. Benavente: 63 07 69 • ZARAGOZA (976): AUTOMOVILES SAGASTA, S.A. 27 29 96



CABRIOS POR DOQUIER
En el Salón de Birmingham hubo una generosa representación de coches descapotables. Prueba de ello son el Mantara y el Ginetta G33 SC Roadster.

Jaguar no podía faltar a la cita y presentó una sola novedad, el LWB XJ40, muy similar al que usa el Primer Ministro británico, John Major, que es algo más largo y equipa un motor V-12. Este coche se podrá contemplar también en el próximo Salón de Ginebra.

Pero la estrella del Salón fue el McLaren F1, un «supercar» realizado con la tecnología de la Fórmula 1. Un modelo del que se están terminando los últimos prototipos equipados con motores de origen BMW. Aún no tiene un precio establecido, pero según los responsables del proyecto podría ser muy similar al del Jaguar XJ220.

Otra estrella de la muestra inglesa fue el MG R V8, un descapotable biplaza inspirado en el MGB que vio la luz hace treinta años. Un coche en el que se conjugan las líneas clásicas que hicieron famoso al MGB, con soluciones técnicas modernas. En la misma línea otra de las «vedettes» de esta cita fue el TVR Chimeira, otro descapotable biplaza con reminiscencias del pasado, equipado con un motor Rover V-8, disponible en dos versiones una de cuatro litros y otra de 4,3 litros, con 245 y 290 caballos respectivamente. Este modelo estará disponible en enero con unos precios de 4.550.000 y 5.000.000 de pesetas.

PEQUEÑOS DESCAPOTABLES

El poder disfrutar de un descapotable ya no es patrimonio exclusivo de los bolsillos más pudientes. Al menos eso es lo que quiere demostrar Rover, que en el Salón de Birmingham ha destapado ante la opinión pública dos simpáticos modelos descapotables.

Por un lado, se pudo admirar la atractiva versión que han realizado del Rover 100, un coche que encontrará su máximo rival en el Peugeot 205. De este nuevo cabrio, la marca inglesa ofrecerá dos motorizaciones, siempre teniendo como base la mecánica del GTi. Una será con la motorización de 1,4 litros básica y la otra con la culata de cuatro válvulas por cilindro. En este modelo la marca inglesa ha puesto todo su saber en este tipo de coches. No en vano con el cabrio de la serie 200 ha podido adquirir una buena experiencia. Para reducir los esfuerzos tor-

sionales han realizado un minucioso trabajo en el chasis, dotándolo de una serie de refuerzos. Otro atractivo de este coche, es que no dispone de barra central antivuelcos, con lo que las líneas son muy puras.

Otro modelo que ha sorprendido gratamente a los visitantes de este salón, ha sido una versión cabrio del mítico Mini. Al igual que en el Rover 100, todos los refuerzos están camuflados bajo el chasis y para hacerlo más atractivo también carece de arco central. En este caso han recurrido a la base del Cooper 1.3, que es la versión más potente de la gama que se comercializa actualmente de este modelo.

Algo común en estos dos pequeños descapotables, es su acabado final, en el que la marca ha puesto un especial interés, consiguiendo un magnífico resultado final y logrando dos coches de capricho.



Por supuesto, en la muestra inglesa no podían faltar las marcas japonesas, de todas ellas la que más expectación causó fue Nissan con el Serena. Este monovolumen que se fabrica en Barcelona, está llamado a ser una fuerte competencia para los modelos establecidos en este segmento. También hay que destacar una versión del Honda Accord

para el mercado inglés, equipado con el motor de 2,2 litros VTEC. Otro debutante en Birmingham fue el Mitsubishi Sigma Estate, que se fabrica en Australia, coche que se importará a partir de enero a Europa y del que llegarán 5.000 unidades.

Ian Adcock
Fotos: Mike Valente

El precio no es un obstáculo. Es un incentivo.

CAMPEONA DEL MUNDO
8 VECES - VELOCIDAD 50 cc-80 cc-105 cc

DERBI

RABASA



CAMPEONA DEL MUNDO

DERBI

RABASA



MOTUL UTILIZADO Y HOMOLOGADO POR DERBI

FINCONFORT
FINANCIACION HASTA 60 MESES



Gama Opel '93

NUEVOS POR DENTRO Y POR FUERA

26/ Motor 16

Aunque son muchas las versiones y los modelos presentados, las auténticas novedades de Opel para la temporada que viene, se reducen al Opel Vectra, que sufre su primer «restyling» y a la versión Turbo del coupé Calibra, que al fin se venderá en nuestro país.

COMO viene siendo habitual en los últimos años, General Motors España ha presentado a los medios informativos los modelos que constituirán la gama 1993, pero que ya comenzará a vender en los próximos días, salvo excepciones.

Este año 92 ha sido un año rico en novedades (Astra 4 puertas, Monterey y Frontera), por lo que, a la espera de la renovación de los Corsa (a comienzos de año), lo más nuevo se centra en la gama Vectra y en el superdeportivo Calibra Turbo.

De todas maneras, la gama Astra incluye ahora algunos detalles destacables, como el aire acondicionado sin Clorofluocarbonados (CFC), que tanto tiempo han estado esperando los clientes de estos coches, y la incorporación de catalizador en todos los motores, gasolina y diésel. En este aspecto, Opel ha sido pionera en la introducción de los coches ecológicos, cuya obligatoriedad entrará en vigor ya el próximo primero de enero de 1993.

Gama Vectra. Cuatro años después de su lanzamiento, el modelo

medio-familiar de la gama sufre su primer *restyling*. En el exterior, destaca un nuevo frontal y paragolpes más envolventes, tanto delante como detrás; molduras, faros y grupos ópticos son también de nuevo diseño. Estructuralmente, los nuevos Vectra incorporan el refuerzo lateral de las puertas, que mejora la seguridad pasiva y que constituyó una novedad en los Astra. En este mismo aspecto de la seguridad, mencionar que todos los Vectra (al igual que los Astra y Calibra) ofrecerán opcionalmente un sistema de air-

NOVEDADES CON CABALLOS Tanto en el Calibra como en los nuevos Vectra se ofrecerán versiones Turbo, de tracción a las cuatro ruedas.

Motor 16 / 27

**LO MÁS FEO
EL ANAGRAMA**
No es muy
afortunado el
anagrama Turbo
utilizado tanto
en el Calibra
como en el
Vectra. El motor,
con 204
caballos, es un
prodigio de
compacidad.



**INTERIORES
MÁS
ACOGEDORES**

Todos los
interiores de los
Vectra han sido
modificados,
empleándose
nuevos
tapizados y
guarnecidos, así
como un nuevo
volante en el que
se aloja el
airbag.

bag (colchón hinchable anti-impactos) de mayores dimensiones que las del modelo Eurobag. Este sistema se ofrecerá, desde enero, en el asiento del conductor y en la primavera, en el asiento del pasajero. La gama Vectra incorpora también el sistema de tensado automático de los cinturones de seguridad, presentado en los Astra.

En el interior de los nuevos Vectra, se han introducido cambios de tapicerías y guarnecidos, ofreciendo ahora un mayor confort.

No podían faltar nuevas versiones en la gama Vectra, que, con las dos carrocerías de 4 y 5 puertas, constituyen una de las ofertas más amplias del mercado actual, con nada menos que 19 variantes.

Todos los modelos se ofrecen ya con catalizador, incluidos los diésel, tanto el atmosférico como el turbo.

En gasolina, se ofrece una versión GT de relaciones de cambio más cerradas, con el motor 2 litros 16 válvulas de 150 caballos, con un equipamiento verdaderamente completo, que incluye el aire acondicionado, frenos antibloqueo, computadora de a bordo, etcétera.

Pero es, sin duda, la versión Turbo la más novedosa. Utilizando la misma cadena cinemática del Calibra (motor de 204 caballos turbo-intercooler y tracción a las cuatro ruedas con caja de cambios de seis marchas), constituye una oferta casi única: una carrocería de utilización familiar para un coche hiperdeportivo. A bote pronto, sólo recordamos el Sierra Cosworth (225 caballos) que ha dejado de comercializarse y el Subaru Legacy (200 caballos) de difusión más limitada. Sus 204 caballos, capaces de poner al Vectra a 220 kilómetros por hora, se combinan con un confort aceptable y una capacidad de carga razonable. Viene pues a cubrir un «nicho» del mercado interesante,



**VOLANTE
DEPORTIVO**
Las versiones
Turbo recurren al
nuevo volante, con la palabra
mágica en el
centro.
Los Vectra del
93 recurren a
paragolpes
nuevos y a
embellecedores
laterales de
nuevo diseño.

como alternativa al Calibra, destinado a un público diferente, con menos ganas de llamar la atención.

El Vectra Turbo comenzará a comercializarse en enero. En abril llegarán las versiones con el nuevo motor V6, que aún no se ha presentado en España y que vimos como primicia en el pasado Salón de París.

Calibra Turbo. La noticia no es el modelo es sí mismo, sino su ya próxima comercialización. Los responsables de GME no han querido traerlo a nuestro país hasta que el tema del aire acondicionado no quedara resuelto. Por política de compañía, General Motors no monta ya equipos de aire acondicionado que utilicen CFC, por su impacto medioambiental. Los nuevos equipos, con el nuevo refrigerante R134a, han tardado más tiempo del previsto en estar disponibles pese a que Diavia, marca propiedad de GM, haya desarrollado sistemas ecológicos para otras marcas, como Renault, antes que para Opel. Finalmente el Calibra Turbo dispondrá de aire acondicionado ecológico y su comercialización en España ha visto luz verde.



Lo que hemos podido apreciar es que un generoso alerón posterior que ha equipado a las unidades de homologación, ha desaparecido de los coches presentados oficialmente, de aspecto más discreto que lo que había estudiado el departamento de marketing en los últimos meses.

Esta versión turbo se ofrece, co-

mo es lógico, únicamente con la tracción a las cuatro ruedas (con desconexión de la trasera al accionar el freno) y caja de cambios de seis velocidades. Lo más ingenioso es la implantación del turbo, formando un conjunto con el bloque motor, por lo que el incremento de peso es de escasamente 5 kilos. Lo cierto es que el espacio ocupado es

EL DINAMISMO DEL TURBO
El comportamiento del Calibra Turbo, con la tracción a las cuatro ruedas, es irreproachable y las líneas de este coupé destacan por su limpieza y sencillez.



LA MODA DEL TODO TERRENO
Opel entró este año en el sector de los todoterrenos, con los Frontera y los Monterey, que han constituido un éxito de ventas. Para el 93, no se contempla la introducción de modificaciones en ninguno de los dos modelos.

FICHA TECNICA

	ASTRA TD	VECTRA D 5P	VECTRA TD 4P	VECTRA GT 16V 4P	VECTRA TURBO	CALIBRA TURBO
MOTOR						
Disposición	Delantera transversal	Delantera transversal	Delantera transversal	Delantera transversal	Delantera longitudinal	Delantera longitudinal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.686	1.698	1.698	1.998	1.998	1.998
Nº válvulas por cilindro	2	2	2	4	4	4
Alimentación	Inyec. Dies. Turbo Int.	Inyección diésel	Inyec. Dies. Turbo Inter.	Inyección Motronic	Inyec. Motron. Turbo in.	Inyec. Motron. Turbo in.
Compresión	22 a 1	23 a 1	22 a 1	10,5 a 1	9,0 a 1	9,0 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	82 / 4.400	60 / 4.600	82 / 4.400	150 / 6.000	204 / 5.600	204 / 5.600
Par máximo / r.p.m.	17,1 / 2.400	10,7 / 2.400	17,1 / 2.400	20,0 / 4.800	28,5 / 5.400	28,5 / 5.400
TRANSMISION						
Tracción	Delantera	Delantera	Delantera	Delantera	A las 4 ruedas	A las cuatro ruedas
Caja de cambios	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades	manual, 5 velocidades	manual, 6 velocidades	manual, 6 velocidades
DIRECCION Y FRENSOS						
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,5	11,0	11,0	11,0	11,0	11,5
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos/tambores	Discos / tambores	Discos/tambores	Discos vent. /discos	Discos vent. / discos	Discos vent. / discos
SUSPENSIONES						
Delantera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
Trasera	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES						
En orden de marcha (kg.)	1.085	1.120	1.160	1.185	no comunicado	no comunicado
Largo/ancho/alto (mm)	4.276 / 1.688 / 1.475	4.350 / 1.700 / 1.400	4.430 / 1.700 / 1.400	4.430 / 1.700 / 1.400	4.430 / 1.700 / 1.400	4.492 / 1.688 / 1.320
Capacidad del depósito (l)	52	61	61	61	61	63
PRESTACIONES Y CONSUMOS						
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	13,5	20,0	14,5	8,5	6,8	6,8
Velocidad Máxima (km/h)	173	152	176	220	240	245
Consumo Urbano (l/100 km)	6,9	6,7	6,7	10,4	n.c.	n.c.
A 90 km/h (l/100 km)	4,8	4,4	4,6	5,8	n.c.	n.c.
A 120 km/h (l/100 km)	6,6	6,0	6,3	7,4	7,4	n.c.

30/ Motor 16

muy reducido y la eficacia de la sobrealimentación, notable: 54 caballos de potencia (36 por ciento) con una progresividad excelente.

En su conjunto y pese a la apariencia (hermosa apariencia) de este coupé, no nos encontramos con un coche rabioso y difícil de domar, sino con un coche de comportamiento neutro, fácil de inscribir en las curvas y con una respuesta del motor rápida pero no explosiva. Además de que las cuatro ruedas ayudan, no se ponen los pelos de punta cuando caen unas gotas en la carretera, algo que suele ocurrir con

por crecimiento porcentual en los próximos años.

La gama de los coches todo terreno, Frontera y Monterey, no ofrece ningún cambio, dado que acaba de ser presentada y con un notable éxito.

En cuanto a los Corsa, precisamente por todo lo contrario, tampoco incorporan ninguna novedad. Debemos tener presente que a la vuelta de las Navidades, en Zaragoza comenzarán a fabricarse las primeras preseries de los más pequeños coches de Opel.

En la gama Omega, se añade un

convertidor catalítico para los turbodiesel y ligeras modificaciones en el equipamiento, ahora más completo y con retrovisor exterior gran-angular, que permite que el conductor reduzca los ángulos muertos en su visión posterior.

Los Senator también ofrecen únicamente detalles de equipamiento como novedad, por ejemplo el diferencial autoblocante y el techo solar, ahora de accionamiento eléctrico, opcional.

José M. Cernuda
Fotos: Ramón Rodríguez

DON'T CRACK
UNDER PRESSURE



TAG - HEUER
SWISS MADE SINCE 1860

Cabrera

JOYEROS

AGENTE OFICIAL

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

los coches sobrealimentados, por la difícil progresividad de los motores.

El Calibra Turbo, como versión cumbre de la gama, incorpora el máximo equipamiento, incluida la tapicería de cuero, asientos tipo baquet, llantas de aleación, retrovisores eléctricos, frenos antibloqueo, etcétera.

Otros modelos. La gama 93 de Opel se completa con otros modelos y versiones, entre los que destacan el interesante Pontiac Trans Sport. Motor 16 hizo ya la prueba de este monovolumen, que hasta ahora sólo traían a nuestro país importadores privados. Desde enero próximo, un seleccionado número de concesionarios venderán este gran vehículo (5 metros de longitud) de siete plazas, de diseño aerospacial, que tiene la peculiaridad de ser el primer coche americano que importa General Motors España, que entra también en este segmento de los monovolúmenes (tipo Espace), que será sin duda el de ma-

Nissan Micra

CALIDAD A LA MEDIDA

Nissan, la marca japonesa más veterana en el mercado europeo, potencia su oferta en el segmento más pequeño. Para ello, el nuevo Micra se fabrica ahora en el Reino Unido especialmente para el ciudadano de la Comunidad Europea.

Juan Luis Soto

Enviado especial

LOS tiempos cambian y ello se refleja de manera particular en el automóvil. Cuando Nissan lanzó hace diez años su primer Micra, denominado March en Japón, los coches de pequeño tamaño ambicionaban sumarse a la carrera de potencias que experimentaban segmentos superiores. Era la época en la que se imponían las líneas agresivas, los motores apretados y los turbocompresores. Las voluptuosidades y frivolidades mecánicas de los 80 han dado paso a una racionalización del uso del automóvil. Los problemas ambientales, las fluctuaciones económicas y la superpoblación automovilística obligan a un golpe de timón hacia coches más prácticos, sencillos y limpios.

El Nissan Micra es un excelente ejemplo de esta evolución hacia el siglo XXI, al haber sufrido en su propia concepción unos cambios radicales de planteamiento. Los ángu-

los se han convertido en curvas y, la personalidad general del coche se ha hecho, en palabras de los responsables de la marca, «más amable». Sin que la mecánica haya perdido rendimiento, sí se ha hecho más idónea para el tipo de uso al que se destina a un pequeño utilitario. Los motores son completamente nuevos, de 998 y 1.275 centímetros cúbicos, con rendimientos respectivos de 55 y 75 caballos. Sus características primordiales son el disponer de una distribución de doble árbol y cuatro válvulas por cilindro. Las siglas de los nuevos motores Micra son CG, iniciales en inglés de *limpio y verde*, lo que dice todo en cuanto a las premisas con las que se ha tratado el desarrollo.

Tantas válvulas no suelen estar siempre de acuerdo con una utilización sosegada y a bajas revoluciones. Pero en el caso del Micra, las respuestas, tanto en aceleración como en recuperación, son suaves y agradables. Muy ligero y sencillo en



LÍNEAS AL GUSTO

En el nuevo utilitario fabricado en Sunderland se han tenido muy en cuenta las tendencias que imperarán en Europa hasta el nuevo siglo. Sin embargo, la estampa del coche no resulta chocante ni especialmente original.

VIDA INTERIOR

Todo en el diseño de la carrocería ha estado supeditado a la ganancia de espacio sin perjudicar la aerodinámica. El resultado es una importante mejora de habitabilidad respecto al anterior Micra, maletero incluido.



EFICACIA ANTE TODO

Los dos nuevos motores Nissan CG de 1.0 y 1.3 con doble árbol y 16 válvulas han sido diseñados para ofrecer una respuesta suave en todo tipo de regímenes, poco contaminantes y con bajos niveles de consumo.

AGILIDAD FELINA
La reducción del radio de giro y unas suspensiones muy elaboradas, dan al Micra una agilidad de gato ciudadano. La opción de la dirección asistida, muy aconsejable, resulta, sin embargo, cara al ser ofrecida conjuntamente con otros equipos.



su arquitectura, este motor de aleación ha permitido que su ubicación en el vano ocupe muy poco espacio. Así, a pesar de que el nuevo Micra es más pequeño en dimensiones exteriores que el anterior, se ha optimizado la habitabilidad hasta conseguir un habitáculo realmente espacioso. Los ocupantes delanteros disponen de un generoso sitio para las piernas y las plazas traseras son perfectamente aptas para dos adultos, aun en el caso de desplazamientos interurbanos.

Como es habitual en los coches de origen nipón, todo funciona de forma precisa y la conducción resulta muy beneficiada por mandos suaves y, sobre todo, una visibilidad periférica muy buena. La suspensión, que se aprovecha de los estudios realizados para el 300 ZX y el Primera, resulta cómoda sin renunciar a un buen apoyo que da seguridad a la hora de mover el coche con agilidad. En esto último es donde mejor se expresa el Micra, con radios de giro mejorados (solamente 9,2 metros entre bordillos) y rapidez de respuestas. La opción de la dirección asistida se hace, sin embargo, necesaria para sacar partido urbano a las dimensiones y comportamiento del Micra. Ésta, unida al nuevo

cambio automático de variación continua, N-CVT, hacen del Micra uno de los vehículos actuales más eficaces en ciudad. En el 1.3, barras estabilizadoras en los dos ejes, posibilitan un mejor comportamiento en carretera. Como aportación de Nissan a la seguridad del segmento, hay que destacar la posibilidad de montar un sistema antibloqueo de frenos desarrollado en colaboración con Lucas Girling, uno de los numerosos proveedores británicos de la fábrica Nissan de Sun-

derland, en Inglaterra. Este dispositivo de seguridad activa tiene el mérito de ser el primero ofrecido en combinación con una caja de cambios automática de este tipo.

Un solo pero al confort de marcha, en estos primeros kilómetros, apunta a la sonoridad, algo elevada sobre todo con el motor 1.0. La rumorosidad mecánica se filtra por debajo del salpicadero, quizá por haber «invadido» tanto el espacio del vano motor. En cuanto al maletero, el nuevo Micra no ha sacrificado su espacio para ofrecer mayor habitabilidad. Por el contrario, ha ganado respecto al anterior Micra, pasando de 170 a 206 decímetros cúbicos. Además, el asiento trasero puede plegarse y abatirse su respaldo para conseguir una considerable superficie de carga.

El Micra llega a España con ciertos aires de superioridad en cuanto a precios. La voluntad de Nissan de «ofrecer un coche con gancho» para el sector más joven del mercado, se contrapone a unos precios que no resultan actualmente muy competitivos en España. Muy atractivo y con unos niveles de equipamiento altos para su segmento, el Micra resulta un coche bastante exclusivo en la oferta actual. ○

TODOS LOS PRECIOS

Modelo	Precio
1.0 LX, 3 puertas:.....	1.302.000
1.0 LX, 5 puertas:.....	1.361.000
1.3 LX, 3 puertas:.....	1.447.000
1.3 LX, 5 puertas:.....	1.506.000
1.3 SLX, 5 puertas:	1.680.000
1.3 Super S, 3 puertas:	1.627.000

OPCIONES

Paquete indivisible con elevalunas eléctricos, cierre centralizado y dirección asistida: 116.000 pesetas. Caja de cambios automática CVT: 140.000 pesetas. Pintura metalizada: 26.000 pesetas.

NUEVO ALFA 155. INSTINTO Y TECNOLOGIA.



Cuando la tecnología de un automóvil alcanza el máximo nivel, solamente puede perfeccionarse con el instinto. El instinto de toda la tradición deportiva de ALFA ROMEO, y de la que el ALFA 155 es su último y más avanzado exponente.

Un instinto más seguro, más fuerte, gracias a los últimos avances tecnológicos: motores de 6 cilindros en V, Turbo 16V y de doble encendido (Twin Spark), gestión electrónica, control electrónico de la

suspensión, tracción integral permanente (Quadrifoglio 4), dirección asistida de dureza variable (HRS), ABS de última generación, climatizador automático, carrocería de máxima rigidez flexional y torsional, habitáculo con alta capacidad de protección.

Unos avances tecnológicos que garantizan, también, el máximo respeto por el medio ambiente: motores con catalizador de 3 vías y sonda lambda, filtro antipolen, piezas en materiales reciclables,

depósito de gasolina con absorción automática de los gases.

Así es el nuevo ALFA 155. La más avanzada expresión tecnológica para disfrutar de todo el placer de conducir.

155 Twin Spark 1.8 129 CV
155 Twin Spark 2.0 143 CV
155 2.5 V6 166 CV
155 Q4 190 CV

Todas las versiones están catalizadas.



ALFA: LA PASION DE CONDUCIR.

Mitsubishi 3000 GT

TREMENDO

Existen otros deportivos de pura raza pero ninguno con las características del Mitsubishi 3000 GT. No es el más rápido, ni el más brillante en prestaciones. Seguramente, habrá otros más cómodos o más bonitos. Sin embargo, es el más completo, el más potente y el que cuenta con el mejor precio, teniendo en cuenta su equipamiento y soluciones. Noble, divertido y fácil de conducir, es el vehículo ideal para los que ingresan por vez primera en este club tan especial.

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

Si usted quiere pasar desapercibido no se compre un Mitsubishi 3000 GT, le será absolutamente imposible no dar la nota. Ahora bien, si a usted no le importa perder su intimidad en el reducido habitáculo de un automóvil a cambio de un almacén de "gadgets", su vehículo ideal es este deportivo rojo.

Con él podrá acelerar hasta 140



VIRTUDES

Comportamiento
Equipamiento y precio
Electrónica de vanguardia

MITSUBISHI 3000 GT
PRECIO: 8.000.000 PTAS.

Desarrollos largos
Peso excesivo
Techo muy bajo para los altos

DEFECTOS

kilómetros por hora en segunda, o hasta los 220 en tercera (y quedan dos marchas más), podrá manejar y controlar a distancia los elementos aerodinámicos, podrá regular a su gusto y con sólo mover un dedo la dureza de los amortiguadores, en



PRUEBA

Motor 16

fin podrá disfrutar de todos aquellos sistemas de seguridad conocidos por tres siglas y que el 3000 GT reúne bajo una misma carrocería. Porque el «Mitsu» más potente dispone de ABS, SRS, ECS, 4WS, 4WD y algún que otro sistema más sin bautizar por su corta edad.

El 3000 GT tiene por supuesto sus carencias y sus defectos, algunos de ellos inexplicables, sin embargo, globalmente nos encontramos ante uno de los deportivos más completos y atractivos, también económicamente hablando, disponibles en el mercado. Con ello no queremos decir que cualquiera pueda gastarse ocho millones de



AGRESIVO. Faros escamoteables y llantas de aleación son centro de atención.



AERODINÁMICA VARIABLE. Desde 80 kilómetros por hora varía la inclinación.

pesetas en un coche. Sí, en cambio, afirmamos que el comprador que busca un deportivo a este nivel y dispone de una cantidad similar va a tener que estudiar mucho el asunto para elegir entre los cuatro o cinco deportivos que ofrece el mercado.

Antes de nada y para los que estén deseando saber «lo que corre» el Mitsubishi 3000 GT, diremos que al igual que otros fabricantes alemanes los técnicos nipones han creído conveniente limitar a 250 kilómetros por hora la velocidad máxima de su modelo. A quien haya experimentado esta cifra y se le quede pequeña le recomendamos que se va-



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de seis cilindros en V. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas por culata accionados mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Refrigerado por agua. Cilindrada: 2.972 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 91,1mm. Carrera: 76,0 mm. Compresión: 8,0 a 1. Potencia máxima: 285 CV(210 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 41,5 mkg (407 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto, doble turbo y doble intercooler. Combustible: Gasolina 97 octanos.

TRANSMISION

Tracción a las cuatro ruedas permanente con diferencial central epicicloidial. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 9,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 17,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 27,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 36,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 45,9 km/h

DIRECCION

Sistema: De cremallera con asistencia variable delante e hidráulica detrás. Vueltas de volante entre topes: 2,5 vueltas. Diámetro de giro: 12,1 metros

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados de 313 mm. de Ø. Traseros: Discos ventilados de 297 mm. de Ø. Antibloqueo de frenos: Si.

SUSPENSION

Delantera: Independiente tipo McPherson con triángulo inferior, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos de dureza variable y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de brazos superpuestos, muelles helicoidales. Amortiguadores de dureza variable y barra estabilizadora.

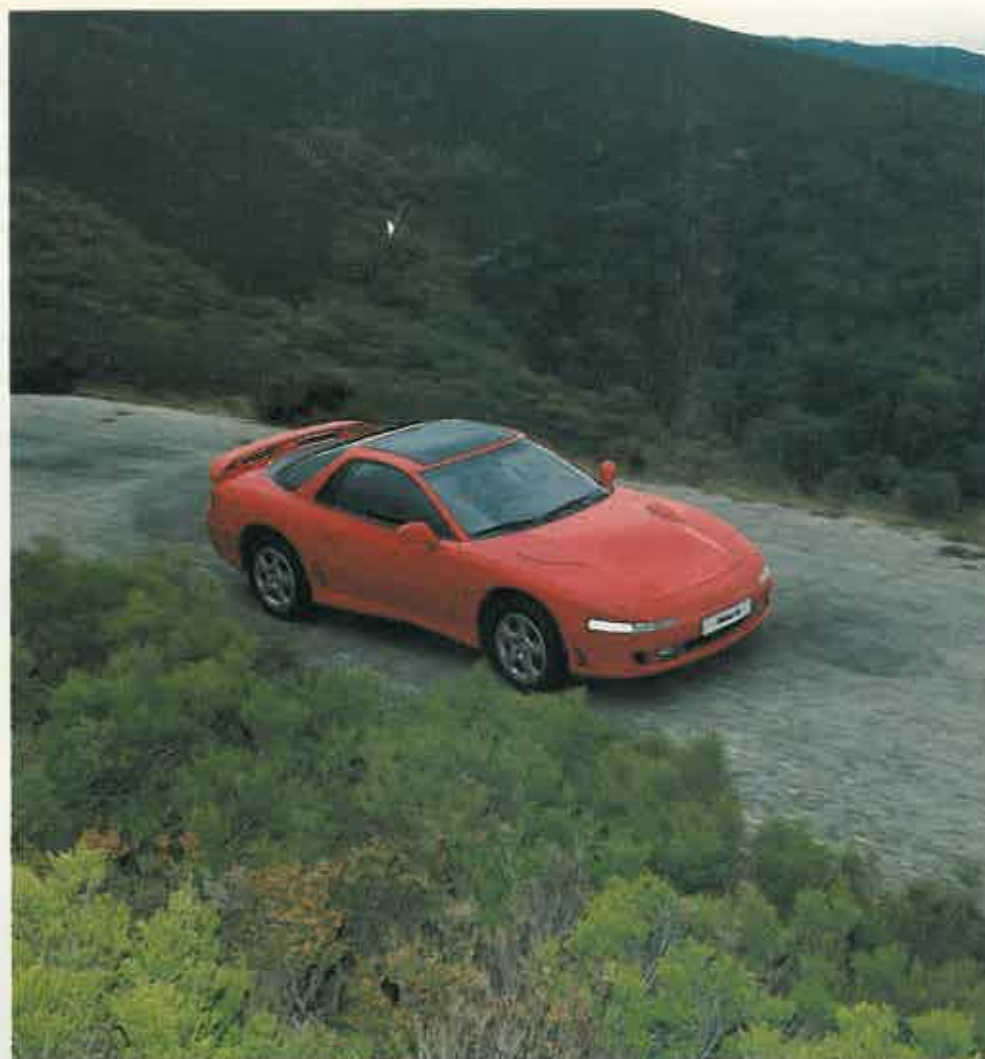
RUEDAS

Neumáticos: 225/50 ZR 17. Llantas de aleación de 7,5 x 17.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD	
A 29 km/h de promedio	14,9
CARRETERA	
A 90 km/h de crucero	9,9
En conducción rápida	15,2
AUTOPISTA	
A 120 km/h de crucero	11,3
A 140 km/h de crucero	13,9
CONSUMO MEDIO POND.	
Litros 100/km	13,0
AUTONOMIA MEDIA	
Kilómetros recorridos	530



NOBLE Y DIVERTIDO
Con tracción total, dirección a las cuatro ruedas y amortiguación regulable, conducir el 3000 GT es un juego de niños.

ya sacando el título de piloto de avión. En cualquier caso, lo de menos y lo que puede salir más caro, es la velocidad, y lo más importante, los preliminares a ese momento. Lo mejor empieza, como siempre, en el 2 del cuentarrevoluciones. Hasta entonces y a no ser que salgamos desde parado jugando con el embrague y el acelerador, la aceleración es comparable a la de cualquier familiar deportivo «del montón».

A partir de las 2.000/2.500 revoluciones por minuto, los dos turbos catapultan al coche en una aceleración brutal siempre con un poder de tracción eficaz, en ese momento el Mitsubishi 3000 GT demuestra su brillantez. Pero, ¿cómo no lo va a demostrar un vehículo de seis cilindros en V, tres litros de cilindrada, doble turbo y 285 caballos de potencia, con un par máximo de 41,5 mkg a tan sólo 3.000 revoluciones? Lógicamente, lo que uno se espera después de haber examinado por

fuera el coche, es como mínimo una aceleración de infarto. Sin embargo, nuestras críticas llegan por otro lado, porque este deportivo japonés pesa lo suyo. Concretamente pesa casi 400 kilogramos más que sus más directos rivales o el equivalente a cinco adultos «de verdad». En el «almacén de gadgets» ya no tiene cabida ni un solo elemento más y las recuperaciones se resienten. A decir verdad se trata de una combinación poco propicia de peso excesivo, desarrollos de 4ª y 5ª muy largos y poca elasticidad de la mecánica por debajo de las 2.500 revoluciones. El resultado es poco satisfactorio y obliga a utilizar con cierta asiduidad un cambio algo áspero, con un embrague más bien duro y de muy corto recorrido.

Pero esto no es lo más incómodo que encontramos en el 3000 GT. En el interior uno piensa que se ha diseñado un poco a la ligera, o al menos que no se ha pensado en que lo conduzcan personas de más de



1,80 metros. El volante, aunque suponemos que el airbag (SRS) ocupa espacio, es demasiado grande, el freno de mano molesta en la pierna derecha y la unión del cristal delantero con el techo, por mucho que bajemos el asiento, queda a dos dedos de la frente con el agobio correspondiente. La impresionante y aerodinámica línea exterior ha obligado también a condenar las plazas traseras (más de adornó que otra cosa) y el maletero, con una rueda de emergencia y espacio para una maleta escasa y una bolsa de deporte.

EN LA CARRETERA

Pero, sinceramente, todo esto se olvida con facilidad cuando se sale a carretera. El comportamiento es tan especial como noble. Porque a las reacciones de la tracción total 4WD (reparto del 45 por ciento delante y 55 detrás) hay que unir las reacciones de la dirección a las cua-

tro ruedas (4WS). El resultado es una efectividad total, a la que hay que acostumbrarse después de conducir otros «cacharros» menos fieles a las órdenes del conductor. La dirección muestra la dureza óptima y llega a parecer incluso algo dura en carreteras muy estropeadas. Realmente, hay que sudar si se quiere ir bien rápido por estos terrenos tan inhóspitos. Ayudado por la electrónica, el tren delantero del 3000 GT no queda en ningún momento en vacío, el coche se agarra como una lapa, no desliza, no pierde tracción y las continuas insinuaciones del turbo obligan a dirigir el volante con firmeza y con atención. La posición «Sport» de la amortiguación (ECS) apenas incide en el comportamiento pero no deja que la carrocería pueda alcanzar ciertas inclinaciones indeseables a velocidad elevada. En «Touring» el sistema regula perfectamente la dureza y además nuestro acompañante deja de tener motivos de queja. En au-

ALGO ESCASO
La habitabilidad es algo escasa. La altura al techo es muy reducida y las plazas traseras están casi de adorno. En ocasiones, en cortos recorridos se pueden utilizar por dos niños pequeños.

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h Limitada a 250

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada 14,4

1.000 m salida parada 26,5

De 0 a 100 km/h 6,1

Recorriendo (metros) 97,4

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª 18,4

400 m desde 40 km/h en 5ª 20,8

1.000 m desde 40 km/h en 4ª 31,9

1.000 m desde 40 km/h en 5ª 36,7

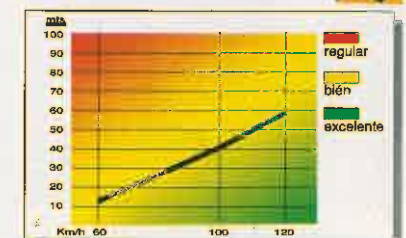
De 80 a 120 km/h en 4ª 7,0

recorriendo (metros) 192,5

De 80 a 120 km/h en 5ª 11,1

recorriendo (metros) 269

FRENOS

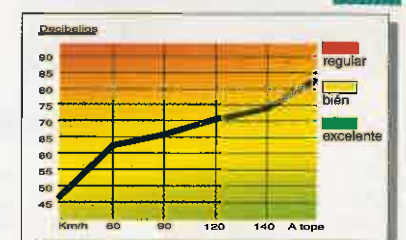


A 60 Km/h: 13,8

A 100 Km/h: 40,8

A 120 Km/h: 59,2

SONORIDAD



Al ralentí: 46,2

A 60 Km/h: 62,6

A 90 Km/h: 65,8

A 120 Km/h: 70,1

A 140 Km/h: 73,4

A Tope: 82,6

DATOS DEL COMPRADOR

Importador: Mitsubishi Motor Corporation (MMC) Automóviles España, S.A. María Tubau, 7- Torre A. Carretera Fuenarral-Alcobendas, kilómetro 12,200. 28049 Madrid. Teléfono (91) 358 96 97. **Garantía:** Tres años y seis de anticorrosión. **Red de postventa:** 17 puntos en toda España.

complica porque para respetar los 50 kilómetros por hora de limitación es recomendable no pasar de segunda a punta de gas. Los frenos, a pesar de los cuatro discos ventilados, se quedan algo escasos y cuesta controlar la inercia de los 1.740

A FAVOR

▲ Tiene de todo, desde techo practicable hasta tracción total, pasando por ABS, dirección a las cuatro ruedas, suspensión inteligente, aire acondicionado o alerones automáticos.

EN CONTRA

▼ El techo solar no es eléctrico, es aparatoso y está mal resuelto.

▼ Los relojes se ven mal, la rueda de repuesto abulta mucho aunque es de emergencia y el freno de mano es incómodo.



Cinco rivales de excepción plantan cara al modelo de nuestra prueba en el mercado español. Honda NSX con 274 caballos y 11,5 millones, Mazda RX7 con 241 caballos y 7,6 millones, Porsche 968 con 240 caballos y 7,5 millones, Renault Alpine A 610 V6 Turbo con 250 caballos y 8,3 millones y Nissan 300 ZX Turbo con 283 caballos y 7,9 millones de pesetas. Sin duda, el más completo es el Mitsubishi, y también el más razonable por precio y equipamiento. El RX7 cuenta con las mejores prestaciones si tenemos en cuenta que es el menos potente y con una imagen muy espectacular y atractiva. El más caro con diferencia es el Honda pero está claro que al NSX es difícil bajarle de su pedestal. Porsche cuenta con un modelo razonable con cuatro plazas más reales y una imagen excelente, pero los japoneses aprietan...

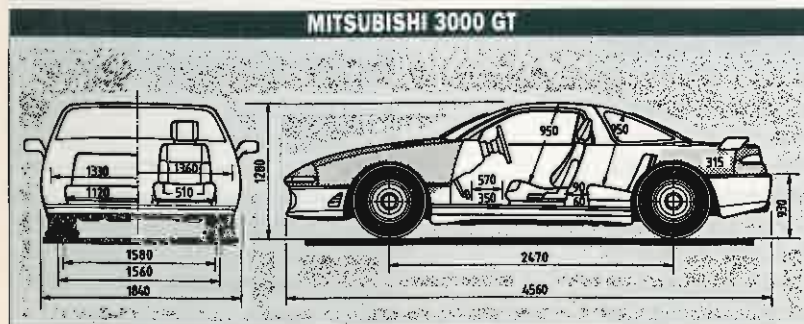
DE TODO

El motor con seis cilindros, dos turbos y 285 caballos presenta este impresionante aspecto. El sistema de climatización se regula mediante una pantalla digital.

tico para que, una vez superados los 80 kilómetros por hora se modifique la incidencia del faldón delantero y para que el alerón posterior se incline favoreciendo el asentamiento del tren posterior (perjudicando también la visibilidad trasera), o bien para anular el sistema en ciudad y no llamar la atención.

El Mitsubishi 3000 GT es un deportivo noble, divertido y fácil de conducir que no obstante decepciona en algunos aspectos referidos a su poder de recuperación, peso y altura del habitáculo. Sin embargo, reúne todo lo que hasta ahora se ha inventado para conseguir una conducción más placentera y segura. Lástima que los más altos se encuentren con un techo tan bajo. Todo sea por la aerodinámica. ○

Andrés Mas

Fotos: **José Robledo**

CAMEL BOOTS

El camino de la aventura.

kilos. En las situaciones más apuradas la ayuda del ABS no sobra aunque preferiríamos que no entrase con tanta facilidad.

El despliegue de equipamiento es tal que cuesta hacerse con los mandos. En cualquier caso lo que más llama la atención es el sistema de climatización, con «pantalla de marcianitos» incluida, y la tecla que controla el movimiento de los elementos aerodinámicos. El primero, con un sistema digital de gran belleza visual, resulta completo y fácil de utilizar, tras cierto periodo de adaptación, pero distrae más de la cuenta a un conductor solitario. El segundo permite situar una tecla en automá-

De venta exclusiva en las mejores zapaterías.

Citroën ZX 16v/Opel Astra GSI 16v/Renault 19 16v

CAMPEONES DE VALVULAS

El segmento de deportivos medios con motores de 16 válvulas es cada vez mayor. Enfrentamos a tres modelos representativos.

La llegada del nuevo ZX con motor de 16 válvulas hace obligado compararlo con sus rivales. En esta ocasión hemos elegido las versiones más deportivas del Opel Astra y Renault 19, que lógicamente también tienen un motor con culata de cuatro válvulas por cilindro. Hay más modelos en este segmento, como es el caso del Fiat Tipo y Ford Orion; el primero sólo se ofrece en carrocería de cinco puertas y a la nueva versión del segundo aún le queda algunas semanas

para aparecer en nuestro mercado. El enfoque de los fabricantes en este tipo de coche es claro y está muy definido. Potencias elevadas, carrocerías más atractivas, donde abundan los apéndices aerodinámicos, y los detalles deportivos e interiores llamativos con equipamientos muy completos y lujosos. El usuario de los 16 válvulas quiere principalmente destacar, ya sea por la mayor potencia o, por supuesto, por el mero hecho de llamar la atención. Pero lo cierto es que dicho segmento

funciona a pesar de sus detractores. Son los que afirman que no son necesarios tantos caballos de potencia, sin olvidar a las compañías de seguros con su desagradable denominación de coches bomba, o algo parecido, que muchas de ellas pasan de asegurar. Otros critican, y esto es más constructivo, que para qué un 16 válvulas cuando hay una variante inmediatamente inferior cu-

Pasa a página 52

VIRTUDES

Comportamiento
Carrocería más atractiva
Dirección rápida

CITROEN ZX 2.0i 16V
PRECIO: 2.492.500 PTAS.

Pérdida de guantera con A.A.
Rueda de repuesto accesible
Faldón delantero expuesto

DEFECTOS

VIRTUDES

Frenos
Velocidad máxima
Diseño exterior

OPEL ASTRA GSI 16V
PRECIO: 2.533.500 PTAS.

Tren delantero
Motor ruidoso
Silbidos aerodinámicos

DEFECTOS

VIRTUDES

Cambio rápido
Habitabilidad
Consumo

RENAULT 19 16V
PRECIO: 2.330.000 PTAS.

Recuperaciones tranquilas
Visibilidad trasera
Distancias de frenado largas

DEFECTOS



PRUEBA
Motor 16



Citroën ZX 2.0i 16V MAXIMO NIVEL

La gama ZX estrena carrocería de tres puertas y motor de cuatro válvulas por cilindro. Con una estabilidad de primera fila, un equipamiento completo y un buen precio, el nuevo Citroën se sitúa en los primeros lugares de su categoría.

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

DE sorprendente puede calificarse la llegada del nuevo ZX 16 válvulas. Si las versiones de cinco puertas están suponiendo una auténtica revolución para la marca, después de probar las nuevas de tres, el veredicto no puede ser más favorable. Si la carrocería de cinco puertas es criticada por falta de atractivo, con la de tres la cosa cambia bastante. Tiene mucho más «gancho» y en el caso concreto del 16V, con los apéndices aerodinámicos, es aún más atractiva. El coche se reconoce también por el faldón delantero, alerón posterior, llantas de aleación ligera y unas siglas con un diseño muy elegante.

En el interior destacan los asientos delanteros, tan envolventes que el cuerpo no se mueve en las curvas más cerradas. Con la ventaja de que se abaten en conjunto para permitir un acceso más cómodo a las plazas posteriores. La habitabilidad en el Citroën es prácticamente

igual a la de los otros dos, pero pierde en cuanto a capacidad del maletero. Sin embargo, es más versátil puesto que la banqueta y el respaldo del asiento trasero pueden modificar su posición.

En la instrumentación hay numerosos indicadores que se añaden a los habituales, como el nivel de aceite, con la llave en posición de contacto, presión de aceite y temperatura del líquido lubricante. Los más exquisitos echarán en falta un ordenador de a bordo que si tienen sus rivales. También es criticable la falta de guantera cuando se instala el aire acondicionado, lo que obliga a llevar la documentación u otros



DE TODO
El cuadro de instrumentos del ZX es muy completo. Los asientos son cómodos y muy envolventes. Pasar a las plazas traseras no es demasiado complicado.



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata en aleación ligera. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza accionados mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 mm. Carrera: 86 mm. Compresión: 10,4 a 1. Potencia máxima: 155 CV (114 Kw) a 6.500 rpm. Par máximo: 19,0 mkg (186 Nm) a 3.500 rpm. Alimentación: Inyección electrónica multipunto. 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: 8,41 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,29 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,38 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 32,49 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 2,5. Diámetro de giro: 11,3 metros.

FRENOS

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

SUSPENSION

Delantera: Independiente con triángulo transversal, muelles helicoidales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Eje torsional con efecto autodireccional programado, brazos tirados, barra de torsión transversal y estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 195/55 R 15. Llantas de aleación de 6 x 15 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.150 kg. Capacidad del depósito de combustible: 56 litros.

papeles en la bolsa de la puerta. El interior es elegante, con ribetes en rojo en las puertas y asientos y un volante deportivo de tres radios.

El motor dos litros desarrolla una potencia de 155 caballos. Hay que decir que cuando se hicieron las prestaciones, la unidad de pruebas contaba con pocos kilómetros en el marcador y de ahí que los datos no sean tan brillantes como la marca anuncia. Como buen 16 válvulas, empieza a notarse la «caballería» a un régimen más bien alto, aunque lo cierto es que estos nuevos motores tienen una mejor respuesta a pajas revoluciones que los primeros. Lo que ocurre es que al montar el catalizador, la potencia en alta no es tan brillante. En resumen, no es descabellado decir que el motor del Citroën es un serio rival para el Opel que era de lo mejorcito de la categoría.

Aunque no es un coche pensado para todo el mundo, el ZX 16 válvu-

las destaca por su facilidad de conducción. Empezando por una postura al volante cómoda, gracias al reglaje en altura de la banqueta del asiento, y con todos los mandos al alcance de la mano. El pedal del acelerador es de mayor tamaño que en las otras versiones para que la operación punta tacón sea más sencilla. El manejo del cambio resulta muy suave y, si se quiere, es rápido. Las ruedas se giran entre extremos sin ningún esfuerzo y con sólo dos vueltas y media del volante y el comportamiento es de primera.

Con un consumo bastante bueno, que sólo es alto cuando se realiza una conducción deportiva o se circula permanentemente por un atasco, el Citroën ZX 2.0i 16V lo tiene todo para satisfacer al más exigente. Y si tenemos en cuenta la acertada política comercial de la marca en cuanto a descuentos promocionales, la opción por el más potente ZX es muy recomendable.



Opel Astra GSi 16V EL LIDER EMPUJA

Es, hasta la fecha, el modelo más vendido de este segmento. La principal novedad de la nueva versión de la gama '93, respecto a la anterior, es que por fin se ofrece con la opción de aire acondicionado de fábrica.

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

NO es la primera vez, ni será la última, que hablamos del Astra GSi. En este segmento, es el modelo con mayor aceptación en nuestro mercado, si bien es verdad que la avalancha de nuevos modelos hace peligrar su liderazgo. La nueva versión de la gama para el año que viene, cuya comercialización es inmediata, aporta la posibilidad de montar en fábrica el aire acondicionado -140.000 pesetas-. Un precio razonable y similar al de sus rivales de esta prueba, y no como el del VW Golf que es a todas luces desorbitado.

El Astra destaca por su carrocería exterior, muy moderna y con delgados montantes traseros para permitir una correcta visibilidad. Se le reconoce de un vistazo y las llantas tienen un bonito diseño. La instrumentación es similar a la de cualquier Astra de inferior potencia, es decir, con lo justo. Por lo que, para esta versión, se agradecería una

mayor información, como el manómetro de aceite, aparte que el cuadro de instrumentos sería más llamativo.

El interior destaca por el volante deportivo de tres radios, que es muy agradable de empuñar. Los asientos son muy deportivos y sujetan bien el cuerpo -se nota que son duros nada más sentarse- pero se agradece en un viaje largo; es el motivo de la ausencia de regulación de la zona lumbar. La única pega es que sólo se abate el respaldo, por lo que acceder a las plazas posteriores es más incómodo que en los otros dos. La capacidad del maletero es correcta y, como en sus riva-



POCA INFORMACIÓN
Para ser un deportivo, el cuadro del Astra es incompleto. Los asientos, aunque duros, sujetan bien el cuerpo.



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante una correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Empujadores hidráulicos. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.998 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86 milímetros. Carrera del cilindro: 86 milímetros. Compresión: 10,5 a 1. Potencia máxima: 150 CV(110 Kw) a 6.000 rpm. Par máximo: 20,0 mkg (196 Nm) a 4.800 rpm. Alimentación: Inyección electrónica Bosch Motronic. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,9 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,2 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 27,8 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 35,4 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,4. Diámetro de giro: 10,5 metros.

FRENOS

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

SUSPENSION

Delantera: Independiente Tipo McPherson con barra estabilizadora y amortiguadores. Trasera: Semi-independiente con eje torsional y barra estabilizadora, muelles helicoidales y amortiguadores.

RUEDAS

Neumáticos: 205/50 R 15. Llantas de aleación ligera de 6 x 15.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.100 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 52 litros.

BRILLANTE
El conocido motor Opel, también empleado en otros modelos, tiene un buen rendimiento y la única crítica es un elevado nivel sonoro.

les, es posible abatir por mitades asimétricas el respaldo del asiento trasero.

La principal pega del Astra GSi, tampoco la vamos a descubrir ahora: el tren delantero. En el primer Kadett GSi, la potencia se transmitía a las ruedas delanteras de tal forma -al acelerar a fondo en una marcha corta- que los neumáticos giraban en vacío sin que el coche avanzase como es debido. Y eso que los neumáticos tienen una medida de lo más considerable. Los ingenieros de la marca no han tenido más remedio que instalar un sistema de control de la tracción (ETC) que en sus dos rivales no es necesario. Sólo vemos su utilidad en superficies de muy baja adherencia, como nieve o tierra. Para los que les guste el chirrido de las ruedas, tampoco no se verán defraudados porque es posible desconectar el sistema con un pulsador situado entre los asientos. Del motor pocas

cosas más, se pueden decir, que no se hayan comentado en pruebas anteriores. Un 16 válvulas con un buen rendimiento pero con las pegadas de un nivel sonoro más alto que el de sus rivales y un consumo excesivo en conducción deportiva.

En cuanto al confort de suspensión, no es precisamente el mejor por su dureza pero por carreteras de buen firme apenas se nota. La estabilidad en condiciones normales es muy buena y la carrocería casi no balancea en los virajes de un puerto de montaña. Si se aumenta el ritmo de marcha y se conduce a lo Carlos Sainz, las reacciones son bruscas y cuando no es el tren delantero el que sigue recto cuando tenemos el volante girado, es el trasero el que intenta adelantarnos aunque sólo en una situación límite y sólo lo notará un experto.

En definitiva, el líder se ve acosado por una competencia cada vez más dura y exigente.



Renault 19 16V PUNTO MEDIO

Con la nueva carrocería, la versión más potente de la gama es muy llamativa.

Dotado de un motor con menos caballos que el de sus rivales, el 19 se caracteriza por un acertado equilibrio, aunque debería costar algo menos.

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

EQUILIBRADO podría ser una de las denominaciones del Renault 19 16V, si es que un vehículo de estas características admite tal denominación. Es un automóvil que no destaca especialmente en ningún apartado, pero que brilla en conjunto. En principio, está descompensado porque sus 137 caballos de potencia no son lo mismo que los 155 del ZX y los 150 del Astra. Pero los datos del cuadro de prestaciones reflejan, en el caso de las aceleraciones, unas cifras bastante parejas aunque las recuperaciones son claramente más lentas. Eso sí, el consumo de combustible es bastante inferior al de sus rivales.

Tras el último «lavado de cara», el 19 ha ganado mucho en estética y quien se lleva la palma de toda la gama es esta versión de 16V. Tanto la parte delantera como la posterior son más llamativas con relación a la gama anterior, y los apéndices aerodinámicos son sinónimo de un

modelo con clara vocación deportiva. Al igual que el Astra, el 19 16V dispone de orificios en el capó que, además de mejorar la refrigeración del motor, le dan un buen toque estético. Sobra decir que las llantas son de aleación ligera y los neumáticos de perfil bajo.

El interior del Renault está muy bien presentado, con volante de tres radios, como sus dos rivales, y el ribete en rojo en la puertas. El pedal del acelerador también es de mayor tamaño, para frenar y acelerar a la vez, aunque están tan juntos que al principio es necesario acostumbrarse. Los asientos delanteros, aunque no recogen tanto co-



FÁCIL LECTURA
El cuadro del 19 se lee fácil y dispone de ordenador de a bordo. El tapizado en cuero de los asientos es opcional.



FICHA TÉCNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque en fundición y culata de aleación ligera. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionados mediante correa dentada. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.764 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82 milímetros. Carrera del cilindro: 83,5 milímetros. Compresión: 10 a 1. Potencia máxima: 137 CV (101 kW) a 6.500 rpm. Par máximo: 16,5 mKg. (162 Nm) a 4.250 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Catalizado. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción delantera. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm.: 8,4 km/h. En 2ª a 1.000 rpm.: 13,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm.: 19,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm.: 25,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm.: 31,5 km/h.

DIRECCION
Sistema: De Cremallera, asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,0. Diámetro de giro: 10,4 metros.

FRENOS
Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Discos. Sistema antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSION
Delantera: Independiente tipo McPherson con barra estabilizadora, muelles helicoidales y amortiguadores hidráulicos. Trasera: Independiente con dos barras de torsión, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

RUEDAS
Neumáticos: 195/50 R 15. Llantas de aleación ligera de 6,5 x 15.

PESOS Y CAPACIDADES
Peso en orden de marcha: 1.115 kilos. Capacidad del depósito de combustible: 55 litros.

mo los de sus rivales, si son más confortables y es posible modificar la zona lumbar; el del conductor es regulable en altura. Como en el ZX, los asientos se desplazan en conjunto hacia delante para que la accesibilidad a las plazas posteriores no sea tan incómoda como cabría pensar en una carrocería de tres puertas. La habitabilidad interior está a la par que en el Citroën y el Opel. Ninguna crítica al maletero que admite una buena cantidad de bultos. Lo más criticable es que los montantes traseros de la carrocería son más anchos que los de los otros dos y la visibilidad en tres cuartos es algo peor.

Es un coche cómodo de suspensión y que admite sin problemas una conducción relajada. Con un cambio de velocidades que es una delicia de utilización y una dirección asistida que requiere el mínimo esfuerzo, conducir por ciudad no supone el menor problema; gracias a la

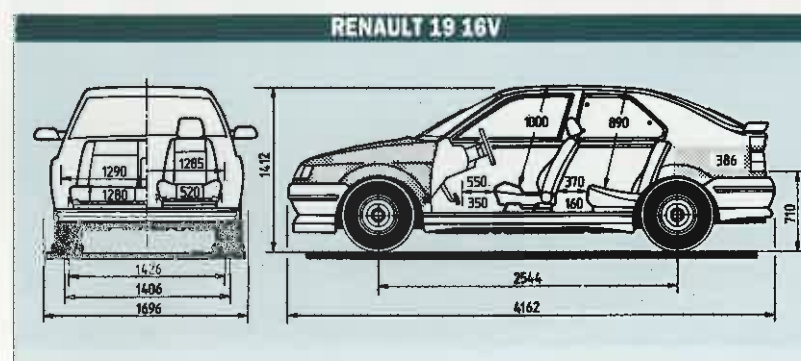
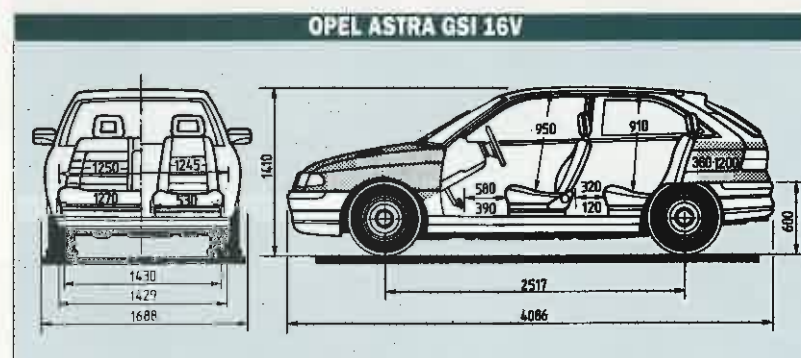
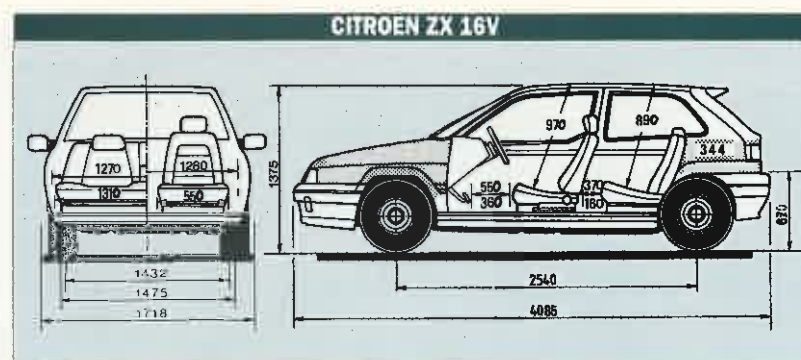
elasticidad del motor, los más cómodos podrán ir en marchas largas, sin necesidad de reducir, con toda facilidad. El 19 16V admite igual de bien una conducción deportiva y, cuando las condiciones lo permiten, se pueden superar los 200 kilómetros por hora sin problemas. Aunque en las distancias de frenado es el que peor sale de los tres, lo cierto es que el coche no frena mal y aguanta bastante el abuso constante sobre el pedal del medio. El coche tiene una buena estabilidad y las reacciones cuando se llega a una situación límite no son tan violentas como en el Astra.

Está claro que esta versión debería ofrecer los mismos caballos que sus rivales puesto que tiene un precio similar a igualdad de equipamiento. A pesar de la inferior potencia, las prestaciones están casi a la misma altura y con la ventaja de que el consumo de combustible no es tan elevado.

yas prestaciones están muy próximas y en el caso de los tres coches comparados así ocurre. Además, al incorporar el catalizador, los motores han perdido cierta brillantez y las potencias anunciadas son un tanto optimistas.

Lo que sí está claro es que a pesar de una potencia del orden de 150 caballos, en un coche de cuatro metros, no son bombas volantes ni peligrosos si se conduce con dos dedos de frente. Sencillamente porque se mejora mucho más la estabilidad al reforzar el chasis y aumentar el tamaño de los neumáticos, los frenos tienen un mayor rendimiento y se para en menos espacio y los motores desarrollan más potencia a medio régimen en el caso de un adelantamiento apurado. Las versiones menos potentes del ZX, Astra y R-19 están, en este sentido, en un escalón inferior. También son vehículos que necesitan más cuidado, con el paso de los kilómetros, que otros. Sobre todo en cuanto a neumáticos y amortiguadores, que se desgastan mucho antes que en una variante de 80 caballos de potencia.

Si al Renault se le equipa con sistema antibloqueo de frenos, que en los otros dos es de serie, los tres cuestan unos 2.500.000 de pesetas. Por esta cifra, el 19 sale más perjudicado al ofrecer menos potencia que el ZX y el Astra. Sin duda,



CONSUMOS

Datos en l/100 km.	CITROËN	OPEL	RENAULT
CIUDAD			
A 29 km/h de promedio	10,5	11,0	9,5
CARRETERA			
A 90 km/h de cruce	6,9	6,8	6,5
En conducción rápida	12,8	16,2	11,9
AUTOPISTA			
A 120 km/h de cruce	8,9	8,9	8,7
A 140 km/h de cruce	11,1	10,4	11,2
CONSU. MED. PONDERADO			
Litros/100 km	9,3	9,5	8,5
AUTONOMIA MEDIA			
Kilómetros recorridos	552	500	597

SONORIDAD

	CITROËN	OPEL	RENAULT
Al ralentí:	50,4	54,5	52,9
A 60 km/h:	62,4	66,8	65,0
A 90 km/h:	65,8	70,0	68,3
A 120 km/h:	68,8	72,9	71,7
A 140 km/h:	72,2	74,8	73,4
A tope	78,9	81,4	80,8

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

PRESTACIONES

	CITROËN	OPEL	RENAULT
VELOCIDAD MAXIMA			
Km/h	207,0	220,3	207,0
ACELERACION			
400 m. salida parada (seg.)	16,9	16,4	16,6
1.000 m. salida parada (seg.)	31,1	29,4	30,3
0-100 km/h (seg.)	9,6	8,9	9,1
Metros recorridos	160	144	150
RECUPERACION			
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	17,4	17,6	18,3
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	20,0	19,9	20,3
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	32,7	31,7	33,3
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	36,8	36,7	37,7
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	8,3	8,5	9,5
Metros recorridos	233	242	265
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	12,9	12,3	14,2
Metros recorridos	358	345	399

FRENOS

	CITROËN	OPEL	RENAULT
DISTANCIAS DE FRENADO			
En metros:			
A 60 km/h:	21,1	15,8	21,6
A 100 km/h:	50,5	42,3	59,4
A 120 km/h:	71,2	60,5	77,8

un factor a tener muy en cuenta dado el usuario típico de estos coches. Los dueños del Citroën o del Astra siempre presumirán por su mayor potencia frente al del Renault. Respecto al equipamiento, en los tres es muy completo y además se puede incrementar con otros detalles lujosos como la tapicería de cuero. Todos disponen de cierre centralizado y elevalunas eléctricos, por citar los ejemplos más representativos, y se diferencian en pequeños detalles como la alarma antirrobo del Citroën que no es de serie en los otros dos.

En el aspecto mecánico, es común la dirección asistida y, como hemos dicho antes, el ABS es de serie en el ZX y Astra. En el primer caso, la más rápida es la del Citroën que sólo requiere dos vueltas y media de volante para girar las ruedas entre extremos, mientras que la del coche alemán es la más lenta con tres giros y medio, una cifra un tanto alta para ser una dirección asistida. La suspensión se ha reforzado por el aumento de potencia y los tres tienen muelles y amortiguadores de tarado más rígido. En terreno bacheado, la menos confortable es la del Opel por su excesiva dureza. Por el contrario, este modelo gana en el apartado de frenos gracias a sus cortas distancias, propias de un deportivo de superior potencia. Los otros dos no frenan



nada mal y aguantan, sin pérdidas notorias de eficacia, los abusos en conducción deportiva.

Un apartado importante a la hora de elegir un modelo es el de comportamiento. Los tres son coches muy estables en condiciones normales y sólo en situaciones límites, a las que únicamente llegan los usuarios con un gran nivel de conducción, se notan las diferencias. El recién llegado, con su denominado

eje trasero autodireccional, supera con claridad a sus dos rivales. En tales condiciones, al girar las ruedas traseras en el mismo sentido, el ZX tiene una estabilidad sobresaliente; el coletazo se producirá antes en el Opel Astra y Renault 19.

En resumen, el ZX es el que más posibilidades tiene de arrebatar al Astra el liderazgo del segmento. ○

Javier Gutiérrez
Fotos: Alex Blanco

ATRACTIVOS
Estos tres 16
válvulas no
pasan en
absoluto
desapercibidos.

EQUIPAMIENTO

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

DATOS DEL COMPRADOR

CITROËN. Fabricante/Importador: Citroën Hispania, S.A. Doctor Esquerdo 62. 28007 Madrid. Teléfono: (91) 585 11 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 872 puntos de asistencia en toda España.
OPEL. Fabricante/Importador: General Motors España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilometraje. **Red de postventa:** 545 puntos de asistencia en toda España.
RENAULT. Fabricante/Importador: Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, km. 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** 1.350 puntos de asistencia en toda España.

Bugatti EB 110 Supersport REGRESO A LA PISTA

Antes de que el mito de Bugatti vuelva a ser una realidad en las carreteras de todo el mundo, se ha dado forma a la versión Supersport del EB 110.

A pesar del momento de recesión económica que se vive en el mundo industrializado, Bugatti sigue su programa de producción, tan ambicioso como admirable. En el seno de la fábrica de Campogalliano, la sección destinada a la construcción en serie limitada de los EB 110 se ha reforzado con el doble de personal cualificado, y los primeros quince ejemplares han entrado en su fase de retoque final.

Al mismo tiempo, el embrión del proyecto Supersport se ha convertido en realidad, y la unidad expuesta en el Salón del Automóvil de París es la prueba tangible. Los proyectos de Bugatti en relación al EB 110 Supersport, son de lo más ambiciosos, y están enfocados a tomar parte, de forma muy activa, en el Campeonato Supersport, cuyo reglamento deportivo y técnico se está perfilando en estos días.

El hecho de querer medir las posibilidades del Supersport en la competición, no tiene sólo una faceta publicitaria, sino también demostrar que el nivel técnico del EB 110, se puede adaptar a la competición con unas modificaciones mínimas, y sin reforzar la estructura base.



EL CREADOR
Nicola Materazzi sostiene en sus manos una de las dos culatas del Supersport. Caracterizadas por la apertura desfasada de las válvulas.



350 KILÓMETROS POR HORA
Al margen de sus prestaciones altamente deportivas, el Supersport ofrece un lujoso habitáculo y detalles apreciables.



DETALLES DE LUJO
Las llantas, construidas por BBS rememoran el diseño original de Bugatti y son de magnesio forjado. El volante forrado en cuero está cosido a mano, y el pomo de la leva del cambio es de ébano.



Como es de suponer, la versión definitiva, destinada a la competición, entrará en fase de producción una vez que se sepan con precisión todos los detalles del reglamento que regulará el Campeonato. A la espera de esa última fase, cabe decir que el EB 110 Supersport tiene trazado su perfil mecánico y aerodinámico a falta de pequeños detalles.

En un principio, y para evitar eventuales problemas de fiabilidad mecánica, en el motor no se ha modificado ningún elemento. Incluso se ha conservado el sistema de apertura desfasada de las tres válvulas de admisión, por ese detalle técnico se logra el llenado óptimo de la cámara de combustión. Al abrir en un primer tiempo las dos laterales, y luego la central, se obtiene también una turbulencia especialmente favorable al tratarse de un motor sobrealimentado.

SEISCIENTOS CABALLOS

La potencia máxima ha pasado de los quinientos cincuenta caballos a ocho mil quinientas revoluciones por minuto, a los actuales seiscientos caballos. El incremento de la presión de los cuatro turbocompresores IHI ha sido mínima, así como las revoluciones del motor que ahora son de ocho mil setecientas. Sin embargo, la gestión electrónica que regula el avance del encendido, la inyección y la dosificación de la presión de las turbinas, es totalmente diferente.

Respecto al peso del motor, en cuya estructura está incorporado el cambio, hay ciertos problemas, ya que el poderoso propulsor Bugatti alcanza los trescientos kilos en seco. Básicamente, se podrán aligerar muy poco las partes móviles, entre las cuales están las bielas de titanio, los pistones con la máxima reducción de su superficie de rozamiento y las válvulas en Nimonic. Sin embargo, será el cambio el componente más expuesto al «adelgazamiento».

Por el momento, en la única unidad del Supersport el peso total se ha rebajado doscientos kilos en relación con el EB 110, pero los actuales mil doscientos setenta kilos, siguen siendo demasiados.

Como es de suponer, al tener tracción a las cuatro ruedas, queda el recurso de sustituir los árboles de

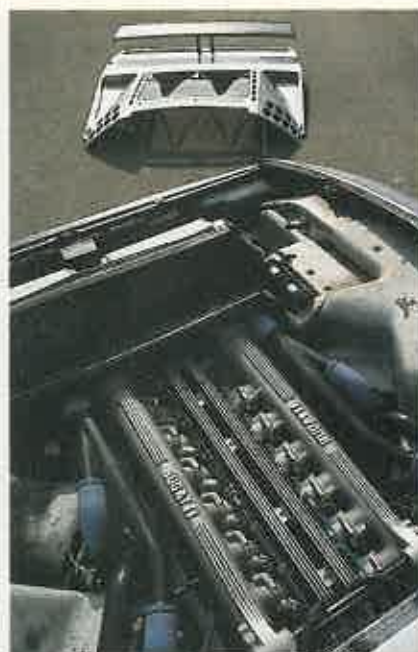
FUERA DE SERIE



ESPACIAL
Visto desde arriba, el Supersport ofrece toda su agresividad y belleza estética. Dicha combinación le sitúa entre los coches más excitantes del momento.



COMO DE CARRERAS
Ambos capós se separan del coche al carecer de bisagras. Sus cierres son del más puro estilo «racing». La parte posterior es lo más personal y característico en este coche de ensueño.



SINGULAR
En el Supersport el alerón ha pasado a ser fijo, aunque regulable. Los túneles de extracción de aire son también de nuevo diseño.

transmisión por otros en fibra de carbono, y emplear carcasas de titanio. Según Nicola Materazzi, máximo responsable técnico de Bugatti, no será difícil llevar al Supersport al límite de los mil kilos. Como se ha dicho en un principio, la estructura monolítica en materiales compósitos del chasis, cumple con creces las necesidades que plantea el uso en competición. Ni siquiera se han reforzado los puntos de máxima torsión, y el techo no ha precisado de un armazón suplementario.

Por el contrario, respecto a las suspensiones la decisión definitiva está envuelta por una gran duda: si el reglamento del Campeonato permitiera las suspensiones activas que Messier está desarrollando para Bugatti, el Supersport se vería equi-

pado con ellas, de no ser así, se sometería al actual sistema de cuadriláteros independientes con amortiguadores hidroneumáticos, a un proceso de optimización. Sin lugar a dudas, lo más relevan-

FICHA TECNICA

MOTOR: Central longitudinal de doce cilindros en V a 60 grados. Distribución: Cuatro árboles de levas en cabeza. Cinco válvulas por cilindro. Cilindrada: 3.499,92 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 81 mm. Carrera: 56,6 mm. Potencia máxima: 600 caballos a 8.500 rpm. Par máximo: 65 mkg (637 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Por inyección electrónica. 4 turbos IHI. Encendido: Transistorizado digital. **TRANSMISION:** Tracción a las cuatro ruedas con tres diferenciales. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento hidráulico. Cambio de seis velocidades. **SUSPENSION:** Delantera: Independiente por cuadriláteros deformables. **FRENOS:** Cuatro discos ventilados de 332mm y sistema antibloqueo. **RUEDAS:** Neumáticos delanteros: 245/40x18. Posteriores: 325/30X18. Llantas de magnesio forjado de 9x18 delante y 12x18 detrás. **DIMENSIONES:** Longitud total: 4.400 mm. Anchura: 1.940 mm. Altura: 1.125 mm. Distancia entre ejes: 2.550. **PE-SOS Y CAPACIDADES:** Peso en orden de marcha: 1.200 kg. Capacidad del depósito de combustible: 120 l.

te del Supersport es el capó posterior, que en contraposición al EB 110, hay que quitarlo del coche para acceder al vano motor. Lo mismo ocurre con el delantero, que carece totalmente de bisagras.



FUERA DE SERIE



ELEGANCIA
Aun con las puertas levantadas la elegancia de las formas del Bugatti se conserva. En esta versión las tomas de aire han sido ligeramente sobredimensionadas.

Para la disipación térmica del habitáculo del propulsor, el capó cuenta con dos tomas de aire centrales que ocupan la totalidad de la parte superior, y siete orificios laterales practicados al bias, que representan el toque de distinción en este «dream car», tan bello como singular; que además, luce las nuevas llantas Bugatti en magnesio forjado.

En contraposición al modelo «normal», el habitáculo del Supersport es bastante ruidoso, debido a la casi total reducción de los aislantes; sin embargo, el tacto del coche conserva cierta dulzura, con un incremento de su temperamento enérgico. A pesar de tener cien caballos menos de potencia que el Ferrari F 40 Le Mans, el Supersport transmite la sensación de acelerar muchísimo más, debido a que los cuatro

turbo comienzan a dosificar su presión (1,15 bar) a partir de las tres mil revoluciones por minuto. Junto a esto, el tener el cambio escalonado en seis velocidades, favorece el desarrollo de los seiscientos caballos de potencia.

En esta versión, el reparto de peso es de un cuarenta por ciento en el tren delantero y de un sesenta en el posterior. Y respecto al reparto de tracción, se ha dotado al tren posterior con un setenta y tres por ciento, y al delantero con el veintisiete.

Con una relación del cambio relativamente corta, el Supersport recorrer el kilómetro con salida parada en diecinueve segundos, alcanza los cien kilómetros por hora en tres segundos con tres décimas, y sin esfuerzo, llega a los trescientos cin-

cuenta kilómetros por hora con una facilidad pasmosa. Pero lo que más sorprende no es su potencia, sino la forma de desarrollarla hasta llegar al tope de revoluciones del motor.

Sin disponer de medios para comprobarlo, a los mandos del Supersport se tiene la sensación de que acelera con la misma facilidad desde los doscientos cincuenta kilómetros por hora hasta los trescientos, como desde los trescientos a los trescientos cincuenta. Y si todo eso parece poco, los silbidos de la depresión de los turbos, cuando llegan a su máxima presión, se escuchan de tal forma que convierten el habitáculo en un espacio más cercano a la cabina de un Phantom, que a la de un coche de ensueño; como el Bugatti EB 110 Supersport. ○

Texto y fotos: **Gigi Corbetta**

EXTRA



ANIVERSARIO

Desde el mes de enero al de septiembre ha quedado claro por dónde van las preferencias de los usuarios españoles. En este conjunto de páginas se analiza en cuatro apartados, dinámica, confort, carroce-



Cómo son Superventas Cómo serán

ría y economía, el porqué de las preferencias del público español por estos modelos. Cada uno ha sido valorado de cero a veinte por un conjunto de especialistas que han votado a cada coche independientemente, sin compararlo con el resto de los concurrentes de esta lista de superventas. El cliente es, sin duda quien tiene la razón.



Salvo en tres de los modelos, en los que se ha combinado la comodidad de las suspensiones con la firmeza para agilizar el comportamiento, globalmente nos encontramos ante vehículos urbanos por excelencia, preparados, eso sí, para largos viajes por cualquier carretera. Predominan los vehículos de amortiguación blanda y cómoda, en algunos casos mejor adaptada a una utilización más exigente de lo normal. Dentro de este grupo de los diez más vendidos también hemos realizado nuestra clasificación.

62/ Motor 16

CITROËN ZX 18/20 PUNTOS

1 A pesar de que la versión más vendida del ZX, la diésel, pesa considerablemente más que el resto, su comportamiento sigue gozando de una salud envidiable. El tren trasero autodireccional ayuda lo suyo, sin embargo la mayor puntuación se la tiene que llevar la totalidad del conjunto que permite un asentamiento muy eficaz en la carretera en todo momento y una comodidad de marcha ideal. Las reacciones ante las situaciones más comprometidas son nobles y nunca traicionan al conductor que quiera incluso probar al límite la eficacia del conjunto.



SEAT TOLEDO 18/20 PUNTOS

1 Empatado a puntos con el Citroën ZX se sitúa el Toledo. Comparable de alguna manera con el buen hacer de sus primos hermanos los Golf (comparte suspensiones entre otras cosas), el último producto de Seat hereda un comportamiento intachable. Esto se combina también con una calidad de marcha ideal para los largos viajes transportando una familia completa y su correspondiente equipaje. Su mayor porte y ese tercer volumen camuflado que incluye la quinta puerta no impiden que, a plena carga, el Toledo muestre un comportamiento muy agradable.



OPEL ASTRA 17/20 PUNTOS



3 De los diez modelos, El Astra GSi es uno de los que cuentan con una imagen y una filosofía más deportiva, lo que se refleja directamente en el comportamiento. Dotado de una amortiguación ligeramente firme y de unas barras estabilizadoras más gruesas, la versión más vendida del Astra se agarra al suelo como una lapa aunque todavía acuse una inclinación de la carrocería algo exagerada. Los neumáticos, de mayor anchura que los de las versiones inferiores, también tienen mucho que ver en este comportamiento. El equilibrio entre comodidad y eficacia está conseguido.

RENAULT CLIO 16/20 PUNTOS



4 Desde su llegada al mercado puso las cosas algo más difíciles al nutrido grupo de utilitarios incluidos dentro del segmento de los pequeños city-car preparados para salir a carretera sin complejos. Puede que su hermano mayor, la versión de cuatro válvulas por cilindro, haya tenido algo que ver en todo esto, pero lo cierto es que por sí solo el Clio, y en concreto la versión S, demuestra su buen hacer en todo tipo de carreteras. La situación del centro de gravedad, más bajo de lo normal, y la anchura de vías junto con un reparto de pesos equilibrado, redondea el trabajo.

CITROËN AX 13/20 PUNTOS

5 Se trata de un modelo de Citroën económico sobre todo y ciudadano hasta la médula. Sus características le permiten batir records en consumo y unas prestaciones comparables a modelos de superior cilindrada. Sin embargo su comportamiento hay que catalogarla como de aceptable para lo que se ha ideado y deficiente para correr más de la cuenta o hacer pinitos en carretera de montaña. Para ello existen versiones de este mismo modelo mejor preparadas. El AX más vendido vende comodidad y agilidad en ciudad y supera como puede las pruebas «de castigo» fuera de ella.



RENAULT 19 13/20 PUNTOS

5 Teniendo en cuenta que la versión más vendida del 19 es la de tres volúmenes, el antiguo Chamade, y que la motorización no es de las más potentes, el potencial comprador va a exigir a su coche ante todo capacidad y comodidad, antes que prestaciones y comportamiento. Por ello el tarado de los amortiguadores y todo el conjunto de la suspensión favorecen decididamente a los ocupantes que observarán cómo a medida que se aumenta el ritmo, también aumentan las oscilaciones de la carrocería. En cualquier caso su comportamiento es más que aceptable.



FORD FIESTA 12/20 PUNTOS



7 La versión más vendida del Fiesta no es una versión para ir de rallyes ni tampoco un vehículo capaz de responder con garantías de éxito a una circulación forzada por carreteras viradas o en mal estado. Su eje trasero saltarán freno de golpe los instintos agresivos de cualquier conductor y le obliga a ser más consecuente con lo que lleva entre las manos. Un utilitario agradable y fácil de conducir, bien terminado, atractivo y ágil pero algo recalcitrante cuando nos salimos del ritmo ciudadano o de la autovía bien asfaltada. Opción obligada, es la dirección asistida.

OPEL CORSA 12/20 PUNTOS



7 Otro tracción delantera de fácil manejo, pequeño tamaño y pretensiones sobre todo ciudadanas. El Corsa de nuestro ránking queda por detrás en el apartado de virtudes dinámicas pues su terreno preferido son los grandes atascos, los aparcamientos complicados y los cortos trayectos urbanos. Unas suspensiones que favorecen la comodidad del conductor y sus acompañantes, impiden que este pequeño utilitario aguante las inercias provocadas por una conducción alegre fuera de su entorno ideal. En su terreno el Corsa se comporta como el mejor.

FORD ESCORT 11/20 PUNTOS

9 En este caso se trata de un vehículo de tipo medio con cuatro metros y cinco puertas. Un modelo familiar cien por cien; dispuesto siempre a realizar un viaje a velocidades razonables y cuyo bastidor admite una utilización más familiar que nerviosa. En su interior se ha potenciado el bienestar y el equipamiento para que sus ocupantes viajen con tranquilidad y sobre todo comodidad, pero como en el caso del Fiesta, las carreteras bacheadas, las curvas pronunciadas y el ritmo agresivo no son un medio en el que este modelo se mueva con efectividad.



SEAT IBIZA 8/20 PUNTOS

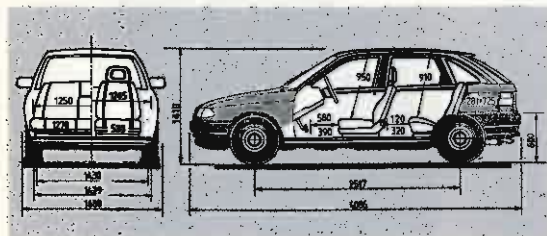
10 La última posición en cuestión dinámica se la adjudica con tan solo ocho puntos el Seat Ibiza. En este caso, a la exagerada inclinación de la carrocería en curvas tomadas a un ritmo elevado, hay que sumarle una postura muy incómoda al volante que multiplica esa sensación extraña y poco natural del Ibiza. Como en otros modelos de su segmento, se valoran mucho más sus condiciones ciudadanas, su atractiva línea o su equipamiento. En cualquier caso, todo esto quedará solucionado en el nuevo modelo con un replanteamiento total de los interiores.



Motor 16 / 63

Carrocería

Un punto en el cual el comprador resulta especialmente exigente es en el aprovechamiento de las dimensiones externas de su nuevo coche. No es, por tanto, casualidad que los cuatro primeros puestos de este apartado estén ocupados por coches de nuevo diseño, en los cuales se aprovechan al máximo los centímetros. A la espera de la nueva bornada de coches pequeños, los actuales representantes se ven penalizados por diseños con algunos años a la espalda. La posibilidad de disponer de una amplia gama de carrocerías ha sido decisiva para el Opel Astra.

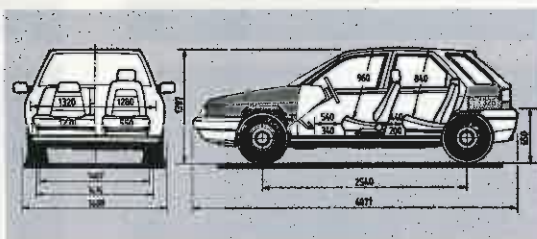


OPEL ASTRA 18/20 PUNTOS

1 Sin duda, una de las mejores bazas del Opel Astra de cara a su buen hacer en el mercado, es la amplia gama que ofrece. Se puede decir que hay un Astra para cada necesidad. Carrocería de dos y tres volúmenes y de tres, cuatro y cinco puertas. A esto le sumamos un acabado pulcro y una presentación curiosa y obtenemos las claves del éxito.

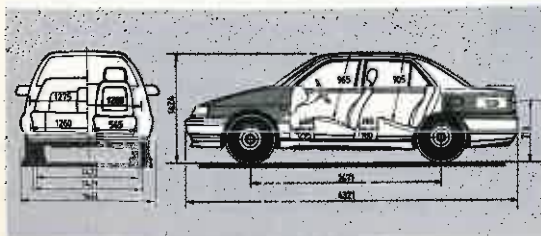
CITROËN ZX 18/20 PUNTOS

1 La inteligencia del diseño del ZX le ha supuesto una posición de privilegio entre los superventas. Soluciones tales como el asiento posterior deslizante, hacen de este coche un modelo muy estimado. Aunque el tamaño del maletero resulta algo menor que en sus competidores más directos, el aprovechamiento general resulta óptimo.



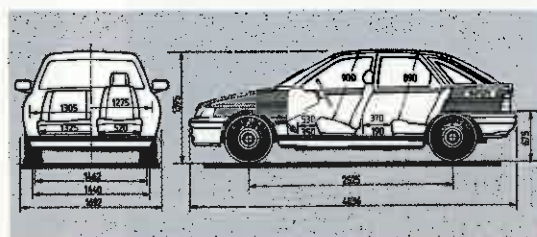
SEAT TOLEDO 17/20

3 Por sus peculiares características de tamaño y equipamiento, el Toledo puede competir ventajosamente en dos segmentos diferentes. A pesar de contar con unas dimensiones externas bastante compactas, ofrece la habitabilidad de una berlina, a la que hay que sumar un generoso maletero ampliable con sólo abatir el asiento.



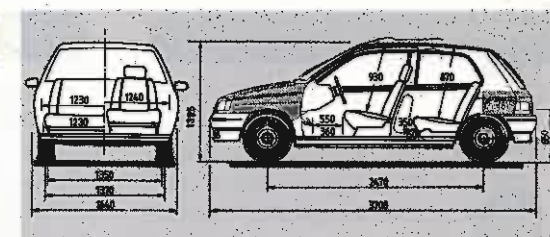
FORD ESCORT 17/20 PUNTOS

3 La principal mejora del actual Escort sobre su predecesor se basó en un incremento del espacio útil interior. En particular, en lo que se refiere al asiento posterior. Para conseguir esto, se sacrificó algo de maletero, el cual sigue siendo polivalente, en función de las diversas posibilidades de abatirse que tiene el asiento posterior.



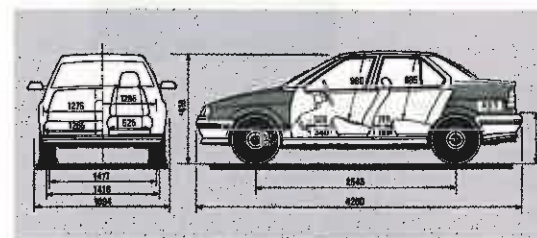
RENAULT CLIO 16/20 PUNTOS

5 Además de ser el coche más vendido en lo que va de año es el más moderno de los pequeños y por lo tanto el que mejores soluciones aporta hoy por hoy. Es amplio en sus plazas delanteras, suficiente en las traseras y dispone de un maletero digno para realizar trayectos largos. Esto se completa con un acabado completo y cuidado.



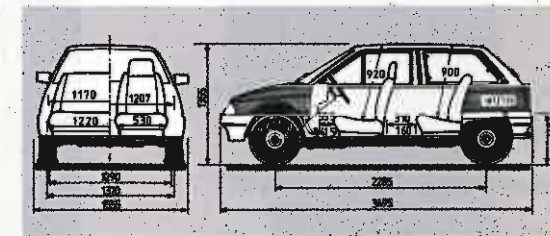
RENAULT 19 16/20 PUNTOS

5 A lo largo de su historia comercial, el Renault 19 ha hecho valer las cualidades de su carrocería, por tratarse de un conjunto equilibrado y funcional. Aunque la carrocería más demandada por los españoles es la de cuatro puertas, este modelo también ofrece variedades de tres y cinco puertas que resultan muy polivalentes.



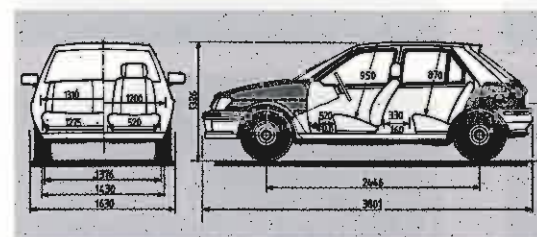
CITROËN AX 15/20 PUNTOS

7 El concepto de coche juvenil y desenfadado sigue estando de moda. El AX, con sus dos posibilidades de carrocería ofrece a su comprador una sorprendente sencillez. La amplitud interior es razonable, pero el maletero queda claramente por detrás de sus competidores. Un acabado poco esmerado penaliza al pequeño Citroën.



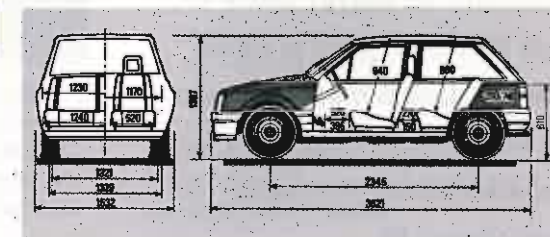
FORD FIESTA 13/20 PUNTOS

8 El actual Ford Fiesta ha heredado de su predecesor una imagen moderna con grandes superficies acristaladas, pero sin destacar especialmente por sus cualidades de habitabilidad. El maletero es bastante justo, pero se ve compensado por una amplitud posterior razonable. El acceso a las plazas traseras es razonable en la versión tres puertas.



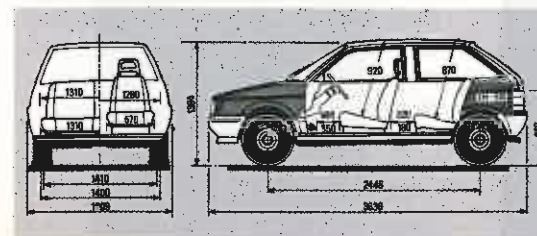
OPEL CORSA 13/20 PUNTOS

8 El paso de los años ha hecho mella en el pequeño de los Opel. No obstante ofrece unas excelentes condiciones de robustez y calidad, aunque con el centímetro en la mano queda en clara desventaja frente a sus competidores más directos. El acceso a las plazas posteriores y el pequeño maletero son claramente mejorables.



SEAT IBIZA 12/20 PUNTOS

10 Este modelo rompió el fuego en lo que se refiere a la amplitud interior en los coches pequeños, pero con nueve años a sus espaldas ya camina hacia el final de su vida comercial. Sigue manteniendo su excelente relación entre el tamaño externo y la amplitud interior, aunque algunos elementos de su estructura han quedado claramente pasados.



En este apartado no se ha tenido en cuenta sólo la comodidad dinámica del coche, sino también la habitabilidad, la capacidad del maletero y el acabado y presentación del coche, aspectos que en combinación procuran un ambiente determinado a cada modelo. Como es lógico, alguno de los vehículos de mayor porte se han llevado el gato al agua, aunque también un utilitario de nuevo cuño incordia a los grandes en las primeras posiciones. El comportamiento en marcha, los rebotes de la suspensión o las inclinaciones de la carrocería han influido negativamente en la clasificación.

SEAT TOLEDO 18/20 PUNTOS

1 Con todo merecimiento, el Toledo ocupa el puesto de honor en nuestra clasificación. El diseño de la carrocería ha facilitado el trabajo a los estilistas de interiores que han tenido a su disposición un amplio habitáculo, junto con un maletero de espectacular tamaño. El acabado, a falta de solucionar algunos detalles mínimos, está a la altura de lo exigible en ese segmento y tanto asientos como calidades de los materiales ofrecen a los ocupantes una atmósfera agradable y acogedora. A todo esto hay que añadir un confort de suspensiones destacable.



CITROËN ZX 17/20 PUNTOS

2 El Citroën más vendido es también uno de los más cómodos y eso que no se ha tenido que recurrir a la suspensión hidractiva ni a otros sistemas electrónicos. Su comportamiento no da lugar a quejas sobre el confort del coche, ni tampoco respecto a su agilidad en terrenos virados lo que ya de por sí es destacable. Y sus interiores, así como la sencillez del cuadro de instrumentos no hace más que encuadrar al ZX en un grupo de vehículos de gran confort y habitabilidad. El maletero de capacidad regulable no hace más que confirmar esta opinión.



FORD ESCORT 17/20 PUNTOS



2 Ford con su Escort tiene mucho que decir en el aspecto de confort en un automóvil. Equipamiento, acabado y materiales de calidad son asiduos en la marca y en conjunto favorecen la imagen del automóvil sobremanera. La facilidad con que se manipulan todos los mandos, la situación acertada de éstos y la enorme eficacia de los asientos en largos viajes, aumentan la sensación de bienestar. Otro punto muy favorable dentro del capítulo de confort, se refiere a la sonoridad de la mecánica, una de las más reducidas dentro del grupo de los diez.

RENAULT CLIO 17/20 PUNTOS



2 Se ha colado en el segmento superior haciendo gala de un acabado y un confort extraordinarios. Renault sabía cómo tenía que hacer un utilitario de un nivel superior y lo ha plasmado perfectamente en el Clio. La habitabilidad global, en comparación con sus rivales más directos, es razonable y la calidad de los materiales equiparable a la de sus hermanos mayores como el 19 o el Safrane. En marcha, los pasajeros apenas aprecian irregularidades en el terreno, porque las suspensiones las absorben con eficacia. En conjunto todo ello lleva al pequeño Renault a esta posición.

FORD FIESTA 16/20 PUNTOS

5 Como el otro Ford de esta valoración, el Fiesta ocupa con todo merecimiento esta posición intermedia en el apartado de confort. Y lo cierto es que si no fuese por los rebotes incómodos del tren trasero, este utilitario de «alto nivel» estaría mucho mejor situado. Porque detalles no le faltan. Excelente acabado, materiales agradables al tacto y a la vista, con una excelente calidad y un diseño interior acorde con la imagen que se quiere proyectar del vehículo. El público joven no es quien más valora esto, sin embargo las conductoras lo encuentran un vehículo muy agradable.



OPEL ASTRA 16/20 PUNTOS

5 Todo modelo reciente se presenta al público con un número de mejoras evidente respecto al vehículo al que sustituye. Es el caso del Astra, cuyo interior no se parece en nada a su antecesor el Kadett. En el Astra se ha mejorado el diseño interior, los asientos, la información y todo lo que atañe a la comodidad de los ocupantes. En esta reñida lucha, el redondeado Opel agrada con su salpicadero de líneas suaves e información muy adecuada. Los asientos, algo blandos, recogen bastante bien el cuerpo y el habitáculo queda totalmente aislado del exterior.



RENAULT 19 15/20 PUNTOS



7 A pesar de las mejoras realizadas sobre el Renault 19, lo cierto es que le falta más definición en los acabados y le sobra sonoridad mecánica a altas revoluciones. Estos puntos negativos le dificultan el ascenso en nuestra valoración. Sin embargo, hay que tener en cuenta el esfuerzo de la marca francesa por aumentar el confort, sobre todo añadiendo ese asiento adaptado para niños. En el aspecto dinámico, el confort se ve disminuido por algunos balanceos de la carrocería, y por una postura ideal al volante difícil de alcanzar.

OPEL CORSA 14/20 PUNTOS



8 Al Opel pequeño también le falta calidad en el acabado y ciertas terminaciones más agradables a la vista. Los asientos resultan cortos, sobre todo en el asiento y la suspensión, demasiado blanda, zarandea a sus ocupantes en cuanto la carretera deja de ser rectilínea. En el lado positivo nos encontramos con unos asientos firmes que facilitan la postura e impiden que el cuerpo se fatigue en viajes de larga duración. En general no se dispone de mucho espacio interior por lo que los ocupantes, si el coche viaja a plena capacidad, van algo apretados.

CITROËN AX 11/20 PUNTOS

9 Pocos utilitarios andan tanto y gastan tan poco, como los atractivos Citroën AX. Sin embargo, su poco peso, y su aquilatado equipamiento les penalizan en un apartado tan importante como el confort. Los asientos son pequeños y sujetan medianamente el cuerpo. La mecánica se muestra excesivamente ruidosa porque tampoco se ha aislado convenientemente el habitáculo. Y el espacio no da para muchas alegrías. La disposición de los mandos del salpicadero no es la ideal y las inclinaciones de la carrocería molestan de vez en cuando a los ocupantes.



SEAT IBIZA 11/20 PUNTOS

10 Incomodidad para utilizar los mandos, volante demasiado vertical, cuadro de instrumentos no muy agraciado, asientos desproporcionados y suspensión muy blanda son los puntos más negativos de un Ibiza a punto de jubilarse. Este conjunto de defectos catapultan al Seat a la última posición en este apartado. Es una pena pues el coche no se merecería, por sus puntos destacables, un lugar tan retrasado. Su línea atractiva, su mecánica fiable y brillante y su habitabilidad son merecedoras de unos interiores más adecuados y modernos.



La decisiva vertiente económica es fundamental en cualquier elección. Los resultados dejan claro que quien manda en este apartado es el más barato y el que menos consume. Pero no tiene por qué ser el segmento más pequeño el mejor equilibrado en este sentido y por eso encontramos balances muy satisfactorios en coches de mayor envergadura. Por supuesto, los coches más populares no ofrecen caras opciones y sí equipamientos lógicos a un precio más que razonable. El mantenimiento también tiene mucho que ver.

CITROËN AX 1.1 / 18 PUNTOS

1 Su precio de adquisición es de lo más competitivo en el mercado. Además, el coste por kilómetro es una auténtica proeza mecánica ofreciendo prestaciones muy interesantes. La causa de esto último es un motor de excelente rendimiento y una aerodinámica que permite velocidades de crucero sin exigencias especiales de combustible. La ya veterana implantación de Citroën en nuestro país garantiza además, un mantenimiento y una red de asistencia muy extensa que abarata costes a la hora de acudir al taller para cualquier operación, por pequeña que sea.



CITROËN ZX 1.9 D / 17 PUNTOS

2 Es el único diésel presente en estos resultados, y ello ensalza más aún este magnífico puesto. No siempre la opción diésel es la más económica. El mayor precio de adquisición hace en la mayoría de los casos muy larga la amortización de esta diferencia. En el ZX el brillante motor desarrollado por PSA consigue prestaciones de gasolina, conformándose con unos consumos excepcionalmente bajos. Por si fuera poco, este moderno coche es ofrecido al precio de muchos de sus homólogos con motores de gasolina, sin renunciar a un confort similar.



OPEL CORSA 1.0 / 16 PUNTOS



3 La mejor fama precede a este modelo de Opel. Largos años de servicio y millones de kilómetros han merecido la confianza de muchos automovilistas. La fiabilidad del motor alemán ha sido una de las razones principales de esta general afinidad por este veterano modelo. Además, la notable expansión de General Motors en España ha permitido una política de precios muy favorable en cuanto al definitivo balance calidad/precio. Las visitas al taller se espacian más de lo habitual, y con ello se compensa la, siempre más cara, asistencia de origen Opel.

SEAT IBIZA 1.5 CLX / 15 PUNTOS



4 No podía faltar, a la cabeza de esta clasificación, un genuino producto nacional como es el Ibiza, coche utilitario y popular por antonomasia. Sin embargo, el activo y súper competitivo mercado de los últimos años le han puesto muy difíciles las cosas al pequeño Seat. El hecho de parecer obsoleto, en cuanto a diseño y mecánica, frente a otros productos propios y foráneos, no beneficia tampoco al Ibiza. Una amplia red de servicio, sencillez mecánica y una popularidad ganada al cabo de los años, traspasan sin embargo fronteras y mantienen vivo el éxito comercial.

RENAULT 19 1.4 4P / 15 PUNTOS

4 Empatado con el pequeño Ibiza, la versión menos potente del Renault 19 consigue un óptimo equilibrio económico pese a pertenecer a un segmento superior. Por un millón y medio de pesetas Renault ofrece mucho coche, mucha calidad y un buen equipo. Es un familiar equilibrado y polivalente. La fama de Renault en nuestro país no es gratuita y múltiples records de ventas, mantenidos durante años, ratifican sus éxitos. El pequeño motor Energy consigue unos excelentes resultados en cuanto a consumo sin que el coche defraude en cuanto a prestaciones.



FORD FIESTA 1.1 3P / 14 PUNTOS

6 Tres coches resultan empatados ex aequo en este mayoritario segmento, lo que significa lo reñida que está la competencia y lo fino que se hila en las marcas. El Fiesta no necesita presentación, y la última versión con motor Z 1.1 ha seguido mereciendo la confianza de los usuarios. El veterano modelo ha recibido grandes mejoras en cuanto a equipo y acabado, tras su renovación. Un precio incontestable dentro de la oferta nacional y una fiabilidad general ya largamente demostrada terminan por mantener al Fiesta en lo alto del candelero.



OPEL ASTRA 2.0 GSi / 14 PUNTOS



6 Bajo la garantía Opel, el Astra encuentra su mejor equilibrio económico en el GSi con motor de 115 caballos. El precio se mantiene discreto para el importante potencial de este coche, ofreciendo de origen un buen equipamiento aunque algo escaso. El hecho de ser un coche importado y de fabricación alemana haría esperar un mayor precio en esta versión, pero no es así, y el último modelo lanzado por la marca constituye una de las mejores opciones dentro del mercado. La juventud del modelo, su segmento y unas cualidades ya conocidas, lo sitúan en este lugar.

RENAULT CLIO 1.7S / 14 PUNTOS



6 También recién salido de la mesa de diseño, el Clio ha llegado con un gran éxito al mercado. Con una gran variedad de versiones, polivalente, de diseño especialmente original y con unas calidades de alto nivel, ofrece además, una especial generosidad en cuanto a equipamiento. Su eficiente motor rinde más que suficiente para satisfacer cualquier necesidad de desplazamiento, manteniéndose en unos niveles de consumo realmente lógicos. Todo lo dicho anteriormente del Renault 19 sirve, aquí también, para avalar el puesto de este Clio en la clasificación.

FORD ESCORT 1.8 / 13 PUNTOS

9 En el fraticida combate comercial con su congénere Orion, el Escort ha conseguido una ligera ventaja que le permite figurar entre los diez más vendidos a pesar de su configuración de cinco puertas, menos moderna. La inercia de haber estado presente en los catálogos desde hace años y ser cuarenta mil pesetas más barato que el Orion, parecen ser las causas de este resultado. Acabado impecable, buen equipo y un precio de lo más atractivo para la cilindrada que tiene son sus principales atractivos, también extensivos a su primo de tres volúmenes.



SEAT TOLEDO 1.8i / 13 PUNTOS

9 El problema económico del Seat Toledo es de situación en la segmentación del mercado. Se confunde con un segmento superior, quedándose a caballo en cuanto a precio. Al competir con coches más caros, por ejemplo el Vectra, resulta más competitivo. Así mismo, sus consumos y rendimientos se revelan equilibrados y muy versátiles. Pero en la franja de motorizaciones y potencias del segmento que también ocupa por debajo, queda un poco por encima de la media general. Su acierto, sin embargo, queda reflejado al entrar en este competido podio.



Cómo son Superventas Cómo serán

POR mucho que los especialistas, expertos en marketing, técnicos y otra fauna loca por el automóvil, se esfuercen en convencer al público de que la última palabra sobre la bondad de un modelo la tiene el comprador y la frialdad de los números de ventas lo dice casi todo. En estas páginas se ha intentado explicar el porqué de la elección popular. Cuatro aspectos (Mecánica, Confort, Dinámica y Economía) han sido puntuados de uno a veinte en cada uno de los modelos. Finalmente, tras realizar el cómputo total de votos, hay una ligera diferencia entre las preferencias del público y lo que los especialistas han votado. En nuestra encuesta, de los diez coches más vendidos, el más votado ha sido el Citroën ZX, seguido del Seat Toledo y del Opel Astra. En el cuarto lugar se encuentra el líder en ventas, el Renault Clio, seguido de su hermano el Renault 19, que ocupa el segundo lugar en las ventas. En sexto lugar está el Ford Escort, seguido por el pequeño Citroën AX. Ford Fiesta y Opel Corsa comparten la octava posición, mientras que el veterano Seat Ibiza se sitúa el décimo de estos diez superventas.

También es curioso ver que las preferencias del público se centran en versiones muy peculiares. Nuestros consultados, han tenido en cuenta estas preferencias y sus votos se han centrado en las versiones que más demanda tienen. Así pues, no choca que entre los Citroën AX, el más solicitado sea el AX 11 de tres puertas, pero sin embargo, sí que es sorprendente que el ZX que más se vende sea el diésel. Sus 6,5 litros cada cien kilómetros de consumo medio ponderado son un atractivo más. Este es el coche que presenta un consumo más bajo de los superventas. Dentro de la gama Ford, los más solicitados son el Fiesta 1.1 y el Escort con el desaparecido motor 1.6 de ocho válvulas. El moderno motor Z de cuatro válvulas por cilindro

dro toma el relevo y está llamado a ser uno de los responsables de la popularización de las culatas multiválvulas.

Otro punto que llama la atención reside en la gama Astra. Para sorpresa de los responsables de Opel, el Astra que más se vende no es otro que el GSi de ocho válvulas. Este razonable

el Corsa. Los gustos, en este caso, se decantan por la versión más sencilla, el 1.0, que a su vez destaca entre estos diez elegidos por ser el más barato de todos. Su precio final apenas supera el millón de pesetas. Parece que los clientes de Renault se vuelcan más por los términos medios. Los dos líderes de ventas tienen sus mejores argumentos en el Clio S con motor 1.7, con cierto aire deportivo, y en el Renault 19 RT con motor 1.4. En este último, las preferencias en cuestión de carrocerías, recaen en la versión de cuatro puertas.

Seat tiene dos representantes entre los diez superventas. El Ibiza, ya al final de su vida comercial, sigue estando entre los más solicitados por el comprador español. Sus buenas cualidades de habitabilidad, así como la inequívoca imagen de producto español, han servido para mantener vigente este modelo durante nueve años. La versión del Ibiza que mejor se adapta a los gustos del usuario español es el 1.5 que ofrece un buen equilibrio entre las prestaciones y el consumo.

El lado opuesto es el Toledo, modelo que casi acaba de nacer y ya tiene en su haber un importante triunfo, ya que el pasado mes de septiembre se situó a la cabeza del ranking. Esto es especialmente significativo si se tiene en cuenta que rara vez un coche de esta categoría se cuela entre los más vendidos. El comprador del Toledo resulta muy equilibrado y se decanta en su mayoría por la versión 1.8 con motor de 90 caballos.

Este panorama parece bastante estable de aquí a final de año, pero con la inminente llegada de novedades que se nos anuncian, está claro que en los primeros meses de 1993 puede cambiar radicalmente. La concurrencia de modelos populares como el Renault Twingo, el renovado Ibiza, o el Fiat Uno, puede hacer cambiar las cosas radicalmente. El comprador decidirá. ○

Equipo de Pruebas Motor 16

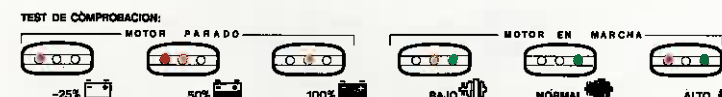


deportivo es el más rápido de los superventas y es el único capaz de superar los doscientos kilómetros por hora. También destaca este modelo entre la concurrencia por sus buenos frenos y por ser el único que baja de diez segundos en la aceleración de cero a cien kilómetros por hora. La antítesis de esta sofisticación de los clientes del Astra se encuentra en el hermano pequeño,



NUEVO MODELO

...analizará el sistema eléctrico de su automóvil



DIMENSIONES: 85 x 44 x 17 mm.
PESO: 17 gramos

Sólo necesita enchufar el F-45 al encendedor de su automóvil, e inmediatamente la iluminación de sus LED's le indicarán el estado de carga de la batería y si el funcionamiento del alternador es correcto.

Por la noche aconsejamos dejarlo conectado (LED encendido) como si fuera un aparato de alarma. No descarga la batería.

FERVE®

EQUIPOS Y ACCESORIOS PARA AUTOMOVIL

**SUPER
PROMOCION
MOTOR 16**

ESTE BERTONE FREECLIMBER 2 PUEDE SER TUYO.



BERTONE FREECLIMBER 2

Lee bien este número de tu revista favorita, MOTOR 16. En sus páginas está la respuesta correcta de esta semana. Elige entre las 2 respuestas del cuadro y llama al teléfono correspondiente. Sólo por llamar, recibirás gratis la nueva tarjeta MOTOR 16 que te da acceso exclusivo a interesantes descuentos y



ofertas relacionadas con el mundo del motor. Anímate, porque las preguntas son muy fáciles y puedes concursar a lo largo de 4 semanas. Cuantas más llamadas acertadas, mayores son tus posibilidades. Suerte.

ESTA SEMANA LA PREGUNTA ES:

¿Fue el Seat Toledo el modelo más vendido en el mes de septiembre de este año?

RESPUESTA 1

SI

903-38-00-64

RESPUESTA 2

NO

903-38-00-68

BASES PARA PARTICIPAR EN EL SORTEO DE MOTOR 16

• Quienes deseen participar en el sorteo de MOTOR 16, no tienen más que llamar al teléfono 903 380 064 ó 903 380 068, dependiendo de la respuesta que consideren correcta, y dejar grabados sus datos personales.

• El ganador del concurso se obtendrá ante notario, la semana después de finalizar el plazo de recepción de llamadas. El resultado se publicará en MOTOR 16, dos semanas después.

• El coste de la llamada, que no excederá de los 4 minutos, corresponde con las tarifas oficiales que aplica Telefónica en este tipo de llamadas, siendo la misma para todo el territorio nacional.

• La fecha comienza de recepción de llamadas es el 22 de octubre y terminará el 19 de noviembre, a las 24 horas.

PUEDE LLAMAR A CUALQUIER HORA DEL DIA

• El coste de la llamada es de 60 ptas. por minuto durante el día y de 42 ptas. durante la noche y fines de semana.

¡ ACIERTA Y GANA UN BERTONE FREECLIMBER 2 !

Motor 16

CONDUZCA CON VENTAJA

**EXTRA
9
ANIVERSARIO**

Calendario '93 Los coches de *Fin de Siglo*

Durante los doce meses del '93 aparecerán un buen número de modelos que en su gran mayoría llegarán hasta el cambio de siglo.



El dicho popular recomienda que «al mal tiempo buena cara», y los fabricantes de automóviles han tomado buena nota y el ejemplo claro es que 1993 va a ser un año caliente en lo que a novedades se refiere. A lo largo de sus doce meses veremos llegar más de veinte modelos totalmente nuevos, a los que hay que sumar una gran cantidad de mejoras de todo tipo. El primer semestre y, en particular, las semanas comprendidas entre el salón de Ginebra, en marzo, y el de Barcelona, en mayo, van a ser especialmente agitadas, quedando algunas novedades de importancia para después del verano. En un gráfico hemos reunido el calendario de lo que se avecina. Se han incluido en el mismo, tanto modelos totalmente nuevos como otros que iniciarán su andadura comercial en nuestro país durante el '93.

El panorama se presenta francamente interesante. Entre los coches más pequeños, el protagonismo será para el **Renault Twingo** que tiene previsto su bautismo comercial en España hacia el mes de abril. Rivaliza en importancia con este revolucionario cochecito el **Seat Ibiza** nuevo. Este producto de la marca española tendrá un lanzamiento inicial en primavera que se verá completado en otoño con versiones tales como el 16 válvulas. Antes de final de año, Seat introducirá el sustituto del Málaga. Para esa época ya saldrán de la factoría de Linares las primeras unidades del **Suzuki Vitara** largo, de cinco puertas, con motor de cuatro válvulas por cilindro. Otro lanzamiento de

especial importancia para el mercado nacional será el del todo terreno que **Ford** y **Nissan** fabrican en conjunto en la planta que esta última tiene en Barcelona. Así mismo, Ford va a tener un principio de año ocupado, ya que el sustituto del Sierra, denominado Mondeo, hará su presentación en los primeros meses. El otro gran fabricante americano afincado en Europa, **General Motors**, inicia el año con la renovación del Opel Corsa.

Las gamas medias se van a ver muy renovadas, ya que los tres fabricantes franceses tienen previstas novedades de importancia para el próximo año. **Citroën** rompe el fuego con el sustituto del BX, que se podría denominar DX. **Peugeot** también estrena modelo, con su 306, que viene a reemplazar al 309. En **Renault**, una vez recuperados del esfuerzo del Twingo, se van a volcar en el lanzamiento del nuevo R21.



Motor 16

LO QUE NOS TRAE EL '93

Enero

Febrero

Marzo

Abril

Mayo

Junio

Julio

Agosto

Septiembre

Octubre

Noviembre

Diciembre



ALFA ROMEO



AUDI



BMW



CHRYSLER



CITROËN



FIAT



FORD



HONDA



HYUNDAI



LANCIA



MAZDA



MERCEDES



MITSUBISHI



NISSAN



OPEL



PEUGEOT



RENAULT



ROVER



SAAB



SEAT



SUZUKI



TOYOTA



VOLKSWAGEN



164



100



524td



VOYAGER TD



BX



1000



MONDEO



ACCORD



LANCIA



PRIMA



626



190



1900



2000



CORSA



306



11



400



900



IBIZA



VITARA



COROLLA



PASSAT



164



100



524td



VOYAGER TD



BX



1000



MONDEO



ACCORD



LANCIA



PRIMA



626



190



1900



2000



CORSA



306



11



400



900



IBIZA



VITARA



COROLLA



PASSAT



164



100



524td



VOYAGER TD



BX



1000



MONDEO



ACCORD



LANCIA



PRIMA



626



190



1900



2000



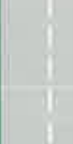
CORSA



306



11



400



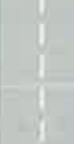
900



IBIZA



VITARA



COROLLA



PASSAT



164



100



524td



VOYAGER TD



BX



1000



MONDEO



ACCORD



LANCIA



PRIMA



626



190



1900



2000



CORSA



306



11



400



900



IBIZA



VITARA



COROLLA



PASSAT



En los segmentos más altos del mercado nos encontramos con novedades curiosas. Por una parte, el inicio del año nos recibe con la comercialización en España del Renault Safrane. Antes del verano Toyota comercializará el Lexus y hacia final del verano llegará el nuevo Mercedes 190. Rover, sigue con una buena inercia y se planta en el '93 con la serie 600, con lo cual se completa la gama del fabricante británico. De las Islas también llegará el Toyota Canna y el Honda Accord; ambos coches fabricados en el Reino Unido, pero de paternidad japonesa. Mitsubishi tiene en puertas la renovación del Galant hacia el mes de mayo. Mazda también va a renovar el modelo de mayor popularidad en nuestro mercado, el 323. El relevo tendrá lugar en otoño con motivo del salón de Tokio.



Para los más caprichosos, también habrá cosas interesantes. Por una parte, Alfa Romeo importará ocho unidades del RZ, modelo desvelado en el pa-

sado Salón de París. Audi está poniendo a punto el Spyder para iniciar su producción en una serie corta este Spyder se presentó en el Salón de Francfort, mientras que BMW pondrá en la calle la versión descapotable del Serie 3. El grupo Fiat va a tener un año completito. Un Tipo de tres puertas abre el fuego antes del verano, mientras que el nuevo Uno y un nuevo Coupé aparecerán en el último trimestre. También el Tempra sufrirá un importante retoque estético y mecánico. Lancia, por su parte, renovará su Delta a la vuelta del verano. Todas estas novedades y otras muchas más que se irán

uniendo a lo largo de los próximos meses mantendrán la atención de los posibles compradores y los múltiples aficionados.



Los modelos por categorías

Cada su Oveja con Pareja

Los coches, como cualquier otro bien de consumo, tienen sus categorías. Hay coches pequeños, de lujo, deportivos, familiares...no menos de una decena de categorías o «segmentos», en los que podemos encuadrar cada modelo.

CADA fabricante tiene un concepto más o menos claro de lo que constituye un segmento y en estas categorías suelen coincidir todas las marcas. La coincidencia de diferentes marcas y modelos en un mismo segmento produce no pocas incertidumbres a la hora de elegir. Piénsese que en nuestra lista de precios incluimos más de mil versiones diferentes de más de 50 marcas distintas. No es nada fácil que los usuarios tengan las ideas claras sobre lo que cada marca ofrece en cada segmento. Por ello, ofrecemos hoy este trabajo, con la intención de clarificar la siempre difícil elección de un modelo.

Pero hay que tener presentes muchas cosas. La primera es que esta división, como cualquier otra, no está realizada con criterios científicos. Discutir si un determinado modelo es competidor de otro nos llevaría a pérdidas de tiempo, sin acuerdo posible. Éste no es más que uno de los muchos cuadros posibles.

Un segundo aspecto es que hay modelos que no pueden inscribirse en una categoría concreta. Son modelos que cabalgan entre dos segmentos, como el BMW serie 3 o el Seat Toledo.

Este desplazamiento es especialmente complejo de analizar en marcas que denominan de manera diferente a modelos que se diferencian únicamente por el número de puertas. Es el caso del Ford Escort-Orion o del Volkswagen Golf-Vento. Un Fiat Tempra es un Fiat Tipo con maletero

PARA
TODOS LOS
GUSTOS
Oferta
variada y
precios al
alcance de
casi todos
los bolsillos.



separado y, por tanto, ambos deben inscribirse en igual categoría. Pero, como en todo, hay excepciones.

También debemos de tener en cuenta que muy a menudo, un modelo de segmento inferior, tiene un motor, equipamiento y precio, superior a otro modelo de la misma marca, de categoría superior; por ejemplo, un Renault 19 16 Válvulas, con un motor de 137 caballos, y un equipamiento completísimo, con un precio fi-

nal de 2,25 millones, sigue estando en un escalón por detrás de un Renault 21 GTS con motor de 92 caballos y un precio de 1,9 millones. El precio, la cilindrada, el equipamiento o la potencia, no definen un segmento.

En otras páginas de este mismo número se ofrecen los planes de las marcas para el próximo año, por lo que ahora ofrecemos un somero repaso a las gamas de cada fabricante, cómo están

SEGMENTO MARCA	A Pequeños	B Polivalentes	M1 Cuatro metros	M2 Medios	H1 Medios-altos	H2 Lujo	H3 Super lujo
Alfa Romeo			Alfa 33	Alfa 75		Alfa 164	
Audi				Audi 80		Audi 100	Audi FS
BMW				Serie 3		Serie 5	Serie 7/8
Citroën		AX	ZX	BX		XM	
Fiat	Cinquecento	Panda	Uno	Tipo	Tempra	Croma	
Ford		Fiesta	Escort	Orion	Sierra	Scorpio	
Honda			Civic	Concerto		Accord	
Innocenti	990						
Jaguar							XJ-Sovereign
Lada		Samara	2107				
Lancia	F10		Delta	Dedra		Thema	
Mazda	121		323	626			929
Mercedes				190		W-124	W-126
Mitsubishi			Colt	Galant			
Nissan		Micra	Sunny	Primera			
Opel		Corsa	Astra	Vectra	Omega	Senator	
Peugeot		106	205	309	405	605	
Renault	Twingo	R5-Clio	R19	R21		Saphir	
Rover	Mini	100	200	400		800	
Saab			Astra		900	9000	
Seat	Marbella	Ibiza	Malaga	Toledo			
Skoda		Favorit					
Subaru				Sedan		Legacy	
Suzuki		Swift					
Toyota			Corolla	Carina	Camry		
Volkswagen		Polo	Golf	Vento	Passat		
Volvo				400		800	900

constituídas y cómo pueden quedar en el futuro.

Alfa Romeo. Integrada en el grupo Fiat, Alfa tiene la responsabilidad de cubrir la gama media y medio-alta. Acaba de lanzar el 155 y por arriba tiene el 164, un proyecto común del grupo italiano y Saab (Alfa 164, Fiat Croma, Lancia Thema y Saab 9000). La sustitución del 33 es su proyecto más inmediato.

Audi. Ha reconvertido su gama a sólo dos familias: el Audi 80 y el Audi 100, desapareciendo el 90 y el 200 y dejando sólo el coupé V8 como coche deportivo.

BMW. Fiel a su denominación y a su escalonamiento, sólo se le conocen la veleidad del serie 8 y un posible monovolumen, fabricado en Estados Unidos, pero este es un proyecto a muy largo plazo.

Citroën. Con la próxima aparición del sustituto del BX, la marca francesa completa la renovación de su gama, iniciada con el AX hace tres años. En el segmento alto, ha preferido apostar por el H2, (Citroën XM).

Fiat. Excepto el Croma, que acusa ya el paso del tiempo, Fiat se concentra en la parte baja de la oferta, con nada menos que tres modelos diferentes, el Uno, el Panda y el Cinquecento con versiones de precio inferior al millón.

Ford. El año próximo le toca el turno de sustitución al Sierra, que pasa a llamarse Mondeo. Fiesta, Escort-Orion y Scorpio son claros ejemplos de modelos en el centro de sus segmentos.

Honda. Es, junto con General Motors, el único fabricante que ofrece dos modelos diferentes en el segmento alto, el Accord en el H1 y el Legend en el H2. Claro que esto no es raro entre los constructores japoneses, cuya facilidad para lanzar modelos es sorprendente.

Lancia. Excepto el Dedra, Lancia tiene una gama veterana que debe cambiar a lo largo de los dos próximos años. Aunque, a priori, debería centrarse en los coches de lujo, tiene en cartera un sustituto del Delta y en producción el coche más pequeño del mercado, el Y10.

Mazda. El nuevo 626 ha crecido, hasta el punto de situarse en un escalón intermedio entre los coches de tipo familiar (ojo, no confundir con los break) y los de lujo.

Mercedes. Todo en esta marca es diferente. Por precio y prestigio, cada modelo tiende a situarse en un escalón superior, lo que no siempre se corresponde por tamaño y motorización. El cambio de los 190 está muy próximo.

Nissan. Con el Micra y el Primera fabricados en Gran Bretaña, Nissan es cada vez más europea, ofreciendo ahora una gama muy completa, que se amplía con los todo terreno y los monovolúmenes como el Serena.

Opel. Es una de esas raras excepciones: una marca que tiene un modelo en cada clase y una clase para cada modelo. Le falta un microcoche y un superlujoso que debería cubrir con una de sus muchas marcas americanas, como Cadillac.

Peugeot. La difícil decisión de sustituir al 205, hace complejo de explicar la aparición del 106, que es, en algunas dimensiones, más grande que el 205 y más caro de fabricar. En pocos meses va a sustituir el 309, quedando completada su oferta. Lo extraño de su matrimonio con Citroën es que ambas marcas ofrecen modelos en los mismos segmentos.

Renault. La aparición del Twingo y la continuidad del R-5 hacen que, por la parte baja, se acumulen modelos dirigidos a un público muy parecido. El futuro R-21 va a crecer, con lo que el escalón hasta el Safrane va a disminuir.

Rover. Con cinco coches en producción, que pronto serán seis con la llegada del 600, es difícil entender la estrategia de los británicos, cuya producción es menor que la de Seat, contando además con el apoyo de Honda.

Saab. Su reciente paso al grupo General Motors le debe permitir iniciar un proceso de renovación que se estaba retrasando. Es el caso opuesto a Rover, ya que sólo tiene dos modelos en producción.

Seat. El Toledo está a caballo entre los cuatro metros

CLASES ALTAS
Amplia oferta
y precios
exclusivos.



(donde estaría si sólo fuese un sustituto del Málaga) y la categoría superior, que le correspondería por motorizaciones y precios. El futuro Ibiza y Córdoba también estarán en segmentos intermedios, mientras que el fruto de los acuerdos con Suzuki le permitirán reforzar la gama baja y completar su oferta a mediados de esta década.

Toyota. Las tres «C» del grupo japonés le permiten una interesante presencia en Europa, en la parte media del mercado, a la espera de la ofensiva «Lexus» (la marca de lujo de Toyota) que deberá iniciar a partir de la liberalización total de los coches nipones.

Volkswagen. Apoyada en la parte baja de la gama por Seat (y en alguna manera Skoda para los mercados del Este) y en la alta por Audi, VW puede dedicarse intensamente a los productos medios, en los que es posiblemente el mejor fabricante europeo.

Volvo. La aparición del 800 ha supuesto toda una revolución en los esquemas de Volvo, cuyos acuerdos con Renault deben comenzar a dar sus frutos en los próximos años.

José María Cernuda

iiiARRRRRANCA!!!

Ya puedes disfrutar de todas
las ventajas de la nueva Tarjeta
Motor 16

Prepárate y arranca, porque la nueva Tarjeta MOTOR 16 se ha puesto
en marcha.

Una TARJETA GRATUITA para todos los que estáis interesados en el mundo
del motor, y con la cual vas a poder disfrutar de importantes ventajas
exclusivas que aparecerán en una nueva sección mensual de la revista:
descuentos, sorteos, ofertas especiales, viajes, artículos a precios muy
interesantes...

Sólo tienes que solicitarla, mandándonos el cupón que insertamos en esta
página. Hazlo hoy mismo y podrás ser uno de los primeros en disfrutar de
estas ventajas... y de muchas más.

¡Ponte en marcha y arranca con MOTOR 16!



Pide ya GRATIS tu nueva Tarjeta Motor 16

MTAT 44

Rellena claramente con tus datos y envía este cupón a la dirección abajo indicada

Nombre	1º Apellido		
2º Apellido	DNI/NIF		
Dirección			
Población	CP		
Provincia	Sexo: ☐ H ☐ M		
Tlfo. ()	Fecha Nacimiento	/	/
Estado Civil	Nº Hijos	Profesión	
Trabajo:	☐ Cuenta propia	☐ Cuenta ajena	
Tipo Vivienda:	☐ Alquiler	☐ Propia	☐ Otros
Coche: Marca	Modelo		
Cilindrada	Año fabricación		
Uso del coche:	☐ Personal	☐ Profesional	☐ Ambos
¿Cuántos Kms./año efectúa aproximadamente?			

MOTOR 16. MAD, S.A., Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid, indicando en el
sobre: "Solicitud de Tarjeta MOTOR 16". Recibirás gratis tu Tarjeta personalizada.

La cumplimentación de los datos antes solicitados es totalmente voluntaria. La finalidad de los mismos es la de ayudarnos a conocer
mejor el perfil de nuestros lectores, lo que nos permite diseñar y realizar las ofertas que más se puedan adaptar a tus deseos y
características. Los datos que nos facilites se conservarán de forma confidencial en MAD, S.A. y tienes el derecho de acceder a los
mismos en cualquier momento para solicitar su consulta, actualización, rectificación o eliminación, si así lo deseas.
Si no deseas recibir ninguna oferta comercial por correo, por favor escribe "NO" en la siguiente casilla: ☐

ACTUALIDAD

Cascos con riesgos

NO TODOS SON BUENOS

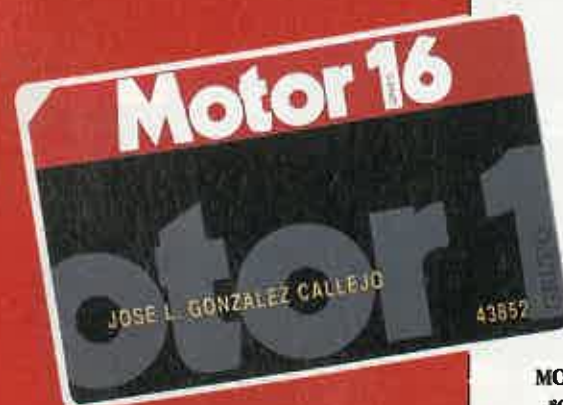
Desde el pasado día uno de septiembre, el uso del casco en ciudad se hizo
obligatorio tanto para ciclomotores como para motos de cilindrada superior. La
polémica ha surgido en torno al tipo de casco que los motoristas utilizan.

DESPUÉS de una serie de acci-
dentes ocurridos en Madrid,
se dio a conocer el llamado
casco «quitamultas», un pequeño
casco protector que apenas sí cu-
bre la mitad de la cabeza, y que en
la mayoría de los casos no ofrece la
suficiente protección en caso de ac-
cidente. Al no cubrir la totalidad de
la cabeza, como sucede en los cas-
cos integrales, el riesgo de sufrir al-
gún tipo de fractura es bastante ele-
vado, e incluso puede no llegar a

evitar la muerte, como sucediera el
pasado 4 de septiembre cuando un
joven mensajero de 25 años, José
Manuel Herraiz, falleció como con-
secuencia de un accidente entre su
motocicleta y un camión. El joven
circulaba utilizando uno de estos
cascos. Si hubiera llevado uno de ti-
po integral, probablemente le hubie-
ra protegido más.

El llamado «quitamultas» es un
casco que únicamente es válido pa-
ra su uso en ciclomotores, es decir,

motocicletas de hasta cuarenta y
nueve centímetros cúbicos, y que
para su correcto uso ha de estar
certificado, que no homologado. Los
usuarios de motocicletas nunca po-
drán hacer uso del casco protector
de ciclomotores, y en caso de utili-
zarlo podrán ser multados de la mis-
ma manera que si no llevasen nin-
gún tipo de protección. Lo mismo
sucede con aquellos que circulen en
un ciclomotor utilizando un casco
protector no certificado, aunque en





SOLO PARA CICLOMOTOR
El «quitamultas»
solamente es
válido para
circular en
ciclomotores.

este caso los agentes de circulación hacen por lo general caso omiso.

El proceso de certificación se realiza mediante una serie de pruebas de resistencia consistentes en simular el golpe que un casco recibe en caso de accidente, lanzándolo sobre una superficie plana con una esquina que parezca el borde de una acera. También se ha de comprobar la resistencia y seguridad de los cierres, garantizando que resistirá una caída desde una moto que circule a 70 kilómetros por hora. Teniendo en cuenta que los ciclomotores no pueden en teoría superar los 40 kilómetros por hora, esto sería más que suficiente para amortiguar la caída desde un ciclomotor, aunque en la práctica ni los ciclomotores corren sólo hasta 40, ni la mayoría de las veces este tipo de casco resulta eficaz. Este protector, realizado en policarbonato, cuesta entre tres y cuatro mil pesetas, y para estar certificado debe llevar inscrito en el interior una serie de letras y números que hacen constar que ha pasado el proceso de certificación.

Sermoto, la asociación de fabricantes de motos, regaló en los últimos cuatro años cerca de 600.000 cascos con la compra de un ciclomotor, en una campaña de concienciación para el uso del casco. Éstos resultaron no estar certificados, por lo que actualmente existe un elevado número de conductores que circulan con cascos «no legales». Sin embargo, según Sermoto, estos cascos sufrieron un proceso de fabricación similar al de cualquier cas-

co certificado, y además pasaron las mismas pruebas que se realizan para obtener la certificación Aenor, entidad que se encarga de estos procesos de certificación. Debido a problemas administrativos, estos cascos no pudieron ser certificados a tiempo, pero tanto Tráfico como los distintos ayuntamientos están al corriente de esta situación, por lo que no sancionan a quienes hagan uso de este tipo de protector.

Por contra, todo aquél que circule con motocicletas, aquellas que tengan una cilindrada superior a cuarenta y nueve centímetros cúbicos,

LOS CASCOS INTEGRALES OFRECEN UNA PROTECCIÓN INFINITAMENTE SUPERIOR A LA DE LOS «QUITAMULTAS».

deben llevar un casco «homologado», ya sea integral o abierto, y que para su homologación debe pasar un proceso similar al de los protectores de los ciclomotores. Para verificar que un casco está homologado, debe llevar una etiqueta en su interior con una E mayúscula y un número que corresponde al país en donde ha sido fabricado el casco. Estos cascos son sensiblemente más caros que los de los ciclomotores, aunque a cambio ofrecen una protección infinitamente superior a la de aquéllos.

Alfonso Agullera
Fotos: José Robledo

NUEVO CARNÉ

A Dirección General de Tráfico está estudiando la posibilidad de cambiar el sistema de obtención del carné de moto, debido al elevado número de accidentes que ocurren año tras año, en especial entre los más jóvenes. Con el actual sistema de obtención del carné, cualquier joven de 18 años puede conseguir el A-2 con sólo superar una prueba a los mandos de un scooter, y de esa manera puede llevar cualquier tipo de motocicleta, desde el más pequeño de los scooter hasta la más potente de las «mil» con más de 130 caballos de potencia.

Por este motivo, Tráfico podría implantar en un futuro no demasiado lejano un «carné progresivo». Así, se mantendrían los actuales A-1 y A-2, con la salvedad de que se realizaría una prueba de conducción real por ciudad o carretera, como sucede con el carné de coche, y no en un pequeño circuito como hasta ahora. Pero el principal inconveniente de este tipo de examen se centra en cómo seguir las evoluciones del conductor en la moto, ya que el examinador tendría que seguirlo desde un coche, por lo que la comunicación entre ambos sería bastante dificultosa. Para ello, se está estudiando la posibilidad de equipar a examinador y examinado con unos pequeños intercomunicadores a través de los cuales se podrían ir dando las oportunas órdenes para la realización del examen.

Otra de las posibles novedades sería un nuevo carné especial para poder llevar motos de cilindrada superior a los 400 ó 500 centímetros cúbicos. Para ello, habría que realizar un examen especial de circulación en carretera y ciudad y además tener una experiencia mínima de dos años en el A-2.

NO SOMOS ECOLOGISTAS. SOMOS EGOISTAS.

Por puro egoísmo, no queremos que nuestros jóvenes hereden un planeta viejo. Que la salud de nuestros mares nos ahogue. O terminar siendo los únicos "animales" del planeta. Por nuestro propio bien, hemos firmado en el mes de Julio un acuerdo con todos los armadores y conserveros españoles para evitar la matanza de delfines. Desde 1991, hemos reducido el comercio ilegal de animales amenazados de extinción, mediante la campaña "Cites". Cada año estamos repoblando con especies autóctonas nuestros bosques deforestados. Y hemos creado un programa de educación ambiental en más de 25.000 colegios públicos y

privados. Todo esto lo hemos hecho de forma absolutamente interesada. Une-te a nosotros. Aunque sólo sea porque te conviene. Hazte socio de ADENA. Por puro egoísmo.



CUPON DE INSCRIPCION

(Escriba con letras mayúsculas)

Apellidos Nombre
Domicilio N.º
Localidad C.P. Provincia
Profesión Edad Tel.

FORMA DE PAGAR

☐ Domicil. Bancario ☐ Giro Postal ☐ Reembolso ☐ Talón

Titular Marque con una X la opción

Banco
Cuenta n.º Ag. n.º
Dirección
Población
Provincia C.P.
Le ruego se sirvan cargar a mi cuenta, hasta nuevo aviso, los recibos que le sean presentados por ADENA / WWF, en concepto de cuota anual. (Firma del titular)

☐ Juvenil (hasta 17 años) 2.500
☐ Numerario 4.000
☐ Colaborador 8.000
☐ Benefactor 14.000
☐ Empresa Socio Colaboradora 300.000
☐ Protector (una sola vez) 300.000 Pts.
☐ Donaciones Pts.

PTAS. AÑO

ADENA. Sta. Engracia, 6. 28010 Madrid.



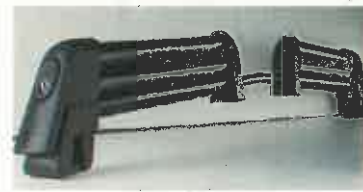
ENVASES PARA ESCOBILLAS LIMPIAPARABRISAS

LA empresa SWF Auto-Electric GmbH ha presentado en la exposición internacional Automechanika de Francfort, para el ramo de exportación, un nuevo concepto de empaque funcional, para el mercado mundial de recambios, a sus distribuidores internacionales. Es el cambio de envase doble a envase individual para sus vehículos, según las recomendaciones de equipo original.

PORTAESQUÍES MOMO

LA marca Momo ha desarrollado una nueva y completa gama de portaesquíes. Fabricados enteramente en acero inoxidable y Zaitel, un compuesto ligero como el plástico y más resistente que el acero. Con un diseño aerodinámico y el cierre de seguridad en la parte superior,

lo que reduce de forma espectacular las posibilidades de que pueda forzarse, y proporciona un mejor cierre.



EL REFLEJO DE UN MÚSICO EN EL AGUA

EL lago de la Expo sevillana, captado por la cámara de Fernando Pérez Alonso, ha sido la fotografía ganadora de la primera edición del concurso convocado por Schweppes bajo el lema «El Espíritu de Nuestra Época». El joven ganador, un fotógrafo madrileño de 33 años, recibirá un millón de pesetas como premio de este concurso para fotógrafos no profesionales, en el que han participado más de doscientos jóvenes españoles. Esto demuestra su buena acogida.



LANZAMIENTO COMERCIAL DEL NISSAN SERENA

LOS señores Yoshifumi y Juan Echevarría, presidentes de Nissan Motor Co., Ltd. y de Nissan Motor Ibérica, S.A. respectivamente, han celebrado el inicio de la comercialización en el mercado europeo del

nuevo monovolumen Nissan Serena. Al acto asistieron el honorable Conseller d'Industria i Energia de la Generalitat de Catalunya, D. Antonio Subirá y el excelentísimo señor Tatsuo Yamaguchi, embajador de Japón en España, además de otras destacadas personalidades.



¿BUSCA ALGO DE INTERÉS?

MIRE AL FINAL DE ESTA REVISTA



Grupo 16

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

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

ALEKO

Aleko 2141	924.000	1.569	74	155	14,0	8,3	435,0	-	-	-	-	-	-	70.000
------------	---------	-------	----	-----	------	-----	-------	---	---	---	---	---	---	--------

ALFA ROMEO

33 1.3	1.529.905	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.3 Veloce	1.472.274	1.351	88	176	10,3	8,2	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	62.556	-	64.481
33 1.3 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 le	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 le 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 le 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 le	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 le 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 le 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 le Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	Serie	144.361	-	64.481
75 1.6 le	1.918.901	1.570	107	180	11,3	7,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	80.896	-	80.896
75 1.8 le	2.130.630	1.779	122	190	10,4	8,9	443,0	216.541	60.800	Serie	Serie	80.896	-	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	2.650.000	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	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	269.474	-	105.865
164 2.0 V6 Turbo	4.780.960	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	269.474	-	105.865
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	269.474	-	105.865
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	269.474	-	105.865
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	76.992	Serie	Serie	269.474	-	105.865
Spider 2.0 le	3.558.380	1.962	126	190	9,0	9,1	425,8	-	43.308	Serie	-	-	-	Serie

ARO

Aro 10 Techo Lona	1.108.500	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

Rocsta 1.8 D	2.233.849	1.789	85	159	-	-	360,5	Serie	-	-	-	Serie	-	Serie
Rocsta 2.2 D Biscia	1.932.610	2.184	72	138	-	-	360,5	Serie	-	-	-	Serie	-	Serie
Rocsta 2.2 D	2.264.734	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	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	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	4.560.000	2.598	150	210	9,7	11,3	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	158.231	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	158.231	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	158.231	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	158.231	158.231
100 S4	6.809.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	158.231	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	11,6	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	158.231	158.231
Coupe 2.8 E V6	4.560.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231	158.231
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.130.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231	158.231
Coupe S-2	6.170.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231	158.231
Cabrio 2.3 E	5.045.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231	158.231
V-8 3.6	9.350.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231	158.231
V-8 3.6 Aut.	9.350.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231	158.231
V-8 4.2	10.350.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231	158.231
V-8 4.2 Aut.	10.350.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	158.231	158.231

BERTONE

Freeclimber 2 R I	2.746.200	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	200.000	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Freeclimber TD T. Duro	3.759.925	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	236.391	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Freeclimber TD Cabrio	3.759.925	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	236.391	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Freeclimber 2.7 I T. Duro	3.759.925	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	236.391	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Freeclimber 2.7 I Cabrio	3.759.925	2.693	129	160	13,4	12,2	414,5	236.391	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie



CITROËN

OFERTAS

AX Top Ten:
100.000 pesetas de descuento.
AX 11 TE y TRE:
180.000 pesetas de descuento.
AX 11 Signo:
180.000 pesetas de descuento.
AX (resto de gama):
Descuento de 160.000 pesetas en todos los modelos.

ZX gasolina y diésel:
Descuento de 120.000 pesetas.

BX:
Todas las versiones tienen un descuento de 300.000 pesetas.
XM:
200.000 pesetas de descuento en todos los modelos.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
BMW														
318i 4p	2.528.000	1.596	100	189	12,8	9,0	443,5	249.441	89.806	104.774	60.116	Serie	161.684	176.872
318i 4p Aut.	2.744.000	1.596	100	184	16,1	10,9	443,5	249.441	89.806	104.774	60.116	Serie	161.684	176.872
318i S Coupé	3.297.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
318i 4p	2.850.000	1.776	113	199	11,3	10,1	443,5	249.441	89.806	104.774	Serie	Serie	161.684	176.872
318i 4p Aut.	3.086.000	1.776	113	198	12,3	10,3	443,5	249.441	89.806	104.774	Serie	Serie	161.684	176.872
318i Cabrio	3.586.000	1.796	115	187	12,0	10,1	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	168.421	148.526
318i Cabrio Aut.	3.783.000	1.796	115	185	13,1	10,4	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	168.421	148.526
320i Coupé	3.850.000	1.991	150	214	10,0	10,7	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i Coupé Aut.	4.115.000	1.991	150	214	11,0	10,8	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
320i 4p	3.587.000	1.991	150	214	9,3	10,6	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	143.176
320i 4p Aut.	3.852.000	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	4.415.000	2.494	192	233	8,0	10,8	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Coupé Aut.	4.680.000	2.494	192	231	9,0	10,9	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p	4.329.000	2.494	192	234	7,9	11,8	443,5	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p Aut.	4.594.000	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
Z1	8.210.000	2.494	170	225	7,9	10,4	392,7	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i TD	3.586.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
325i TD Aut.	3.851.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	148.526
324i TD Touring	4.280.000	2.443	115	187	12,3	7,0	432,5	168.421	89.806	104.774	Serie	Serie	168.421	148.526
324i TD Touring Aut.	4.563.000	2.443	115	182	13,3	7,6	432,5	168.421	89.806	104.774	Serie	Serie	168.421	148.526
518i	3.598.000	1.796	113	192	12,8	9,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	202.116	Serie
518i Aut.	3.863.000	1.796	113	190	13,8	10,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	202.116	Serie
520i	4.224.000	1.991	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	202.116	Serie
520i Aut.	4.489.000	1.991	150	207	12,0	11,2	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	202.116	Serie
525i	5.072.000	2.494	192	225	8,6	9,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	163.397	Serie
525i Aut.	5.337.000	2.494	192	225	9,9	11,1	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	163.397	Serie
525i X	5.821.000	2.494	192	220	9,5	11,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	158.004	Serie
525i X Aut.	6.086.000	2.494	192	217	10,8	11,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	158.004	Serie
530i	6.178.000	2.997	218	240	8,0	12,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
530i Aut.	6.443.000	2.997	218	235	8,9	12,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
540i Aut.	7.464.000	3.982	286	250	7,1	13,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M-5	10.430.000	3.795	340	250	5,9	14,2	472,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
520i Touring	4.592.000	1.991	150	205	11,3	11,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	177.455	Serie
520i Touring Aut.	4.857.000	1.991	150	202	12,6	11,3	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	177.455	Serie
525i Touring	5.457.000	2.494	192	221	9,2	11,2	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	151.409	Serie
525i Touring Aut.	5.722.000	2.494	192	218	10,0	11,7	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	151.409	Serie
525i X Touring	6.207.000	2.494	192	216	10,1	13,1	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	158.004	Serie
525i X Touring Aut.	6.472.000	2.494	192	210	11,0	13,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	158.004	Serie
530i Touring	6.545.000	2.997	218	236	8,5	12,4	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
530i Touring Aut.	6.810.000	2.997	218	231	9,4	13,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
525i TDS	4.661.000	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	163.397	Serie
525i TDS Aut.	4.926.000	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	163.397	Serie
525i TDS Touring	5.052.000	2.498	143	202	11,6	7,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	177.455	Serie
525i TDS Touring Aut.	5.317.000	2.498	143	200	12,2	8,4	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	177.455	Serie
730i	5.785.000	2.986	188	225	9,3	15,0	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	204.120	Serie
730i Aut.	6.125.000	2.986	188	222	10,6	13,7	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	204.120	Serie
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

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.	2.660.823	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	489,6	192.000	42.240	57.600	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
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	-
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 Luna	2.242.490	2.464	121	150	13,3	14,1	388,0	-	37.145	-	Serie	Serie	-	83.950
Wrangler Techo Rígido	2.454.329	2.464	121	150	13,3	14,1	388,0	-	37.145	-	Serie	Serie	-	83.950
Cherokee 4.0 Automático	3.385.000	3.960	185	180	10,2	15,5	424,0	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	3.385.000	2.068	88	140	19,2	9,2	424,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	-

Nota: Todos los modelos Saratoga y Voyager incorporan obligatoriamente el Airbag, con un sobrepeso de 175.360 ptas.

CITROËN

AX 3p 11 TE 4V	1.050.284	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	18.884	-	-	-	-	-
AX 3p Signo	1.058.593	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	18.884	(1)	(1)	-	-	-
AX 3p Top Ten	1.067.000	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	18.884	(1)	(1)	-	-	-
AX 3p 11 TE 5V	1.080.144	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	160.000	18.884	-	-	-	-	-
AX 3p 11 TRE	1.156.516	1.124	55	158	12,9	6,3	352,5	160.000	18.884	14.752	14.752	-	-	47.208
AX 3p 14 TGS	1.237.342	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	160.000	18.884	Serie	Serie	-	-	47.208
AX 3p 14 TZX	1.297.962	1.360	75	175	10,8	6,8	352,5	160.000	18.884	Serie	Serie	-	-	47.208
AX 3p GT	1.355.234	1.360	85	177	9,3	7,3	351,7	160.000	18.884	14.752	14.752	-	-	47.208
AX 3p GTI	1.637.567	1.360	100	190	8,7	7,5	351,7	160.000	-	Serie	Serie	161.652	-	Serie
AX 3p GTI Top Ten	1.637.567	1.360	100	190	8,7	7,5	351,7	160.000	-	Serie	Serie	161.652	-	Serie
AX 5p 11 TE 4V	1.114.984	1.124	55	156	13,2	6,2	352,5	-	18.884	-	-	-	-	-



FORD

OFERTAS

Fiesta:

La gama Fiesta tiene un descuento que va desde las **71.000 pesetas** hasta las **100.000 pesetas** según versiones.

Escort y Orion:

Estos modelos se benefician de un descuento de hasta **250.000 pesetas** según las versiones.

Escort y Orion

EXPO 92:

Ahora, en cualquier concesionario de la red Ford, están disponibles a unos precios excepcionales los

Escort y Orion

destinados a la

Exposición Universal

que no han sido matriculados. **La oferta es limitada y se puede acceder a ella por riguroso orden de pedido** hasta que se liquide el stock.

Sierra:

Sistema de frenos antibloqueo **ABS gratis.**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	Serie	-	49.920	-
Uno 70 IE Elite Cat. 3p.	1.395.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	Serie	18.688	Serie	Serie	-	-	-
Uno 70 IE Elite Cat. 5p.	1.452.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	Serie	18.688	Serie	Serie	-	-	-
Uno 70 IE SX 3p.	1.444.714	1.372	72	170	11,4	7,0	368,9	-	18.688	Serie	Serie	-	49.920	-
Uno 70 IE SX 5p.	1.501.496	1.372	72	170	11,4	7,0	368,9	-	18.688	Serie	Serie	-	49.920	-
Uno Selecta	1.578.489	1.372	72	157	14,0	7,7	368,9	-	18.688	Serie	17.920	-	49.920	-
Uno Turbo le	1.752.684	1.372	118	196	7,7	8,4	368,9	-	18.688	Serie	Serie	-	155.000	Serie
Uno DS 3p.	1.392.745	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9	-	-	-	-	-	-	-
Uno DS 5p.	1.515.932	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9	-	18.688	Serie	17.920	-	-	-
Uno TD S 3p.	1.562.128	1.367	72	168	12,4	5,1	368,9	-	18.688	Serie	Serie	-	49.920	-
Tipo 1.4 Estivale	1.430.000	1.372	78	167	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	-	-	-	-	-
Tipo 1.4 CL	1.537.293	1.372	78	167	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	-	-	-	-	-
Tipo 1.4 S	1.666.225	1.372	78	167	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	65.280	-	64.000
Tipo 1.4 SX	1.762.496	1.372	78	167	13,0	7,7	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	-	64.000
Tipo 1.6 S	1.762.496	1.581	86	175	12,0	7,5	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	65.280	-	64.000
Tipo 1.6 SX	1.864.511	1.581	86	175	12,0	7,5	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	64.000
Tipo 1.6 Elite	1.854.000	1.581	86	175	12,0	7,5	395,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
Tipo 1.6 Elite S	2.057.000	1.581	86	175	12,0	7,5	395,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
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	200.960	Serie
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	200.960	Serie
Tipo 1.7 D CL	1.691.278	1.697	58	150	17,8	6,1	395,8	155.776	33.280	-	-	65.280	-	-
Tipo 1.9 DS	1.858.737	1.929	65	160	14,0	5,8	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	64.000
Tipo 1.9 TD Sport	2.287.971	1.929	92	175	12,0	6,2	395,8	155.776	33.280	Serie	Serie	Serie	200.960	Serie
Tempra 1400 Studio	1.549.725	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4	-	34.560	-	-	-	-	-
Tempra 1400	1.663.369	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4	-	34.560	-	-	-	-	-
Tempra 1400 SX	1.808.691	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4	-	34.560	Serie	Serie	-	-	-
Tempra 1600	1.843.338	1.581	86	177	12,3	8,0	435,4	-	34.560	-	-	-	-	-
Tempra 1600 SX	1.972.301	1.581	86	177	12,3	8,0	435,4	192.850	34.560	Serie	Serie	69.160	164.920	66.560
Tempra 1.600 Elite	2.055.000	1.581	86	177	12,3	8,0	435,4	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	164.920	Serie
Tempra 1800 le SX	2.152.270	1.756	110	190	10,9	8,7	435,4	192.850	34.560	Serie	Serie	Serie	200.960	66.560
Tempra 1900 DS	1.971.338	1.929	65	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	65	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
Cromia 2.0 CHT	2.494.489	1.995	100	178	12,5	8,6	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	86.616
Cromia 2.0 le S	3.102.730	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cromia 2.0 le Turbo	3.874.579	1.995	155	215	7,7	8,6	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Cromia TD ID	2.844.805	1.995	92	180	12,5	5,3	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	66.560
Cromia Turbo Diesel	3.204.745	2.449	118	195	11,0	7,8	449,5	Serie	43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	66.560

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

FORD

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 Calypso 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 1.8i 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 5p	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 5p	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 5p	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
Escort RS Cosworth Lux. 3p	4.350.000	1.993	227	225	6,9	11,0	422,1	Serie	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 5p	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 5p	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 5p	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	74.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort Noma. 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 Noma. 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 Nomade Ghia 1.8D	1.983.000	1.753	60	155	18,1	6,7	426,8	74.000	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	-	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion CLX 1.6i 16V	1.740.000	1.598	90	177	12,6	7,8	422,9	145.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion Ghia 1.6i 16V	1.922.000	1.598	90	177	12,6	7,8	422,9	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	Serie
Orion Ghia 1.8i 16V	2.040.000	1.796	105	187	10,6	8,3	422,9	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	Serie
Orion Ghia Si 1.8i 16V	2.170.000	1.796	130	202	9,4	8,6	422,9	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	Serie
Orion CLX 1.8 D	1.740.000	1.753	60	155	18,9	6,7	422,9	145.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Orion Ghia 1.8 D	1.983.000	1.753	60	155	18,9	6,8	422,9	74.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	Serie
Sierra XR4 2.0i Cat. 3p	2.463.000	1.998	120	190	10,4	8,2	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra GT 2.0i Cat. 4p	2.462.000	1.998	120	190	10,4	8,2	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	90.000
Sierra Ghia 2.0i Cat. 4p	2.695.000	1.998	120	190	10,4	8,2	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra Ghia Executive 2.0i 4p	2.832.000	1.998	120	190	10,4	8,2	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra CLX 1.8 D	2.171.000	1.753	75	160	16,4	6,5	446,5	-	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra GT 2.0i Cat. 5p	2.462.000	1.998	120	190	10,4	8,2	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	-
Sierra Ghia 2.0i 5p. Cat.	2.695.000	1.998	120	190	10,4	8,2	442,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie
Sierra Ghia Executive 2.0i 5p	2.832.000	1.998	120	190	10,4	8,2	446,5	Serie	42.000	Serie	Serie	Serie	209.000	Serie



LANCIA

Una nueva versión especial de Lancia está ya en el mercado. Se trata del Lancia Delta Rosso, un nuevo modelo con el motor de 1,6 litros catalizado y 90 caballos de potencia que incorpora un equipamiento muy especial: elevalunas delanteros eléctricos, cierre centralizado, tapicería en Alcántara, faros antiniebla, volante deportivo Momo y check panel entre otras cosas. Exteriormente se identifica por su color rojo en la carrocería y en los paragolpes, por las llantas de aleación con detalles pintados en el mismo color del coche y por su parrilla de cuatro faros tipo Delta HF Turbo.

Otras novedades afectan precisamente a este último modelo y al Delta 1.6 GT ie, dos modelos que ahora incorporan catalizador de serie y cuyo precio y características ya están reflejados en nuestra lista.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Delta HF Turbo 1.6 Cat.	2.196.000	1.585	135	200	9,0	9,6	389,5	-	37.000	Serie	Serie	73.000	-	Serie
Delta HF Integrable 16V	4.432.000	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0	162.000	37.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Delta Integrable Celebración	5.335.000	1.995	210	220	5,7	10,6	390,0	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Delta 1.600 I.e	1.999.000	1.591	90	180	12,1	9,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Delta 1.800 I.e	2.235.000	1.756	110	192	10,0	10,1	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	180.000	85.000
Delta 2.000 I.e	2.598.000	1.995	120	196	9,6	10,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Delta 2.0 I.e Turbo	3.452.000	1.995	165	215	8,3	10,2	434,3	-	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Delta Integrable	4.067.000	1.995	180	215	7,8	11,1	434,3	-	47.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Delta Turbodiesel	2.577.000	1.929	92	180	12,3	6,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	95.000
Thema 2.0 I.e	3.213.000	1.995	120	195	10,5	8,5	459,0	-	65.000	Serie	Serie	Serie	-	95.000
Thema 2.0 I.e 16V	3.568.000	1.995	150	205	9,5	8,9	459,0	-	65.000	Serie	Serie	Serie	251.000	95.000
Thema 1.6 Turbo 16V	4.495.000	1.995	185	225	7,0	9,4	459,0	-	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema Turbodiesel	3.842.000	2.445	118	186	11,0	7,4	459,0	-	65.000	Serie	Serie	Serie	250.000	95.000

LAND ROVER

Defender 90 TDI 3p	2.664.000	2.495	107	136	16,8	11,8	388,3	265.000	-	-	-	-	-	-
Defender 110 TDI 3p	2.920.000	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000	-	-	-	-	-	-
Defender 110 TDI 5p	3.080.000	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000	-	-	-	-	-	-
Defender 90 TDI Pick Up	2.561.000	2.495	107	136	16,8	11,8	388,3	265.000	-	-	-	-	-	-
Defender 110 TDI Pick Up	2.726.000	2.495	107	136	18,8	12,7	443,8	265.000	-	-	-	-	-	-
Discovery TDI 3p	3.480.000	2.495	112	147	19,1	9,3	425,1	237.000	64.000	Serie	Serie	Serie	-	27.036
Discovery TDI 5p	4.393.000	2.495	112	147	19,1	9,3	425,1	-	71.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Discovery EFI V8 5p	4.572.000	3.532	155	166	16,1	17,8	425,1	-	71.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
R. Rover EFI V8 3p	3.731.175	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	306.000	90.000	Serie	Serie	Serie	-	32.987
R. Rover Countryman V8 3p	4.102.574	3.947	182	166	9,9	15,3	447,5	306.000	90.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R. Rover Balmoral V8 3p	4.102.574	3.947	182	166	9,9	15,3	447,5	-	90.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R. Rover Vogue EFI V8 5p	6.391.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover Vogue EFI V8 Aut.	6.756.000	3.947	182	179	11,1	16,2	447,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover Vogue SE V8 5p	7.213.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover SE V8 Aut.	7.579.000	3.947	182	179	11,1	16,2	447,5	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover TD 3p	3.731.175	2.500	120	152	15,8	10,4	447,5	306.000	90.000	-1	-1	Serie	-	32.987
R. Rover Countryman TD 3p	4.102.574	2.500	120	152	15,8	10,4	447,5	306.000	90.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R. Rover Balmoral TD 3p	4.102.574	2.500	120	152	15,8	10,4	447,5	-	90.000	Serie	Serie	Serie	-	-
R. Rover TD 5p	5.394.000	2.500	120	152	15,8	10,4	447,5	-	90.000	Serie	Serie	Serie	-	32.987

NOTA: Opción 1: Electric Pack: 310.000 ptas. Incluye elevalunas eléctrico, cierre centralizado, retrovisores exteriores eléctricos y lavafaros.

LOTUS

Esprit Turbo	11.330.080	2.174	228	249	5,2	12,7	433,0	Serie	192.500	Serie	Serie	-	-	Serie
Esprit Turbo SE	12.462.080	2.174	264	272	4,7	13,8	433,0	Serie	192.500	Serie	Serie	-	-	Serie
Elan SE	5.742.080	1.588	165	220	7,2	9,4	380,3	255.000	165.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie

MAHINDRA

Mahindra CJ 340	1.556.000	2.112	75	115	-	11,8	339,0	-	-	-	-	-	-	25.000
Mahindra CJ 540	1.658.000	2.112	75	115	-	11,8	375,0	-	-	-	-	-	-	25.000

MASERATI

222	5.475.394	1.996	220	214	6,2	11,7	415,3	Serie	84.561	Serie	Serie	256.000	-	Serie
222 SE	6.896.224	2.790	250	240	5,7	14,6	415,3	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie	-	Serie
222 SR	7.991.495	2.790	225	220	6,2	12,8	419,0	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie	-	Serie
228	9.232.928	2.790	250	240	5,8	14,6	446,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie	-	Serie
422	6.494.637	1.996	220	214	6,2	11,7	440,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie	-	Serie
430	7.995.889	2.790	250	240	5,7	14,6	440,0	Serie	86.878	Serie	Serie	Serie	234.800	Serie
Spider E	7.999.500	2.790	250	240	5,7	14,6	440,3	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Shamal	13.204.320	3.217	325	280	5,3	11,5	410,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	-	Serie

MAZDA

323 F	2.982.400	1.840	140	201	8,2	8,4	426,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
323 GT	2.752.000	1.840	140	198	8,2	8,4	339,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
323 GT-R 4WD	3.863.480	1.840	185	210	7,1	10,0	408,0	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-3 1.6 24V	3.425.280	1.845	136	202	8,5	-	422,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-5 LSD	3.489.920	1.597	115	183	8,7	8,5	395,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
626 2.5i V6 24V Hatchback	3.980.800	2.497	165	220	8,5	13,0	469,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
626 2.5i V6 4WS Hatchback	4.192.000	2.497	165	220	8,5	13,0	469,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Xedos 6 V6 2.0i	4.250.360	1.995	148	216	9,3	9,1	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-6 2.5i V6 24V	4.275.200	2.497	165	225	8,0	13,0	461,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-6 2.5i V6 24V 4WS	4.484.480	2.497	165	225	8,0	13,0	461,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
RX-7 Cabrio	7.008.773	2.616	200	234	7,0	11,9	431,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
RX-7	7.635.163	2.616	241	250	5,1	12,8	429,5	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MERCEDES BENZ

190 E 1.8	2.947.000	1.797	109	185	12,3	8,1	444,8	371.200	128.768	99.840	Serie	Serie	156.416	123.520
190 E 2.0	4.101.560	1.998	118	193	10,9	8,4	444,8	Serie	128.768	Serie	Serie	Serie	Serie	123.520
190 E 2.3	4.293.560	2.298	132	203	10,6	9,8	444,8	Serie	128.768	Serie	Serie	Serie	Serie	123.520
190 E 2.6	4.991.160	2.597	160	208	9,2	11,5	444,8	Serie	128.768	Serie	Serie	Serie	Serie	123.520
190 E 2.5 16V	7.012.280	2.498	195	235	7,7	10,8	444,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
190 D	3.403.960	1.997	75	164	17,9	7,3	444,8	371.200	128.768	99.840	Serie	Serie	156.416	123.520
190 D 2.5	4.246.200	2.497	94	177	15,1	8,4	444,8	Serie	128.768	Serie	Serie	Serie	Serie	123.520
190 D 2.5 Turbo	4.703.160	2.495	126	192	11,5	8,0	444,8	Serie	128.768	Serie	Serie	Serie	Serie	123.520
200 E	4.374.200	1.996	118	195	12,0	9,5	474,0	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
230 E	4.559.800	2.298	136	202	11,2	9,8	474,0	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
260 E	5.327.800	2.597	160	209	9,8	11,9	474,0	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 E	5.756.000	2.960	188	228	8,8	11,2	474,0	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 E 4 Matic.	7.209.400	2.960	188	220	9,1	11,2	474,0	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 E 24V	6.435.000	2.960	231	240	8,0	13,1	470,0	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 E	13.180.600	4.973	326	250	6,1	14,9	475,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
230 CE	5.801.400	2.298	136	200	11,4	10,3	465,5	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 CE	6.819.000	2.960	188	228	8,8	12,1	465,5	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 CE 24V	7.497.400	2.960	231	240	8,0	13,1	465,5	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 CE 24V Cabriolet	9.459.200	2.960	220	230	8,7	12,7	465,5	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 TE	4.943.800	1.996	118	195	13,9	9,8	476,5	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
230 TE	5.167.800	2.298	136	203	11,4	9,8	476,0	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 TE	6.281.400	2.960	188	228	9,0	11,2	476,0	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 TE 4 Matic.	7.791.800	2.960	188	207	8,1	11,2	476,5	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 TE 24V	6.966.200	2.960	231	240	8,4	13,1	465,5	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 D	4.175.800	1.997	75	160	18,5	7,6	474,0	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
250 D	4.566.200	2.497	94	176	16,5	7,7	474,0	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
250 D Turbo	5.295.800	2.497	126	195	12,3	7,7	474,0	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 D	4.963.000	2.996	113	190	13,7	8,6	474,0	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 D Turbo	6.019.000	2.996	147	202	10,9	8,6	474,0	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 D Turbo 4 Matic.	7.292.600	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
250 TD	5.174.200	2.497	94	176	16,5	7,7	476,5	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 TD	5.558.200	2.996	113	190	13,7	8,6	476,5	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 TD Turbo	6.582.200	2.996	147	196	10,9	9,6	476,5	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 TD Turbo 4 Matic.	7.791.800	2.996	147	196	12,8	9,6	476,5	Serie	148.096	Serie	Serie	Serie	Serie	146.560
300 SE	8.694.200	3.199	231	230	8,9	14,5	511,3	Serie	176.896	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SEL	9.039.800	3.199	231	230	8,9	14,5	521,3	Serie	176.896	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
400 SE	10.646.200	4.196	286	250	7,6	14,2	511,3	Serie	176.896	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
400 SEL	11.075.000	4.196	286	250	7,7	14,2	521,3	Serie	176.896	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 SE	11.363.000	4.973	326	250	6,7	15,1	511,3	Serie	176.896	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 SEL	11.926.200	4.973	326	250	6,7	15,1	521,3	Serie	176.896	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
600 SE	16.969.400	5.987	408	250	6,0	17,3	511,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
600 SEL	17.635.000	5.987	408	250	6,0	17,3	521,3	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 SEC	13.836.800	4.973	326	250	6,7	15,1	506,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
600 SEC	19.449.600	5.987	408	250	6,1	17,3	506,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SL	9.756.600	2.960	190	228	9,3	12,1	447,0	371.200	158.208	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 SL 24V	10.774.200	2.960	231	240	8,4	13,1	447,0	371.200	158.208	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
500 SL	13.884.600	4.973	326	250	6,2	14,2	447,0	371.200	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
230 GE SW Corto	5.626.368	2.298	126	145	17,7	15,2	418,5	587.392	172.160	101.376	Serie	Serie	344.448	154.240
300 GE SW Corto	6.392.192	2.960	170	165	13,5	17,0	418,5	587.392	172.160	101.376	Serie	Serie	344.448	154.240
230 GE SW Largo	6.220.280	2.298	126	145	17,1	15,2	463,5	587.392	172.160	101.376	Serie	Serie	344.448	154.240
300 GE SW Largo	6.988.288	2.960	170	165	14,1	17,2	463,5	587.392	172.160	101.376	Serie	Serie	344.448	154.240
230 GE Cabrio	5.646.336	2.298	126	145	17,7	15,2	421,5	587.392	153.728	101.376	Serie	Serie	344.448	154.240
300 GE Cabrio	6.410.752	2.960	170	165	13,5	17,0	421,5	587.392	153.728	101.376	Serie	Serie	344.448	154.240
300 GD SW Corto	6.097.920	2.996	113	138	22,0	13,7	418,5	587.392	172.160	101.376	Serie	Serie	344.448	154.240
350 GDT SW Corto Aut.	7.070.720	3.449	136	145	16,0	13,3	418,5	587.392	172.160	101.376	Serie	Serie	344.448	154.240
300 GD SW Largo	6.673.920	2.996	113	138	23,5	13,8	463,5	587.392	172.160	101.376	Serie	Serie	344.448	154.240
350 GDT SW Largo.	7.676.544	3.449	136	145	16,0	13,5	463,5	587.392	172.160	101.376	Serie	Serie	344.448	154.240
300 GD Cabrio	7.079.936	2.996	113	138	22,0	13,7	421,5	587.392	153.728	101.376	Serie	Serie	344.448	154.240
350 GDT Cabrio Aut.	6.118.400	2.996	136	145	16,0	13,3	421,5	587.392	153.728	101.376	Serie	Serie	344.448	154.240



OPEL

OFERTAS

Corsa:
Hasta **160.000**

pesetas de descuento
según las versiones.

Kadett Cabrio:
200.000 pesetas de
descuento.

Astra de 3 puertas:
Descuento de **65.000**
pesetas.

Astra de 4 puertas:
113.000 pesetas de
descuento.

Astra de 5 puertas:
Descuento de **65.000**
pesetas.

Vectra:
120.000 pesetas de
descuento en toda la
gama.



MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Patrol Corto 6 Cil. D	3.026.600	3.249	95	138	27,5	12,7	410,5	162.500	35.000	-	-	Serie	-	-
Patrol Corto 6 Cil. TD	3.308.600	2.826	115	145	21,9	12,7	410,5	162.500	35.000	-	-	Serie	-	-
Patrol Corto Top L. II Gas.	3.342.900	2.960	136	163	15,6	12,7	410,5	Serie	Serie	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	Serie	Serie
Patrol Wagon 6 Cil. Gas.	3.243.600	2.960	136	163	15,6	12,7	469,0	205.000	35.000	-	-	Serie	-	-
Patrol Wagon 6 Cil. D	3.376.800	3.249	95	138	27,5	12,7	469,0	205.000	35.000	-	-	Serie	-	-
Patrol Wagon 6 Cil. TD	3.659.800	2.826	115	145	21,9	12,7	469,0	205.000	35.000	-	-	Serie	-	-
Patrol Wagon Top L. II 6 Cil. 3.427.600	2.960	136	163	15,6	12,7	469,0	Serie	Serie	Serie	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	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

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	-	-	-
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	-	-	-
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	173.233	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.	1.696.000	1.389	82	175	13,0	7,9	405,1	-	25.985	Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 3p. GL 1.6i Cat.	1.629.000	1.598	100	185	10,5	7,9	405,1	-	25.985	(1)	(1)	(1)	-	-
Astra 3p. GT 1.6i Cat.	1.778.000	1.598	100	185	10,5	7,4	405,1	-	25.985	Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 3p. GSi 2.0i Cat.	2.091.000	1.998	115	200	9,5	8,9	405,1	-	25.985	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	64.215	173.233
Astra 4p. GT 1.4i Cat.	1.792.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	-	25.985	Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 4p. GL 1.6i Cat.	1.725.000	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	64.215	173.233	44.078
Astra 4p. GLS 1.8i Cat.	1.908.000	1.796	90	180	12,5	8,3	423,9	-	25.985	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 4p. GLS 1.8i Aut. Cat.	2.021.000	1.796	90	175	14,5	8,9	423,9	-	25.985	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 4p. GL 1.7 D	1.741.000	1.700	57	153	18,0	5,9	423,9	-	25.985	43.308	33.684	Serie	-	-
Astra 5p. GL 1.4i Cat.	1.595.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	-	25.985	(1)	(1)	(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	64.215	173.233
Astra 5p. GT 1.6i Cat.	1.826.000	1.598	100	185	10,5	7,9	405,1	-	25.985	Serie	Serie	64.215	173.233	44.078
Astra 5p. GLS 1.8i Cat.	1.860.000	1.796	90	180	12,5	8,3	405,1	-	25.985	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 5p. GLS 1.8i Aut. Cat.	1.973.000	1.796	90	175	14,5	8,9	405,1	-	25.985	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 5p. GLS 1.4i Caravan	1.821.000	1.389	82	175	13,0	8,5	427,8	-	25.985	Serie	Serie	Serie	173.233	-
Astra 5p. GLS 1.6i Caravan	1.903.000	1.598	100	185	10,5	7,9	427,8	-	25.985	Serie	Serie	Serie	173.233	-
Astra 5p. Club 2.0i Caravan	2.044.000	1.998	115	200	9,5	8,9	427,8	-	25.985	Serie	Serie	Serie	173.233	Serie
Astra 5p. GL 1.7 D	1.693.000	1.700	57	153	18,0	5,9	405,1	-	25.985	43.308	33.684	Serie	-	-
Vectra 4p. GL 1.8i Cat.	1.959.000	1.796	90	183	12,5	8,5	443,0	172.731	42.939	-	-	Serie	-	-
Vectra 4p. Comfort 2.0i	2.209.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	172.731	42.939	Serie	Serie	Serie	-	-
Vectra 4p. Diamond 2.0i	2.494.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	182.490	Serie
Vectra 4p. 2.0i Expression	2.284.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	172.731	42.939	Serie	Serie	Serie	182.490	Serie
Vectra 4p. CD 2.0i	2.684.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	Serie	182.490	76.119
Vectra 4p. CD 2.0i Aut.	2.850.500	1.998	115	193	12,0	9,0	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	Serie	182.490	76.119
Vectra 4p. GT 2.0i	2.569.000	1.998	129	206	9,5	8,5	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	Serie	182.490	76.119
Vectra 4p. 2.000i 16V	3.324.000	1.998	150	220	8,5	10,0	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 4p. 2.000i 16V 4x4	3.770.000	1.998	150	220	8,5	10,0	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Vectra 4p. GL 1.7 D	2.112.000	1.700	57	153	20,0	6,0	443,0	172.731	42.939	-	-	Serie	-	-
Vectra 4p. Comfort 1.7 TD	2.399.000	1.700	82	175	14,0	5,9	443,0	172.731	42.939	Serie	Serie	Serie	-	-
Vectra 5p. GL 1.8i Cat.	2.043.000	1.796	90	183	12,5	8,5	435,0	172.731	42.939	-	-	Serie	-	-
Vectra 5p. Comfort 2.0i	2.293.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	172.731	42.939	Serie	Serie	Serie	-	-
Vectra 5p. Diamond 2.0i	2.578.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	182.490	Serie
Vectra 5p. 2.0i Expression	2.368.000	1.998	115	197	10,5	8,5	435,0	172.731	42.939	Serie	Serie	Serie	182.490	Serie
Vectra 5p. CD 2.0i	2.768.000	1.998	115	197	10,5	8,5	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	Serie	182.490	76.119
Vectra 5p. CD 2.0i Aut.	2.934.500	1.998	115	193	12,0	9,0	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	Serie	182.490	76.119
Vectra 5p. GT 2.0i	2.653.000	1.998	129	206	9,5	8,5	443,0	Serie	42.939	Serie	Serie	Serie	182.490	76.119
Vectra 5p. GL 1.7 D	2.196.000	1.700	57	153	20,0	6,0	443,0	172.731	42.939	-	-	Serie	-	-
Vectra 5p. Comfort 1.7 TD	2.483.000	1.700	82	175	14,0	5,9	435,0	172.731	42.939	Serie	Serie	Serie	-	-
Calibra 2.0i	2.966.000	1.998	115	203	10,0	8,2	449,2	Serie	43.261	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calibra 2.0i 16V	3.519.000	1.998	150	220	8,5	8,9	449,2	Serie	43.261	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calibra 2.0i 16V 4x4	3.979.500	1.998	150	220	9,5	9,2	449,2	Serie	43.261	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega GL 2.0i	2.970.500	1.998	122	203	10,0	9,2	468,7	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	189.344	87.546
Omega GL 2.0i Cat.	2.970.500	1.998	115	195	11,8	9,4	468,7	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	189.344	87.546
Omega GL 2.4i Cat.	3.025.500	2.410	125	200	10,8	10,5	468,7	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	189.344	87.546
Omega GL Diamond 2.0i	3.120.500	1.998	122	203	10,0	9,2	468,7	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	189.344	87.546
Omega GL Diamond 2.0i Cat.	3.120.500	1.998	115	195	11,8	9,4	468,7	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	189.344	87.546
Omega GL Diamond 2.4i	3.175.500	2.410	125	200	10,8	10,5	468,7	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	Serie	87.546
Omega CD 2.6i	3.640.500	2.594	150	215	9,8	11,1	468,7	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega CD 2.6i Aut.	3.893.500	2.594	150	210	10,8	11,9	468,7	Serie	63.191	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega CD 2.6i Sportive	3.740.500	2.594	150	215	9,8	11,1	468,7	Serie	50.856	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 3.0i 24V	4.915.500	2.969	204	240	7,9	11,7	468,7	Serie	50.856	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Omega 3.0i 24V Aut.	5.168.500	2.969	204	238	10,0	11,7	468,7	Serie	50.856	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie



RANKING DE VENTAS SEPTIEMBRE

1	Seat Ibiza	4.176
2	Renault Clio	4.367
3	Renault 19	3.375
4	Opel Astra	3.493
5	Ford Fiesta	3.147
6	Citroën ZX	3.111
7	Seat Ibiza	2.882
8	VW Golf	2.475
9	Ford Escort	2.384
10	Citroën AX	2.133
11	Opel Corsa	2.037
12	Pugeot 205	1.834
13	Ford Orion	1.832
14	Pugeot 405	1.801
15	Renault 21	1.462
16	Pugeot 104	1.255
17	Fiat Tempra	1.177
18	Opel Vectra	1.119
19	Pugeot 106	1.030
20	BMW Serie 3	935
21	VW Polo	834
22	Seat Ibiza	646
23	Mercedes-Benz	531
24	Ford Sierra	523
25	Audi 80	362
26	Seat Ibiza	341
27	Fiat Tempra	477
28	Fiat Ritmo	452
29	Renault 5	420
30	Audi 100	374
31	Volvo Serie 400	312
32	Mercedes-Benz	300
33	Mercedes-Benz	298
34	VW Passat	281
35	Citroën BX	255
36	Land Rover	202
37	VW Golf	275
38	BMW Serie 3	375
39	Ford Escort	262
40	Opel Omega	252
41	Mercedes-Benz	199
42	Land Rover	184
43	Land Rover	184
44	Land Rover	125
45	Ford Escort	122
46	Volvo Serie 400	120

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
605 SV 24	5.771.000	2.975	200	235	8,0	11,0	472,1	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SRDT	3.856.000	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	58.707	Serie	Serie	Serie	245.500	Serie
605 SVDT	4.416.000	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	58.707	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

POLONEZ

Polonez 1500	1.051.000	1.481	75	180	18,0	8,8	420,0							
--------------	-----------	-------	----	-----	------	-----	-------	--	--	--	--	--	--	--

PORSCHE

968	7.885.450	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0	Serie	142.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Tiptronic	8.452.450	2.990	240	247	7,9	12,3	432,0	Serie	142.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
968 Cabrio	8.883.850	2.990	240	252	6,5	11,9	432,0	Serie	142.080	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Coupé	10.138.250	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Tiptronic	10.705.250	3.600	250	260	6,6	13,2	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Targa	10.611.850	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 2 Cabrio	11.443.850	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Car. 2 Turbo Cabrio	13.914.250	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Coupé	11.187.850	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Targa	11.661.450	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera 4 Cabrio	12.493.450	3.600	250	260	5,7	11,3	425,0	Serie	176.640	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
911 Carrera RS	13.453.450	3.600	260	261	5,4	12,0	425,0	384.960	177.080	Serie	Serie	182.860	Serie	Serie
911 Carrera RS Touring	13.453.450	3.600	260	261	5,4	12,0	425,0	Serie	199.680	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928 GTS	13.056.650	5.396	350	275	5,7	16,5	444,5	Serie	199.680	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
928 GTS Automático	13.056.650	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 con un sobrepeso de 567.000 ptas. en el Porsche 968, 968 Cabrio, 911 Carrera 2 Coupé, 911 Carrera 2 Targa, 911 Carrera 2 Cabrio y 911 Carrera 2 Turbo Cabrio.

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	25.500	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	25.500	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			
Clio RT 1.4 5p	1.496.600	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300		
Clio RT 1.4 5p Cat.	1.641.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300		
Clio RT 1.4 Aut. 5p	1.838.200	1.390	80	170	15,0	9,2	370,9	Serie	25.500	Serie	Serie	Serie		
Clio 1.7 S 5p	1.381.100	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500		Serie	69.300		
Clio RT 1.7 5p	1.583.200	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	180.500	55.300
Clio RL 1.9 D 3p	1.328.100	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500					
Clio RN 1.9 D 3p	1.405.100	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	22.375	22.375	69.300		
Clio RN 1.9 D 5p	1.462.900	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	22.375	22.375	69.300		
Clio RT 1.9 D 5p	1.563.900	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9	-	25.500	Serie	Serie	69.300		
R-19 RL 1.4 3p	1.465.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	148.000	29.000					
R-19 RT 1.8 3p	1.755.000	1.794	95	181	10,7	8,9	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000		
R-19 RT 1.8 3p	1.905.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	148.000	29.000	(2)	(2)	Serie	184.500	72.000
R-19 16V 3p	2.245.000	1.764	137	212	8,5	9,0	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	Serie
R-19 RL 1.4 4p	1.525.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	148.000	29.000					
R-19 RN 1.4 4p	1.625.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	148.000	29.000	25.000	25.000			
R-19 RT 1.8 4p	1.815.000	1.794	95	181	10,7	8,9	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000		
R-19 RT 1.8 4p	1.955.000	1.721	107	190	10,5	8,8	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-19 RT 1.8 4p	2.050.000	1.794	113	192	10,0	9,1	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-19 16V 4p	2.330.000	1.764	137	212	8,5	9,0	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	Serie
R-19 RL 1.9 D 4p	1.620.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	-	29.000					
R-19 RN 1.9 D 4p	1.720.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	148.000	29.000	25.000	25.000	72.000		
R-19 RT 1.9 D 4p	1.875.000	1.870	65	161	15,7	6,4	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000		
R-19 RT 1.9 DT 4p	2.150.000	1.870	93	183	11,3	6,2	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-19 RL 1.4 5p	1.525.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	148.000	29.000					
R-19 RN 1.4 5p	1.625.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	148.000	29.000	25.000	25.000			
R-19 RT 1.8 5p	1.815.000	1.794	95	181	10,7	8,9	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000		
R-19 RT 1.8 5p	1.955.000	1.721	107	190	10,5	8,8	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-19 RT 1.8 5p	2.050.000	1.794	113	192	10,0	9,1	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-19 16V 5p	2.330.000	1.764	137	212	8,5	9,0	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	Serie
R-19 RL 1.9 D 5p	1.620.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	-	29.000					
R-19 RN 1.9 D 5p	1.720.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	148.000	29.000	25.000	25.000	72.000		
R-19 RT 1.9 D 5p	1.875.000	1.870	65	161	15,7	6,4	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000		
R-19 RT 1.9 DT 5p	2.150.000	1.870	93	183	11,3	6,2	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-19 RT 1.8 Cabriolet	2.585.000	1.794	95	180	10,7	9,1	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie		
R-19 16V Cabriolet	2.935.000	1.764	137	208	8,5	9,2	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	Serie
R-21 TS 4p y 5p	1.790.000	1.721	92	175	10,7	8,6	446,0	-	35.000			75.000		
R-21 GTX Manager 4p y 5p	1.935.000	1.721	92	175	10,7	8,6	446,0	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie		
R-21 GTX Manager 4p y 5p	2.115.000	1.995	120	200	9,7	9,2	446,0	148.000	35.000	Serie	Serie	Serie		



SEAT

OFERTAS

Marbella:

Desde 50.000 a 115.000 pesetas de descuento según versiones.

Ibiza 3p:

Descuento de 65.000 pesetas.

Ibiza 3p y 5p:

Precio Olímpico en toda la gama con un descuento de hasta 200.000 pesetas según las versiones.

Toledo:

102.400 pesetas de descuento.

Toledo 1.600:

Hasta 150.000 pesetas de descuento o hasta 252.400 pesetas de descuento si se deja el coche usado.

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

2.5 D Corto Techo duro	1.979.230	2.495	64	110	34,0	10,5	366,1	-	-	-	-	-	-	-
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	366,1	-	-	-	-	-	-	-
2.500 D Largo	2.661.319	2.495	64	110	34,0	10,5	449,9	-	-	-	-	-	-	-

SEAT

Marbella Kiss	791.100	903	40	130	20,3	7,0	347,5	-	-	-	-	-	-	-
Marbella Maxi Moto	791.100	903	40	130	20,3	7,0	347,5	-	-	-	-	-	-	-
Marbella Jeans	899.000	903	40	130	20,3	7,0	347,5	-	-	-	-	-	-	-
Marbella Special	899.000	903	40	130	20,3	7,0	347,5	-	13.696	-	-	-	-	-
Marbella CLX	974.100	903	40	130	20,3	7,0	347,5	-	13.696	-	-	-	-	-
Ibiza Friend 1.2 3p.	998.000	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5	-	24.704	Serie	Serie	-	Serie	-
Ibiza Friend 1.5 3p.	1.100.000	1.461	90	166	12,3	9,2	368,5	151.900	24.704	Serie	Serie	-	Serie	-
Ibiza Sport 1.7 1.3p	1.461.000	1.675	105	184	10,0	8,1	368,5	71.900	-	Serie	Serie	-	Serie	-
Ibiza Friend 1.2 5p.	1.064.500	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5	-	24.704	Serie	Serie	-	Serie	-
Ibiza Friend 1.5 5p.	1.247.100	1.461	90	166	12,3	9,2	368,5	71.900	24.704	Serie	Serie	-	Serie	-
Ibiza Sport 1.7 1.5p	1.527.500	1.675	105	184	10,0	8,1	368,5	71.900	-	Serie	Serie	-	Serie	-
Toledo 1.6 CL	1.666.000	1.595	75	170	13,2	7,6	432,1	169.800	38.496	-	-	-	-	-
Toledo 1.6 GL	1.781.000	1.595	75	170	13,2	7,6	432,1	169.800	38.496	-	-	72.100	-	-
Toledo 1.8i CL	1.817.100	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	169.800	38.496	-	-	Serie	-	-
Toledo 1.8i GL Sport	2.039.400	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	169.800	38.496	-	-	Serie	-	-
Toledo 1.8i GLX	2.245.400	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	154.800	70.900	-
Toledo 2.0i GL Sport	2.302.300	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	Serie	70.900	-
Toledo 2.0i GLX	2.481.200	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	Serie	70.900	-
Toledo 2.0i GLX Aut.	2.692.700	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	Serie	70.900	-
Toledo 2.0i GT	2.551.600	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Toledo 2.0i GT Aut.	2.763.100	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Toledo 1.8i GT 16V	2.814.500	1.781	136	208	8,8	9,5	432,1	-	38.496	Serie	Serie	Serie	Serie	-
Toledo 1.9 D CL	1.942.200	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	-	38.496	Serie	18.200	Serie	-	-
Toledo 1.9 D GL	2.059.600	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	-	38.496	Serie	18.200	Serie	-	-
Toledo 1.9 D GLX	2.273.200	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	-	38.496	Serie	Serie	-	70.900	-
Toledo 1.9 TD GL	2.130.500	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	169.800	38.496	Serie	18.200	Serie	-	70.900
Toledo 1.9 TD GLX	2.344.100	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	169.800	38.496	Serie	Serie	154.800	70.900	-

NOTA: Todos los modelos de la gama Seat Toledo están equipados con catalizador.

SKODA

Favorit	865.000	1.289	58	150	15,0	7,1	381,5	-	-	-	-	-	-	-
Favorit Plus	955.000	1.289	58	150	15,0	7,1	381,5	-	-	-	-	-	-	-
Favorit Komfort	1.150.000	1.289	58	150	15,0	7,1	381,5	-	-	-	Serie	-	-	Serie
Forman	1.060.000	1.289	58	140	17,0	7,9	416,0	-	-	-	-	-	-	-
Forman Marathon	1.200.000	1.289	58	140	17,0	7,9	416,0	-	-	-	Serie	-	-	Serie

SUBARU

Legacy 1.8 GL 16V	2.458.592	1.820	105	181	11,7	10,4	451,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	-	93.800
Legacy 1.8 GL 16V SW	2.541.614	1.820	105	174	12,4	10,4	460,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	-	93.800
Legacy 2.2 GL 4WD	2.989.687	2.212	136	200	9,0	10,0	451,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	192.475	78.600
Legacy 2.2 GL 4WD SW	3.356.621	2.212	136	195	9,5	10,5	460,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	192.475	78.600
Legacy 2.0 Turbo 4WD	3.732.583	1.994	200	230	7,2	14,0	451,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	192.475	Serie
SVX 4WD Aut.	6.227.000	3.319	230	235	7,5	11,9	462,5	-	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SUZUKI

Swift 1.3 GL	1.285.282	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0	-	20.000	-	-	-	-	-
Swift GTI 3p	1.832.670	1.298	101	180	10,0	7,2	371,0	170.000	20.000	Serie	-	Serie	-	60.000
Swift Sedan 1.6 GLX	1.803.172	1.590	91	171	10,6	6,9	407,0	170.000	20.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Swift Sedan 1.6 GLX 4x4	2.077.459	1.590	91	171	11,0	6,9	407,0	170.000	20.000	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Swift 1.3 i Cabrio	2.452.285	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0	-	20.000	-	-	-	-	-
Samurai Mil Playa	1.100.000	970	45	119	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mil Techo Lona	1.250.923	970	45	119	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mil Techo Duro	1.321.057	970	45	118	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
Samurai Mil Techo Met.	1.284.859	970	45	118	21,8	10,0	344,0	-	-	-	-	-	-	-
S J 413 Techo Lona	1.486.551	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 Techo Duro	1.557.625	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 Techo Met.	1.523.835	1.325	63	123	19,5	9,3	344,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 T. Lona Long Body	1.422.694	1.325	63	123	19,5	9,3	401,0	-	20.189	-	-	-	-	-
S J 413 T. Duro Long Body	1.512.501	1.325	63	123	19,5	9,3	401,0	-	20.189	-	-	-	-	-
Vitara Cup. Techo Duro	1.645.000	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	-	20.189	-	-	-	-	-
Vitara Techo Lona	1.755.962	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	-	-	-	-	-
Vitara Techo Lona Lujo	1.891.448	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	-	(1)	(1)	Serie	-
Vitara Techo Duro	1.822.962	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	-	-	-	-	-
Vitara Techo Duro Lujo	1.958.448	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	-	(1)	(1)	Serie	-
Vitara TD Lujo Power Pack	2.050.771	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	Serie	Serie	Serie	-	-
Vitara Techo Metálico	1.760.885	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	-	-	-	-	-

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Vitara Techo Metálico Lujo	1.898.463	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189	(1)	(1)	Serie	-	-
Vitara 1.6i 16V Long Body	2.763.200	1.590	95	144	17,0	9,5	403,0	Serie	20.189	Serie	Serie	Serie	-	Serie

NOTA: Opción 1: Power Pack: Elevalunas eléctricos, cierre centralizado, retrovisores eléctricos: 100.000 ptas.

TOYOTA

Corolla 1.6i 4p	2.024.313	1.587	95	171	10,9	8,0	421,0	-	33.280	Serie	Serie	Serie	-	-
Carina E 2.0i 16V	3.234.083	1.988	133	205	9,0	8,3	453,0	Serie	30.296	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calica 2.0i 16V	3.850.000	1.988	160	210	8,4	9,8	436,0	Serie	43.220	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Calica Turbo 4WD Limited	5.372.925	1.988	208	230	7,9	9,9	441,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo	6.239.461	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Supra 3.0i Turbo Targa	6.544.087	2.954	235	245	6,3	12,5	462,0	Serie	-	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Land Cruiser 250 TDI	2.950.000	2.499	114	145	20,7	12,4	435,0	-	30.161	-	-	Serie	-	-
Land Cruis. Station Wagon	5.850.591	3.956	145	160	17,4	13,0	397,5	Serie	63.278	Serie	Serie	Serie	-	Serie
Four Runner V6	3.691.500	2.958	143	165	15,3	14,3	447,0	Serie	48.120	Serie	Serie	Serie	-	402.500



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.**

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Plintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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	195	9,0	11,9	431,0	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	Serie	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	Serie
460 2.0i	2.490.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
460 GLE	2.715.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
460 GLT Aut.	2.865.000	1.998	110	182	11,7	9,3	440,5	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	175.000	Serie
460 Turbo	3.090.000	1.721	120	195	9,0	11,9	440,5	Serie	75.000	Serie	Serie	Serie	Serie	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	Serie	Serie
850 GLE	3.850.000	2.435	140	203	10,0	10,2	466,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT	4.150.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT Aut.	4.440.000	2.435	170	205	9,6	10,5	466,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i	3.640.000	2.316	130	185	11,2	10,5	487,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i Aut.	3.740.000	2.316	130	179	11,7	10,9	487,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	240.000	Serie
940 2.3i S. Wagon	3.690.000	2.316	130	185	11,2	10,5	484,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	240.000	Serie
940 2.3i Aut. S. Wagon	3.790.000	2.316	130	179	11,7	10,9	484,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	240.000	Serie
940 GLT Turbo	3.850.000	1.986	155	200	10,2	11,2	487,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLT Turbo S. Wagon	3.890.000	1.986	155	200	10,5	11,4	484,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 Turbo	3.990.000	2.316	165	200	9,0	13,0	487,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 Turbo S. Wagon	4.040.000	2.316	165	200	9,0	13,1	484,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 TD	3.990.000	2.383	122	181	12,0	7,9	487,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 TD S. Wagon	4.040.000	2.383	122	181	12,0	8,0	484,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 Turbo 16V	4.990.000	1.986	190	205	8,2	12,3	487,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Aut.	5.990.000	2.922	204	220	8,9	12,2	487,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Aut. S. Wagon	5.990.000	2.922	204	211	9,5	12,2	484,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Executive	7.865.000	2.922	204	220	9,0	12,2	502,0	Serie	85.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

YUGO

45 A	793.799	903	45	135	20,1	8,0	349,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
45 A Star	833.147	903	45	135	20,1	8,0	349,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
55 A	867.520	1.116	55	145	17,0	8,5	349,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
65 A	978.731	1.299	65	155	13,5	9,0	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	Serie
65 A GLS	1.089.991	1.299	65	155	13,5	9,0	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	Serie
65 A EPI Cat.	1.095.032	1.299	74	157	13,5	7,5	353,0	168.420	26.950	38.800	-	-	-	71.140
Florida 1.4	1.335.569	1.372	70	160	14,5	9,2	396,0	168.420	33.430	38.800	-	-	-	71.140
Florida 1.3 EPI Cat.	1.413.854	1.299	74	160	14,7	7,8	396,0	168.420	33.430	38.800	27.160	-	-	71.140

14.560 PTAS. AL AÑO
SIN ENTRADA.

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

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



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

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

D. _____

Calle _____

Localidad _____ C.P. _____ Provincia _____ Tel. _____

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

Precio suscripción _____

España _____ 14.560 ptas América, África _____ 35.256 ptas

Europa, Argelia, Marruecos y Túnez _____ 29.016 ptas Asia, Oceanía _____ 48.516 ptas

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

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

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

Esta lista se actualiza trimestralmente.



ALFA ROMEO

MODELO	91	90	89	88	87
Alfa 33 1.3 S.	-	810	730	670	570
Alfa 33 1.5 4x4	-	-	870	790	710
Alfa 33 1.5 T.I.	-	860	780	630	570
Alfa 33 1.7 QV	-	980	890	800	720
Alfa 33 1.7 IE	-	950	860	770	-
Alfa 33 1.7 SW	-	-	950	850	-
Alfa 33 1.3 Nuevo	1110	1000	-	-	-
Alfa 33 1.5 IE Nuevo	1190	1070	-	-	-
Alfa 33 1.7 IE Nuevo	1320	1190	-	-	-
Alfa 33 1.7 IE Boxer 16V	1630	1470	-	-	-
Alfa 75 1.6 C	1140	950	850	-	-
Alfa 75 1.6 IE	1300	1170	-	-	-
Alfa 75 1.8 C	1220	1030	920	830	-
Alfa 75 1.8 IE	1360	1220	1150	-	-
Alfa 75 1.8 TB	-	-	-	-	1010
Alfa 75 1.8 T América	-	1400	1300	1170	-
Alfa 75 2.0 C	-	-	1090	930	800
Alfa 75 2.0 TS	1690	1360	1230	1110	1000
Alfa 75 2.0 TD	1570	1330	1200	970	840
Alfa 75 2.4 TD	1750	1480	1330	-	-
Alfa 75 2.5 QV	-	1420	1220	1040	840
Alfa 75 3.0 América	2030	1730	1570	1410	1270
Alfa 90 2.0	-	-	-	-	730
Alfa 90 2.5	-	-	-	-	920
Alfa 90 2.4 TD	-	-	-	-	830
Sprint 1.5	-	-	-	-	660
Sprint 1.7 QV	-	-	-	-	530
GTV 2.0	-	-	-	-	700
GTV 2.5	-	-	-	-	890
Spider 2.0 FL	-	-	-	-	1150
164 Twin Spark Base	2030	1830	1650	-	-
164 Twin Spark Clima	2160	1940	1750	-	-
164 Twin Spark Luxe	2340	2110	1900	-	-
164 3.0 V6	2580	2680	2410	-	-
164 3.0 Quadrifoglio	3640	-	-	-	-
164 2.5 TD	2640	2380	2140	-	-

AUDI

MODELO	91	90	89	88	87
80 Special	1650	1490	1340	1210	-
80 1.8 E	1750	1580	1420	1280	-
90 2.2 E	2120	1980	1700	1530	1380
90 2.2 E Aut.	2400	2160	1950	1760	1580
90 2.0 Front.	2670	2400	2160	-	-
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	1830
100 CC	-	-	-	-	790
100 CD y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1180
100 CD Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1670	1560	1410	1080	840
100 CD Turbo Diesel	1970	1770	1590	1240	950
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	-	-
200 CD	-	-	-	1640	1230
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860
200 V6	5850	5270	4740	-	-
Coupé GT	2110	1790	1520	1220	930
Coupé Quattro	2760	2480	2120	1700	1290

BMW

MODELO	91	90	89	88	87
316/316i	-	1350	1220	1060	990
316i 4p	1530	1440	1350	1160	1030
316i 4p (nuevo)	1900	-	-	-	-
318i	1620	1530	1400	1200	1060
318i 4p	1710	1620	1490	1280	1160
318i 4p (nuevo)	2400	-	-	-	-
318i S	1900	1710	-	-	-
318i Cabrio	2540	2290	-	-	-
320i	1890	1760	1620	1450	1280
320i 4p	1990	1850	1710	1540	1370
320i 4p (nuevo)	2700	-	-	-	-
320i Touring	2730	2460	-	-	-
320i Cabrio	2970	2630	-	-	-
324 D	1760	1620	1540	1420	1280
324 TD	2100	1890	1710	1540	-

FERRARI

MODELO	91	90	89	88	87
325i	2400	2230	2060	1890	1760
325i 4p	2480	2310	2140	1970	1840
325i 4p (nuevo)	3260	-	-	-	-
325i X	2790	2570	2440	2310	2080
325i Touring	3250	2920	-	-	-
325i Cabrio	3500	3150	-	-	-
M3	4690	4330	3970	3250	2930
520i	-	-	-	-	980
520i (nuevo)	2800	2360	2170	2000	-
525i	-	-	-	-	1270
525i/530i (nuevo)	3600	3000	2750	2500	-
528i	-	-	-	-	1440
M 535i	-	-	-	-	2120
535i (nuevo)	4340	3840	3610	3250	-
524 TD	-	-	-	-	1400
524 TD (nuevo)	3180	2850	2570	2310	-
730i	4150	3700	3330	2970	2670
735i (nuevo)	5140	4780	4330	3970	3570
750i A	6990	6320	5860	5270	-
635 CSi	-	3790	3420	3100	2650
M 635	-	5020	4640	4070	3510
850i	9000	-	-	-	-

CITROËN

MODELO	91	90	89	88	87
2 CV 6 CT	-	-	-	-	200
Mehari 4 p.	-	-	-	-	230
AX 11 RE	710	610	520	470	-
AX 11 RE 5 p	750	640	580	-	-
AX TRE	760	650	580	490	440
AX TRE 5 p	800	680	580	520	-
AX 14 TRS	820	700	630	540	490
AX 14 TRS 5 p	860	740	630	570	-
AX 14 T2S	880	750	680	580	520
AX 14 T2S 5 p	920	790	670	600	-
AX GT	960	820	740	630	570</

MODELO	91	90	89	88	87
Fiesta C 4V	—	—	—	350	230
Fiesta 1.1 5V	—	—	—	400	310
Fiesta Sport y Ghia 1.4	—	—	—	490	420
Fiesta Super Hi 1.6 D	—	—	—	—	340
Fiesta Trip D 1.6	—	—	—	440	400
Fiesta Ghia 1.6 D	—	—	—	470	350
Fiesta XR2	—	—	700	630	540
Fiesta C 3p	750	650	580	—	—
Fiesta C 1.1 3p	800	690	620	—	—
Fiesta C 5p	810	690	620	—	—
Fiesta C 1.1 5p	850	730	660	—	—
Fiesta CLX 1.1 5p	900	750	680	—	—
Fiesta CLX 1.4 3p	940	720	650	—	—
Fiesta CLX 1.4 5p	890	760	680	—	—
Fiesta S 1.6 3p	980	830	750	—	—
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	720	—	—
Fiesta XR2 i	1160	1000	900	—	—
Fiesta C 1.8 D 3p	880	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 3p	890	760	680	—	—
Fiesta CL 1.8 D 5p	930	800	720	—	—
Escort Laser CL y GL 1.3	—	—	—	600	440
Escort Xtra 1.4	—	—	—	640	510
Escort Ghia 1.6	1000	900	810	730	550
Escort Ghia 1.6 i	1050	950	870	780	700
Escort GT, Mark y Xtra 1.6	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	850	—	—
Escort XR3 i	1240	1080	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
CLD, GLD y Xtra 1.6 D	—	—	—	510	370
Escort Mark 1.6 D	900	810	730	660	—
Escort Ghia 1.6 D/1.8 D	1000	900	810	730	660
Escort GTD 1.6	930	840	760	—	—
Escort Country 1.6 D	1000	900	810	730	—
Escort Country 1.8 D	1030	930	840	—	—
Escort Cabrio Ghia 1.6	1540	1320	1180	990	790
Escort Cabrio XR 3 i	1750	1500	1350	1150	850
Orion CL 1.4 y 1.6	—	—	850	720	610
Orion Ghia GT y Millo. 1.6	1050	930	840	750	600
Orion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Orion Ghia 1.6 Cat.	1200	1020	920	—	—
Orion CLD y GLD 1.6	—	—	—	680	550
Orion Ghia 1.6 D/1.8 D	1050	950	870	780	600
Orion GT y 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 Nomade 1.8D	1330	—	—	—	—
Escort Cabrio 1.6 i	1880	—	—	—	—
Orion CLX 1.6	1370	—	—	—	—
Orion CLX 1.6 i Cat.	1460	—	—	—	—
Orion Ghia 1.6 i	1460	—	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Orion Ghia 1.6 i Cat.	1570	—	—	—	—
Orion CLX 1.8 D	1250	—	—	—	—
Orion Ghia 1.8 D	1370	—	—	—	—
Sierra CL y GL 1.8 4p	—	—	—	800	720
Sierra CL 1.8 5p	—	—	—	850	770
Sierra GL 1.8 5p	—	—	—	850	770
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	770
Sierra GL 2.0 4p	—	—	—	900	810
Sierra GL 2.0 i 4p	1440	1220	1080	940	850
Sierra Ghia 2.0 y 2.0 i 4p	1750	1360	1200	1050	800
Sierra CL 2.0 Catalizad.	1500	1270	1140	—	—
Sierra CL 2.0 5p	1320	1110	1020	940	840
Sierra GL y GT 2.0 5p	1340	1130	1000	900	810
Sierra GL 2.0 i 5p	1490	1260	1120	990	890
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 XR4 y Ghia 4x4 2.8 i	—	—	—	1270	1140
Sierra XR4 4x4 2.9 i	2410	2050	1740	1570	—
Sierra Cosworth 2.0 i	2810	2390	2140	1820	1640
Sierra CLD 4p	1390	1180	1030	800	720
Sierra GLD 4p	1550	1320	1120	870	780
Sierra CLD 5p	1450	1220	1060	950	—
Sierra GLD 5p	1580	1380	1150	900	800
Sierra Fam. CL y GL 2.0	—	—	—	900	800

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	4460	3970	3500
XJ6 3.6	4560	3800	2940	2500	2250
Sovereign 3.6 Aut.	5320	4840	4560	3980	3580
Daimler 3.6 Aut.	6080	5600	5130	4460	4010

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

MODELO	91	90	89	88	87
Delta 1600 GT IE	1120	950	850	740	630
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	680
Delta 4x4	—	—	—	1350	1150
Delta Integrals	2550	2170	1950	—	—
Delta Integrals 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 6V	—	—	—	1500	1210
Thema Turbo IE SW	—	2530	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	2180	1960	1670	1500	—
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	1790	—
Thema 8.32	—	4330	3700	3330	—
Thema TD	—	—	—	1340	1140
Thema TD Nuevo	2350	2090	1880	—	—
Thema Turbo DS SW	—	2450	2200	1980	—
Debra 1.600 ie	1460	1310	—	—	—
Debra 1.800 ie	1640	1480	—	—	—
Debra 2.0 ie	1880	1690	—	—	—
Debra Turbo Diesel	1850	1480	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
190 D	2500	2370	2170	1900	1670
190 D 2.5	2940	2790	2550	2240	1960
190 D 2.5 T	3300	3130	2870	—	—
200 D	3220	3060	2790	2450	2150
250 D	3520	3340	3050	2680	2350
300 D	3620	3630	3310	2910	2550
300 TD	4300	4080	3730	3270	2870
300 TD Turbo	5100	4840	4420	3870	3400
190 E 1.8	2200	2090	—	—	—
190 E 2.0	2890	2740	2510	2200	1930
190 E 2.3	3090	2930	2670	2350	2060
190 E 2.3 16V	—	—	—	4000	3500
190 E 2.6	3580	3400	3100	2720	2390
190 E 2.5 16V	5260	5000	4560	—	—
200	3000	2850	2600	2280	2000
230 E	3610	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	4640	4250	3720
300 CE	5290	5020	4580	4020	3520
300 TE	4870	4630	4220	3700	3240
260 SE	3960	3390	2830	2550	2260

MODELO	91	90	89	88	87
300 SE	4250	3640	3030	2730	2430
300 SEL	4570	3910	3270	2930	2610
420 SE	5160	4420	3680	3310	2950
420 SEL	5530	4730	3940	3550	3160
500 SE	5570	4780	3980	3580	3190
500 SEL	6100	5230	4360	3920	3490
560 SEL	8890	7370	6140	5530	4910
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL	—	—	—	5500	4680
420 SEC	6200	5320	4430	4000	3550
500 SL	—	—	—	6080	4600
500 SEC	6580	5630	4700	4230	3760
560 SE	8230	7050	6350	—	—
560 SEC	8570	7340	6610	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Corsa 1.0	670	570	510	430	340
Corsa Joy 1.2 3p	830	—	—	—	—
Corsa Swing 1.2 3p	790	670	610	520	470
Corsa 1.3 3p	870	750	670	570	510
Corsa Joy 1.4 3p	950	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 3p	820	—	—	—	—
Corsa GSi	1070	920	780	700	—
Corsa GL y Swing 1.2 4p	850	720	650	550	490
Corsa 1.3 4p	920	790	710	600	540
Corsa GL 1.4 4p	950	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 4p	880	—	—	—	—
Corsa GL 1.2 5p	870	740	670	570	510
Corsa Swing 1.2 5p	820	700	630	540	—
Corsa 1.3 4p	900	770	690	590	530
Corsa GL 1.4 4p	930	—	—	—	—
Corsa Swing 1.4 5p	850	—	—	—	—
Corsa 1.5 D 3p	820	700	640	490	440
Corsa 1.5 D 4p	880	750	680	530	480
Corsa 1.5 D 5p	860	730	660	510	460
Kadett 1.3 3p	—	—	820	690	540
Kadett 1.4 3p	1100	990	—	—	—
Kadett 1.6 3p	1170	1010	910	—	—
Kadett 1.8 i 3p	1240	1060	950	—	—
Kadett GSi 2.0 i 3p	1460	1250	1130	1000	900
Kadett GSi 2.0 i 16V 3p	1720	1470	1320	1180	1060
Kadett 1.3 4p	970	820	740	630	500
Kadett 1.4 4p	1140	1030	—	—	—
Kadett 1.6 4p LS	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 4p Fun	1120	960	860	770	600
Kadett 1.6 4p GL, Bea., Fris	1190	1020	920	820	660
Kadett 1.8 i 4p	1320	1130	1020	910	740
Kadett 1.3 5p	910	770	690	—	—
Kadett 1.4 5p	1120	1000	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Kadett 1.6 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
Kadett 1.5 TD Caravan	1300	1100	1000	810	730

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

R21 GTS	1380	1170	970	870	740
R21 TXE	1710	1450	1210	1080	920
R21 GTX	1470	1240	1040	940	—
R21 TXI	1820	1640	—	—	—
R21 2.1 Turbo	2340	1980	1650	1480	—
R21 GTD	1480	1250	1040	930	800
R21 Turbo D	1660	1400	1170	1050	—
R21 Turbo DX	1760	1490	1250	1120	—
R21 Nevada GTS	1530	1290	1080	960	820
R21 Nevada TXE	1750	1480	1240	1100	940
R21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	980
R21 Nevada GTD	1670	1410	1180	1050	900
R21 Nevada Turbo D	1820	1540	1290	1150	1030
R21 Nevada Turbo DX	1910	1620	1360	1210	1090
R25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R25 TXI	2320	1970	1770	—	—
R25 V6 i	2730	2320	2090	1860	1590
R25 V6 Turbo	3760	3190	2880	2560	2190
R25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R25 Turbo D	2290	1950	1760	1570	1340
Espace GTS	2000	1700	1530	—	—
Espace TSE	—	—	—	1380	1010
Espace TXE	2400	2050	1850	1570	1140
Espace TXE Quadra	2650	2250	2020	—	—
Espace Turbo D	2200	1870	1670	1280	960
Espace Turbo DX	2470	2110	1890	1470	1080
Alpine V6 Turbo	5350	4600	4100	3490	3140

ROVER	91	90	89	88	87
-------	----	----	----	----	----

111 L	800	—	—	—	—
111 S Sp	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL Sp	950	—	—	—	—
114 GT	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 GT	1720	—	—	—	—
414 GSI	1450	—	—	—	—
416 GSI	1500	—	—	—	—
416 GT	1700	—	—	—	—
820 Si	2300	2000	1700	1500	1300
827 Sterling	2900	2500	2200	1900	1600
827 Vitesse	2900	2500	2200	1900	1600
Metro 1.0	—	—	—	290	—
Metro 1.3	—	600	520	470	400
Metro MG	—	700	650	570	470
Metro 4p	—	670	600	520	450
Maestro ERI 2.0	1150	1000	850	720	600
Montego Mayfair	—	—	—	750	650
Montego 1.6 SL	1000	900	800	—	—
Montego ERI 2.0	—	—	—	900	800
Montego GSI 2.0	1150	1000	900	—	—
Montego GTI 2.0	1200	1050	950	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1250	1100	1000	900	800
Montego DSL Turbo	1250	1100	950	—	—

SEAT	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 Sp. 0.9	630	530	490	420	360
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	510	410
Ibiza Disc. Sp. 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 SLi 1.5 3p	1020	860	780	700	—
Ibiza Disc. Sp. Str. 0.9 5p	880	580	520	440	350
Ibiza Disc. Sp. Str. 1.2 5p	750	630	570	480	430
Ibiza L 1.2 5p	—	—	—	530	480
Ibiza GLX 1.2 5p	840	710	650	550	490
Ibiza GLX 1.5 5p	930	790	720	610	550
Ibiza GL y XL	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 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 Sp	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 Sp	820	690	630	480	430
Ibiza Jun. D 5p	820	690	630	480	430
Ibiza GLD	910	780	700	540	490
Ibiza XLD 5p	910	780	700	540	490
Malaga L, GL 1.2	720	610	530	450	400
Malaga Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430
Malaga L, GL y Bri	790	670	590	480	360
Malaga Touring 1.5	790	670	590	480	360
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470
Malaga LD	900	770	600	470	370
Malaga GLD	900	770	600	470	370
Malaga GLXD	900	770	600	470	370
Malaga Touring D	900	770	600	470	370

TALBOT	91	90	89	88	87
--------	----	----	----	----	----

Horizon LS	—	—	—	—	310
Horizon GL	—	—	—	—	340
Horizon GT	—	—	—	—	370
Horizon GLD	—	—	—	—	350
Horizon EXD y GTD Aut.	—	—	—	—	380
Solara Escorial Aut.	—	—	—	—	360
Solara Escorial D	—	—	—	—	430

VOLKSWAGEN	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 CL 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 GT 75 cv	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	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLJ	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattro	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	1040	880	750	680	—
Jetta CL 90 cv	1150	970	820	740	—
Jetta GT	1400	1260	1090	930	700
Jetta CLD	1210	1020	870	780	—
Jetta CL TD	1210	1030	880	790	—
Passat 1.8 C L	—	—	—	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	690	620
Passat 1.6 CLD	—	—	—	—	420
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	570	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	—
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Passat GL 112 cv	1680	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 GLX 5	—	—	—	—	680
Santana GLX GTD	—	—	—	—	480
Scirocco GT	1250	1070	960	810	660
Scirocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Scirocco GT 16V	1430	1220	1040	940	—

VOLVO	91	90	89	88	87
-------	----	----	----	----	----

244 GL	1690	1450	1260	1070	850
244 GT	1950	1650	1500	1350	1100
244 GLD	—	1320	1180	890	710
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	960	790
Polar	2100	1900	—	—	—
340 DL	—	—	—	500	450
340 GL	—	900	810	730	660
340 Plus	1190	1070	960	—	—
340 GLD	—	—	—	880	770
360 GLE	—	1420	1230	850	770
360 GT	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1380	1240	—	—	—
440 GT/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 Mastery 2.0	2100	1890	—	—	—
740 GLE	—	1880	1640	1350	1080
740 GLJ	—	—	1320	1190	—
740 GLD	—	1440	1230	1060	850
740 200 cv	3500	3150	—	—	—
740 Turbo Diésel	—	2080	1640	1410	1120
740 Turbo Intercooler	—	2100	1620	1360	1090
740 Masler	2050	1840	—	—	—
745 GLE	—	1870	1590	1350	1080
745 Turbo Diesel	2150	1970	1550	1370	970
745 Turbo Intercooler	2120	1940	1620	1360	1090
760 GLE	—	2500	2250	2030	1830
760 Turbo Diésel	—	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	—	—	—	—
960 Turbo	4200	—	—	—	—
960 24V	4400	—	—	—	—

AUTOMOBIL

Asi/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 listo a matricular en España. Deposite su confianza en especialistas con experiencia, importado desde Alemania. **BENEFICIESE!** Nueva bajada de impuestos, conozca los trámites para importar toda clase de vehículos y motocicletas, incluimos precios, consejos, direcciones, etc. Por sólo 2.800 ptas. Import-Automoción. Apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Tel. (968) 64 11 59. Fax (968) 64 11 78. Seriedad absoluta. **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. Renault 21 TXE, llantas, etc., año 88, garantía 18 meses, por 995.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME, S. A. Ocasión! Málaga 1.5 Premier, año 88, con llantas, elevallas eléctricas, cierres centralizados, 18 meses de garantía, por tan sólo 490.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Citroën BX Leader, año 88, 18 meses de garantía, 550.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (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 tan sólo 1.295.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Audi 100 CD, con climatizador, dirección asistida,

F. TOME, S. A. Volkswagen Santana GX5, full equip, año 87, garantía 12 meses, por 875.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Citroën AX 14 TRS 5P, año 88, 18 meses de garantía. Sr. Moreno.

ta, 595.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Seat Ibiza del Sol, año 87, 18 meses de garantía, 395.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Ocasión única! Lancia Thema Turbo 16V, impecable, año 89, con todos los extras, con pocos kilómetros, con garantía de 18 meses, por 2.150.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
AUDI 2.2 Avant, año 88, 1.490.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
AUDI 90 2.2, año 89, 1.690.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
BMW 524 TD, año 87, 1.275.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
CITROËN XM V6 I, año 92, 3.300.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.



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

etc., por 1.700.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15.
F. TOME, S. A. Peugeot 405 MI 16, full, asientos de cuero, año 91, 18 meses de garantía, por 2.295.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.
F. TOME, S. A. Alfa 33 1.5 TI, precioso, año 87, 12 meses de garantía.

¡POR FIN! NIVA DIESEL



Consumo medio
6,9 Litros
Gasol

MOTOR PEUGEOT

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

DITECNICA Las prestaciones del gasolina con el consumo de un diesel
TELEFONO (91) 658 25 31 (8 LINEAS)

Motor 16

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

YAMAHA FZR 1000 EXUP M-MJ

SE VENDE

REGALO 2 CASCO (SHOEI)

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

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todos los precios, marcas y modelos

- Revisados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiados hasta 36 meses

Carreteras Sres. Mera Echavarría Campos Martínez Pericoba

UNA OCASION DE AMIGO.

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

¡ANUNCIESE HOY!

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

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

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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



D E N T E R I S



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

- 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

TALLERES **E**MILIO **A**RENAS. **S.A.**

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

SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO



SERVICIO ASISTENCIA TECNICA-RECAMBIO ORIGINAL
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS

MULTASI Tramitación y gestión por personal jurídico para la posible reducción o cancelación de sus infracciones. Gestrafic, apartado 375, 30500 Molina de Segura (Murcia). Información: Tel. (968) 64 11 59, Fax (968) 64 11 59.

PORSCHE 944, año 88, 2.300.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
PORSCHE Carrera 4, 1991, todos extras, alarma, Hi-Fi, 2 airbag, control velocidad, climatizador, techo cuero, 6 meses garantía. Tel. 352 04 25.

MERCEDES 300 E, año 87, 2.400.000, garantía un año. García-Prol. Teléfono (91) 541 00 36.
PONTIAC Transport, M-MV, 10.000 km, 3.300.000, cojo coche o moto como parte pago. José Ramón. Teléfono (91) 605 09 60.

JEEP Cherokee Limited, del año 1989, 2.590.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
VENDO Range Rover. Tel. (975) 22 06 50. Horas oficina.
VENDO o cambio Golf Rally, nuevo. Tel. (96) 144 26 82, noches.

MITSUBISHI Eclipse 16V, del año 91, 2.750.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
VENDO Porsche 928 SY, full, año 87, C-3253 AG, 5.000.000, no importado. Paco. Teléfonos (982) 21 47 06 y 22 14 39.

PONTIAC TRANS - AM
ROJO - 244 CABALLOS
FULL EQUIP. TARGA. ABS.
AIRE ACONDICIONADO KITS
SPOILERS.
OPORTUNIDAD
(91) 632 04 71
HORAS COMIDA

COMINTRA, S.L.
VOLKSWAGEN
CORRADO VR6
3.850.000. Ptas.
Tel: (91) 715 81 72
JEEP GRAND CHEROKEE LTD
FULL EQUIP
4.800.000 PTAS
TEL: (91) 3 51 13 78

PARTICULAR
Vende
ALFA 33 1.7 SW,
FAMILIAR
Alre acondicionado,
llantas, radio M-
KG, 50.000 kilómetros,
muy buen estado.
1.000.000 ptas.
TEL: (91) 767 06 72.

VENDO O CAMBIO
BMW 750i
TECHO, CUERO, RADIO
CASSETTE, FULL EQUIPE,
50.000 KMS.
(A partir de 10 de la noche)
TEL: (98) 525 76 98

SE VENDE
FORD SIERRA
COSWORTH
4X4
(A partir de 10 de la noche)
A MATRICULAR
TEL: (98) 525 76 98
(903) 68 85 40

BMW 525 i, año 90, full equip, 2.780.000, garantía un año. García-Prol. Teléfono (91) 541 00 36.
VENDO Escort Cabrio. Tel. (975) 22 06 50. Horas oficina.
VENDO Katamarán. Tel. (975) 22 06 50. Horas oficina.

RENAULT Alpine V6 Turbo, del año 89, 2.975.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
LANCIA Dedra 1.8, año 90, climatizado, mando distancia, condiciones perfectas, 1.550.000 ptas. Tel. (91) 461 39 98.

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.
MITSUBISHI Mirage, cuatro puertas, motor 123 CV, aire acondicionado, dirección asistida, elevalunas a las cuatro puertas, cierre, piloto automático, equipo sonido Hi-Fi, asiento y volante regulables en altura, llantas de aluminio, cubiertas 195, entrega inmediata, 2.648.000 ptas. Varosa Motors. Teléfonos 606 51 49/606 15 11.

MERCEDES 300 E, año 89, 2.970.000, garantía un año. García-Prol. Teléfono (91) 541 00 36.
RENAULT 19 TXE, M-JS, dirección asistida, como nuevo, garantía 12 meses, facilidades. Tels. 725 86 21 y 736 86 22.

CHRYSLER Voyager Le Autom, 30 V6, año 90, 2.790.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.
RENAULT Clio 1.4 RT, aire acondicionado, completamente nuevo, 8.000 km, garantía. Azcona, 62. Teléfonos 725 86 21/22.



QUADS



HONDA CIVIC

Motor 16



D E N T E R I S



MITSUBISHI 3000.



• MITSUBISHI • HONDA
• TOYOTA • MAZDA

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



Entrega inmediata todas unidades y colores

VAROSA
motors

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4
HUMANES DE MADRID
Tel: 606 51 49-606 15 11. Fax: 687 67 05

NOVEDAD FORD PROBE 93

MITSUBISHI 3000, 222 CV, full equip, Dodge Stealth.
MITSUBISHI Eclipse GS 16V, motor 2000 INJ, 150 CV, ruedas, 16 pulgadas 0-100, 8,5 segundos, velocidad máxima: 215 km/h., aire acondicionado, elevalunas, cierre espejos eléctricos, cinturones automáticos, piloto automático, radio-casete digital, 6 altavoces, deportivo más de moda del momento. 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-disc, etc., se lo entregamos ya en cualquier color. Varosa Motors. Tel. 606 51 49 y 606 15 11.
MITSUBISHI Eclipse GS Turbo, motor 190 CV, 0-100 6,3 segundos, velocidad máxima: 235 km/h.
BMW 635 CSI, ABS, Recaro, techo, ordenador, 2.000.000. Tel. 725 80 21.
MAZDA 323 F, año 91, negro, M-MM, 21.000 km, 2.500.000. Tel. 319 47 05.

IMPORT-DIR S.A.

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

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

ECLIPSE GS.
Full Equip. 3.692.000

ENTREGA INMEDIATA DE TODAS LAS UNIDADES Y COLORES



• MITSUBISHI
• HONDA
• TOYOTA
• MAZDA

MITSUBISHI 3000
ECLIPSE
MAZDA 929
HONDA CIVIC
TOYOTA CELICA
DODGE STEALH



Motor 16



**LA NUEVA GENERACION
DE LAS AUTENTICAS LLANTAS
DESMONTABLES EN 3 PIEZAS**

BRAID

476/ IGUALADA (BARCELONA)
TEL. (93) 8 03 18 36. (93) 8 03 16 66
FAX. Nac. (93) 8 05 07 02.
FAX. Int. 34-3- 8 05 07 02.

BMW M-3, vendo, rojo, 80.000 km, impecable, M-KK, 3.800.000, cojo coche o moto como parte pago. José Ramón. Teléfono (91) 814 08 92.

«REPELE» insectos de parabrisas. Coloque este sencillo accesorio en el limpiaparabrisas de su coche o moto y evite el impacto de insectos durante los viajes. El repele insectos utiliza el viento para emitir un ultrasonido que ahuyenta al insecto antes del impacto. Ptas. 900. Envíos contra reembolso a toda España. Tel. (91) 564 22 91.

MOTO BMW 100 GS, P.D., 1 año, 9.000 km, extras, seguro, garaje, seminueva. Tel. (96) 334 71 48.

ROLLS Royce Silver Shadow II, blanco, tapicería piel, azul, impecable, del año 1978, 8.200.000. Tel. (95) 578 71 56. Sr. Thomas, a partir 21.00 h.

VENDO Mercedes 180-D, impecable, documentado, I.T.V., 1.000.000. Tel. (967) 22 61 62. Oficina.

BMW 520, año 1987, gris metalizado, muchos extras, muy cuidado. Noches. Tel. (91) 319 85 03.

FORD Sierra RS Cosworth, particular, año 87, 2.000.000 ptas. Tel. (93) 872 47 35.

VENDO Transit Westfalia Turbo D, 3 años, 12.000 km. Tel. (975) 22 06 50. Horas oficina.

SUPERCINCO GTL 5P, M-KK, perfecto estado, garantía. Teléfono 725 86 22.

BMW 325 IX, tracción total, aire acondicionado, ABS, dirección asistida, elevalunas eléctricos, cierre centralizado, garantía 6 meses. Tel. 725 86 22.

MERCEDES 560 SEL, full equip, año 88, perfectas condiciones, 4.950.000 ptas. Tels. 725 86 21/22.

LANCIA Delta Integra, año 88, 1.690.000, garantía un año. García-Prol. Teléfono (91) 641 00 36.

BMW 535 i, año 89, 3.200.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

CORRADO 16V, año 90, aire, dirección, 1.950.000, garantía un año. García-Prol. Tel. (91) 541 00 36.

SUPERCINCO GT Turbo Competición, M-JF, Azcona, 62.

CITROËN AX 11 TRE, inmejorable estado, 480.000 ptas., garantía. Azcona, 62. Tel. 725 86 21.

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

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

BMW 318i, llantas, techo, español, 825.000 ptas. Azcona, 62. Tels. 725 86 21/22.

EMPRESARIO. Profesional, no compre, alquile con opción de compra con grandes ventajas fiscales y económicas. Teléfonos 725 86 21/726 17 17. Eurorenta.

SUBARU Coupe Turbo, inyección, tracción total, aire, servodirección, techo, lunas eléctricas, etc., M-JY, 40.000 km, impecable, garantía 12 meses, 1.650.000. Tel. 725 86 21.

VW Escarabajo 1300, restaurado, precioso, sólo 390.000, garantía. Azcona, 62.

VW Escarabajo 1200, techo corredizo original, recién restaurado, 500.000 ptas. Tel. 725 86 22.

LANCIA Y 10, semi-nuevo, M-KN, 590.000 ptas. Tels. 725 86 21 y 725 86 22.

GOLF GTI, blanco, aire, radio, antena eléctrica, tornillos seguridad, contracorrientes, M-9834-IZ, 120.000 km, 900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

BMW 530i, full equip, antracita, cuero, instalación teléfono, equipo Pioneer, 3.900.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

JEEP Cherokee Limited, gris, año 92, 15.000 km, 3.600.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

CADILLAC Seville STS, marrón (2 tonos), matriculación M-IF, 2.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

GMC Jimmy, azul y blanco (2 tonos), matrícula M-CW, 1.300.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

JEEP Wrangler Laredo, 2.5, negro, año 91, 11.000 km, impecable, LE-U, 2.300.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

BMW M 3, matrícula SE-AU, neumáticos 225/30/15, negro, ABS, aire, ordenador, equipo música con C.D., suspensión especial, 40.000 km, impecable, 4.200.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

BMW Z1, rojo, 10.000 kilómetros, impecable, 5.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

JEEP Cherokee Limited, azul, año 90, 27.000 km, impecable, 2.800.000 ptas. Tel. 564 55 56.

PORSCHE 928 S4, azul, 19.000 km, full equip, nuevo, perfecto estado, siempre chófer, 7.890.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

JEEP Cherokee Limited, negro, año 92, 7.000 km, 3.600.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

JEEP Cherokee Limited, negro, año 92, 6.000 km, defensa delantera, madera, volante especial. Tel. (91) 564 55 56.

RANGER Rover, gris plata, V8, llantas, cristales tintados, techo, 4 puertas, 2.500.000 ptas. Teléfono (91) 564 55 56.

CORVETTE LT1, año 92, rojo, 300 CV, 5.400.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

CORVETTE Coupe, año 91, 250 CV, impecable estado, negro, 4.800.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

BLAZER S 10, 165 CV, con full equip, rojo, 3.200.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

CORVETTE ZR1, año 90, impecable, blanco, 7.900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

GOLF GTI, año 88, rojo, 900.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

LANCIA Delta Integra, HF, Turbo 16 V, rojo, aire, techo, teléfono, 20.000 km, 1 año, 3.800.000 ptas. Tel. (91) 564 55 56.

MERCEDES SEC-AMG 5.8, 360 CV, llantas especiales, climatizador, radio, asientos eléctricos, cuero, techo. Tel. (91) 564 55 56.

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

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

RE-ESTRENO

VEHICULOS DE OCASION

CAMIONES - FURGONETAS - TODO TERRENO - TURISMOS

**GARANTIA RE-ESTRENO
HASTA 12 MESES**

Revisados y garantizados por la Red de concesionarios Nissan



Sólo hay un camino:
Ser los mejores.

Motor 16

Motor 16

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.

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	318is	1991	Llantas / Asientos Deportivos / Alarma	2.200.000	Martín i Conesa
BMW	325ix	1990	Full Equip	2.750.000	Martín i Conesa
Alfa Romeo	164 TD	1990	Climatizador	2.300.000	Martín i Conesa
BMW	525i	1989	Climatizador/ Pintura Metalizada	2.750.000	Motor Central
BMW	M3	1988	Full Equip	2.600.000	Motor Central
Citroën	XM	1990	Full Equip	2.350.000	Motor Central
BMW	324Td	1989	Aire Acondicionado/ Dir. Asistida	1.400.000	Movijerez
Opel	Omega CD	1988	Aire Acondicionado	1.500.000	Movijerez
Opel	Senator 3.0	1988	Full Equip	1.500.000	Movijerez
BMW	635Csi	1987	Full Equip	4.910.200	Movilnorte
BMW	324TdA	1988	Aire Acondicionado /Llantas	1.945.500	Movilnorte
Volkswagen	Golf GTI Cabrio	1989	Llantas	1.465.500	Movilnorte
BMW	735i	1988	Cuero/Climatizador	3.650.000	Muntaña
BMW	535i	1988	Cuero/Climatizador	3.250.000	Muntaña
BMW	320i	1988	Aire Acondicionado/ ABS	1.650.000	Muntaña
BMW	535i A	1988	Full Equip	2.400.000	Noguera Piñol
Mazda	RX 7 Turbo II	1990	Full Equip	3.500.000	Noguera Piñol
Subaru	XT 4X4	1989	Aire Acondicionado/ Radio-Cassette	2.000.000	Noguera Piñol
BMW	318i	1987	Elevallunas/Air. Aco./ Llantas	1.500.000	Novomovil
Volvo	740 GLS	1988	Full Equip	2.500.000	Novomovil
BMW	325i	1988	Air. Aco./ ABS/ Llantas/ Techo	2.500.000	Novomovil
BMW	325i Touring	1991	Full Equip	3.150.000	Pinneo Motor
BMW	525i 24V	1991	Full Equip	3.950.000	Pinneo Motor
Fiat	Croma TD	1989	Full Equip	1.450.000	Pinneo Motor
BMW	318is	1988	Llantas/ Radio-Cassette/ Air. Aco.	1.650.000	Porfesa
BMW	524 TD	1988	Radio-Cassette	2.600.000	Porfesa
BMW	635 Csi	1987	Full Equip	4.300.000	Porfesa
BMW	320i	1988	Elevallunas/Spoiler	1.975.000	Rex Motors
Mercedes	230 E	1989	Full Equip	2.850.000	Rex Motors
Mercedes	300 D	1988	Full Equip	2.950.000	Rex Motors

A. ALBELDA. Avda. de Valencia, 68. Tel. 287 42 50. **GANDIA**
ARMOSA. Ctra. de Logroño, 22. Tel. 32 61 12. **ZARAGOZA**
AUTO AMPURIA. Ctra. de Olot, Km. 24,400. Tel. 50 85 61. **FIGUERES**
AUTOGAL. 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 Mtro, 28-35. Tel. 280 01 39. **BARCELONA**
AUTO SPORT BUSQUETS. Ramon y Cajal, 24-26. Tel. 23 79 77. **TARRAGONA**
AUTOSA. Cardeño, 31. Tel. 28 49 55. **OVIEDO**
A. BERTOLIN. Nat. Rafael Cisternas, 2. Tel. 380 32 55. **VALENCIA**
BIKAR MOTOR. Gran Via, 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. 237 30 68. **MALAGA**
HISPAMOVIL. Ctra. Alicante, esquina C/ Sabadell. Tel. 545 65 06. **ELCHE**
KELDENICH. San Gervasio de Casolins, 102-104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**
MARTIN I CONESA. Emilio Grahit, 26. Tel. 20 90 14. **GERONA**
MOTOR CENTRAL. Guillermo de Osma, 16. Tel. 474 30 66. **MADRID**
MOTORLUXE. Monte Sierra, 29. Pol. Industrial Ctra. Amarilla. Tel. 46 62 90. **SEVILLA**

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	525i	1988	Llantas/ Climatizador/ Hi-Fi	2.600.000	Ruera Sport
Audi	200 Turbo	1987	Full Equip	1.800.000	Ruera Sport
BMW	325i/4	1986	Computador/ ABS/ Autoblocante	1.500.000	Ruera Sport
Mercedes	300 D	1987	Full Equip	2.750.000	Sarán
Mercedes	300 CE	1990	Full Equip	5.000.000	Sarán
BMW	M 6	1987	De Serie	3.500.000	Sarán
BMW	325ix/2	1988	Aire Acondicionado/ Llantas	2.250.000	Stinus
Renault	25 V6	1987	Air. Aco./ Cuero/ Radio-Cassette	1.850.000	Stinus
Lancia	Thema TD	1989	Aire Acondicionado/ Llantas	1.650.000	Stinus
BMW	525i	1992	Air. Aco./ABS/Dir. Asistida	4.000.000	T. Cayma
Audi	80 S	1987	Aire Acondicionado/ Radio-Cassette	1.200.000	T. Cayma
Wolkswagen	Passat GT 16V	1989	Aire Acondicionado/ Radio-Cassette	1.500.000	T. Cayma
BMW	M3	1989	Full Equip	3.600.000	Torre-Móvil
BMW	520i	1992	Full Equip	3.800.000	Torre-Móvil
Audi	90 2.2	1991	Full Equip	2.600.000	Torre-Móvil
BMW	730i	1988	Full Equip	3.300.000	Turalsa
BMW	525i	1988	Full Equip	3.200.000	Turalsa
Mercedes	190 E	1986	Full Equip	1.700.000	Turalsa
BMW	325ix Touring	1990	Full Equip	3.900.000	Vasmotor
BMW	324d	1987	Full Equip	1.550.000	Vasmotor
BMW	316/2	1985	Full Equip	1.150.000	Vasmotor
BMW	735i A	1990	Full Equip/ Compact-Disc	6.000.000	Vehinter
Ford	Scorpio	1990	Full Equip	2.100.000	Vehinter
Fiat	Croma TD	1986	Aire Acondicionado	1.000.000	Vehinter
BMW	524 Td	1986	ABS/ Techo Eléctrico	2.800.000	Veimsa
BMW	318i	1989	De Serie	1.500.000	Veimsa
Mercedes	300 D	1987	ABS/ Lantas	2.500.000	Veimsa
Porsche	944 Coupé	1990	Aire Acondicionado/ Dir. Asistida	3.300.000	Velomovil
Fiat	Croma	1988	Aire Acondicionado/ Dir. Asistida	1.250.000	Velomovil
BMW	320i	1986	Elevallunas/ Cierre Centralizado	1.350.000	Velomovil

MOVIJEREZ. Ctra. N-IV Madrid-Cádiz, Km. 633. Tel. 18 08 79. **J. DE LA FRONTERA**
MOVILNORTE. Ctra. El Plantío-Majadah. Km. 1,100. Tel. 639 56 61. **MAJADAHONDA**
MUNTAÑA. Numancia, 22. Tel. 410 62 75. **BARCELONA**
NOGUERA PIÑOL. Doctor Fleming, 49-51. 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/ Beas de Segura, 9. Tel. 25 53 23. **JAEN**
REX MOTORS. Gran Via Asima, 4. P. I. Son Castelló. Tel. 75 88 22. **MALLORCA**
RUERA SPORT. Ctra. de Logroño, Km. 109. Pol. Villayuda. Tel. 22 42 50. **BURGOS**
SARAN. Trav. Miguel Ibañez, 1. Tel. 60 66 00. **TERUEL**

STINUS. Glorie, 3 y 5. Tel. 29 17 00. **SAN SEBASTIAN**
T. CAYMA. Ronda Barceló, 72. Tel. 798 28 00. **MATARO**
TORRE-MOVIL. Ctra. de Madrid, Km. 383. Tel. 30 64 44. **MURCIA**
TURALSA. Avda. Juan Carlos I, s/n. Tel. 53 25 11. **CARTAGENA**
VASMOTOR. Avda. Gasteiz, 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**



OFICIALES
José Luis
Aznar se
dispone a
elegir entre
las dos
Aprilia
oficiales,
para rodar en
el circuito de
Mugello.

Las Aprilia de Gran Premio

HONOR EUROPEO

112 / Motor 16



Aprilia está devolviendo a Europa el honor que las motos japonesas arrebataron a las míticas marcas del Viejo Continente. De momento lo han logrado en 125.

Motor 16 / 113

A L M A N I L L A R D E L A S A P R I L I A

COMO podía escoger, empecé por la de 125 ya que la juzgué menos indomable para poder así adaptarme al circuito, que descubría, y a las condiciones verdaderamente difíciles que tenía que afrontar: llovía intensamente y la pista estaba anegada. Pequeña, muy pequeña, esta moto me pareció, sin embargo, mucho más cómoda que las Derbi de Aspar o aun la JJ-Cobas de Crivillé. Arrancamos con un empujón del mecánico y una vez el motor se lanza, combinando acelerador y embrague se consigue con relativa facilidad que no caiga demasiado de vueltas. A partir de unas seis mil, que es precisamente donde arranca la aguja del cuentarrevoluciones, el motor no es que empuje,

pero al menos no se ahoga y, acelerando con cuidado, logras que la aguja se anime. En ese instante el sonido cambia y el motorcito despierta con ímpetu envuelto en un fuerte chillido. No es un empujón que le descabalgue a uno, pero es un fuerte impulso porque cuarenta y pico caballos no son como para despreciarlos. Naturalmente, durante las primeras vueltas voy con muchísimo tiento y sólo en la recta me atrevo a apurar las marchas: a trece mil vueltas el motor es un puro silbido y es un placer inexplicable ir subiendo una marcha tras otra. En los virajes freno con prevención, me tomo sobrados márgenes de seguridad en las trazadas y acelero con prudencia temiendo que cualquier brusquedad me envíe sin avisar por el suelo, algo que me he prometido evitar. Poco a poco, le voy tomando confianza y disfruto de

la precisión de esa pequeña moto a la que llevas por donde quieres con sólo pensarlo. Esa es la impresión que enseguida te da: la de ser obediente al máximo, precisa y eficaz, rápidamente te identificas con ella. La siento dura de suspensiones, pero, claro, con reglajes de seco en mojado, es normal.

Cuando entro a boxes, pienso: «ahora viene la prueba de fuego». Naturalmente, la 250 me impone mucho más respeto. Al arrancarla el mecánico me advierte: «Ojo que la primera es muy larga, es de 140 y vigila también porque lleva el cambio -da corsa-, que es como le gusta a Reggiani». Ese -da corsa- significa primera arriba y el resto abajo, es decir al revés de las motos de calle. Y aún tenemos suerte porque Loris lo lleva al lado derecho en lugar del izquierdo y para evitarnos problemas a los periodistas lo han puesto en el usual...

Aquí, cuando el motor arranca, ya se nota la diferencia, suena más pleno y grave que el 125 y también la curva es más plana. Más familiarizado con el circuito, ahora puedo dedicarme más a sentir la moto. En ella me encuentro completamente a gusto. La posición de pilotaje de Reggiani me conviene a la perfección. El motor acelera desde muy abajo, pero como antes, es desde las nueve mil vueltas cuando se dispara y desde las diez-once hasta las trece donde da el do de pecho. Nuevamente es en las rectas, únicamente, donde me atrevo a buscarle las cosquillas en esos regímenes de giro, mientras que por el contrario, en las curvas saboreo su relativa facilidad para acelerar desde un régimen de revoluciones medio hasta llegar de nuevo a las trece mil.

Las suspensiones no me transmiten la misma sensación de «tibia» que la 125, aquí son más agra-

dables, pero no por ello la moto pierde precisión. La última moto de Gran Premio que piloté fue la Honda de Cardús y recuerdo que al igual que las de Sito, me sorprendió al inicio de los virajes. Cuando insinuabas la trayectoria prácticamente se tiraban solas al vértice. La Aprilia no es perezosa, pero requiere un poco más de voluntad por parte del piloto para meterla en la curva. Ese no es un defecto sino una virtud, en cuanto que las Honda han adolecido de una excesiva ligereza en el tren delantero que incluso en ocasiones les ha perjudicado. La Aprilia se muestra con ello más segura en el inicio del viraje y su piloto puede entrar frenando hasta mucho más tarde que el de la moto japonesa.

La otra gran sorpresa del día me la proporcionan los neumáticos. Ya he dicho que no tenía ninguna in-

tención de jugarme el tipo en las curvas -pretendo que me sigan invitando a probar motos de Gran Premio-, pero la verdad es que cuando me voy encontrando a gusto freno con fuerza a final de recta. En más de una ocasión temo que la rueda vaya a patinar súbitamente pero ella muerde el asfalto con insistencia. Le tomo tanta confianza, que más de una vez noto como por fin el de atrás resbala pero sin dejar de mostrar agarre, sin llegar a bloquearse la rueda. Me quedo realmente sorprendido, gratamente sorprendido, y echo de menos que en mi moto de calle no pueda poner un par de esos milagrosos neumáticos dos días de lluvia y tenga que ir con mil cuidados porque el menor error significa irse al suelo sin remisión.



EL dominio que las marcas japonesas han estado ejerciendo en el Mundial de motociclismo ha sido tan apabullante que cualquier iniciativa que no partiera del país del Sol Naciente parecía una aventura quijotesca. Que Derbi,

Rotax y JJ-Cobas, los hubiesen incorporado en las mínimas cilindradas no era más que una anécdota. Sin embargo, desde que Aprilia se lo ha tomado en serio las cosas han cambiado. Como las marcas citadas, la fábrica de Noale ha batido a Honda

en 125, pero en el cuarto de litro este año han conseguido nada menos que seis victorias, lo cual no es fruto de la casualidad. El único problema ha sido que las otras siete han sido todas para la Honda de Luca Cadalora, mientras que las de la moto ita-

liana se las han repartido Reggiani, Chili y Biaggi. El mérito de Honda cabe pues matizarlo y atribuirlo, en gran parte, al pilotaje del de Módena, en la excelente preparación de su moto por parte de Erv Kanemoto, todo lo cual se valora más cuando

pensamos que las otras Honda oficiales, las de Cardús, Bradl y Shimizu no se han comido un rosco.

Carlo Pernat, el mánager del equipo Aprilia, no se ha cansado de repetir este año que si Reggiani hubiese comenzado la temporada en condi-

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



WYNN'S
EL EQUILIBRIO
IDEAL
PARA SU MOTOR



Wynn's
PURA FUERZA



CHARLY GIRÓ: A POR EL TÍTULO

Y A estampada su firma como piloto oficial de Aprilia, Charly Giró estaba en Mugello probando de cara a la temporada próxima en la que él será el único piloto oficial de fábrica. «Estamos definiendo la moto para el año que viene. Es la moto de Gramigni del año pasado con un motor parecido al mío. No estamos para hacer tiempos sino que trabajamos para poner la moto a mi gusto» nos explica el joven barcelonés. «De momento no probamos nada de motor sino que todo el trabajo lo estamos haciendo en el chasis y las suspensiones. Tenemos muchas cosas que probar y unas van bien y otras

no, pero eso es normal». Pasar de privado a pilotar para una fábrica es un paso muy importante: «Estoy muy contento -explica- me tratan muy bien son gente muy simpática y agradable». El piloto de Ducados ve con optimismo la temporada que se avecina, la temporada 93 que para él ya ha comenzado. una temporada que afronta con una gran responsabilidad ya que ocupa nada menos que el puesto del Campeón y esa es la meta por la que va a luchar: «Mi moto será la mejor, tengo todo lo que hace falta para ser Campeón del Mundo», dice sereno, pero al mismo tiempo seguro de sí mismo.



DESNUDA
Se puede apreciar el espectacular chasis y la horquilla.



AUTOMÁTICOS
La nueva suspensión activa y el cambio de velocidades son las mayores aportaciones técnicas.

ciones físicas correctas, otro gallo le hubiera cantado a Honda. No va desencaminado, lo único es que luego, cuando Reggiani estuvo de nuevo en forma, tanto él como Chili y Biaggi si bien han demostrado ser los más veloces, no han tenido la constancia de Luca que además ha sabido administrar con estratégica inteligencia la ventaja adquirida a principios de temporada cuando los cogió a todos en frío.

Si nos referimos al octavo de litro, aquí tal vez tenemos que matizar más, puesto que Gramigni ha tenido más altibajos, y se ha beneficiado de la irregularidad de los pilotos de Honda como Gianola y Gresini y muy especialmente de que Waldmann, o mejor dicho, su equipo técnico, se desmoronaran antes de media temporada, cuando hasta entonces eran absolutamente intocables. Por el contrario, en la cuenta de méritos del de Florencia hay que ponerle el enorme pundonor demostrado cuando resultó gravemente herido en am-

bas piernas al ser arrollado por un todo terreno cuando regresó de Malasia. Eso le impidió puntuar en España e Italia. Inteligentemente, Gramigni ha sabido estar casi siempre entre los de cabeza y además ha conseguido dos victorias.

Todos estos resultados se han conseguido merced a unas motos que han sabido ponerse a la altura de las japonesas. En el caso de la 125 no es extraño, al fin y al cabo el motor Rotax no deja de ser el mismo que llevaba Crivillé en su JJ-Cobas de 1989, pero en el caso de 250 cabe hablar de éxito completo de la marca.

Según Carlo Pernat la clave hay que buscarla en varias razones. La primera el enorme esfuerzo realizado en el campo de la telemetría. Eso sir-

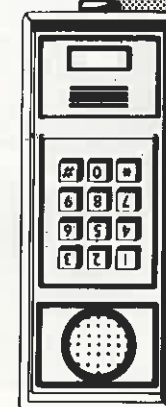
EN FENIX AUTOS EL PRECIO NO ES UN OBSTACULO

Si el precio de tu seguro es un obstáculo... no le des más vueltas. En Fénix Autos pagarás sólo lo justo. Porque es una compañía dedicada exclusivamente al seguro del automóvil. Porque el servicio es rápido y eficaz, sin burocracia y en un solo contacto. Porque el peritaje es inmediato... En Fénix Autos el precio no es un obstáculo.

INFORMATE EN EL
900.111.222

Fénix  Autos

TE COSTARÁ MENOS. SEGURO.





INNOVACIÓN
La 125 también cuenta con el cambio automático que tan buenos resultados ha conseguido.

CARLO PERNAT
Cabeza visible de la escudería campeona.

ve para evolucionar y adaptar mejor la moto en cada circuito. La otra baza ha sido el trabajo que en los motores ha llevado a cabo Jan Witteveen, que muy especialmente en el cuarto de litro ha sabido ir por un camino distinto al que han seguido los japoneses. Witteveen ha trabajado con motores de válvula rotativa en lugar de seguir la vía de la admisión por láminas. El camino del holandés es el mismo que en su día dio tantos triunfos a las «Balas Rojas» de Paco Tombas. Esa es una técnica que los japoneses habían dejado de lado hace cinco años y el no dejarse arrastrar por estos a su terreno ha sido el mérito de Witteveen. El motor de las Aprilia de 250 tiene como base el antiguo Rotax, pero en lugar de tener dos cilindros paralelos, desde finales de 1990 el holandés los ha dispuesto en V hacia delante lo que redundará en un mejor reparto de

masas y en una moto más pequeña, ligera y manejable.

De todos modos no sólo se precisan buenos motores para ganar carreras, aunque la fama, y bien ganada fama, de las Aprilia es que son las más veloces. Hace falta un buen chasis y eso es obra del Ingeniero Cocco, pero también aquí Witteveen se ha dejado notar. En efecto, obra o inspiración suya son unos cuantos «inventos» que se han mostrado muy eficaces. Uno es el cambio semiautomático, otro las suspensiones activas. El primero consiste en que a la hora de subir de marchas el piloto sólo tiene que empujar la leva sin soltar el acelerador y sin tener que apretar el embrague. En cuanto a las suspensiones activas, éstas desarrolladas en combinación con White Power, consisten en un dispositivo que el piloto acciona antes de abordar ciertos virajes y que prepara la sus-

pensión para ese determinado tipo de curva.

Pernat, encendido europeísta, se jacta, no sin razón, de que sus motos no tienen nada de japonesas, «bueno, sí, sólo las bujías». Lo demás, frenos, carburadores, motor, cadena, suspensiones, todo es europeo.

Para 1992 el desafío continúa. En Mugello, Witteveen comentó a Motor 16 cuáles eran las grandes líneas maestras seguidas en el desarrollo de las motos. «En cuanto a los motores estamos trabajando en ensanchar el régimen útil. No sólo queremos más par, sino que también estamos buscando más potencia a altas revoluciones. En cuanto al cha-



BAJO LA LLUVIA
La moto que pilotó Max Biaggi demostró con creces su alto nivel competitivo.



sis, estamos intentando mejorar la manejabilidad de la parte delantera. Queremos que la moto sea más sensible y ágil en las curvas enlazadas».

En estos momentos Aprilia sólo suspira por conseguir el título de 250. Esa es una asignatura que la industria europea ha ido suspendiendo año tras año desde que en 1977 Mario Lega obtuvo el Campeonato a lomos de una Morbidelli. Cuando en las vitrinas de Noale cuelguen el diploma del Mundial de 250, en ese momento podrán empezar a soñar en el asalto a la categoría máxima, el 500.

José Luis Aznar

Fotos: Marco Guidetti - J.L. Aznar

VEN AL HUMOR ACIDO, ABSURDO, IRONICO, ANTISEPTICO, ALUCINANTE,



CARCAJEANTE, IRRACIONAL, BESTIAL, INGENIOSO Y SUPERCALIFRAGILISTICOESPIDALIDOSO DE ALFONSO ARUS.

DESTRUYENTE, ABRUMADOR, SEDUCTOR, EMBAIGADOR, ELECTRIZANTE, COSQUILLEANTE, CHISPEANTE, BURBULEANTE, RELAJANTE, EXCITANTE, SORPRENDENTE, EXTRAÑAGANTE, FULMINANTE, IMPACTANTE.

C A D E N A
MINUTO
LO MEJOR DE LOS MEJORES

Rallye Cataluña-Costa Brava

HOGAR, DULCE HOGAR



Con el título de Marcas decidido a favor del equipo Lancia y el de Pilotos casi convertido en trámite para el piloto francés Didier Auriol, el Mundial de Rallyes llega, afortunadamente con todos sus protagonistas, por segunda vez a España.

DESPUÉS de rodar por medio mundo siguiendo a los protagonistas del Campeonato del Mundo de Rallyes, para el periodista resulta una novedad olvidarse de aviones, conexiones y maletas que pueden perderse en cualquier momento, de estropearse el estómago con comidas exóticas o por el contrario exentas de sabor, del agua

negra al que medio mundo llama café o de llegar a un tramo desconocido, en medio de no se sabe dónde, para encontrarse una recta de un kilómetro e intentar capturar en película fotográfica, cómo un Auriol o un Sainz pasan por tu lado a doscientos por hora mientras una nube de polvo trata de convertirte en una especie de estatua de ye-

MARTINI RACING



3 DIDIER AURIOL



5 JUHA KANKKUNEN



7 ANDREA AGHINI

Nacido el 18 de agosto en Montpellier (F). Primer vehículo: Simca Rallye 2 en 1979. En el Mundial desde: 1984. Rallyes disputados: 43. Victorias: 12. Ausente la pasada edición de tierras catalanas tras el fallecimiento de su padre, Didier Auriol tiene una oportunidad de oro para cerrar definitivamente con el título mundial una temporada más que brillante para el piloto francés. Después de lo ocurrido en Sanremo, con o sin número 3 en la puerta, difícilmente el rallye Cataluña-Costa Brava dejará de pasar a la historia como su séptimo triunfo.

Nacido el 2 de abril de 1959 en Laukaa (SF). Primer vehículo: Ford Escort RS 2000 en 1978. En el Mundial desde: 1979. Rallyes disputados: 74. Victorias: 15. Máximo rival de Didier Auriol según el propio piloto francés, Juha Kankkunen tratará, vista su experiencia en España el año pasado y en el pasado Sanremo, de no perder demasiado tiempo en la etapa de asfalto para recuperarlo sobre las de tierra, cuyo mayor porcentaje en la presente edición debe favorecerle, aunque con tres títulos mundiales en el bolsillo la motivación ya no será nunca la misma.

Nacido el 29 de diciembre de 1963 en Livorno (I). Primer vehículo: en 1984. En el Mundial desde: 1986. Rallyes disputados: 9. Victorias: 1. Vencedor con todo merecimiento del Sanremo frente a un tricampeón del mundo y ante el entusiasmo de los tifosi, Andrea Aghini vuelve a Cataluña aspirando a algo más que el quinto lugar logrado en 1991. De todas formas el objetivo de «Ago» será aumentar su experiencia sobre la tierra y sumar kilómetros con el Lancia de cara a la próxima temporada como número dos del Jolly Club.

LANCIA HF INTEGRALE



6 ALEX FIORIO

Nacido el 10 de marzo de 1965 en Turín (I). Primer vehículo: Fiat Uno en 1985. En el Mundial desde: 1986. Rallyes disputados: 40. Victorias: Ninguna. Después de su salida del equipo Ford, el hijo de Cesare Fiorio ha vuelto a conducir para la marca donde se formó. Este año sus participaciones mundiales se han reducido a Grecia, Argentina, Sanremo y ahora España, además del Europeo donde ha conseguido dos victorias. Encuadrado en el equipo Astra de Mauro Pregliasco debe aspirar a ser primero entre los equipos no oficiales.



8 GUSTAVO TRELLES

Nacido el 15 de noviembre de 1955 en Minas (U). Primer vehículo: Fiat 125 en 1975. En el Mundial desde: 1981. Rallyes disputados: 31. Victorias: Ninguna. Dedicado por entero al Campeonato de España de Rallyes sobre Tierra, Gustavo Trelles afrontará la prueba catalana con el cuarto título de la especialidad en el bolsillo. Allí el piloto uruguayo espera repetir al menos su magnífica actuación en el último Rallye de Argentina, con una mecánica casi a la altura de las oficiales ante una dura competencia.



17 PEDRO J. DIEGO

Nacido el 15 de mayo de 1968 en Madrid (E). Primer vehículo: Peugeot 309 GTI en 1988. En el Mundial desde: 1992. Rallyes disputados: Ninguno. Victorias: Ninguna. Uno de nuestros posibles pilotos en el Mundial de Rallyes en un futuro no muy lejano, Diego va a tener la oportunidad de enfrentarse a la élite y comprobar su nivel. En paro forzoso tras la renuncia de Lancia España a la competición ha corrido algunas pruebas del Campeonato de Tierra, logrando la victoria en el Principado de Asturias, quitándose así una vieja espina.



18 JESÚS PURAS

Nacido el 16 de marzo de 1963 en Santander (E). Primer vehículo: Renault 5 TS en 1983. En el Mundial desde: 1991. Rallyes disputados: 3. Victorias: Ninguna. Volver a empezar parece el destino de Jesús Puras. Después de su amarga experiencia mundial de 1991, el piloto cántabro ha intentado hacer el Nacional de Rallyes con un escaso presupuesto, pero demostrando siempre ser el más rápido cuando la mecánica le ha respetado. Esta prueba debe constituir un escaparate para aquellos que se han olvidado de él y renovar la confianza de quienes le han apoyado.

LANCIA HF INTEGRALE: Nadie esperaba tal supremacía de la enésima versión del Lancia Delta, ni siquiera los técnicos de Abarth, pero las prestaciones del HF Integrale, popularmente conocido como «la Deltóna», han sobrepasado las expectativas. Vencedor en todos los terrenos donde ha participado a lo largo de 1992, excepto el Safari, todos sus pilotos han alabado la facilidad de su conducción respecto a la versión 16 válvulas, gracias al aumento de las vías delantera y trasera y el mayor recorrido de la suspensión, amén de un motor de excepción.



FICHA TECNICA

MOTOR: Anterior, transversal Nº de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.995 (x 1.7=3.391 cc) Diámetro x carrera: 84 x 90 mm Potencia: 295 CV a 7.000 rpm Par: 43 mkg a 4.500 rpm. Suspensiones: Independientes, brazo triangular y doble brazo transversal. Frenos: Discos ventilados de 332 y 282 mm. Cambio: De 6 velocidades Longitud: 3.900 mm. Anchura: 1.770 mm. Altura: 1.360 mm. Vía delantera: 1.566 mm. Vía trasera: 1.526 mm. Paso: 2.480 mm. Peso: 1.115 kg.



TOYOTA TEAM EUROPE



1 ARMIN SCHWARZ

Nacido el 16 de julio de 1963 en Oberreichenbach (D). Primer vehículo: Audi 80. En el Mundial desde: 1988. Rallyes disputados: 22. Victorias: 1. Su triunfo en la pasada edición del Rallye Catalunya-Costa Brava, con vuelos incluido, debe ser el mejor recuerdo del «Barón Rojo» de su paso por Toyota. Para Armin Schwarz esta puede ser su última participación con el equipo de Colonia, tras fichar recientemente por Mitsubishi, por lo que vendrá dispuesto a repetir victoria y demostrar que rapidez y agresividad son compatibles con estar en el podio de llegada.



4 CARLOS SAINZ

Nacido el 12 de abril de 1962 en Madrid (E). Primer vehículo: Renault 5 TS. En el Mundial desde: 1987. Rallyes disputados: 46. Victorias: 11. Con el pensamiento en lo que pueda suceder el año que viene, Carlos Sainz afronta esta cita del Mundial en nuestro país como un test para las próximas pruebas de asfalto, especialmente Montecarlo, más que deshojando sus posibilidades de victoria. Sin embargo, una vez al volante, apoyado por sus incondicionales todo puede cambiar en lo que sin duda será un triunfo del hombre sobre la máquina.

TOYOTA CELICA TURBO 4WD: Muchas esperanzas se habían puesto en un vehículo como el Toyota Celica Turbo 4WD bautizado «Carlos Sainz limited edition», en honor del campeón del mundo de 1990. Sin embargo, desde el primer momento graves problemas de motor y suspensión parecieron afectar al modelo japonés. Si los primeros parecen estar resueltos, no ha ocurrido lo mismo con las suspensiones y después las transmisiones, a pesar de innumerables pruebas hasta el punto de que los técnicos parecen haber perdido el rumbo y los pilotos cualquier posibilidad de triunfo en 1992...¿1993?

FICHA TECNICA

MOTOR: Motor: Anterior, transversal Nº de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.988 (x 1.7=3.380 cc). Diámetro x carrera: 86 x 86 mm. Potencia: 299 CV a 5.700 rpm. Par: 45 mkg. a 4.000 rpm. Suspensión: Independiente, brazo triangular y doble brazo transversal. Frenos: De disco ventilados de 328 y 295 mm. Cambio: De 6 velocidades. Longitud: 4.410 mm. Anchura: 1.745 mm. Altura: 1.300 mm. Vía delantera: 1.510 mm. Vía trasera: 1.510 mm. Paso: 2.525 mm. Peso: 1.140 kg.



FORD MOTOR COMPANY



2 FRANÇOIS DELECOUR

Nacido el 30 de agosto de 1962 en Maastricht (F). Primer vehículo: Autobianchi A 112 Abarth en 1981. En el Mundial desde: 1984. Rallyes disputados: 20. Victorias: Ninguna. François Delecour ha seguido constataando en rapidez, así a costa de tomar excesivos riesgos a lo largo de la presente temporada, para estar lo más delante posible con su Ford Sierra Cosworth 4x4. Sin embargo, su protagonismo ha sido menor que el año pasado, en parte debido a contar con una maquinaria que no ha evolucionado como la competencia. Para el francés, ahora sólo cuentan los meses que faltan para el debut del esperado Escort Cosworth.



10 JOSE MARIA BARDOLET

Nacido el 22 de febrero de 1964 en Vic (E). Primer vehículo: Seat 600 en 1981. En el Mundial desde: 1991. Rallyes disputados: 2. Victorias: Ninguna. Después de comprobar en el pasado rallye de Portugal cual es la diferencia entre correr una prueba del Mundial como semioficial o estar integrado en un equipo oficial de los grandes, el piloto catalán «Mia» Bardolet puede tener su última oportunidad de conseguir un puesto fijo para poder seguir el Mundial. Su único punto de referencia debe ser su compañero de equipo François Delecour y tratar de que se hable de él, aunque sea por breve espacio de tiempo.

FORD SIERRA COSWORTH 4x4: Con la llegada de Massimo Biasion, el Ford Sierra Cosworth 4x4 ha ido ganando en prestaciones y sobre todo en fiabilidad mecánica. Los consejos del bicampeón del mundo han sido escuchados con atención por los técnicos de Boreham y los resultados han ido llegando, aunque sin la espectacularidad de antaño, ni siquiera sobre el asfalto. Ello se ha debido a la falta de tiempo de los ingenieros para evolucionar una mecánica cuyo sucesor ya tiene nombre desde hace más de un año.



debe permitir optimizar las jornadas de reconocimiento de los pilotos y aprovechar al máximo cada uno de los equipos de asistencia, pudiendo un privado realizar todos los servicios con sólo tres vehículos. El porcentaje de asfalto se ha reducido de un 51,6 por ciento a un 40,1 por ciento, así como el kilometraje total, de 594,02 a 533,49 y el número de tramos, de 35 a 28. La tierra ha cobrado un nuevo protagonismo, con un 59,9 por ciento del recorrido cronometrado, tras la introducción de las pruebas entre Manresa y Solsona, aunque su mantenimiento sólo ha sido posible gracias a innumerables negociaciones con los diferentes propietarios, hasta veinte distintos en un tramo de 15 kilómetros, exigiendo algunos hasta el asfaltado de los mismos una vez acabada la prueba (¿?). La edición de 1992 presenta dos tramos de asfalto nuevos y cinco de tierra, que incluyen tres completamente nuevos y dos con modificaciones importantes. Igualmente los reagrupamientos de Solsona y Berga han sido sustituidos por Cardona, tanto en la primera como en la segunda etapa.

En el terreno deportivo la importancia del mercado español tanto para Lancia como para la firma Martini & Rossi motivó la inclusión de la prueba española en los planes originales de la marca italiana. Si originariamente debían ser Auriol, Bugalski y Aghini los pilotos presen-

FICHA TECNICA

MOTOR: Anterior longitudinal N° de cilindros: 4 en línea. Cilindrada: 1.993 (x 1,7=3.388 cc). Diámetro x carrera: 90,8 x 76,9 mm. Potencia: 295 CV a 6.250 rpm. Par: 36 mkg. a 4.500 rpm. Suspensiones: Independientes McPherson y brazo oblicuo. Frenos: Discos ventilados de 355 y 265 mm. Cambio: De 7 velocidades. Longitud: 4.494 mm. Anchura: 1.698 mm. Altura: 1.376 mm. Via delantera: 1.444 mm. Via trasera: 1.460 mm. Paso: 2.608 mm. Peso: 1.150 kg.

¡PRECAUCION POR FAVOR!



CARLOS Sainz y «Dalmau» son los dos protagonistas de la campaña que en pos de la seguridad ha lanzado el RACC. El mensaje básico es: **Colabora con la seguridad, elige sitios elevados, no te pongas en la carretera y ayuda al Rallye;** consejos que se difundirán en un vídeo, en la guía del espectador, el programa oficial y en carteles.

LISTA DE INSCRITOS

1- A. Schwarz- A. Hertz	Toyota Celica Turbo 4WD
2- F. Delecour- D. Grataloup	Ford Sierra Cosworth 4x4
3- D. Auriol- B. Occelli	Lancia HF Integrale
4- C. Sainz- L. Molla	Toyota Celica Turbo 4WD
5- J. Kankkunen- J. Piironen	Lancia HF Integrale
6- A. Fiorio- V. Brambilla	Lancia HF Integrale
7- A. Aghini- S. Farnocchia	Lancia HF Integrale
8- G. Trelles- J. Del Buono	Lancia HF Integrale
9- F. Capdevila- A. Rodríguez	Ford Sierra Cosworth (N)
10- J.M. Bardolet- J. Autet	Ford Sierra Cosworth 4x4
11- J.M. Ponce- J.C. Deniz	BMW M3
12- C. Menem- V. Zucchini	Lancia HF Integrale (N)
14- P. Sibera- P. Gross	Skoda Favorit 136 L
15- V. Berger- M. Fanta	Skoda Favorit 136 L
16- M.B. Sulayem- R. Morgan	Ford Sierra Cosworth (N)
17- P.J. Diego- I. Muguerza	Lancia HF Integrale
18- J. Puras- A. Romaní	Lancia HF Integrale

tes, tan sólo el primero mantuvo su condición durante la temporada para añadirsele Juha Kankkunen más tarde y no definirse el tercero, Andrea Aghini hasta después de su victoria en el Rallye Sanremo. También estuvo en duda la participación de Carlos Sainz hasta el último momento, pendiente de las combinaciones y sus posibilidades en el campeonato del mundo. Finalmente, de cara a adquirir mayor experiencia sobre el asfalto antes del Montecarlo se decidía la participación del piloto del RACC, aunque los ensayos previos no han sido muy esperanzadores, y la de su compañero de equipo Armin Schwarz, ante la sorpresa del propio Sainz en una visita a Colonia. Igualmente, el equipo Ford cambiaba la inscripción de Massimo Biasion, dedicado a los ensayos del Ford Escort Cosworth, por la de José María Bardolet para alegría del piloto de Sant Julià de Vilatorrada, manteniendo siempre invariable la de François Delecour. Tras los pilotos oficiales, una lucha casi tan interesante: la protagonizada por los pilotos de Lancia

de las escuderías privadas que protagonizarán Alex Fiorio, Gustavo Trelles, Pedro Diego y Jesús Puras. Entre los protagonistas del Campeonato de España, José Mari Ponce intentará la aventura con su BMW M3, con el que afrontará las etapas de tierra, mientras Jesús Puras querrá dejar constancia de su condición de piloto de Mundial, esperando junto al ausente Luis Monzón que el título se decida en el Rallye de Madrid. Más interesante será la lucha por la Copa FIA de grupo N donde, dependiendo del resultado de Gregoire de Mevius en el Costa de Marfil, Carlos Menem cuenta con una buena oportunidad, al igual que Fernando Capdevila quien deberá esperar los acontecimientos en su reaparición mundial tras su grave accidente en Argentina, del que parece haberse recuperado casi al cien por cien, gracias a su constancia durante la rehabilitación. Sólo cabe desear que todo transcurra con normalidad y que el éxito deportivo sea tan brillante como el del año pasado.

Esteban Delgado



¿Mozart junto a Michael Jackson? ¿Bach al lado de los Beatles?

¿Vivaldi cerca de Elvis? La CBOX de Fischer pone en la punta de tus dedos la música que más te gusta. Con sólo mover un dedo pasas del Barroco al Rock. De la Salsa al Acid House. Existe un CBOX para cada modelo de coche. Hecho a medida. Y se instala en cuestión de minutos.

FISCHER. MÚSICA EN LA PUNTA DE TUS DEDOS.

Al volante del Toyota Celica Turbo 4WD grupo A

SUDANDO COMO SAINZ



Estar siempre a pie de carretera, viendo a simple vista o a través del visor fotográfico la acción de los pilotos del Mundial de Rallyes y tener que juzgar después lo acertado o no de su conducción, no siempre resulta justo. Pero esta vez al periodista le ha llegado la hora de ver al toro desde el otro lado de la barrera, el del "Matador", el de Carlos Sainz.

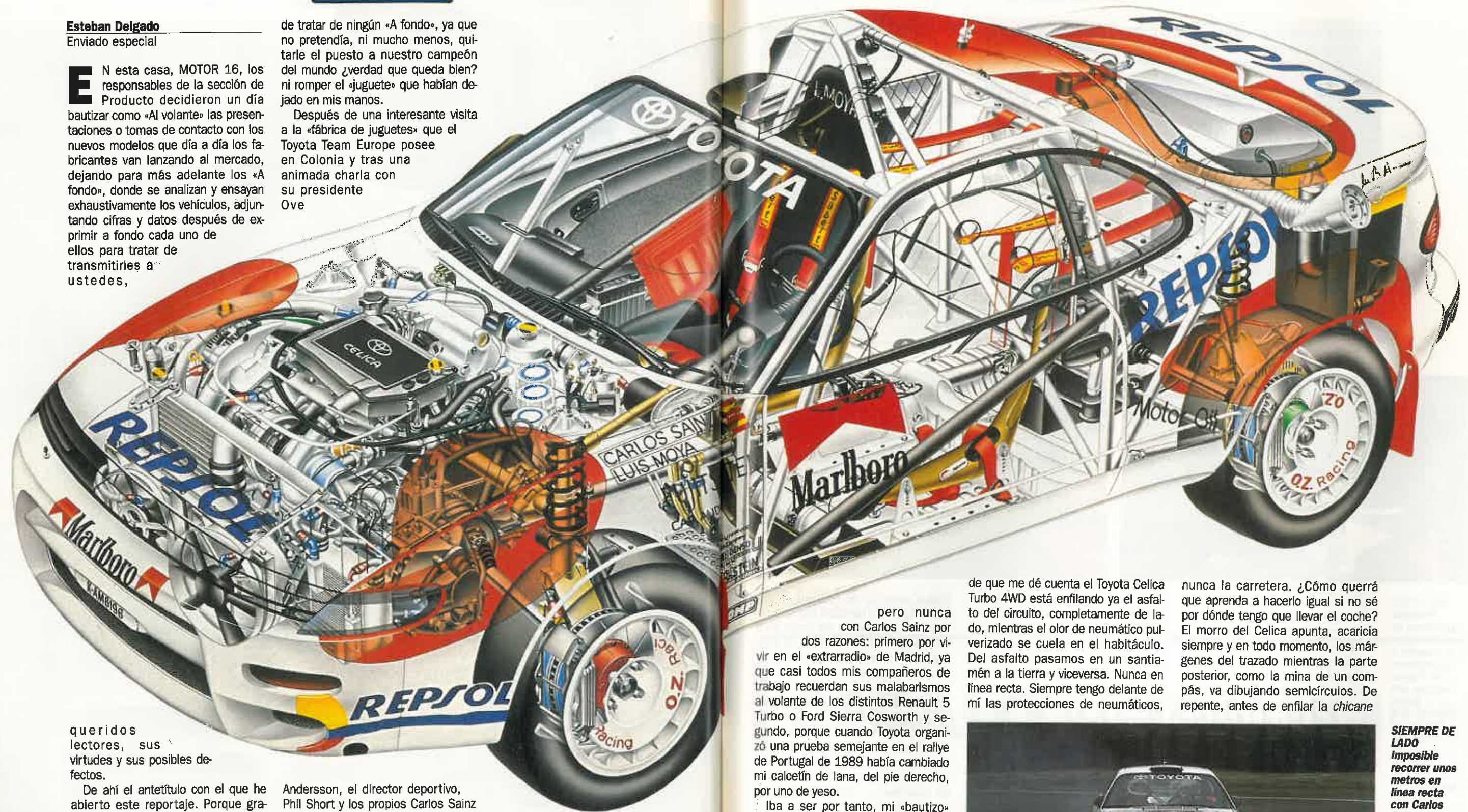


Esteban Delgado
Enviado especial

EN esta casa, MOTOR 16, los responsables de la sección de Producto decidieron un día bautizar como «Al volante» las presentaciones o tomas de contacto con los nuevos modelos que día a día los fabricantes van lanzando al mercado, dejando para más adelante los «A fondo», donde se analizan y ensayan exhaustivamente los vehículos, adjuntando cifras y datos después de exprimir a fondo cada uno de ellos para tratar de transmitirles a ustedes,

de tratar de ningún «A fondo», ya que no pretendía, ni mucho menos, quitarle el puesto a nuestro campeón del mundo ¿verdad que queda bien? ni romper el «juguete» que habían dejado en mis manos.

Después de una interesante visita a la «fábrica de juguetes» que el Toyota Team Europe posee en Colonia y tras una animada charla con su presidente Ove



queridos lectores, sus virtudes y sus posibles defectos.

De ahí el antetítulo con el que he abierto este reportaje. Porque gracias a la amabilidad y «confianza ciega» de Marion-Bell Andersson, responsable de las relaciones públicas del Toyota Team Europe, uno ha podido realizar por algunos momentos el sueño de muchos de ustedes y el propio sentándose en el asiento de Carlos Sainz. Por ello, les pido un poco de comprensión ya que no se pue-

Andersson, el director deportivo, Phil Short y los propios Carlos Sainz y Luis Moya; nos dirigimos a la pista de rallycross de Valkenswaard, en Holanda, a 170 km de la sede del equipo, en una pista de kilómetro y medio, tierra-asfalto, donde se suelen probar los vehículos del TTE.

Creo recordar que la primera vez que subí al lado de uno de los grandes nombres del mundial de rallyes

fue en 1984, al lado del sueco Per Eklund en el bosque de Clocaenog, uno de los tramos del RAC Rally, fue precisamente en uno de los viejos Toyota Celica TC Turbo. Luego le siguieron nombres como Henri Toivonen, Markku Alen, Juha Kankkunen, etc.,

pero nunca con Carlos Sainz por dos razones: primero por vivir en el «extrarradio» de Madrid, ya que casi todos mis compañeros de trabajo recuerdan sus malabarismos al volante de los distintos Renault 5 Turbo o Ford Sierra Cosworth y segundo, porque cuando Toyota organizó una prueba semejante en el rallye de Portugal de 1989 había cambiado mi calcetín de lana, del pie derecho, por uno de yeso.

Iba a ser por tanto, mi «bautizo» con el campeón del mundo de 1990. Así se lo hago notar a Carlos, una vez aposentado en el Recaro de Luis Moya. «Esto es una m... Hubiera sido mejor en un verdadero tramo». Lo dice como queriendo decir: ¡Allí te ibas a enterar de lo que vale un peine...! Espero que el mecánico me haya ajustado bien el arnés, pues antes

de que me dé cuenta el Toyota Celica Turbo 4WD está enfilando ya el asfalto del circuito, completamente de lado, mientras el olor de neumático pulverizado se cuele en el habitáculo. Del asfalto pasamos en un santiamén a la tierra y viceversa. Nunca en línea recta. Siempre tengo delante de mí las protecciones de neumáticos,

nunca la carretera. ¿Cómo querrá que aprenda a hacerlo igual si no sé por dónde tengo que llevar el coche? El morro del Celica apunta, acaricia siempre y en todo momento, los márgenes del trazado mientras la parte posterior, como la mina de un compás, va dibujando semicírculos. De repente, antes de enfilar la chicane



SIEMPRE DE LADO
Imposible recorrer unos metros en línea recta con Carlos Sainz al volante del Toyota Celica Turbo 4WD...

situada en medio de la pequeña recta, uno de los márgenes se repite. Trescientos sesenta grados en un instante equivalen a un trompo, si no recuerdo mal. Mientras intento comprender dónde estoy. Un regalito a posta, «of course». Me doy por enterado y ahora me dedico a ver el baile de pies de Carlos. Lo del baile no se me ha dado nunca bien, pero a lo mejor se me pega algo, pienso. Finalmente llevo a la triste conclusión que ni por esas, ni viéndolo mil veces.

Es la hora de la alternativa. Mis antecesores, dos queridos compañeros que combinan la pluma con las carreras, el griego «Stratissino», piloto oficial del importador de Nissan y vencedor del grupo N en el Acrópolis del año pasado y Ricardo Muñoz, colega y amigo, cuyo historial no cabría en estas páginas, me han devuelto el To-

el coche de calle sólo se consigue alzando el cuello o a oído...

Delante de mí lo único que recuerdo la versión de calle son los mandos de los intermitentes y limpiaparabrisas. El salpicadero realizado en fibra de carbono está presidido por un gran cuentavueeltas, ligeramente desplazado a la derecha; un panel de cristal líquido a la izquierda que muestra hasta doce funciones distintas con cinco pequeñas luces que van del verde al rojo, indicador de que algo va mal; un reloj de presión de aceite debajo, mucho más grande de lo habitual y uno, central, indicador de la presión de turbo. Dentro del semicírculo del salpicadero podemos ver todavía los mandos de las luces de emergencia y del calefactor del parabrisas. En la columna central, al alcance de la mano derecha y debajo

del Toyota va hacia delante. Finalmente, Carlos abre la puerta y me introduce la marcha. «A veces va un poco dura», responde. Menos mal. Vuelvo a embragar y ¡horror! no lo llevo demasiado alto de vueltas y acabo calando el motor.

Finalmente, como un caballo encastrado, logro llevar el Toyota Celica Turbo 4 WD «Carlos Sainz limited edition» (¡vaya nombrecito!) al circuito. Es un momento mágico, único, difícil de explicar. Primera, acelero. El motor responde con una rapidez inusitada. Segunda y primera sorpresa. Ningún problema, no como en los Lancia que requieren precisión y rapidez si no quieres que los dientes rectos de los piñones del cambio te delaten. Y no he metido la cuarta, ni la sexta. Su suavidad es encomiable. Tercera. Lo mismo. Ni primera ni quinta. El em-



MÚLTIPLES MANDOS
Aprenderse de memoria todos los mandos e interruptores del Toyota requiere una buena memoria. A la derecha, el cambio X-Trac, el freno de mano y las palancas de regulación de las barras estabilizadoras delantera y trasera.

yota Celica que Carlos Sainz llevara hasta la segunda posición en el rallye de Argentina, intacto.

No me he traído el mono ignífugo, ni guantes ni botines. Eso sí, esta vez prefiero cambiar el casco integral por uno de los abiertos que Carlos suele usar en los test. Y de paso me puedo poner las gafas. Entrar en el habitáculo para ocupar el asiento de Carlos Sainz es mucho más fácil que hacerlo en el de Luis Moya por su mayor altura respecto al suelo, más incluso que en el coche de serie, a pesar de tener que salvar la barra transversal de protección. Mientras «El Rizos» me ayuda a ajustar el arnés de cinco puntos, compruebo que el asiento que acaba de dejar está un poco retrasado para mi gusto, pero no es cuestión ahora de andar arreglándolo. El puesto de conducción resulta alto, pero permite tomar las medidas al vehículo, algo que aparcando

de un ordenador de a bordo (distancia, tiempo, velocidad, consumo...), nos encontramos con un reloj indicador de la presión de aceite del diferencial central, el botón del extintor y dos pequeños mandos que permiten regular la presión del turbo en cuatro posiciones y el mapa de la gestión electrónica del motor. Siguen más abajo los mandos que controlan la transmisión y el reparto del par entre ambos ejes, así como el mando de encendido del motor y finalmente el desconector. Más allá, todo son fusibles y territorio de Luis Moya.

Todo está ya dispuesto. Me preguntan si tengo alguna duda, pero antes de subir Luis Moya me ha indicado cómo funciona la marcha atrás que debo emplear para dirigirme al circuito. «Levantando hacia arriba el trinquete de seguridad y como si fuera la segunda». O.K., pero o yo no he comido hoy o va un poco duro. Embrago y

brague cerámico no requiere un cuidado especial y tampoco hay que ponerse de pie encima del freno para detener el vehículo y eso que el gran ángulo de mi pierna derecha no me permite ejercer mucha fuerza sobre el pedal. Los cuatro enormes frenos de disco autoventilados con pinzas accionadas por cuatro bombines son más que suficientes, al menos a la velocidad a la que voy. La dirección responde rápidamente, incluso más que el motor, por lo que hay que estar bien atento y sujetar el volante con fuerza una vez pisamos decididamente el acelerador. El motor entrega toda la potencia con generosidad, en cualquier marcha, permitiéndome abordar las curvas en una marcha superior a bajo régimen, y a la vez disponer de unas aceleraciones fulgurantes que hacen que se agradezca el buen funcionamiento del cambio. El trabajo llevado a cabo por los técni-



PILOTO TOYOTA POR UN DÍA
Todo estaba preparado para sentirse Carlos Sainz por unos momentos, como si de una verdadera asistencia se tratase.

cos en el motor desde Montecarlo ha permitido solventar el problema que impedía que respirase bien a partir de 6.000 revoluciones por minuto, aunque el motor pudiera estirarse hasta las siete mil, disponiendo según pudimos comprobar visualmente en Australia de mejor respuesta que el Lancia. Igualmente, en el próximo Cataluña-Costa Brava, Carlos Sainz estrenará un motor igualmente potente, pero con mas bajos llegando a la caballería por debajo de 3.500 rpm.

Con ruedas de tierra, unas Pirelli G7, es una verdadera diversión abordar las curvas en asfalto con un vehículo decididamente sobrevirador co-

mo este Toyota. Sólo basta fijarse un límite pisando el gas para salir cruzado en todas ellas. Bueno, ligeramente cruzado. Desde luego la sensación de adherencia que transmite sobre el asfalto, a pesar de su calzado, es impresionante y la estabilidad que le proporcionan sus suspensiones en aluminio, bastan para mi nivel de conducción aunque hayan y sigan siendo el principal quebradero de cabeza de Carlos Sainz y los técnicos del Toyota Team Europe, durante toda la temporada hasta el punto de ser sustituidas por unas totalmente diferentes la próxima temporada. Sobre la tierra, que no es precisamente mi fuerte,

prefiero ir con cuidado acariciando el pedal del acelerador. Con tan sólo unas pocas vueltas en mi haber, sin haberle podido coger todavía el punto, salgo peleándome con la dirección intentando recuperar la parte posterior... y la estrechez de la pista en ese punto no invita a intentar ser Carlos Sainz sin arriesgar la integridad del «juguete».

Se acabó. Seguramente, Carlos Sainz pensará ahora que a ver qué escribo la próxima vez aunque haya ido a dos por hora, la Sra. Andersson respirará aliviada y yo en el futuro podré volver a hacer realidad un nuevo sueño.

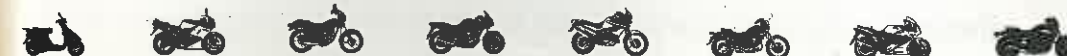
EL REGALO MÁS RÁPIDO DEL MUNDO

Ahora en YAMAHA queremos celebrar contigo la inauguración de nuestras nuevas instalaciones. Acércate a un Concesionario Oficial y al comprar cualquiera de nuestras motos te hacemos AL INSTANTE un REGALO de hasta 50.000 ptas.¡. Sólo por preferir YAMAHA ¡ya tienes REGALO!

HASTA **50.000** PTAS.

- Promoción válida en Península y Baleares, hasta el 31 de Diciembre de 1992.
- Consulta la lista de REGALOS en los Concesionarios, según modelos.

TVR



YAMAHA



AL FINAL GANÓ
La victoria de Riccardo Patrese fue muy merecida a pesar de la ayuda de Mansell que rompió el motor de su coche.

A VECES OCURRE
Inexplicablemente el motor Renault RS 4 no aguantó el ritmo a que Mansell lo sometió durante veintinueve vueltas.

Gran Premio de Fórmula 1 de Japón EL DÍA ESPERADO

En los últimos estertores del campeonato, se ha reafirmado la superioridad de Williams con la tan ansiada victoria de Riccardo Patrese; sin embargo, el triunfo de Renault se ha ensombrecido por la rotura de tres propulsores RS4.



A L parecer, el circuito de Suzuka trae mala suerte a Honda, y al mismo tiempo, se ha convertido en el escenario de los triunfos de los eternos segundos.

El año pasado, fue Ayrton Senna quien regaló de forma poco caballerosa la victoria a su compañero Gerhard Berger, aquella frenada en la recta de tribunas, no fue un acto de

SUZUKA EN BREVE



◆ DECEPCIÓN Y BRONCA.

El estreno de las suspensiones activas de Ferrari ha demostrado que en Maranello queda mucho trabajo que realizar, y además, la desventaja respecto a Williams es de por lo menos tres años. Junto a esto, se ha planteado una seria discusión entre Alesi y Larini; el piloto galo, se negaba a aceptar que Alesi Larini probara las suspensiones activas.

◆ PARA ESTAR EN FORMA.

Nigel Mansell se deberá someter a una operación quirúrgica antes de que dé comienzo la temporada de Indy. El Campeón del Mundo padece una malformación ósea en el pie izquierdo, que dificultaría la conducción de coches con cambio manual.

◆ ADIÓS TRADICIÓN.

En el seno de la escudería Ferrari ha existido siempre una gran tradición en cuanto a calidad de motores se refiere. Sin embargo, actualmente todo eso parece haberse desvanecido. Por una parte, parece claro que Paolo Mascia, máximo responsable de los propulsores, ha sido despedido, y que Claudio Lombardi, su brazo derecho, está a punto de abandonar Ferrari.

monoplaza dotado de cambio automático, debería tener a Nannini como piloto. De hecho, Nannini dio sus primeros pasos en la F1 con un Minardi.

◆ SORPRESA.

Vittorio Ghidella parece estar dispuesto a comprar la Lamborghini, en la que se incluía también la Lamborghini Engineering. Debido al difícil momento de la economía mundial,



◆ DE YAMAHA A HART.

Eddie Jordan, titular de la escudería que lleva su nombre, ha roto las relaciones con Yamaha que hasta el final de la presente temporada proporcionará motores a Jordan. Este último ha firmado un contrato con



Brian Hart para emplear el motor V10 durante dos temporadas. Al mismo tiempo, Yamaha ha comprado a John Judd la patente de su motor de diez cilindros, que pasará a la escudería Tyrrell en 1993.

◆ SE LO MERECE.

A pesar de tener firmado el contrato para la próxima temporada con la escudería Lotus, el piloto finlandés Mika Hakkinen podría pasar a formar equipo con Alain Prost en Williams. Al parecer, la escudería de Detroit estaba dispuesta a pagar una buena cifra a Lotus para fichar a su piloto.

◆ CAMBIOS RADICALES.

Con la llegada de John Barnard a Ferrari, ha dado comienzo una serie de cambios de mecánicos e ingenieros. A partir de ahora, el jefe de mecánicos será el británico Stepanoy, ex Benetton, y se rumorea que



Juan Villaverde podría pasar a ocupar el puesto de jefe de producción.

◆ INCREÍBLE.

Según se ha escuchado en Suzuka, no es claro que Honda se ha retirado de la F1 por una cuestión económica, sino por todo lo contrario. Al parecer, el coloso japonés ha puesto en marcha la construcción de un



nuevo monoplaza, totalmente diseñado y realizado por ellos. El debut está previsto para 1994, y hay indicios de que Honda quiere volver a dominar en la F1.

◆ ¡QUÉ VERGÜENZA!

Al desaparecer la presencia de Nigel Mansell en la F1, se ha planteado el problema de adjudicar o no el número uno al coche de Alain Prost. En la reunión mantenida por la FISA en Suzuka, se ha decidido que ningún coche lleve ese número, y que al monoplaza de Prost se le adjudique el número cero.

◆ SIGUE LA DINASTÍA.

Christian Fittipaldi ha logrado el sexto lugar en la clasificación final, con lo cual, ha logrado el primer punto de su carrera en la F1. Hace veinte años, Wilson, su padre, logró la primera puntuación con ocasión del Gran Premio de Alemania, en el que se clasificó quinto.



amistad, sino una bofetada moral. Por el contrario, en este Gran Premio, Nigel Mansell fue un poco más diplomático, y con tal de compensar los muchos favores recibidos de Riccardo Patrese a lo largo de la temporada, se inventó una excusa para abrirle el camino de la victoria de forma digna.

A pesar de estar ya todo decidido en esta temporada, que pasará a los anales de la Fórmula 1 por haber echado al Campeón del Mundo, haber aburrido al personal hasta la hartura, y para colmo, haber dado pie a que nadie lleve el número uno en 1993, quedaba por decidir el subcampeonato, y de paso, clavarle a Honda el rejón de muerte frente a doscientos mil japoneses, que hasta el día anterior les habían convencido de que eran los mejores.

Para Renault, lograr la victoria en Suzuka era vital, tanto desde el punto de vista deportivo como por la repercusión comercial y, al mismo tiempo, ganar en Japón formaba parte del plan estratégico que constaba en triunfar en los Grandes Premios de Mónaco, Francia, Italia, y

DEPORTE



UN DESASTRE
Jean Alesi terminó el Gran Premio enojado con su equipo. Criticó duramente el rendimiento del motor.

por supuesto en la casa del Sol Naciente. De esa forma, cualquier resquicio de duda sobre la derrota de Honda por parte de una industria europea, quedaba borrado.

A pesar de todo eso, Renault se arriesgó a utilizar los motores RS4, más competitivos que los RS3C, pero sin duda menos fiables, y todavía en fase de evolución.

Las características del trazado de Suzuka fueron perfectas para los Williams, tanto con la pista seca como durante los entrenamientos del sábado, que se suspendieron a los treinta minutos del comienzo por la lluvia torrencial.

Mansell ocupó en todo momento

la primera posición en los entrenamientos, hasta alzarse con la *pole position*, que representó la decimotercera en la temporada, con lo cual, igualó el récord que Senna estableció en 1988 y 1989.

Con vistas a la carrera, el poderío de los pilotos de Williams estaba incontestado más que nunca. Si por una parte los McLaren no contaban con ninguna posibilidad de rivalizar, los Benetton no reunían condiciones para destacar en Suzuka. Junto a esto, los Ferrari seguían en el limbo de la desesperación, aunque el estreno de las suspensiones activas por parte de Larini, dejó ver una lejana esperanza de competitividad.



Presentamos el nuevo modelo con frenos ABS.

Coches como éste pueden convertirse en los más seguros. Hasta el utilitario más simple puede disfrutar del ABS. Para ello, todo lo que hay que hacer es incorporar ABS/TRAX® al sistema de frenos. Un cambio que hará de su actual coche un vehículo más seguro.

Inventado en Estados Unidos, e instalado por automovilistas de los cinco continentes, ABS/TRAX® es un sistema de anti-bloqueo mecánico que actúa conjuntamente con los frenos originales de su coche, ayudándole a

controlar la dirección para resolver situaciones de peligro con más seguridad, consiguiendo acortar la distancia de parada hasta en 9 metros. En estos metros, precisamente, puede estar la diferencia entre un accidente mortal o un simple sobresalto.

ABS TRAX®
SEGURIDAD A SU ALCANCE

La seguridad del ABS ya no es exclusiva de los coches de lujo. El anti-bloqueo ABS/TRAX® puede instalarse, prácticamente, en todos los modelos, sin importar el año de fabricación, de una forma fácil y a un precio asequible. ABS/TRAX® pone en sus pies garantizar su seguridad y la de los suyos, dando a su coche unos frenos para toda la vida.

Para más información diríjase a CARBECA, S.L. (distribuidor para España de ABS/TRAX®) en: Valencia o Villarreal, 2. 46100 Villarreal. Tel. (91) 551 13 11 Fax (91) 551 22 48.

Nombre y Apellidos _____ Provincia _____
Dirección _____ Teléfono _____
C.P. _____ Marca, modelo y año de su coche _____



◆ REVIVIR EL COMIENZO.

Después de las pruebas realizadas por Alessandro Nannini con el Ferrari F92 A en Fiorano, ha surgido la posibilidad de que vuelva a conducir un F1 en 1993. La oferta ha partido de Giancarlo Minardi, que de lograr la terminación del futuro



AL PODIO
A pesar de haber padecido una intoxicación Martín Brundle logró clasificarse en tercer lugar.

Las lenguas de doble filo aseguran que entre Patrese y Mansell se llegó a un acuerdo previo al gran premio, para propiciar la victoria del piloto italiano. Evidentemente, fallada la oportunidad de Monza, por un problema jamás verificado anteriormente a la bomba de las suspensiones, y posteriormente el accidente ocurrido en Estoril, habían sido circunstancias que aplazaban esa deuda moral pendiente entre los dos pilotos de Williams.

Desde la salida hasta la vuelta treinta y cinco, Mansell dominó de forma incontestada, y con una ventaja de casi dieciséis segundos sobre Patrese que le seguía. Según declaraciones del mismo Mansell, él fue el primero en pasar por el lugar del accidente de Mauricio Gugelmin, y por lo visto, la centralita electrónica del Jordan Yamaha que se había desprendido del coche, fue a impactar contra los trapezios de la suspensión del coche de Mansell. Éste, dio por hecho que la suspensión estaba dañada, y consultó por radio si en la telemetría se apreciaba algo anómalo. En este tiempo, Patrese se le había acercado, y Mansell consideró oportuno dejarle tomar el mando de la carrera. Una vez comprobado que las suspensiones funcionaban perfectamente, Mansell remontó hasta situarse por detrás de Patrese, que se mantuvo en la primera posición hasta el final de la carrera.

Al margen de las posibles consideraciones sobre lo que Mansell relató, la victoria de Patrese hubiese tenido lugar igualmente, debido a que el motor del Williams de Mansell se averió en la vuelta cuarenta y cuatro, obligándole a entrar en boxes con el vano motor en llamas. La victoria de Patrese representó la sexta de su carrera, y le ha situado en la segunda posición entre los pilotos italianos con victorias en la F1. La primera persona en felicitar a Patrese fue Mansell, que se acer-

có al parque cerrado, y le felicitó con estas palabras: «Me alegro, has ganado con todo el mérito. Disfruta esta victoria, y nos veremos en Adelaida». Por el contrario, Frank Williams se limitó a comentar la victoria de Patrese de forma lacónica: «Riccardo ha trabajado mucho esta temporada; ha merecido ganar».

En contraposición al éxito de Williams Renault, se ha visto la gran derrota de Senna, que abandonó después de dos vueltas por rotura del motor. Tampoco fue afortunada la actuación de Schumacher, que se retiró en la decimotercera vuelta con el cambio roto.

Para Ferrari, esta experiencia japonesa ha servido sólo para medir en un gran premio la validez de su sistema de suspensión porque Alesi se vio doblado por Mansell en la vuelta veintinueve y Nicola Larini en la decimoquinta. Las palabras con las que Alesi se dirigió a Montezemolo fueron contundentes: «Para ganar, hace falta que nos regale un motor que empuje algo más».

Gigi Corbetta
Fotos: Photo 4



FOLCLORE
El sentido del humor y del espectáculo de los japoneses es del todo particular.

CLASIFICACIONES

5. N. Mansell (Williams-Renault) 1.37.360	6. R. Patrese (Williams-Renault) 1.38.219
1. A. Senna (McLaren-Honda) 1.38.375	2. G. Berger (McLaren-Honda) 1.40.296
19. M. Schumacher (Benetton-Ford) 1.40.922	12. J. Herbert (Lotus Ford) 1.41.030
11. M. Hakkinen (Lotus Ford) 1.41.415	26. E. Comas (Ligier-Renault) 1.42.187
4. A. De Cesaris (Tyrrell Ilmor) 1.42.361	25. T. Boutsen (Ligier Renault) 1.42.428
28. N. Larini (Ferrari) 1.42.488	23. C. Fittipaldi (Minardi Lamborghini) 1.42.617
20. M. Brundle (Benetton-Ford) 1.42.626	24. G. Morbidelli (Minardi Lamborghini) 1.42.627
27. J. Alesi (Ferrari) 1.42.824	10. A. Suzuki (Footwork Mugen Honda) 1.43.029
32. S. Modena (Jordan Yamaha) 1.43.117	29. B. Gachot (Venturi Lamborghini) 1.43.156
22. P. Martini (BMS Dallara Ferrari) 1.43.251	30. U. Katayama (Venturi Lamborghini) 1.43.448
3. O. Grouillard (Tyrrell Ilmor) 1.43.941	21. Lehto (BMS Dallara Ferrari) 1.44.037
18. J. Lammers (March Ilmor) 1.44.075	9. M. Alboreto (Footwork Mugen Honda) 1.44.149
21. Lehto (BMS Dallara Ferrari) 1.44.249	15. G. Tarquini (Fondmetal Ford) 1.47.063
33. M. Gugelmin (Jordan Yamaha) 1.44.243	17. E. Naspetti (March Ilmor) 1.47.303

CLASIFICACION FINAL

1. R. Patrese (Williams Renault) 1:33.09.553. 2. G. Berger (McLaren Honda) a 13.729. 3. M. Brundle (Benetton Ford) a 1.15.503. 4. A. De Cesaris (Tyrrell Ilmor) a 1 vuelta. 5. J. Alesi (Ferrari) a 1 vuelta. 6. C. Fittipaldi (Minardi Lamborghini) a 1 vuelta. 7. S. Modena (Jordan Yamaha) a 1 vuelta. 8. A. Suzuki (Footwork Mugen Honda) a 1 vuelta. 9. J. Lehto (BMS Dallara Ferrari) a 1 vuelta. 10. P. Martini (BMS Dallara Ferrari) a 1 vuelta. 11. U. Katayama (Venturi Lamborghini) a 1 vuelta. 12. N. Larini (Ferrari) a 1 vuelta. 13. E. Naspetti (March Ilmor) a 2 v. 14. G. Morbidelli (Minardi Lamborghini), a 2 v. 15. M. Alboreto (Footwork Mugen Honda) a 2 v.

VUELTA RAPIDA: N. Mansell (Williams Renault), 1.40.646.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE PILOTOS

1. N. Mansell, 108 puntos. 2. R. Patrese, 56 puntos. 3. A. Senna, 50 puntos. 4. M. Schumacher, 47 puntos. 5. G. Berger, 39 puntos. 6. M. Brundle, 34 puntos. 7. J. Alesi, 15 puntos. 8. M. Alboreto, 5 puntos.

CAMPEONATO DEL MUNDO DE MARCAS

1. Williams-Renault, 164 puntos. 2. McLaren-Honda, 89 puntos. 3. Benetton-Ford, 81 puntos. 4. Ferrari, 18 puntos. 5. Lotus 13, 5 p.

Peter Stuyvesant

25 CIGARRILLOS



Descubre el mundo...

MÁGICO CUATRO
A Gustavo Trelles este año el número cuatro le ha traído suerte. La cuarta victoria con el Lancia Delta Proto le ha dado su cuarto campeonato en los rallyes de tierra antes de celebrarse la última carrera.



Rallye de Tierra de Lugo

PARA TODOS LOS GUSTOS

Por tierras lucenses se celebraron dos carreras, novedad que a unos gusta y a otros no, y allí se decidió el campeonato. El uruguayo Gustavo Trelles con su victoria el segundo día aseguró el título, cuarto que logra con un Lancia Delta Proto.

M^a Jesús Benet
Enviado especial

LA novedad que ha introducido el RACE este año de celebrar dos carreras en un mismo fin de semana no gusta a la mayor parte de los equipos y en el ambiente de Lugo era general el temor de que la próxima temporada todas las citas sean dobles. No parece probable, pero lo cierto es que para la próxima temporada el RACE estudia efectuar algunas modificaciones que potencien el campeonato, modificaciones que podrían ir desde alargar los rallyes, en lo que



NO PUDO SER
Pese al buen inicio de temporada, que lo colocaba como claro favorito, José María Bardolet con el Ford Escort Cosworth oficial no ha podido repetir el título que logró el pasado año.

casi todos los participantes están de acuerdo, hasta crear más categorías -incluso se piensa en una para pilotos privados- o repetir, si no en todos, la experiencia de dos pruebas en un mismo fin de semana. Pero el RACE tendrá que oír la opinión de los pilotos y equipos asiduos al campeonato antes de tomar una decisión.

Realizar dos pruebas en el mismo fin de semana, experiencia que se estrenó en Lérida y ahora se ha repetido en Lugo, es sin duda un *handicap* para los pilotos privados que, aunque ahorren algunos gastos con esta modalidad, se ven obligados a perder una participación si un problema importante los deja fuera de carrera el primer día. Esto no ocurre con los pilotos oficiales, aquellos que cuentan con un completo equipo de asistencia, reforzado en estos casos dobles, capaz de solventar cualquier reparación en unas horas para tener de nuevo el coche listo a la mañana siguiente. Sin embargo, los modestos, esos hombres que no luchan por la cabeza pero que nutren la participación en los rallyes, se ven obligados a perder puntos y premios si un problema importante, como les ocurrió a nueve equipos en tierras gallegas, los deja fuera de carrera el primer día.

La confirmación se vivió claramente en Lugo, cita doble donde Gustavo Trelles o José María Bardolet podían dejar sentenciado el título. Para evitar sorpresas y asegurar, pasara lo que pasara, su participación en los dos rallyes, el piloto uruguayo desplazó hasta la capital lucense dos Lancia Delta. No hizo falta utilizar el coche de repuesto, pese a que Trelles el primer día se salía y volcaba en su lucha con Guillermo Barreras por una nueva victoria que le acercara al título. El equipo de mecánicos trabajó rápido y el domingo a las nueve de la mañana el Delta Proto se encontraba de nuevo en perfectas condiciones para tomar la salida.

Otro tanto ocurría con el Ford Escort Cosworth de José María Bardolet y Josep Autet al que también una salida de pista, antes de que ocurriera la de su rival, en los resbaladizos caminos lucenses lo dejaba fuera de carrera el sábado. Al igual que el Delta, el Escort se presentaba en perfectas condiciones de nue-

VICTORIA Y ABANDONO
El Citroën AX de Guillermo Barreras voló sobre los deslizantes caminos lucenses. El sábado logró una merecida victoria, secundado por su compañero de equipo Zanini, pero el domingo la mecánica no aguantó.



UN GENTLEMAN EN LA TIERRA
La afición y perseverancia de Claudio Aldecoa se veía compensada en Lugo con un tercer y cuarto puesto para su Sierra Cosworth.



DEBÚ MUNDIAL
Borja Moratal estaba satisfecho con el estreno del Opel Calibra. El coche demostró que la próxima temporada habrá que contar con él.



IMBATIDOS EN DOS RUEDAS
El trío formado por los hermanos Muniente y el Volkswagen Golf GTI 16V se ha mostrado imbatible. Siete victorias de siete participaciones los convierte en ganadores indiscutibles de la categoría de dos ruedas motrices.

jando hasta las dos de la madrugada para revisar los tres AX, que en principio habían acabado el primer rallye sin incidentes, tanto Barreras como Burrull tenían que abandonar el domingo por problemas mecánicos, problemas que, según el responsable del equipo, quizás no hubieran ocurrido de haber tenido más tiempo para revisar los coches.

Los que sí cuajaban un fin de semana completo eran Borja Moratal y Claudio Aldecoa. El equipo Opel estrenaba, estreno mundial, el Opel Calibra con el que el sábado Moratal, que aprovechó el rallye para poner a punto el coche, se colocaba quinto; el domingo demostró que su sitio puede estar entre los cuatro primeros aunque su opción a la tercera plaza se esfumó por una salida de pista. Por su parte, Claudio Aldecoa situaba tercero su Sierra Cosworth en el primer rallye y acababa cuarto el segundo día tras haber marcado dos *scratch*, con todos los favoritos en carrera, gracias a unos viejos neumáticos que se mostraron imbatibles en barro. «Por una vez,

DEPORTE

CLASIFICACIONES

LUGO I

1º **Barreras-Minguez** (Citroën AX 4x4), en 54 min. 10 seg. 2º **Zanini-Díaz** (Citroën AX 4x4), a 1'58". 3º **Aldecoa-Breda** (Ford Sierra Cosworth), a 2'44". 4º **Burrull-Martín** (Citroën AX 4x4), a 3'34". 5º **Moratal-Ferrer** (Opel Calibra Proto), a 4'14". 6º **Muniente-Muniente** (VW Golf GTI 16V), 1º dos ruedas, a 5'54". 7º **Alonso-Rodríguez** (Citroën AX 4x4), 1º Challenge Citroën, a 5'59". 8º **Luzuriaga-Bastida** (VW Golf Rallye), a 8'. 9º **Torres-Calsina** (Citroën AX 4x4), 2º Challenge Citroën, a 9'05". 10º **Alcina-Poyano** (Renault Clio Proto), 2º dos ruedas, a 9'12". 16º **Barrenechea-Arriandiaga**, 1º Copa Seat Marbella.

LUGO II

1º **Trelles-Romani** (Lancia Delta Proto), en 48 min. 06 seg. 2º **Bardolet-Autet** (Escort RS Cosworth), a 19". 3º **Diego-Muguerza** (Lancia Delta Proto), a 1'30". 4º **Aldecoa-Breda** (Ford Sierra Cosworth), a 1'51". 5º **Zanini-Díaz** (Citroën AX 4x4), a 2'. 6º **Moratal-Ferrer** (Opel Calibra Proto), a 2'28". 7º **Muniente-Muniente** (VW Golf GTI 16V), 1º dos ruedas, a 4'58". 8º **Luzuriaga-Bastida** (VW Golf Rallye), a 5'32". 9º **Chema-Enes** (Citroën AX 4x4), 1º Challenge Citroën, a 6'23". 10º **Torres-Calsina** (Citroën AX 4x4), 2º Challenge Citroën, a 7'10". 19º **Barrenechea-Arriandiaga**, 1º Copa Seat Marbella.

declaraba sonriente, he contado con mejores ruedas. Son unos neumáticos que tengo desde hace tres años y de los que todos se reían».

Cara y cruz para el Lancia Delta de Diego, a quien la tercera plaza del domingo le sacaba la espina de su descalificación el sábado. Por su parte, los hermanos Muniente volvían a ser imbatibles en la categoría de dos ruedas motrices, categoría en la que han saldado cada una de sus siete participaciones con una victoria, y en la Copa Marbella Barrenechea se imponía en los dos rallyes a su máximo rival, Alsina.

Alonso, que el sábado colocaba su AX 4x4 primero entre los Citroën no oficiales, *challenge* que ya tiene en sus manos, se retiraba el domingo. La victoria era para «Chema» a quien la mecánica de su AX le dejó fuera de carrera el sábado. Respecto a esta *challenge*, Citroën prepara novedades para abaratar la participación el próximo año y el ensayo realizado por Labaka con un AX 4x4 casi de serie demostró que el coche es fiable y competitivo. ○

KILÓMETROS DE ECUACIONES PARA CONSEGUIR KILÓMETROS DE SEGURIDAD

MXT

MÁS AGARRE. MÁS KILOMETROS. TODO EL AÑO.

15%



FRENADA DE 90 A 80 km/h EN MOJADO: 15% MÁS EFICAZ *

9%



MAYOR EVACUACIÓN DE AGUA: RIESGO DE ACUPLANING 9% INFERIOR *

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.



Festival Ford '92

UN año más, y como ya es tradición desde hace más de veinte años, el Festival Fórmula Ford se ha celebrado en el Circuito «Indy» de Brands Hatch. El acontecimiento ha reunido a toda la flor y nata de los distintos campeonatos de F. Ford 1.600 de todo el mundo y casi doscientos participantes de 23 países diferentes se pusieron el cuchillo entre los dientes para intentar alcanzar la gloria que supone ganar un Festival Ford. Pero, sólo uno podía ser el ganador y fue el danés Jan Magnussen, el piloto que partía como favorito en todos los pronósticos, el que se subió a lo más alto del podio y consiguió la victoria. Detrás de él también alcanzaron la gloria el australiano Russell Ingall y el británico Andrew Stapley.

La participación española fue la más completa de la historia, pero la mala suerte se cebó sobre nuestros pilotos. Víctor Fernández se veía apeado de la competición en la primera manga eliminatoria al ser enbestado por otro participante. Lo mismo le ocurría a David Bosch ya en los cuartos de final, en donde también eran eliminados Marc Gené, «Sacha» Sierra, Godiño y Ángel Burgueño que, aunque acababa sexto en su manga era descalificado por pisar los arcones más de la cuenta. Y finalmente, en las semifinales se quedaban Miguel Ángel de Castro y los uruguayos Gonzalo Rodríguez y Marcelo Bresciani que acudían al Festival encuadrados en las filas del Team 92.



CAMPEONATO DE TURISMOS DTM

El campeonato alemán de turismos, denominado DTM por esas tierras, tendrá una importante presencia de Alfa Romeo en la próxima temporada.

La marca italiana inscribirá cuatro coches para disputar una de las categorías más disputadas en el automovilismo alemán.

Dos de los cuatro 155 GTA serán gestionados por el equipo alemán Schübel con asistencia plena del departamento de competición de la marca, Alfa Corse. En estos dos Alfa Romeo se emplearán motores V6 evolucionados especialmente en la propia Alfa Corse y, lo que es todavía más importante, con el asesoramiento técnico del



genio de la Fórmula 1, Carlo Chiti, que ha pasado por departamentos técnicos tan importantes como el de Ferrari y que ahora dirige Motori Moderni. Tres días a la semana, este mago de la ingeniería visita los talleres de Alfa Corse para dirigir personalmente el trabajo sobre los motores V6. Ya hay dos nombres seguros para ambos volantes. Los pilotos que correrán en Alemania serán Nicola Larini, campeón de Superturismos en Italia esta temporada y Alessandro Nannini, otro de los pilotos más destacados. Respecto a los otros dos Alfa que disputarán el DTM, todavía no hay nada decidido y se desconoce si también serán italianos o algún especialista local.



EN BUSCA DE LA MOTO PERDIDA

ESTE invierno es particularmente activo en lo que al mercado de pilotos se refiere. En España la comidilla es el no rotundo y tardío que Ducados ha propinado a Garriga. Éste no dejará de correr, pero todo indica que puede cambiar de cilindrada. Una posibilidad es fichar por Gilera junto con Casoli, si Gramigni no firma antes que él. Otra posibilidad es disponer de un motor oficial Aprilia dado que el equipo de fábrica ya está completo con Reggiani y Ruggia, mientras que una semi oficial es, entre otros, para Bayle. Tercera posibilidad es la Yamaha de 250 en el equipo de Valesi junto a Chili. Todas esas opciones son más económicas que disponer de la prometida Yamaha 500. Quien sí tendrá una es Spencer, que ya ha rodado en Montmeló con las del pasado año. «Fast Freddie» correrá en el equipo Yamaha Francia como vedette. En Mugello, Chandler rodó más de cien vueltas con la Cagiva de Lawson y marcó tiempos

un segundo y medio mejores que los que realizara el americano en ocasión de la carrera. Por su parte, Barros, despedido de la marca italiana y ahora segundo de Schwantz en Suzuki, ya ha ganado su primera carrera del medio litro en Japón, en el circuito de Sugo.



BREVES

♦ INDY LIGHT

Eddie Lawson, cuatro veces campeón del mundo de 500, ha corrido en Laguna Seca una prueba del Campeonato Indy Light. Tuvo que abandonar cuando rotaba octavo y ya ha decidido correr el próximo campeonato. Otro piloto de moto, el campeón de supercross Jeff Ward, quedó séptimo.

♦ PEUGEOT EN DAYTONA

Los Peugeot 905 saldrán a la parrilla de Daytona 24, en la carrera voladora para el Campeonato IMSA. Aunque la escudería francesa está presente en ese circuito, no parece que su participación vaya a tener continuidad.



♦ SUBIDA AL COLL DE RATES

Luis Martínez con Lola Central Hispano 20 ganó en Alicante la Subida al Coll de Rates manteniéndose líder del Campeonato de Montaña. Francesc Gutiérrez se impuso en Grupo N al volante de su Ford Sierra Cosworth 4x4.



Cada 2 seg. muere un niño

Cada 2 seg. muere un niño en el mundo por falta de ayuda. ¿Cuánto tiempo vas a esperar para ayudarles? Hazte COLABORADOR de AYUDA EN ACCION y con sólo 70 ptas al día podrás asegurar la vida de millones de niños.

¡AYUDALES! NO HAY TIEMPO QUE PERDER.

RECORTA Y ENVIA ESTE CUPON A:

DESEO INFORMACION SIN COMPROMISO.
NOMBRE Y APELLIDOS _____

DIRECCION _____ C.P. _____

CIUDAD _____

TELF. _____

Ayuda en Acción

Barquillo, 8, 1ª dcha.,
28004 Madrid
Tel. (91) 523 23 35
Fax (91) 523 25 29
Travesera de Gracia, 8
08021 Barcelona
Tel. (93) 202 11 42

V B-28



RALLYE FARAONES

EL francés Jean Louis Schlesser en coches y el italiano Franco Picco en motos se han adjudicado el Rallye de los Faraones.

Schlesser dominó seis especiales con el **buggy** monoplaça que él mismo se prepara y ya ha declarado que estará presente en la salida del **París-Dakar** con dos vehículos, uno de asistencia y dos camiones, sumándose en total veintiún componentes en el equipo.

Al respecto, sobre el transcurso de los Faraones, alabó la perfecta asistencia que ha recibido por parte de Tartarin-Hugonnet, que quedaron sextos en la general.

Dalmau y Doménech, a bordo de su **Mercedes** han completado

un excelente Faraones que les ha valido la séptima plaza en la meta al pie de las pirámides en El Cairo, siendo los únicos españoles que acabaron la exigente prueba egipcia.

En motos, Franco Picco, por el contrario, realizó una inteligente carrera que le ha dado el triunfo a **Gilera**. El italiano Picco se impuso en la General a pesar de haber ganado sólo una especial. Por su parte el rápido piloto americano Dany Laporte piloto de Cagiva en esta ocasión, se hizo con seis victorias parciales pero se vio retrasado en la General por una serie de averías que le dejaron a más de cuatro horas del vencedor.

JORDI GENE A MACAO



Tras su magnífica actuación el año pasado en los Grandes Premios de Macao y Fuji de Fórmula 3, Jordi Gené, volverá de nuevo este año. Estará de nuevo integrado en el equipo West Surrey, el mismo con el que participó en su última temporada en la F-3 inglesa. Gené es uno de los favoritos en Macao y Fuji, en la primera de estas carreras en el 91 finalizó en segunda posición, y en Fuji logró la victoria. En la lista de inscritos también se encuentran Pedro Lamy, vencedor de la F-3 alemana, David Coulthard, Jacques Villeneuve y Rubens Barrichello, entre otros.

CLASIFICACIONES

Coches: 1, **Schlessor** (Buggy Schlessor), 38 h 42' 20". 2, **Germanetti-Bel Castro** (Mercedes), a 1 h 29' 51". 3, **Vismara** (Range Rover), a 2 h 43' 11". 4, **De Lavergne-Arguelles** (Range Rover), a 4 h 8' 53". 5, **Orioli-Dominella**, (Mercedes), a 6 h 19' 7". 6, **Tartarin-Hugonnet** (Toyota), a 7 h 1' 50" (primeros clasificados diésel). 7, **Dalmau-Doménech** (Mercedes), a 7 h 5' 6".

Motos: 1, **Picco** (Gilera), 44 h 2' 24". 2, **Laporte** (Cagiva-Stalaven), a 4 h 44' 21". 3, **Meoni** (Yamaha), a 5 h 15' 43".

PRIVILEGE FORMULA

YA ha sido designado el piloto ganador del volante Elf. Se trata de Oscar Cabeza Torralbo, de 21 años, que demostró ser el más rápido de los participantes en las series finales organizadas al efecto en el Circuito del Jarama por la escuela Privilege Fórmula. En una apretada final, Oscar Cabeza se impuso a sus rivales, Salvador Cañellas, Iván Rodríguez y Nicolás D'Alessandro.

Como se recordará, esta selección, patrocinada por Elf, Renault Competición, Michelin y Motor 16, adjudica a su ganador una temporada entera, a cargo de Elf, corriendo las ocho carreras del campeonato español de Fórmula Renault. El **Piloto Elf** tiene la oportunidad de perfeccionarse des preocupándose de los aspectos materiales.

De la selección de pilotos Elf desde 1971, siete pilotos han llegado a la **Fórmula 1**: Eric Bernard,



Paul Belmondo, Erik Comas, Olivier Grouillard, Didier Pironi, Alain Prost y Patrick Tambay. Como se ve, la escuela de pilotaje Elf es un excelente **primer paso** para la formación de un piloto que quiera llegar a las categorías más altas.

CLASIFICACIONES

1º) **Oscar Cabeza**, vuelta rápida: 1.46,50 s. (130,141 km/h de promedio). 2º) **Salvador Cañellas**, vuelta rápida: 1.47,22 s. (129,267 km/h). 3º) **Iván Rodríguez**, vuelta rápida: 1.48,12 s. (128,191 km/h). 4º) **Nicolás D'Alessandro**, vuelta rápida: 1.48.81 s. (127,378 km/h).

REVIEW

♦ **PROTOTIPOS EN EL JARAMA**
Los próximos 31 de octubre y 1 de noviembre se disputará la última carrera del Campeonato Interiores en el Circuito del Jarama. Este certamen agrupa a los coches de Sport Prototipos prohibidos en el Mundial.

♦ IVÁN ARIAS EN FÓRMULA 3

La semana pasada Iván Arias se sentaba al volante de uno de los Fórmula 3 del equipo británico West Surrey Racing. La F. E. de Automovilismo alquiló una jornada de pruebas en el Circuito de Silverstone para que Arias, brillante subcampeón de la Fórmula Renault Británica, tuviese una primera toma de contacto con un F-3. La experiencia no pudo ser más positiva e Iván rodó en unos tiempos que se quedaron a sólo 8 décimas del récord realizado este año en Silverstone.

Disfruta conducir tu coche con un volante MOMO



BENETTON



MOMO CORSE



ASTRA



SPEED 3



SPEED



MADE IN ITALY

AGENTES OFICIALES MOMO

ALABA	ALICANTE	ASTURIAS	BALARES	BARCELONA	BILBAO	BURGOS	CASTELLÓN	GIJÓN	GUADALAJARA	HUELVA	LEÓN	LOGROÑO	MAJAGOZ	MÁLAGA	MURCIA	NAVARRA	PALENA	PAMPLONA	PONFERRADA	SEGOVIA	SEVILLA	SORIA	TARRAGONA	TERUEL	VALENCIA	ZAMORA
-------	----------	----------	---------	-----------	--------	--------	-----------	-------	-------------	--------	------	---------	---------	--------	--------	---------	--------	----------	------------	---------	---------	-------	-----------	--------	----------	--------

[illegible]

Si alguien tiene la solución, que me llame al 3680068

HACE ya bastante años que dejé de deambular por los pasillos de la Universidad madrileña. De aquellos años quedan algunos posos. En mi desconocimiento del Derecho quedan pocas lagunas; las suficientes para hacerme preguntas que quisiera trasladar a los lectores, ya que hacerlo a los poderes públicos es algo que dejó de hacerme ilusión hace mucho tiempo.

Sólo quiero poner dos ejemplos, pero hay miles. Y voy a comenzar por decir que soy un ferviente partidario del cinturón de seguridad y del casco, en todas las circunstancias. Lo que no acabo de entender es que nos obliguen por ley a utilizarlos. ¿Por qué podemos negarnos a recibir una transfusión de sangre y tenemos la obligación de conducir con cinturón de seguridad? ¿Por qué no cabe la objeción en esta norma? ¿Por qué se admite que determinados colectivos, como los taxistas, no la cumplan? ¿Es capaz alguien de explicarme por qué nuestro ordenamiento jurídico es más severo con quien conduce por encima de la velocidad permitida, sin causar daño alguno, que a quien comercia con droga?

Uno, que tiene amigos hasta en el trabajo, se encontró con un entrañable **colega**, al que conoció haciendo un trabajo sobre radios robadas. Intentaré reproducir con sus palabras, la situación que me contaba: «**estábamos-tío en un buga sopla-**

tío. Un patanegra-tío, un Ballesteros da buten». No hace falta decir que un «buga sopla» es un coche robado y un «Ballesteros» es, claro, un Golf, que al ser patanegra, no es otra cosa que un GTi 16 válvulas. Sigo el relato. «**Pues eso-tío. Estábamos a la caza-tío, cuando nos dió el queo un pasma-tío. Te cagas-tío, que el pasma iba en un pelas-tío. Que ya no te puedes fiar ni de tu já-tío**». Quiere decir, para quienes no estén en la calle, que les identificó un coche de la Policía, camuflado de taxi. **Total-tío que le digo al Fitti que espabile y que se tire pal monte, que allí no nos agarran. El pelas-tío, venga detrás-tío con todos los caballitos encendidos, pero era un nuevepeeme que andaba menos que Lacibelles-tío y en el Monte nos abrimos**». El Monte es la M-30 madrileña y un nueve p.m. es un R-21. «**Ahora viene lo guay-tío. Al llegar al gilódromo-tío, haciendo la carrera, un sietepeeme de los lanceros. Total-tío, que El Fitti tuvo que dar un frenazo putamadre para que no nos vendieran un cupón-tío, que la vida está mu achuchá**». La pandilla, en el estadio Calderón, se encontró con un R-19 de la Policía Municipal equipado con radar.

A lo que quiero llegar es a lo absurdo de que, es más grave conducir deprisa un coche que conducirlo robado. ¿Acaso no?

José María Cernuda



Baterías Bosch. Mayor poder de arranque.

Ni los 215 CV,
ni el turbo intercooler,
ni las 16 válvulas
le sirven de nada...
si su coche no arranca.



Energía siempre a punto. Así son las baterías Bosch. Capaces de arrancar su vehículo a la primera. Dotadas con una tecnología que se adelanta a su tiempo. Con unas prestaciones superiores en todos los terrenos. Más potentes, más fuertes y más resistentes. Con una aleación especial que proporciona un funcionamiento seguro. Incluso en las condiciones más duras. Bosch, así de seguro.



BOSCH

& DROOKS LTD
et, London, England
 T TO THEIR LATE MAJESTIES
GEORGE III
KING EDWARD VII
KING GEORGE V
KING GEORGE VI
 LATE ROYAL HIGH
OF WALES (1921-1936)



NOVENO **EXTRA** ANIVERSARIO

SEMANAL
Motor 16
 GRUPO

3 de noviembre 1992

Núm. 472 • 350 ptas.

OPEL VECTRA

Nuevos por Dentro y por Fuera



**GAÑE CON MOTOR 16
 UN BERTONE
 FREECLIMBER**

**ESPECIAL
 RALLYE DE CATALUÑA
 PROBAMOS
 EL TOYOTA DE SAINZ**

