



CARLOS SAINZ ¡CAMPEON!

Motor 16

SEMANAL GRUPO

1 de diciembre 1992 Núm. 476 • 350 ptas.

Coche del Año en Europa 1993

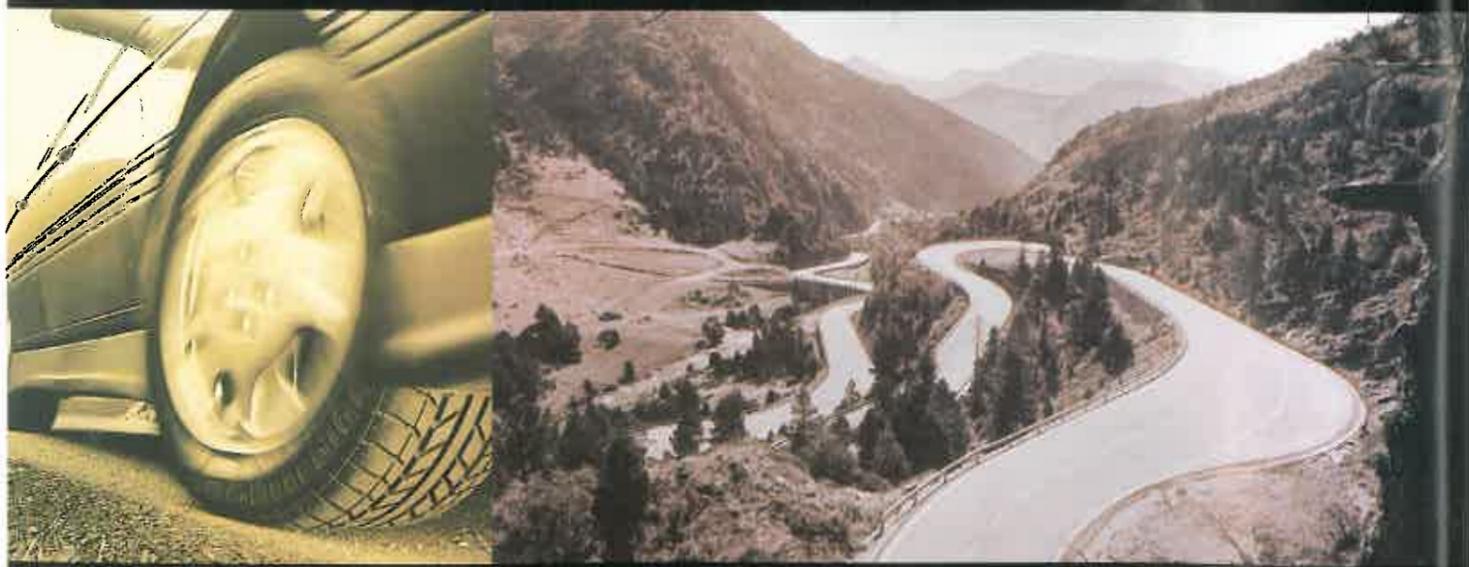
PROBAMOS EL NISSAN MICRA



COMPARATIVA
FORD ESCORT 1.6i 16V GHIA FRENTE A SUS RIVALES



LA VIDA DA MUCHAS VUELTAS. DISFRÚTALAS.



SIENTE LA CONDUCCIÓN.

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 Trralba. **Redactores jefe:** M^o Jesús Benet (Información) Víctor Picción (Producto) Miguel Ángel Turri (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 Cañisal, Simonetta Garza, Javier Gutiérrez, Manuel Madrid, Javier Multó, Angel Robledo, Gonzalo Serrano, Juan Luis Soto. **Diseño:** Carmen Rodríguez. **Fotografía:** Alejandro Blanco, A.J. Nieto, José Robledo, Ramón Rodríguez. **Corresponsales en el extranjero:** Michel Meilleray (Francia), Daniel Montaverde (Japón), Giancarlo Perini (Italia), Hans Jürgen Tücherer (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 Montaña (Pruebas), Enrique Llorca (Ilustraciones), Enrique Ortega (Ilustraciones), Ginés Nadal (Diseño), Mayte de Ondarza (Documentación), Francisco Podadera (Diseño), Belén Valdehita (Arte) y José Luis de la Viña (Náutica). **Autorización:** José M^o Gómez-Morán (jefe), Yolanda Corrochano y José M^o Ormazábal.

Subdirector General: Enrique López Nieto. **Director Gerente Comercial:** José Montañán.

Director Gerente: José Luis González. **Directora de Marketing:** María Lizárraga. **Directora de Promoción:** Charo Oñate. **Director de Planificación y Control:** Simón Molero. **Director de Producción:** Antonio Toribio Yrujo.

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

Redacción, Administración, Servicios Comerciales y Publicitarios: MADRID: Hermanos García Noblejas, 41. 28037 Madrid. Tel: 407 27 00 y 407 41 00. Fax: 407 24 22. Suscripciones: 407 85 70. Promoción: 407 66 00. Telefax: 408 49 44. Télex: 43974 NYRE E. BARCELONA: P^o de San Gervasio 3, 08022 Barcelona. Teléfono: (93) 418 47 79. Telefax: 418 42 51. BILBAO: Berastegui, 1. P^o Deba. 48002 Bilbao. Teléfono: (94) 423 01 98. Fax: 324 80 03. VALENCIA: Antiguo Reino de Valencia, 55. P^o 46005 Valencia. Teléfono: (96) 373 69 11. Fax: 373 66 83. ANDALUCÍA: Sotogrande-Cádiz. Tfno. 79 45 18. Fax: 79 02 92.

Fotomecánica: Promograf, S.A. San Romualdo, 26. 28037 Madrid.
Imprime: Lerner Printing Internacional S.A. Francisco Gervás, 6. Alcobendas.
Distribuye: INDISA. Rufino González, 34 Bis. 28037 Madrid. Teléfono: 586 31 00.

CJD
 MOTOR 16 es miembro de la Asociación de Revistas de Información y asociada a la R.I.P.P. COPYRIGHT 1994. Depósito Legal: M.30.247. 1993. Distribución controlada por CJD.

EUROPEAN
 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).

ESTAS SEMANA



PUNTO DE MIRA	6	Ignacio López de Arriortúa	24
SU CASO	16	PRECIOS	73
AL VOLANTE	20	MOTOS	102
Porsche Carrera RS		Novedades Honda 93	
Rover 200 Coupé	24	DEPORTE	110
Citroën XM Turbo	30	Rallye Comunidad de Madrid	
A FONDO	36	RAC Rally de Inglaterra	116
Nissan Micra 1.3 SLX		A todo Gas	126
ACTUALIDAD	42	FIRMA DE LA CASA	130
Coche del Año en Europa 1993			
FRENTE A FRENTE	46		
Ford Escort 1.6i, Citroën ZX 1.6i Aura, Fiat Tipo 1.6 SX, Opel Astra 5P GLS 1.6i y Renault 19 RT 1.8			
OCIO	62		
Olimpiada Idea Toyota 92			
GENTE SOBRE RUEDAS	66		



66
 Ignacio L. de Arriortúa.



102
 Novedades Honda 1993.

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

CUATRO PUERTAS CONDUCEN A LO MEJOR DE LOS 90.



LAS BERLINAS DE LA SERIE **3**

Una puerta a la seguridad probada. Toda la tecnología BMW en seguridad activa y pasiva está presente en las Berlinas de la Serie 3 de BMW. Por eso marca el patrón de su categoría en seguridad.

Una puerta al confort sin condiciones.

Su diseño esconde dos automóviles. Un exclusivo compacto por fuera, y un espacioso y seguro familiar por dentro.

Una puerta al equipamiento más completo. Desde Cierre Centralizado hasta Indicador de Intervalos de Servicio. Desde Servodirección hasta ABS.

Las Berlinas: 316i, 318i, 320i, 325i y 325td. Motores de 4 y 6 cilindros

Equipamiento de serie: Dirección asistida. Cierre centralizado. Retrovisores eléctricos. Faros de óptica elipsoidal. Cinturones delanteros y Indicador de consumo instantáneo. Pre-equipo

Una puerta a la amplitud de gama. Los 4 cilindros: el **316i** y el **318i**. Los 6 cilindros: el **325 turbodiesel** y los nuevos **320i** y **325i**, que presentan el sistema VANOS de distribución variable, que optimiza el par motor, mientras reduce el consumo, el ruido y la contaminación.

Todo cabe en las Berlinas de la Serie 3 de BMW.

multiválvula. Entre 102 y 192 CV. de gasolina y 115 en turbodiesel. Amortiguadores de gas. Habitáculo de seguridad indeformable. Parachoques autorregenerables. Indicador de Intervalos de Servicio. de radio. ABS en 320i, 325i y 325td.

Lo más personal y lo más familiar. En prestaciones, en exigencias de seguridad, consumo y respeto por el medio ambiente. Y en cada modelo toda la fiabilidad de la tecnología BMW para garantizar su disfrute durante años.

Todo cabe en el gran compacto de los 90.



Peligro, espectadores

HACIA mucho tiempo que no asistía a una prueba del **Campeonato de España de Rallyes de asfalto**. La oportunidad de tener dicha prueba en «casa» me animó a ir. Se trataba del **Rallye de Madrid**, en el que se dilucidaba el título de campeón, que fue a parar a manos de **Jesús Puras**. Había pasado tanto tiempo desde «mi último rallye» que pensaba que las cosas habían cambiado, pero me encontré con que todo seguía igual... o peor. Me explico.

La falta de pruebas de este tipo en la Zona Centro, junto con una climatología muy favorable y la lucha por el título, habían motivado la presencia de gran cantidad de espectadores y, como viene siendo normal, muchos de ellos no saben moverse por las carreteras por donde transcurren los tramos. Esa situación, ya de por sí peligrosa, se solventa por la **presencia de comisarios** (siempre insuficientes) en las curvas más espectaculares. Aparte del trabajo de colocar a los espectadores en los sitios menos peligrosos, algo siempre difícil porque cada uno cree tener el derecho a ponerse donde quiere sin saber el peligro a que se expone, cuando pasa el primer coche ya no hay manera humana de controlar la situación. Siendo esto grave, se complica más aún cuando sucede el más mínimo percance. En esta ocasión un coche se salió de la carretera sin más problema, pero los espectadores abandonaron sus lugares para correr a ver qué había pasado sin darse cuenta del peligro que corrían. Es como si sus cerebros se hubiesen bloqueado de repente. Nadie pudo hacerles entender la situación, ni los coches que venían tras el accidentado ni los gritos de los comisarios y de los espectadores más sesudos.



Fueron momentos de tensión que duraron todo el resto del tramo. Era gente que ni entendía ni quería entender. **¡Qué lamentable espectáculo!** Por otro lado, en otro tramo, escuchando a la gente, me pude dar cuenta de lo que realmente quieren ver. Poco les importa la carrera en sí, quieren ver «sangre». Eso lo explica todo. **Comentarios** como «ahora que han pasado los grandes, los que quedan nos pueden dar una alegría» o «a ver quién se come la portilla», dejan **bien claras las intenciones** de esos espectadores. Francamente, nos parece terrible que se pueda ir a una prueba deportiva con ese objetivo.

Manuel Doménech

PUNTO DE MIRADA



EL BERTONE YA TIENE DUEÑO

MELQUIADES Álvarez del Pozo, madrileño de 32 años y de profesión protésico dental, ha sido el ganador del Bertone Freclimber 2 sorteado por **Motor 16** al contestar acertadamente a la pregunta de la segunda semana del concurso. Del sorteo, efectuado entre las **32.818** llamadas registradas, ha dado fe el notario del Ilustre Colegio de Madrid, Don Marcos Pérez-Sauquillo y Pérez, en presencia de Gregorio Arroyo, consejero de Cambio y Rusconi, S.A., y Manuel Doménech, director de Motor 16.

EL FUTURO DE CITROËN

HACE escasos días, Citroën Hispania ha llegado a un acuerdo con el Ministerio de Industria y con la Junta de Galicia para posibilitar la fabricación de un nuevo modelo en la fábrica de la **Zona Franca de Vigo**.

Con una inversión de más de 30.000 millones de pesetas, Citroën fabricará a partir de 1996 el nuevo modelo, que debería sustituir al actual **AX** y cuya producción se estima en 600 unidades diarias, de las cuales el 70 por ciento se destinará a la exportación.

Estas inversiones que se realizarán en Vigo para posibilitar la nueva producción, cuentan con el respaldo y las aportaciones públicas, que ascienden a **2.300 millones de pesetas**, a lo que hay que añadir un importante programa de formación ocupacional, a la vez que se han fijado en estos acuerdos un plan especial de amortizaciones aceleradas concedido por el Ministerio de Hacienda.



ENTREGA DEL PREMIO BMW

SU Majestad la Reina Sofía ha entregado a José Sánchez Corralero el **VII Premio de Pintura BMW**, en un acto que tuvo lugar en el Auditorium Nacional de Música.

Como ya informamos la pasada semana, el jurado, presidido por Ramón González Amezúa, otorgó el galardón a la obra «**Toledo desde el Puente de San Martín**», obra del mencionado artista, cate-

drático de la Facultad de Bellas Artes de la Universidad Complutense de Madrid.

El brillante acto de entrega de premios, finalizó con un concierto de la Orquesta Sinfónica de Madrid, dirigida por **Rafael Frubeck de Burgos** que, con la intervención de la soprano Victoria de los Angeles, quiso rendir homenaje al recientemente desaparecido **Federico Moreno Torroba**.

S E M A F O R O S

El alcalde de Molina de Segura quiere hacer honor a su nombre y convertir la bellísima localidad levantina en un coto de seguridad. De momento, en un bando público a los vecinos ha decidido prohibir que los viandantes **salten, bailen, corran o invadan la calzada**, bajo multa que puede llegar a las 5.000 pesetas. Bueno es el orden, pero el munícipe, como tantas veces, se deja arrastrar por el poder, con «p» de pena, y abusa. Es de esperar que en las próximas fiestas o en los más lejanos carnavales, el bando o el alcalde cesen.

No es una excepción encontrar un taxista honrado. Son una inmensa mayoría quienes demuestran, día a día, un comportamiento ejemplar. Otro ejemplo de esta honradez nos lo dio el titular de la **licencia M-3019**, al devolver una cartera, perdida por un compañero. Estos ejemplos deberían hacer reflexionar sobre la necesidad de iniciar una campaña de mejora de la imagen de estos profesionales, a los que una minoría, cada día más pequeña, perjudica muy gravemente por su falta de profesionalidad y sentido cívico.

B R E V E S

♦ LA TARJETA DE GENERAL MOTORS

A más de dos millones asciendo ya el número de titulares que han suscrito la nueva tarjeta lanzada al mercado por General Motors en Estados Unidos hace apenas tres meses. Los usuarios de esta tarjeta, comercializada por MasterCard, tienen la posibilidad de ahorrar más de **350.000 pesetas** por la compra de modelos de la marca, que con esta promoción ha logrado facturar ya unos **80.000 millones de pesetas**.

♦ REUNIÓN DE ESCARBAJOS

Un grupo de amigos de Madrid ha creado el **Volkswagen Bug's Club de España**, que intenta agrupar a propietarios y simpatizantes del Volkswagen Escarabajo. Como primera



iniciativa proponen una concentración nacional en Salamanca. Para más información contactar en los teléfonos **369 23 70** y **341 29 99**.

♦ PONGA UNA REMOLACHA EN SU MOTOR

En el Palacio de Congresos de Bruselas se va a celebrar, el **jueves 3 de diciembre**, una conferencia-debate sobre el futuro de los biocombustibles en Europa. Previamente sobre este tema, la compañía **Elf** anuncia la próxima comercialización de un nuevo carburante con etanol procedente de alcohol de remolacha y caña. El nuevo combustible se venderá al mismo precio que la gasolina sin plomo y permitirá la salida de excedentes de alcoholes.

Tokio

Daniel Monteverde

► **MENOS CONTAMINACIÓN**
Para reducir las emisiones de anhídrido carbónico, el Gobierno japonés ha hecho público un plan de promoción para utilizar coches de baja contaminación. El plan prevé incentivos, primero en diez grandes zonas urbanas, y después en todo el país, estaciones de servicio de recarga de baterías eléctricas y suministro de gas natural, así como ofrecer subvenciones y ventajas fiscales a los compradores de estos coches. El objetivo es tener un parque de dos millones de vehículos poco contaminantes antes de fin de siglo.



► **TELEVISORES EN LOS COCHES**
La caída en Japón de las ventas de coches no parece afectar a la demanda de equipos audiovisuales para automóviles, que están registrando un crecimiento inesperado. Los televisores en color de cuatro pulgadas (que se venden a un precio de 90.000 pesetas), los compact-disc y los sistemas de navegación (a un precio de 200.000 pesetas).

► **NISSAN EN ALEMANIA**
Nissan ha inaugurado su centro de diseño europeo en Geretsried, al sur de Munich. Este centro, que mantendrá vínculos estrechos con instalaciones similares de Nissan en Japón y Estados Unidos, está capitalizado en 42.000 millones de pesetas, con una plantilla total de nueve personas.



Milan

Giancarlo Perini

► **FIAT PODRÍA VOLVER A LA INDIA**
Las conversaciones entre el gobierno de la India y Fiat, con vistas a un acuerdo de fabricación conjunta, se han vuelto a iniciar recientemente. Fiat ya cooperó en los años cincuenta con la firma Premiera, y todo parece indicar que volverá a hacerlo en los próximos meses. Un acuerdo preliminar podría ser firmado en las próximas semanas del

presente año, y el financiero se llega a un acuerdo total, la marca italiana fabricaría sus modelos Uno y Tempra mediante una «joint-venture» con la firma Premiera.

► **LOS PLANES DE FIAT SPA NO INFLUIRÁN EN FIAT AUTO**
La reestructuración de Fiat Spa no va a afectar en absoluto a Fiat Auto Spa, en donde Paolo Cortese seguirá presidiendo la compañía.

LOS SEGUROS, A DEBATE

LA Unión española de Entidades Aseguradoras, Unespa, ha organizado las VIII Jornadas Comunitarias del Seguro del Automóvil, en las que un importante grupo de expertos españoles y de otros países de la Comunidad, han intercambiado conocimientos y opiniones sobre el seguro del automóvil.

En el acto de inauguración intervino el director general de Seguros, Eduardo Aguilar, quien entre otras cosas dijo: «Entramos en una fase de revitalización del Seguro del automóvil, que dejará de ser el ramo «maldito» del sector asegurador». Precisamente en contraposición a la opinión de Aguilar, el secretario de Estado de economía, Pedro Pérez, realizó la actividad de las empresas de seguros, vitoreando la actuación conjunta del sector y la Administración, que ha posibilitado el nuevo proyecto de ley.

Durante el acto de clausura, Pérez recaló su esperanza de que los precios de las primas se mantengan estabilizados, gracias a que las compañías podrán ajustar más sus tarifas con la futura ley.

Entre los asistentes a las Jornadas, destacó la presencia del director general de Tráfico, Miguel M. Muñoz, que manifestó que en España estamos asistiendo a un cambio en la cultura de la conducción e hizo alusión al importante descenso en la siniestralidad.



Los debates se centraron en el proyecto de un centro informático de compensación de siniestros; la lucha contra el fraude y la aplicación del sistema «bonus/malus».

En relación con la aplicación del nuevo baremo, no faltó la opinión de destacados juristas, como la defensa de Enrique Ruiz Vadillo, presidente de la Sala II del Tribunal Supremo, a un cuadro de sanciones similar al que recoge el Código Penal, que prevé sanciones máximas y mínimas.

BARCELONA EN EL HORIZONTE

ENTRE los días 15 y 23 de mayo se va a celebrar la vigesimoséptima edición del Salón de Barcelona, que ha presentado en Madrid su vicepresidente Guillermo Bueno.

Si bien esta edición contará con los sectores habituales (vehículos industriales, autobuses, motocicletas, etc.) es intención de los organizadores evolucionar hacia un salón específicamente destinado al automóvil de turismo y su entorno. Prueba de ello es la disminución del número

de expositores en el sector de los vehículos pesados y autobuses. Es más, en estos días se especula con la posibilidad de celebrar en la misma Ciudad Condal, o en otro punto de España (Madrid y Valencia aparecen como las más firmes candidatas) un salón monográfico para este tipo de vehículos. El objetivo es ofrecer prioritariamente a los profesionales, un marco en el que mostrar sus novedades, con una periodicidad más dilatada, posiblemente cada cuatro años.



DIFICULTADES DE PORSCHE

Hemos hablado reiteradamente de la difícil situación por la que atraviesan los fabricantes de automóviles que centran su actividad en la producción de vehículos de lujo, destinados a un público de elite. Lamborghini, Ferrari, Maserati, Jaguar, están pasando por los momentos más duros de su preciosa historia. Porsche no es ajena a estas dificultades. En el ejercicio 91/92 (hasta el 31 de julio) ha perdido 4.320 millones de pesetas, frente a un beneficio

de 1.200 millones del ejercicio anterior. El volumen de negocio se ha reducido, a su vez, en 30.000 millones de pesetas, debido a una caída de las ventas de un 26,5 por ciento. Durante el pasado año vendió escasamente la mitad de las unidades que vendía a mediados de los años 80. Según los analistas, el problema de Porsche radica en su estructura familiar, que le dificulta luchar en igualdad de condiciones con las grandes empresas automovilistas germanas.

FORD Y LAS FOCAS

UNA vez más, y van nueve, Ford España ha otorgado los premios a La Conservación de la Naturaleza. Esta iniciativa quiere premiar a los tres mejores trabajos que sobre temas ecológicos y medioambientales presenten particulares o entidades. Para la edición 92, se presentaron 41 proyectos, de los que el jurado, seleccionó los tres finalistas: «Conservación de la finca El Bosque», de Béjar; «Pueblos Verdes», de Burgos; y «Asociación para el estudio de la Foca Monje» que resultó seleccionada como vencedora de la cate-

goría nacional y por tanto representará a nuestro país en la sección internacional del concurso, que se celebrará en Lisboa el día 6 de diciembre. (Foto Manu San Félix)



LA CÚPULA DE FIAT SE TAMBALEA

El administrador delegado del Grupo Fiat, Cesare Romiti (en la fotografía) ha realizado unas manifestaciones que han causado gran revuelo en medios económicos italianos. El número dos de Fiat ha anunciado una importante reestructuración en la cúpula directiva del Grupo que reducirá drásticamente su número de ejecutivos. Según Romiti «Un cerebro reducido trabaja mejor».



HYUNDAI DESEMBARCA EN EUROPA

De todos los países que fabrican automóviles y exportan a Europa, Corea del Sur es el que tiene unos costes salariales más bajos, con notable diferencia respecto a Japón o los países del Este. Esta situación ha permitido a la firma Hyundai crecer espectacularmente durante los dos últimos años y preparar una estrategia comercial para mediados de esta década, que será verdaderamente agresiva. A partir de 1996, comenzarán a vender furgonetas y camiones con tecnología propia, ya que hasta ahora Hyundai era licenciataria de Mitsubishi. En este sentido, los responsables de Hyundai han procedido a una profunda reestructuración financiera, que pasa por adquirir la parte del capital social en posesión de Mazda y la propia Mitsubishi.

◆ **20.000 MILLONES PARA TAPSA**
Finalmente, la agencia de publicidad Tapsa continuará con la cuenta de publicidad de Seat, cifrada en más de 20.000 millones de pesetas. Tras seis meses de duras negociaciones e incertidumbre, la empresa líder del sector en España ha conseguido llevar el gato al agua y quedarse con una cuenta a la que aspiraba el grupo Tiempo DBBO. Por otro lado, se sabe que la compañía española invertirá más de 3.000 millones de pesetas en crear una red comercial propia en Japón, donde espera vender más de 5.000 unidades antes del año 2000.

◆ **SANTANA: SÓLO PARA SUZUKI**
En la fábrica de La Carolina (Jaén) de Santana Motor ha



dejado de fabricarse el popular Land Rover. Este todo terreno seguirá fabricándose en Gran Bretaña y vendiéndose en el mercado español, a través de la red comercial Land Rover, conjuntamente con los modelos Discovery, Defender y Range Rover.

◆ **VUELVE EL JAGUAR E**
El mítico Jaguar E de los años 60 podría aparecer en 1996. Obviamente, no se trata de una reedición de aquel deportivo, sino de un coche enteramente nuevo, con el mismo espíritu que animó al biplaza y que ahora se conoce como Proyecto X100 y que están desarrollando conjuntamente las marcas Jaguar y Ford.



EL REY REINAUGURA PEGASO

A los dos años de la firma de los acuerdos por los que Pegaso pasa a ser propiedad de Fiat-Iveco, el primer camión, con el nuevo nombre en su frontal, ha salido de la remozada fábrica madrileña. Su Majestad el rey Juan Carlos procedió al acto de inauguración, al que asistieron, además del ministro de Industria y el presidente de la Comunidad de Madrid, el presidente del grupo italiano,

Giovanni Agnelli y el consejero delegado Cesare Romiti. En el complejo de Barajas trabajan 1.900 personas y se producirán 60 unidades diarias del nuevo camión **Pegaso Eurotech**, de las que más de la mitad se destinarán a la exportación. En la nueva planta, de 500.000 metros cuadrados, se emplearán los más modernos métodos de producción, con una muy elevada robotización.

PEUGEOT 205 JUNIOR DIESEL

La serie Junior del Peugeot 205 se amplía en una nueva versión, con motor diésel, en tres y cinco puertas, dirigido a un público joven, pero capaz de valorar una utilización tan económica como supone este motor del grupo PSA, cuyo consumo, homologado a 90 kilómetros por hora, es

de sólo 3,9 litros a los 100 kilómetros. El equipamiento de esta versión incluye una tapicería específica con anagrama de cuero y embellecedores de ruedas. El precio es de 1.333.000 pesetas para la versión de tres puertas y 1.393.000 para la de cinco puertas



Comfort Diesel.

Renault lo ha conseguido.

Ya puedes vivir un Diesel disfrutando el más extremado confort y seguridad. En todos los modelos Diesel de Renault no perderás ni un centímetro cuadrado de comodidad y espacio. Y hacía falta también lograr el más avanzado nivel de equipamiento para los Renault Diesel, desde la Dirección Asistida hasta el sistema de frenado ABS, incluido también el Aire Acondicionado. Renault ha conseguido todas las ventajas de un Diesel sin privarte de la sensación de sentirte en un gran coche. Relájate. Se rueda en Diesel.

- RENAULT 21 DIESEL: GTD Manager con 74 CV - 2068 c.c., Turbo D Manager y Turbo DX Broker con 88 CV y 2068 c.c.
- RENAULT 19 DIESEL: RL 1.9 D, RN 1.9 D, RT 1.9 D con 65 CV y 1870 c.c. y RT 1.9 dT Turbo Diesel con 93 CV y 1870 c.c.
- RENAULT CLIO DIESEL: RL 1.9 D, RN 1.9 D y RT 1.9 D con 65 CV y 1870 c.c.



RENAULT
El placer de vivir
en Diesel



Más de 2.000 instalaciones Renault a tu servicio. RENAULT recomienda lubricantes ELF



NUEVOS CAMIONES NISSAN

NISSAN acaba de iniciar la renovación de su gama de camiones de tipo ligero y medio. Dentro de esta política se ha procedido a remozar totalmente el interior de la cabina y la imagen exterior de los camiones.

Con respecto a la serie anterior, los **L-35.09**, **L-80.14** y los modelos de la **serie M** han recibido un incremento del espacio carrozable, gracias al aumento de la distancia entre ejes. Los modelos de la gama ligera han recibido también nuevas cajas de cambio que destacan por su mejor selectividad y la mejor relación de engranajes.

Además, se ha mejorado la seguridad activa con la incorpora-

ción de frenos de disco delanteros y traseros en los modelos **L-60.09**, **L-80.09** y **L-80.14**. Pero la renovación de los camiones Nissan no se termina aquí y en el interior de la cabina se ha rediseñado, de nuevo, el entorno para conseguir una conducción más ergonómica y funcional, aspecto éste que se concreta especialmente en los nuevos asientos con un diseño más anatómico y suspensión neumática.

El salpicadero dispone de un nuevo panel de instrumentos de fácil lectura, aislamiento térmico y acústico del habitáculo y un **nuevo sistema** de calefacción y ventilación.

MOTOS: VENTAS EN PICADO

Las cifras de matriculaciones de motos en el mes de octubre han supuesto un duro golpe que refleja el momento de crisis que atraviesa el sector. La espectacular caída supone un **46,5 por ciento menos** que en el mismo mes del 91, entonces se matricularon 9.175 que se han rebajado hasta las 4.909 motos matriculadas

en este último octubre. Las causas, según apunta **Eduardo Sánchez**, jefe de la división de motos de J.M.L. Estudios, son múltiples y a la actual situación de crisis hay que sumar otros factores como la nueva norma que obliga al uso de casco, la posible saturación de un mercado restringido, la dificultad para asegurarlas, la presión fiscal y un largo etcétera de problemas de diversa índole, aparte del aura de peligrosidad y de la escasa apertura de nuevos sectores del mercado.

Las expectativas para estos dos meses del 92 no son excesivamente halagüeñas, aunque teniendo en cuenta las favorables ofertas que realizan las marcas sobre los stocks existentes se espera cerrar el año con una bajada, aproximada, del **17 por ciento**.



LIBROS

16 años de un Rallye.

El Rallye El Corte Inglés, el más carismático de cuantos se celebran en Canarias y posiblemente el más importante de España, es el protagonista de un hermoso libro, escrito por nuestro compañero y amigo Juan José Alonso Prieto, periodista, piloto y organizador, vencedor de la primera edición de esta prueba, hace 16 años.

A lo largo de 180 páginas a todo color, con gran profusión de fotografías, se recoge la historia, las anécdotas y las clasificaciones, de las 16 ediciones de El Corte Inglés, desde sus modestos inicios hasta su última edición, puntuable para el campeonato de Europa con el máximo coeficiente. Un libro que no puede faltar en las bibliotecas de los buenos aficionados.



Las ciudades entre páginas.

El Servicio de Publicaciones del Ministerio de Obras Públicas ha editado un número monográfico de la Revista de Estudios Territoriales bajo el título «Una Política para las Ciudades».

Con la colaboración de personalidades de la talla de José Borrell, Joaquín Leguina y Pascual Maragall, entre otros, se recogen a lo largo de 250 páginas una serie de estudios y proyectos destinados a mejorar el medio urbano. Es importante destacar un interesante análisis sobre la política urbanística llevada a cabo en algunos países comunitarios como Francia, Italia y Gran Bretaña. El libro puede ser adquirido en cualquier Delegación Provincial del MOPT, a un precio de 1.500 pesetas.



Saber Diesel.

Renault lo ha conseguido.

Los Diesel de Renault son coches para vivir el presente, sin renunciar a las más altas exigencias de los vehículos más avanzados y seguros. La tecnología de Renault ha conseguido aportar a todos los modelos de su gama Diesel el equipamiento más completo para conseguir el difícil equilibrio de la razón y el placer. Desde su confort, línea, conducción, hasta la fuerza de sus motores Turbo-Diesel. Renault lo ha puesto todo en sus Diesel. Diesel de Renault: la sabiduría Diesel.

RENAULT 21 DIESEL: GTD Manager con 74 CV - 2068 c.c., Turbo D Manager y Turbo DX Broker con 88 CV y 2068 c.c.

RENAULT 19 DIESEL: RL 1.9 D, RN 1.9 D, RT 1.9 D con 65 CV y 1870 c.c. y RT 1.9 dT Turbo Diesel con 93 CV y 1870 c.c.

RENAULT CLIO DIESEL: RL 1.9 D, RN 1.9 D y RT 1.9 D con 65 CV y 1870 c.c.



RENAULT
El placer de vivir
en Diesel



RENAULT
EL PLACER
DE VIVIRLOS

Más de 2.000 instalaciones Renault a tu servicio. RENAULT recomienda Lubricantes ELF

ESCALADA DE LOS TODO TERRENO

EN los diez meses transcurridos de este año se han matriculado en España cerca de 45.000 coches todo terreno, lo que significa un incremento del **11 por ciento** sobre las cifras del pasado año. El análisis de este valor debe tener presente algunos aspectos que caracterizan el mercado de estos últimos meses.

En primer lugar, el anuncio de la modificación de la fiscalidad, aun-

que finalmente la subida no va a ser tan elevada como se había anunciado en los últimos meses (para 1993 sólo dos puntos de incremento sobre el 15 por ciento de partida).

Un segundo aspecto a considerar es la operación llevada a cabo por **Lada**, que ha visto incrementadas su ventas en un 70 por ciento al ofrecer su veterano modelo **Niva** a un precio verdaderamente especta-



MATRICULACIONES ENERO-OCTUBRE

Marca	Unidades	Dif. 92/91	Cuota
Nissan	10.195	-13,05	22,69
Lada	8.968	75,71	19,96
Suzuki	7.210	-11,25	16,05
Rover	3.999	-7,69	8,98
Mitsubishi	3.415	40,77	7,68
Toyota	2.505	7,14	5,58
Opel	2.362	-	5,26
Jeep	2.155	2,23	4,80
Daihatsu	884	0,11	1,97
Ford	825	-	1,84
Isuzu	792	-23,48	1,76
Santana	745	-48,94	1,66
Bertone	225	-5,06	0,50
Aro	200	21,21	0,45
Mercedes	67	-36,19	0,15
Mahindra	56	-54,10	0,12
UMM	48	-52,42	0,11
Otros	279	-	0,62

MATRICULACIONES POR MODELOS

Nissan Patrol	9.093
Lada Niva	8.968
Suzuki Vitara	5.087
Mitsubishi Montero	3.415
Suzuki 400	2.173
Rover Discovery	1.994
Opel Frontera	1.688
Jeep Cherokee	1.639
Toyota Land Cruiser	1.631
Range Rover	1.079
Nissan Terrano	1.005
Rover Defender	926
Toyota 4 Runner	864
Ford Explorer	802
Santana 2500	727
Daihatsu Feroza	717
Opel Monterey	674
Isuzu Trooper	654
Jeep Wrangler	516
Bertone Freeclimber	225
Daihatsu Rocky	167
Aro 10	164
Isuzu Pickup	134
Nissan Pickup	97
Chevrolet Blazer	80
Martorelli	69
Mahindra	56
Mercedes 300	52
UMM 100	48
Asia Rocsta	44

cular, por debajo del millón de pesetas. La llegada de una nueva marca, con una consolidada red de distribución como es **Opel**, también ha favorecido las ventas como lo demuestra el 11 por ciento de penetración durante el pasado mes de octubre.

Si analizamos la lista de los modelos más vendidos, vemos que en primera posición sigue el veterano **Nissan Patrol**, al que sigue el mencionado Lada Niva, que se alza hasta una posición inesperada hace tan sólo unos meses. El **Suzuki Vitara** ocupa la tercera plaza, por delante de Mitsubishi Montero, que es el primer todo terreno de alta categoría, muy por delante de otros coches competidores como puedan ser el Cherokee o el Opel Frontera. Precisamente este último, con sólo unos meses en los concesionarios, ocupa una destacada séptima posición que hace prever un notable éxito comercial para este interesante todo terreno.



En Concierto

California. Orquesta de 80 Toneladas y 5.000 caballos de potencia sobre el escenario del Irvine Meadows Theatre para demostrar, de una vez por todas, que el lubricante CEPESA RETTO pone música en su motor. Por si quedaba alguna duda. CEPESA RETTO. EN CONCIERTO.

CEPSA
RETTO

MUSICA EN SU MOTOR



FAROLAS PELIGROSAS

NO pasa semana sin que vea un vehículo abrazado a una farola de las que últimamente abundan en los márgenes de las más recientes autovías. La distancia desde el carril hasta estos **peligrosos obstáculos** es mínima en muchos casos y basta una ligera distracción o un frenazo fuerte, por cualquier causa, para que se cruce en nuestro camino uno de estos monstruos de hierro que teóricamente están para iluminar la carretera y salvar vidas. Espero que se tenga en cuenta todo esto y que por lo menos se protejan con una valla.

Luis del Vall
Madrid

FORD Y SU GARANTÍA

HACE seis meses, y en el concesionario **TREMA** de Madrid, adquirí un automóvil Ford Orion Ghia 1.8i 16V. con una garantía especial de seis años que cubre los diversos desperfectos o anomalías que surjan, por motivos de fabricación y materiales, tanto en la chapa como en la pintura del citado vehículo. Un día descubro que la pintura, sin motivo aparente, se está deteriorando y, como es lógico y en virtud del derecho que creo me ampara, me dirijo al concesionario que automáticamente me manda a la central. Allí someten la pintura de mi coche a las pruebas pertinentes. Hace unos días recibo una carta firmada por D. Luis Rodríguez, del Departamento de Post-Venta de Ford España, en la que se me dice que los desperfectos que sufre la pintura se deben, y cito textualmente a : «Un ataque químico de naturaleza orgánica a causa de la acción prolongada del ácido que contienen los excrementos de ciertas aves y que, por lo tanto, no son imputables a ningún defecto de los que

cubre la garantía de esta compañía. Desde hace muchos años resido en el barrio de Hortaleza y hasta la fecha no he distinguido, entre la **fauna ornitológica** que habitualmente anida en mi vecindario, ninguna variedad diferente a la de cualquier otro punto de nuestra ciudad. ¿Cómo es posible entonces que sólo mi vehículo, ya que es la primera vez que oigo hablar del efecto destructor de la «caca» de pájaro sobre la pintura de un coche nuevo, sea afectado entre todos los demás? ¿Debo entender que la casa **FORD** esconde, tras la aparente generosidad de su garantía, una nueva versión del timo del «tocomocho». Me siento estafado y no se a quien recurrir.

Luis García Moyano
Madrid



OPINION MUY ESPECIAL

ESTARÁN ustedes conmigo en que **comprarse un coche** hoy en día es de locos. Primero hay que tener el dinero, pero no sólo el dinero para el coche, sino para el seguro, las revisiones, las averías... Cuando ya tienes el dinero te toca elegir entre ocho o diez coches prácticamente iguales en cuanto a características, aunque no en aspecto (menos mal). Cuando ya lo tienes, lo que te ha costado un disgusto con tu mujer, te encuentras con los conocidos atascos, las «**cuidadas**» carreteras españolas, y las subidas de combustible. Al final lo utilizas lo justo, es decir, para ir de veraneo y salir algún domingo al campo. Esta inversión, desde luego no me parece de lo más productiva. Yo de momento no tengo ni carné, ni falta que me hace. Les aconsejo que caminen, es buenísimo para la salud.

Carlos F. Candau
Barcelona

R.- Sentimos que no disfrute usted las cosas buenas del automóvil como nosotros y como millones de personas en todo el mundo. El au-



tomóvil es mucho más que una máquina, y mucho más que un **problema con cuatro ruedas**. Aunque sean ciertas muchas de las cosas que usted dice, no sería justo olvidar el lado positivo de esta maravilla de la técnica.

DEFENSA DEL CONSUMIDOR

ME parece bien que la sección de **Cuéntenos Su Caso** de su revista se preocupe por los problemas del usuario, sacando a la luz cartas de quejas que otras publicaciones no quieren o no se atreven a publicar. Imagino que muchos casos, a raíz de su denuncia, se han solucionado felizmente para el usuario. Y es que, a pesar de las oficinas de defensa del consumidor, o de las de atención al cliente de las propias marcas, los **usuarios de automóviles** nos encontramos indefensos ante algunos abusos de marcas de renombre.

De todas formas, no estaría de más que incluyesen alguna consulta técnica de vez en cuando, el trabajo sería redondo.

Javier Tejada
Hellín

CARGO DE CONCIENCIA

NO puedo explicarme cómo las autoridades, los municipios, la DGT, etc. pueden permitir que uno tras otro vayan cayendo automovilistas en **puntos negros** muy concretos que se niegan a arreglar. Me parece correcto que avisen mediante señales que determinada curva o cambio de rasante está ahí y es peligroso. Pero ¿no sería más adecuado que arreglasen de una vez por todas esos puntos negros? No es agradable ver los arcenes repletos de restos destrozados y pensar que la administración tarda «**muchos muertos**» en tomar decisiones.

Fernando Castedo
Motril



El 7º de Caballería.



El Genuino Sabor Americano.

FULL RICH
TOBACCO FLAVOR
BLEND OF USA

SI PIENSAS QUE ES UN COCHE MAS,
 PREFERIMOS VENDER
 UN COCHE MENOS.



Cambio automático.
 Aire acondicionado.
 Dirección asistida.
 ABS.

16 válvulas, twin cam, in-
 yección multi-punto, barras
 de protección laterales,
 elevalunas eléctrico y do-

ble catalizador ecológico.
 Si crees que hay muchos
 coches así, lo mejor es que
 sigas presumiendo de que
 lo sabes todo sobre coches.
 Y por favor, no menciones
 el Micra.



NISSAN
MICRA 16 v.
 NIEGATE A SER MAYOR.



Sólo hay un camino: ser los mejores.



Garantía total 3 años o 100.000 km y 6 años anticorrosión.

TBWA

Porsche Carrera RS

SIGLAS ELOCUENTES

RS, dos letras con un significado muy especial, adornan la zaga de un Carrera excepcional, y no es para menos pues significan «Rennen Sport», una clara vocación por la competición que, aplicadas al Porsche 911, acaban de cumplir su vigésimo aniversario.

EN el Salón de París de 1972 apareció un Porsche 911 apellidado Carrera RS 2.7, que se puede considerar el antepasado del actual Carrera RS que, como aquel, nace de la necesidad de crear una versión específica en número suficiente como para homologar el coche para la competición. De aquel coche se construyeron un total de 1.580 unidades, mientras

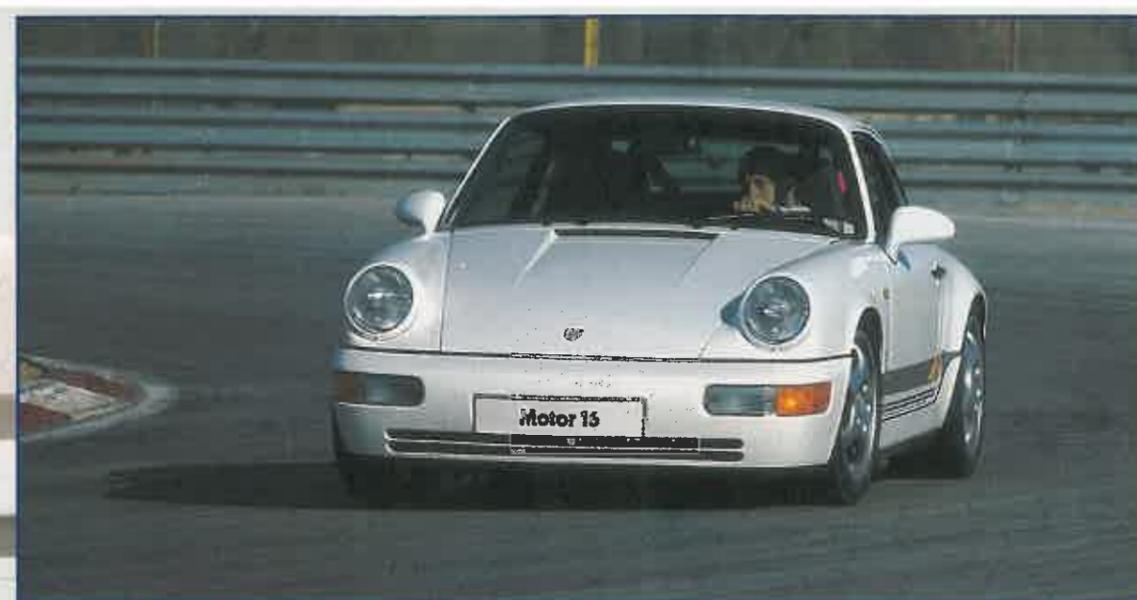


que del nuevo se han construido 2.500. Pero además de eso, Porsche ha buscado poner en manos de su cliente un coche capaz de emocionarle, de permitirle una conducción fuera de lo común.

Para muchos, el Porsche 911 es-

tá acabado, sólo existe para los nostálgicos, pero quien así opina ni conoce, ni ha conocido, al Porsche 911 y por ello es incapaz de valorar la tremenda evolución sufrida en sus treinta años de historia; por mucho que estemos de acuerdo que por su disposición mecánica se haya visto sobrepasado por los más modernos deportivos. Pero, ¿deparan estos últimos las mismas sensaciones de conducción?

El actual Porsche Carrera RS es un viejo conocido de los lectores de Motor 16 (nº 399), pero en esta ocasión hemos tenido la oportunidad de conducirlo comparándolo



con el Porsche Carrera 2 en el circuito del Jarama, una comparación necesaria para darnos perfecta cuenta de lo que, en realidad, supone el Carrera RS.

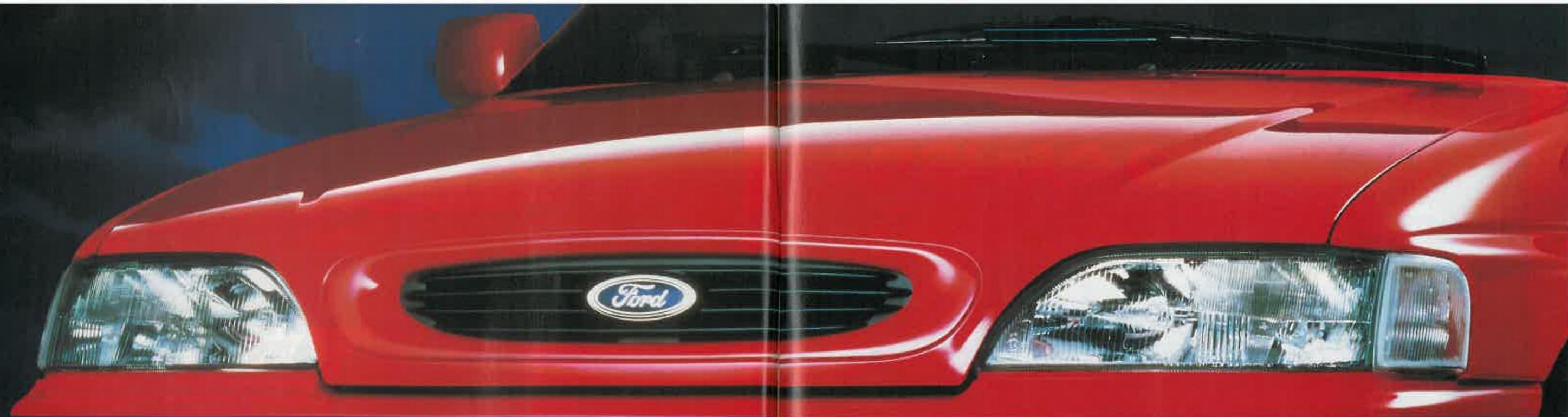
Se sabe que, frente al Carrera 2, el RS cuenta con más potencia (260 caballos contra 250) y con mejor par motor. También es más ligero (170 kilos), gracias a que muchos de sus elementos imprescindibles se han aligerado y otros, los de confort, simplemente han desaparecido. Pero eso, así, a secas, puede decir poco en cuanto a la gran diferencia existente. Y esa di-

ferencia sólo se puede evidenciar en la práctica. Las llantas de magnesio de 17 pulgadas, con neumáticos más anchos y de más bajo perfil, los frenos autoventilados y perforados con pinzas de aleación ligera y cuatro pistones, la más rígida suspensión en cuanto a muelles, amortiguadores y estabilizadoras (de longitud regulable) y una menor distancia al suelo (23 milímetros) permiten al conductor del RS sentirse como un verdadero piloto dentro de un habitáculo marcado por un enorme acento «racing» (asientos delanteros -los traseros no existen-

tipo «baquet» preparados para llevar cinturones de seguridad de seis anclajes) en el que no hay nada de lo que se puede encontrar en el Carrera 2. Se le ha desnudado convenientemente aunque para los más exquisitos existe una versión «Touring» completamente equipada. Tiene una aceleración tremenda, sus frenos son de una eficacia inusitada, y estabilidad y dirección superan en mucho a lo que ofrece el Carrera 2; pero sobre todo está esa sensación tan distinta como inconfundible. Es un verdadero «RS». ○

M. Doménech





La Revelación.



NUEVA GAMA ESCORT 16V.

Estás a punto de descubrir una personalidad única. Un estilo totalmente diferente. El nuevo Escort es una gran innovación en diseño, tecnología y seguridad. Su nuevo capó con parrilla integrada y su nuevo portón trasero, de formas más redondeadas y con mayores ópticas, cambian absolutamente su imagen. Sus nuevos motores 16 válvulas en toda la gama (90, 105, 130 y 150 CV), consiguen un rendimiento y flexibilidad excepcionales. Su nuevo concepto de la seguridad pasiva con mayor absorción de energía por el reforzamiento general del chasis, barras de protección laterales y volante anti-impacto. Y un sorprendente nivel de seguridad activa gracias al sistema de frenos ABS y a la tracción 4x4.

Hay muchas cosas en él que van a asombrarte. Ven a conocerlo. Es la gran revelación de este año.



**Todo lo que hacemos
nos conduce a ti.**

Rover 200 coupé

OBJETIVO CALIBRA

Los comienzos del año 93 van a ser para Rover momentos intensos, fechas importantes en las que se traerán a España interesantes productos, como por ejemplo el Rover Coupé de la Serie 200, un competidor directo del Calibra de Opel.

El segmento de los coupé pasó en nuestro país de ser una simple anécdota en la lista de precios, a tener una oferta amplia, interesante y atractiva desde el punto de vista económico. En este sentido, fue Opel con el Calibra quien dejó claro que un coupé

atractivo no tenía que ser caro. En Rover saben que el alemán se ha llevado un buen número de clientes, y en este segmento no abundan mucho; sin embargo, cuentan con un vehículo que a partir de ahora puede dar lugar a serias dudas en la elección.

A nuestro país llegarán dos versiones, el 216 y el 220 Turbo. El primero con el agradable y conocido motor de 1,6 litros de origen Honda con 122 caballos y el segundo con dos litros de cilindrada, turbocompresor y 200 caballos, el más potente y prestacional vehículo jamás



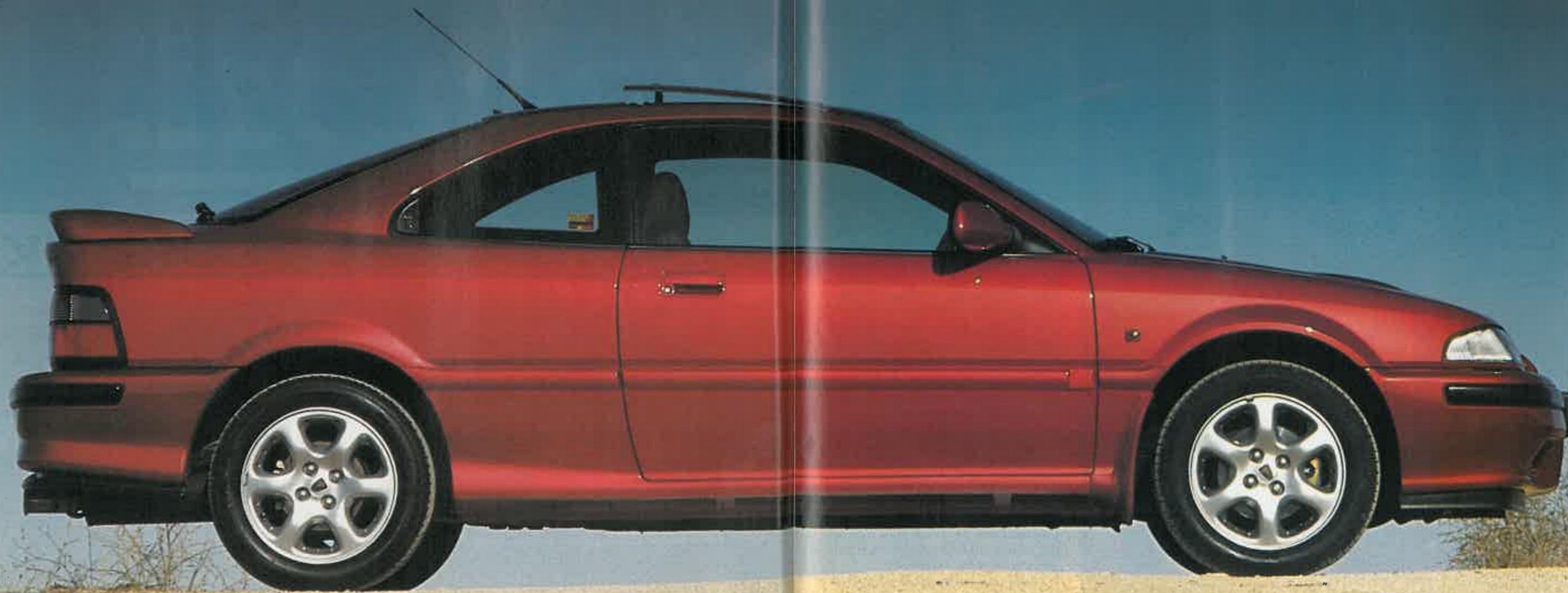
EXCELENTE COMBINADO

En el interior del 220 Turbo Coupé se combinan a la perfección lujo y detalles deportivos. Los asientos sujetan estupendamente el cuerpo.



POTENCIADO

Al motor de dos litros y 16 válvulas con turbo, estrenado en la Serie 800, se le ha aumentado la potencia hasta los 200 caballos. Es muy brillante.





INGENIOSO Y PRÁCTICO
El techo practicable es muy versátil y convierte al coupé inglés casi en un descapotable. La protección contra la luz ya no es de titanio.

fabricado por Rover. Tal y como nos tiene acostumbrados la marca, el equipamiento de serie está a un nivel elevado e incluye elementos tan interesantes como el diferencial Torsen adaptado al tren delantero (de serie en el Turbo), el techo desmontable de cristal con capa impresa de puntos negros o la alarma volumétrica.

La Serie 800 estrenó el motor turbo, sólo que con 180 caballos. Pero la imagen que podía llegar a ofrecer una versión aparentemente más deportiva como el coupé, merecía un aumento de potencia que se ha logrado mediante un nuevo diagrama de distribución y algunos cambios en la centralita electrónica que regula el encendido y la inyec-

ción. A pesar de que el turbo es muy progresivo y menos brusco de lo habitual, las dificultades para transmitir la potencia al suelo a través del tren delantero obligaron a desarrollar un diferencial Torsen (habitualmente utilizado en vehículos con tracción total), que se incluye por vez primera en un vehículo de tracción delantera. El sistema garantiza que la rueda con mejor agarre reciba la mayor parte de la fuerza del motor. En la práctica, el sistema se emplea a fondo en el 200 Coupé Turbo. Las pérdidas de tracción son mínimas y las ruedas, por cierto de generoso tamaño y diseñadas especialmente por Michelin para este modelo, traspasan al asfalto la potencia de forma eficaz. Sin embargo, y aunque el sistema de suspensión se ha adaptado, el balanceo del coche realizando la conducción más agresiva impide sacarle provecho a un conjunto que se merecía un mayor aplomo en cualquier circunstancia. Como es habitual, las complicaciones se presentan cuando el asfalto deja de ser óptimo, cuando la suspensión tiene más trabajo. En Rover vuelve a primar la comodidad de los pasajeros a costa del comportamiento, que en este caso exigen esos 200 caballos. Los frenos también se quedan algo escasos para esa potencia y el uso continuado alarga las distancias.

Proporcionalmente, el 216 Coupé goza de un comportamiento más sano gracias a unas suspensiones mejor adaptadas y a un rendimiento muy agradable de la mecánica, aunque no alcanza las impresionantes prestaciones del turbo. El cambio del menos potente también es más preciso y rápido.

El habitáculo dispone de cuatro plazas, si bien las traseras, por altura, quedan limitadas a una utilización de niños o adultos bajitos. El maletero no es grande aunque la posibilidad de abatir los asientos da un respiro a los más viajeros.



AGRESIVO
El aspecto del 220 Turbo Coupé es imponente. El 216 no monta el spoiler trasero y las llantas son de diferente diseño.

FICHA TECNICA

	216 COUPÉ	220 TURBO
MOTOR		
Disposición	Delantero transversal	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.590	1.994
Nº válvulas por cilindro	4	4
Alimentación	Inyección electrónica	Iny. elect., Turbo
Compresión	9,5 a 1	8,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	122 cv/ 6.800	200 cv/ 6.000
Par máximo / r.p.m.	14,3 mkg/4.700	24,2 mkg/ 2.100
TRANSMISION		
Tracción	Delantera	Delantera
Caja de cambios	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENO		
Sistema	Cremallera asistida	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	10,2	10,2
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos vent./Discos	Discos vent./Discos
SUSPENSIONES		
Delantera	Tipo McPherson	Tipo McPherson
Trasera	Independiente	Independiente
PESO Y DIMENSIONES		
En orden de marcha (kg.)	1080	1.185
Largo/ancho/alto (mm)	-	-
Capacidad del depósito (l)	55	55
PRESTACIONES Y CONSUMOS		
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	9,5	6,6
Velocidad Máxima (km/h)	200	240
Consumo Urbano (l/100 km)	10,0	11,1
A 90 km/h (l/100 km)	6,3	6,2
A 120 km/h (l/100 km)	8,3	7,9

AL VOLANTE



TURBO
El logotipo lo descubre.

ble y equipamiento; lástima que el cuadro de instrumentos no sea más completo. Los asientos se adaptan como un guante al cuerpo

y el volante se regula en altura. El precio es bueno, se mire por donde se mire. Con el máximo equipamiento, que será el de casi el cien por cien de las 700 unidades que lleguen en el 93, los precios se sitúan en los 2.792.000 pesetas para el 216 Coupé y 3.795.000 para el 220 Turbo. Sin aire acondicionado ni ABS, las pocas unidades que lleguen podrán tener un precio de choque, 2.595.000 y 3.395.000 pesetas respectivamente. La comparativa con el alemán está servida.

Andrés Mas



ROVER 220 TURBO: 37 RECORDS DE VELOCIDAD

En Inglaterra pasan estas cosas, y pasan porque la motivación de los trabajadores de una fábrica de automóviles se cuida al máximo. Por eso, un equipo de 80 personas entre pilotos, comisarios, mecánicos e ingenieros han empleado un importante número de horas particulares para batir nada menos que 37 records de velocidad con el nuevo Rover 220 Coupé Turbo.

El récord múltiple tuvo lugar en la pista de pruebas de Millbrook, Bedfordshire, Inglaterra, en septiembre pasado y se utilizó un vehículo especialmente preparado, aunque mecánicamente de serie, que recorrió 5.315 kilómetros (528 más que el ganador de Le Mans) en 24 horas a una media de 221 km/h.

DON'T CRACK
UNDER PRESSURE



TAG - HEUER
SWISS MADE SINCE 1860

Cabrera

JOYEROS

AGENTE OFICIAL

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

NUEVO OPEL FRONTERA 4x4

Algo Salvaje



Wild thing Has llegado en el momento justo.
Has abierto mis horizontes. Has

liberado mi mente. Has cambiado mi vida. Me has enseñado a nadar contracorriente. A buscar el más difícil todavía. Tienes tanta fuerza. ¿Qué puede pararme? Jamás he estado tan seguro de algo. He descubierto mi lado salvaje y ya no podré vivir sin él.

Nuevo Opel Frontera 4x4. Algo salvaje.

* P.V.P. recomendado por el fabricante (Península y Baleares). Transporte, IVA y gastos de pre-entrega incluidos. Ventas a flotas, consulte a su Concesionario Oficial Opel. Cuentre, además, con las excelentes

EQUIPAMIENTO SEGUN VERSIONES:

- Lunas tintadas • Volante ajustable en altura • Cerradura centralizada • Radiocassette stereo
- Diferencial autoblocante • Dirección asistida • Elevalunas eléctricos • Techo trasero desmontable.

MODELO	PUERTAS	MOTOR	PRECIO
FRONTERA SPORT	3	2.0i	2.510.000
FRONTERA SPORT SE	3	2.0i	2.668.000
FRONTERA	5	2.4i	2.935.000
FRONTERA TURBO DIESEL	5	2.3 TD	3.119.000

condiciones de Financiación y Leasing ofrecidas por Opel Credit, Opel Leasing y Opel Renting.



El nuevo Citroën XM Turbo, aunque su nombre pueda hacer pensar lo contrario, no es un coche de altas prestaciones. Por potencia, se sitúa en el centro de la oferta de la gama XM y se caracteriza por su suavidad.

Citroën XM Turbo

POTENCIA MEDIA



IDENTICO INTERIOR
En todos los XM de 1993 el volante es de dos radios. El resto del interior también es igual al del resto de los modelos lujosos de Citroën.

El modelo más emblemático de Citroën, el XM, sucesor lejano de modelos inolvidables como el «Tiburón», acaba de recibir un nuevo propulsor, dotado de turbocompresor e intercambiador de calor para el aire de admisión. Con la versión creada por este nuevo motor, la gama queda mejor escalonada: sus 145 caballos de potencia se sitúan prácticamente en el centro del intervalo creado por la versión inferior y superior. El límite inferior está delimitado por un motor casi idéntico al que hoy presentamos, pero que sin turbocompresor se queda en 122 caballos de potencia, desde que en julio del presente año todas las unidades se comenzaron a vender con catalizador. El límite superior está definido por el motor de seis cilindros en V y 170 caballos.

La característica principal de este nuevo propulsor turboalimentado es que apenas si se nota la presencia del turbo. Por su estructura, turbocompresor e intercambiador de calor del aire de admisión; se podría pensar que se trata de un motor brusco y muy potente, pero nada más alejado de la realidad. La en-





MOTOR TURBO
Nuevo motor de Citroën estrenado en el modelo más lujoso de la marca. El comportamiento es muy bueno gracias, en parte, a la suspensión hidractiva.



FICHA TECNICA

XM TURBO

MOTOR	
Disposición	Delantero transversal
Nº de cilindros	4 en línea
Cilindrada (c.c.)	1.998
Nº válvulas por cilindro	2
Alimentación	Turbo e Inyec. Electr.
Compresión	8,5 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	145 CV / 4.400-6.200
Par máximo / r.p.m.	23,0 mkg / 2.200-4.400
TRANSMISION	
Tracción	Delantero
Caja de cambios	Manual 5 velocidades
DIRECCION Y FRENO	
Sistema	Cremallera asistida
Diámetro de giro (m)	12,5
Frenos. Sistema(Del/Tras)	Discos Vent./Disco.
SUSPENSIONES	
Delantero	Independiente
Trasero	Independiente
PESO Y DIMENSIONES	
En orden de marcha (kg.)	1.400
Largo/ancho/alto (mm)	4.708 / 1.794 / 1.385
Capacidad del depósito (l)	80
PRESTACIONES Y CONSUMOS	
Aceleración de cero a 100 km/h (s)	8,8
Velocidad Máxima (km/h)	212
Consumo Urbano (l/100 km)	12,7
A 90 km/h (l/100 km)	7,1
A 120 km/h (l/100 km)	8,9

trega de potencia es muy suave y desde pocas revoluciones. La marca anuncia un par máximo constante de 23,0 mkg. desde 2.200 a 4.400 revoluciones por minuto. A nosotros nos dio la impresión de que ese intervalo comenzaba a un número algo más alto de revoluciones, sobre 2.700 aproximadamente, pero ello no supone un demérito. La elasticidad de este motor es uno de sus puntos fuertes. Por otro lado, ello es lógico. Una potencia de 145 caballos para un motor de 2,0 litros de cilindrada, turbocompresor e intercambiador de calor es una cifra muy modesta. A base de una turbina pequeña, con poca inercia, inyección multipunto y una sobrepresión moderada 0,7 bares, se ha conseguido un funcionamiento similar al de un modelo tranquilo de superior cilindrada. Sin embargo, cuando el motor gira alto de vueltas, se paga el precio por conseguir alta potencia a bajas revoluciones. Curiosamente, el fabricante anuncia una potencia máxima constante desde 4.400 hasta 6.200 revoluciones por minuto. Aunque la realidad no parece tan radical, es cierto que conforme se va subiendo de vueltas se nota una falta de tirón apreciable. Este particular comportamiento del motor está regido por el control electrónico de la presión del turbo-

miento de potencias en toda la gama, atenuar la impresión de presencia del compresor y limitar el consumo. Pero en ocasiones conviene disponer de más potencia, para salir de un apuro, y es una lástima que en el XM se autolimita. Quizá se podría solucionar con un «overboost», que no limitara la presión del turbocompresor durante unos segundos, cuando se acelerara a tope. Con ello, en conducción normal se tendrían el comportamiento y consumo actuales, y en caso de necesidad se podría conseguir toda la potencia que el sistema permite. Por otro lado, los desarrollos del cambio manual son largos pero bien adaptados a las características y configuración del motor.

En cuanto a versiones, este propulsor se comercializa con carrocería de dos volúmenes y medio y Break, en ambos casos con la posibilidad de disponer de cambio automático. Los niveles de equipamiento para la carrocería «berlina» son Luxe y Grand Luxe, en tanto que la familiar sólo está disponible con la última de las dos. En el modelo básico el ABS (211.380 pesetas) es opcional, así como las llantas de aleación (70.284 pesetas) y la pintura metalizada (49.198 pesetas) entre las más importantes. El precio de esta versión es de



NADA CAMBIA

En el exterior no existe ninguna variación de importancia que permita identificar al XM Turbo, salvo unos pequeños anagramas situados en los pasos de rueda.

compresor, que regula la sobrepresión en toda la escala de revoluciones. Esta limitación de presión impide conseguir una potencia más elevada, que sin duda resultaría fácilmente alcanzable. Con ello, se consigue obtener un buen escalona-

3.621.619 pesetas. El Grand Luxe cuesta 4.217.000 pesetas. Por la carrocería familiar hay que pagar 166.790 pesetas más y por el cambio automático 267.081 pesetas. ○

Javier Moltó

Fotos: **José Robledo**

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 anti-polen, 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.

Empieza a cuidarte.



Foto: Volvo 440 Turbo.

Nueva Serie 400

Una de las cosas más importantes de tu cuidado personal es tu propio coche.

Por eso, Volvo ha creado la nueva Serie 400, con el deportivo Volvo 440 y el prestigioso Volvo 460.

Tienen la seguridad que caracteriza a Volvo y conducirlos es todo un placer. Porque además de cuidar de ti, se preocupan y respetan el medio ambiente donde vives. Empieza a cuidarte. Te lo mereces.

Volvo 440 Turbo.
Motor: 1,7 l., 4 cilindros, turbo-inyección, 124 CV (catalizador opcional).

Equipamiento de Serie:
Aire acondicionado. ABS.

Luces antiniebla delanteras.
Centro de información electrónico. Ejevalunas eléctricos. Asiento trasero abatible asimétricamente.
Frenos de disco en las 4

ruedas (delanteros ventilados).
Llantas de aleación. Retrovisores exteriores eléctricos térmicos.

VOLVO
Respuesta segura.

Precio recomendado Serie 400 desde 1.986.000 Ptas. (Transporte e IVA incluidos).

Desde 1987 todos los motores Volvo pueden utilizar gasolina sin plomo.

VIRTUDES

Mecánica brillante
Acabado y equipamiento
Manejo del cambio

NISSAN MICRA 1.3 SLX 5p.
PRECIO: 1.680.000 PTAS.

Eje rígido trasero
Sistema antibloqueo no disponible
Precio elevado



Nissan Micra 1.3 SLX

COCHE DEL AÑO

36 / Motor 16

Aunque fabricado en Inglaterra, el Nissan Micra es el primer modelo japonés que consigue el título de «Coche del Año» en Europa. Es el galardón más importante que un automóvil puede recibir por parte de la prensa especializada del viejo continente. Esta prueba corresponde a la versión con el motor más potente, la carrocería de cinco puertas y el acabado SLX.

PRUEBA

Motor 16

Motor 16 / 37



INTERIOR AGRADABLE
El cuadro de instrumentos tiene un diseño original. Las llantas son de chapa.



BUENA TERMINACIÓN
El acabado y ajuste de materiales es impecable. La habitabilidad es un tanto justa.



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

JOSÉ María Cernuda, aparte de ser un despistado y subdirector de esta revista, es de las personas que opinan que sobre gustos sí hay mucho escrito. Esto viene a cuento porque la línea del Micra no nos termina de convencer. Es muy moderna y hace volver la cabeza, pero sus formas tan redondas dan la impresión de que es un

vehículo más pequeño de lo que en realidad es. Junto a su denominación, en un principio pudiera pensarse que es un coche del mismo segmento del Fiat Cinquecento o Renault Twingo, aunque no es así. El Micra es un coche que mide casi 3,70 metros de largo y 1,58 de ancho y se encuadra en la misma porción de mercado de los Fiat Uno, Ford Fiesta, Renault Clio, etc. Sin embargo, por lo dicho antes, unido a esa imagen simpática que ofrece el diseño de los faros, el pequeño Nissan parece un automóvil exclusivamente de ciudad.

Construido en la misma fábrica inglesa donde se produce el Prime-

ra, al «Coche del Año» en Europa para 1993 no le afectan por lo tanto los cupos de importación y se puede vender en España todo lo que el mercado pida. Las previsiones de Nissan Motor Ibérica no deben ser muy optimistas puesto que los precios fijados, a pesar del buen equipamiento, son más altos que los de la competencia. Y en estos momentos, no demasiado boyantes para la economía española, hay que ajustar al máximo para vender más que los demás. Además, la publicidad del importador español da la impresión de que el Micra se vende exclusivamente de serie con cambio automático, aire acondicio-



nado, sistema antibloqueo de frenos y dirección asistida, cuando no es así. Pero lo cierto es que el título conseguido por el Micra no ha podido ser mejor bautismo. Es la primera vez que la marca japonesa va a presumir de tal galardón y seguro que las ventas serán mayores de lo que se pueda estimar en un principio. Pero el que un prestigioso jurado de la prensa del automóvil de toda Europa le haya votado en mayoría, eso sí, en dura competencia con el Fiat Cinquecento y a mayor distancia el Renault Safrane, quiere decir que este modelo de Nissan tiene mucho que decir.

Aunque al coche no le faltan argu-

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Dos árboles de levas en cabeza, accionados mediante cadena. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.275 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 71,0 milímetros. Carrera: 80,5 milímetros. Relación de compresión: 9,5 a 1. Potencia máxima: 75 CV (55 kW) a 6.000 rpm. Par máximo: 10,5 mKg (10,5 Nm) a 4.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina sin plomo.

TRANSMISION

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco velocidades. Embrague: monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm.: 7,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm.: 13,2 km/h. En 3ª a 1.000 rpm.: 20,1 km/h. En 4ª a 1.000 rpm.: 27,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm.: 34,2 km/h.

DIRECCION

Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,1. Diámetro de giro: 10,1 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSION

Delantera: Independiente, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora. Trasera: Eje rígido con barra de torsión, muelles helicoidales, amortiguadores hidráulicos y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 155/70 R 13. Llantas de acero de 5 x 13 pulgadas.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 835 kg. Capacidad del depósito de combustible: 42 litros.

CONSUMOS

(Datos en l/100 Km)

CIUDAD
A 31 km/h de promedio **6,2**

CARRETERA
A 90 km/h de cruceo **5,3**
En conducción rápida **8,5**

AUTOPISTA
A 120 km/h de cruceo **7,6**
A 140 km/h de cruceo **8,5**

CONSUMO MEDIO POND.
Litros 100/km **6,1**

AUTONOMIA MEDIA
Kilómetros recorridos **640**

PRESTACIONES

VELOCIDAD MAXIMA

Km/h **161,4**

ACELERACION (seg.)

400 m salida parada **18,1**

1.000 m salida parada **34,1**

De 0 a 100 km/h **11,8**

Recorriendo (metros) **203**

RECUPERACION

400 m desde 40 km/h en 4ª **19,6**

400 m desde 40 km/h en 5ª **21,6**

1.000 m desde 40 km/h en 4ª **37,1**

1.000 m desde 40 km/h en 5ª **41,6**

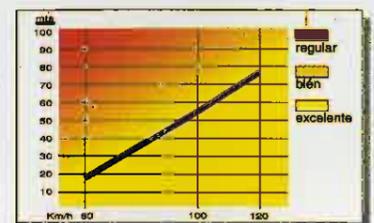
De 80 a 120 km/h en 4ª **14,9**

recorriendo (metros) **417**

De 80 a 120 km/h en 5ª **23,0**

recorriendo (metros) **644**

FRENOS

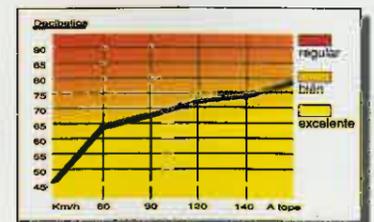


A 60 Km/h: **19,6**

A 100 Km/h: **54,8**

A 120 Km/h: **78,2**

SONORIDAD



Al ralentí: **45,5**

A 60 Km/h: **64,5**

A 90 Km/h: **67,8**

A 120 Km/h: **72,8**

A 140 Km/h: **74,4**

A Tope: **78,4**

DATOS DEL COMPRADOR

Fabricante/Importador: Nissan Motor Ibérica, S.A. Panamá, 7. 08034 Barcelona. Teléfono: (93) 205 75 12.

Garantía: Tres años o 100.000km.

Red de postventa: 640 puntos de asistencia en toda España.

Opciones:

Pintura metalizada: 26.000 pesetas

Cambio automático: 140.000 pesetas.

mentos suficientes para haber ganado, después de probarlo y ver sus características principales, no nos parece que pueda ser el líder de su segmento. El Nissan Micra 1.3 SLX 5 puertas, que es la versión probada, vale 1.700.000 pesetas, que es una cifra superior a la de sus rivales, por mucho que el coche japonés esté mejor equipado. La siguiente pega es que la habitabilidad del Micra no es mayor que la de la competencia, lo mismo que la capacidad del maletero, aspectos poco menos que fundamentales en este tipo de vehículos. Lo que sí nos ha llamado la atención es el excelente acabado y la buena calidad de materiales. El interior del Micra parece el de un coche de superior categoría, incluso la tapicería de los asientos es de un tejido de mejor calidad de lo que suele ser habitual. El motor 1.300 es otra de las grandes virtudes del Nissan. Es un grupo propulsor totalmente nuevo y, como suele ser ya norma en los co-

COMO UN MECHERO
El motor del Micra destaca por un bajo consumo.



ches japoneses, está dotado de una culata de cuatro válvulas por cilindro. Es un motor que sorprende por su suavidad de funcionamiento, sube de vueltas en marchas cortas hasta pasado el límite de potencia máxima con toda facilidad y se recupera como si fuera de ocho válvulas. La velocidad máxima del Micra está en torno a los 170 kilómetros por hora, aunque lo más importante es que el motor no cae enseguida de vueltas al iniciar un repecho y no es obligado reducir a cuarta, amén de que los adelantamientos no suponen la menor pega. En cuanto al consumo, el Micra 1.3 gasta muy poco en condiciones normales y superar los nueve litros de media sólo se produce en determinadas condiciones extremas. Si a este excelente motor le añadimos un buen cam-

EL EQUIPAMIENTO BAJO LA LUPA

A FAVOR

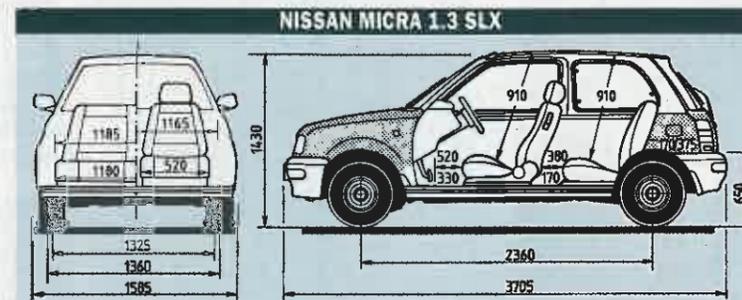
▲ A partir del año que viene, se ofrecerá como opción el aire acondicionado. Cuesta 145.000 pesetas.

▲ Se ha cuidado con mimo la presentación interior.

EN CONTRA

▼ Falta un asidero para bajar el portón trasero sin mancharse las manos.

▼ El sistema antibloqueo de frenos no es opcional en este modelo.



bio, el coche va a resultar mucho más agradable de conducir. Y es que mover la palanca de cambios del Micra es muy cómodo. El recorrido entre las distintas ubicaciones es corto y la sincronización es correcta; equivocarse de marcha es casi imposible.

La dirección es asistida de serie, no va excesivamente suave (lógicamente no resulta dura) en parado y con un buen tacto en carretera; con poco más de tres vueltas completas del volante, las ruedas se giran entre extremos. La suspensión es independiente en el eje delantero, pero en el trasero se recurre a un eje rígido, una solución que ya no emplea ningún fabricante en este tipo de coches. Los tarados de la amortiguación son muy suaves y las irregularidades de la carretera no se transmiten de forma seca a los pasajeros. Por lo que se refiere a los frenos, es un sistema habitual de discos en las ruedas delanteras y tambores en las traseras; el Micra no frena nada mal en con-

diciones normales y sólo cuando se exprime el pedal en conducción deportiva se nota una lógica pérdida de eficacia.

Esta versión SLX viene equipada de serie con elevalunas eléctricos, cierre centralizado, asiento trasero abatible por mitades, anclaje de los cinturones de seguridad regulable, volante ajustable en altura, etc.; además, es posible abrir el maletero y la tapa del depósito desde el interior. El cuadro de instrumentos tiene un diseño muy moderno y el resto del tablero está formado por una especie de bandeja donde se pueden dejar diversos objetos. La instrumentación incluye cuentarrevoluciones y testigos luminosos de los frenos, batería, aceite y reserva de combustible; salvo los mandos de la luneta térmica trasera, luz anti-neblina trasera y warning, todos los demás están agrupados en las dos palancas de luces y limpiaparabrisas.

Los asientos delanteros son cómodos y la tapicería es muy suave

FRENTE A SUS RIVALES

El coche japonés se encuadra en un segmento con multitud de competidores. Son coches con una longitud que ronda los 3,70 metros, como es el caso del Fiat Uno 70 SX, Ford Fiesta 1.4i Ghia, Opel Corsa 1.4 GL, Peugeot 205 Trophy, Renault Clio 1.4 RT, Seat Ibiza 1.5 y Suzuki Swift 1.3 GL. Sin duda, unos rivales de primera fila para el Micra que debe tener en cuenta, además los descuentos promocionales de la mayoría de ellos. El coche japonés cuesta 1.700.000 pesetas, es decir, la cifra más elevada, aunque también hay que tener en cuenta el completo equipamiento del Nissan que incluye además dirección asistida. El Micra también tiene a su favor una garantía de tres años o 100.000 kilómetros, porque en el apartado de habitabilidad o capacidad del maletero el pequeño Nissan se ve superado por algunos de sus rivales.

al tacto. En las plazas traseras, el espacio para las piernas es justo aunque dos personas no viajan mal. La capacidad del maletero, según normas oficiales, es de unos 200 litros, volumen que se puede aumentar al abatir cualquiera de los dos respaldos traseros. La rueda de repuesto del mismo tamaño que las originales va colocada en el fondo del maletero.

Nada más arrancar, el Micra sorprende por su facilidad de conducción. El coche se desenvuelve bien en tráfico urbano gracias a la dirección asistida, lo cómodo del cambio, la buena respuesta del motor y, por supuesto, por las dimensiones exteriores. La carrocería del Nissan no tiene unos gruesos montantes, por lo que la visibilidad es muy buena; de noche, la iluminación no merece críticas, sobre todo por la excelente luz de cruce. Esta versión equipa los mismos neumáticos 155/70 que el Micra con el motor de un litro, una medida algo escasa

MEJOR EN CIUDAD
Por tráfico urbano el coche se desenvuelve muy bien.



para un coche con 75 caballos de potencia. En curvas rápidas de autopista, se aprecian los tarados blandos de la suspensión y el coche es algo sensible al viento lateral. En una carretera de montaña, el Micra 1.3 tiene una buena estabilidad pero no es un vehículo divertido de conducir cuando se va deprisa.

En definitiva, un modelo más en el competido segmento donde figuran automóviles tan vendidos como el Renault Clio. El pequeño Nissan aporta una cuidada terminación, un equipamiento completo y una moderna carrocería; sus tres años de garantía también es una baza a tener en cuenta. Su precio poco competitivo es quizá su defecto más importante.

Javier Gutiérrez
Fotos: José Robledo



Victoria europea para el Nissan Micra

UN JAPONES CON PASAPORTE BRITANICO

Su victoria significa un acto más de la invasión japonesa en Europa y, al mismo tiempo, la confirmación de la pujanza de los productos nipones; pues conviene recordar que el Nissan Primera abrió el camino en la edición 1991 al acabar en segunda posición, por detrás del Renault Clio. Si decimos que su victoria se ha producido contra todo pronóstico, no queremos poner en tela de juicio sus virtudes para lograrla, sino hacer mención de los méritos de sus principales rivales, el Fiat Cinquecento y el Renault Safrane, favoritos a priori.

El Fiat Cinquecento porque se constituye, por sí mismo, como el representante más cualificado del

ASI FUERON LOS VOTOS

1º	Nissan Micra	338 Puntos
2º	Fiat Cinquecento	304 Puntos
3º	Renault Safrane	244 Puntos
4º	Mazda Xedos 6	124 Puntos
5º	Mazda 626/MX6	101 Puntos
6º	Toyota Carina E	79 Puntos
7º	Honda Prelude	70 Puntos
8º	Alfa Romeo 155	48 Puntos
9º	Mitsubishi Colt/Lancer	43 Puntos
10º	Honda CRX	40 Puntos
11º	Mitsubishi Space W/R	32 Puntos
12º	Toyota Corolla	27 Puntos

retorno de los más pequeños a un mercado que, en los últimos años, se inclinaba cada vez más por los coches grandes. Y el Renault Safrane, sucesor del R-25 por su avanzado diseño y por la aportación de la más elevada tecnología a una completa familia de modelos cuyo precio, en relación con sus características, está resultando muy ajustado en todos los países en los que ya

Contra todo pronóstico el pequeño Nissan Micra ha sido nombrado «Coche del Año en Europa 1993» frente a rivales de la talla del Fiat Cinquecento y del Renault Safrane. Por vez primera un producto japonés triunfa en Europa.



CAMPEÓN Y COLOCADO
El Micra se ha llevado el gato al agua, pero el Fiat Cinquecento se lo ha puesto difícil. Para muchos su victoria hubiera sido más lógica.



INTERESANTE
El Mazda Xedos 6 es el coche en que su marca ha arriesgado más en diseño. Su cuarto puesto podía haber sido incluso mucho mejor.

se comercializa. Si tenemos en cuenta los candidatos que optaban a la nominación, podemos observar el esfuerzo de los fabricantes japoneses -algunos presentaban incluso dos modelos- que, de los doce en pugna, aportaban nada menos que nueve. Así, las posibilidades eran, lógicamente mayores que las de los tres rivales europeos.

El único modelo totalmente europeo (hay que recordar que el Nissan Micra se fabrica en Sunderland, Inglaterra) del que no hemos hablado es el Alfa Romeo 155, un vehículo interesante que, sin embargo, no ha tenido mucho predicamento entre los 55 jurados europeos encargados de dar vida al «Coche del Año», ya que sólo ha podido ocupar la octava posición final rodeado, una vez más, de japoneses. El hecho de utilizar la plataforma del Fiat Tipo (que fue el coche europeo del año en 1989) y quizá el haber sido presen-

tado con demasiada anticipación le ha podido perjudicar.

El reparto de votos ha sido favorable al Nissan Micra por una exígua diferencia sobre el Fiat Cinquecento, si bien los votos de este último han sido más homogéneos. Sorprendentemente han sido los representantes de los países escandinavos los que han inclinado la balanza hacia el vehículo japonés por dos razones: han dado la mayoría de los puntos al Micra y prácticamente ninguno al Fiat Cinquecento.

Por último, en cuarto y quinto lugares han quedado los Mazda Xedos 6 y Mazda 626/MX6. Son dos coches iguales en esencia, que aportan un diseño tan agresivo como comprometido. En realidad se podrían haber presentado como un solo modelo, pero si sumamos sus votos (ver recuadro adjunto) no habrían desbancado al Renault Safrane de su tercer puesto.

30 AÑOS DE «CAR OF THE YEAR»

El año 1964 marcó el comienzo del trofeo del Coche del Año en Europa, denominado oficialmente «Car of the Year», treinta ediciones desde que el Rover 2.000 fuera el primer galardonado. Y precisamente en esta treinta edición un vehículo japonés, el Nissan Micra, se suma a un palmarés tan variopinto como interesante.

1964: Rover 2.000	1979: Chrysler Hor.
1965: Austin 1.800	1980: Lancia Delta
1966: Renault 16	1981: Ford Escort
1967: Fiat 124	1982: Renault 9
1968: NSU RO 80	1983: Audi 100
1969: Peugeot 504	1984: Fiat Uno
1970: Fiat 128	1985: Opel Kadett
1971: Citroën GS	1986: Ford Scorpio
1972: Fiat 127	1987: Opel Omega
1973: Audi 80	1988: Peugeot 405
1974: Merc. 450 S	1989: Fiat Tipo
1975: Citroën CX	1990: Citroën XM
1976: Simca 1307-8	1991: Renault Clio
1977: Rover 3.500	1992: VW Golf
1978: Porsche 928	1993: Nissan Micra

DERROTADO
Para muchos especialistas, el Renault Safrane era el favorito indiscutible para esta edición. Los más pequeños le han ganado la batalla.



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



VIRTUDES
 Suavidad de manejo
 Comportamiento
 Suspensiones confortables
FORD ESCORT GHIA 1.6i 16V
PRECIO: 1.905.000 ptas.
 Recuperaciones lentas
 Desarrollos largos del cambio
 Asientos cortos de banqueta
DEFECTOS

VIRTUDES
 Buena estabilidad
 Suavidad de marcha
 Bien rematado
CITROËN ZX 1.6i AURA
PRECIO: 1.902.097 ptas.
 Opción A.A. anula guantera
 Maletero justo
 Dirección sin asistencia
DEFECTOS

VIRTUDES
 Buena habitabilidad
 Comportamiento
 Consumo reducido
FIAT TIPO 1.6 SX
PRECIO: 1.864.511 ptas.
 Mecánica ruidosa
 Postura al volante
 Rueda repuesto emergencia
DEFECTOS

VIRTUDES
 Propulsor brillante
 Buen acabado
 Asientos delanteros
OPEL ASTRA GLS 1.6i
PRECIO: 1.845.000 ptas.
 No tiene opción de A.A.
 Asientos traseros
 No dispone opción ABS
DEFECTOS

VIRTUDES
 Confort de marcha
 Elasticidad motor
 Buen equipamiento
RENAULT 19 RT 1.8
PRECIO: 1.850.000 ptas.
 Rebotes de la suspensión
 Distancias de frenado largas
 Visibilidad trasera
DEFECTOS

Los coches comparados en estas páginas son los de más aceptación y venta entre los usuarios de automóviles. Son los que ofrecen el mejor compromiso entre precio, equipamiento, espacio y utilidad. Y son, además, los coches anhelados por familias de poder adquisitivo medio y que harán de ellos un uso exhaustivo.

ENTRE estos coches de tamaño mediano, el más novedoso es el Ford Escort, que ha sido recientemente presentado. En este modelo no sólo se ha variado la carrocería, sino también el motor, que ahora incorpora culata de dieciséis válvulas. La potencia, sin embargo, no se ha incrementado; desarrolla 90 caballos, aunque por 140.000 pesetas más, si desea ir más alegre, puede adquirir el Escort Ghia 1.8, también de dieciséis válvulas, pero con 105 caballos. Ambas versiones son catalizadas.

La carrocería ha experimentado algo más que un simple lavado de cara con fines publicitarios. Ésta, aparte de las reformas externas, se ha sometido a una serie de modificaciones estructurales, enfocadas a conseguir más seguridad y resistencia en caso de impactos. Travesaños detrás del salpicadero, pilares, largueros inferiores, carriles en el techo, refuerzos en las puertas y un largo etcétera, hasta completar un programa de diez puntos de refuerzo. Toda una jaula de acero para ofrecer resistencia a los cada vez más frecuentes accidentes. Aunque el reverso de la moneda a todo esto es el incremento de peso del coche, en más de 150 kilos, respecto al Escort antiguo.

Entre las reformas externas salta a la vista, en el frontal, la nueva rejilla de aireación y los parachoques de nuevo diseño. Pero es la parte trasera la más modificada, con un portón más amplio y abovedado, una luneta más curvada y unas



Ford Escort 1.6i 16V Ghia contra Citroën ZX 1.6i Aura, Fiat Tipo 1.6 SX, Opel Astra 5P GLS 1.6i y Renault 19 RT 1.8 5P

MEDIOS, FAMILIARES Y DISCRETOS



Ford Escort 1.6i 16V

UN COCHE TRANQUILO

Con un precio un tanto elevado se presenta la nueva línea del Escort.

DESPUÉS de tan sólo dos años de existencia, el Escort experimenta otro nuevo lavado de cara para tratar de actualizar al máximo este modelo y poder competir en un mercado cada vez más numeroso y puesto al día.

Exteriormente, el Escort presenta un frontal con una rejilla de aireación totalmente nueva y un portón trasero más abovedado y rematado por unas ópticas de corte japonés. Pero es su estructura la que oculta los mayores cambios. El chasis se ha reforzado en todo su conjunto, sin pasar por alto los refuerzos de las puertas para proteger a los pasajeros de los impactos laterales. Claro que todo esto

añade peso al Escort, que es ahora de 1.175 kilos, cifra nada despreciable para un coche medio. Pero no sólo es nueva la carrocería del Escort sino también su motor. Los nuevos propulsores, denominados Zeta, que se caracterizan por sus culatas de dieciséis válvulas, se presentan ahora con 1.600 centímetros cúbicos y 90 caballos de potencia.

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

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionados mediante correa. Cuatro válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.598 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 76 mm. Carrera: 88 mm. Compresión: 10,3 a 1. Potencia máxima: 90 CV (65 Kw) a 5.500 rpm. Par máximo: 13,7 mkg (134 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISIÓN

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: 8,8 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,5 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 21,7 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 29,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 36,5 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 3,0 vueltas. Diámetro de giro: 10,0 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. (ø 240 mm). Traseros: Tambor (ø 203 mm). Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSIÓN

Delantero: Independiente tipo MacPherson y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente de brazos tirados. Muelles helicoidales y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 185/60 R 14. Llantas de acero de 6x14.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.175 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque y culata de aleación. Distribución: Doble árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.580 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 83 mm. Carrera: 73 mm. Compresión: 8,9 a 1. Potencia máxima: 89 CV (65 Kw) a 6.400 rpm. Par máximo: 13,5 mkg (132 Nm) a 3.000 rpm. Alimentación: Inyección electrónica. Combustible: Gasolina de 98 octanos o sin plomo de 95.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 14,9 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 20,4 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 32,0 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera. Vueltas de volante entre topes: 4,2 vueltas. Diámetro de giro: 10,5 metros.

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: No.

SUSPENSIÓN

Delantero: Independiente de tipo MacPherson con brazos inferiores triangulados y barra estabilizadora. Trasera: Brazos tendidos con efecto autodireccional y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 175/65 R 14 MXT. Llantas de chapa de 5,5 x 14.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 995 kg. Capacidad del depósito de combustible: 56 l.



Citroën ZX 1.6i Aura

RUEDAS BIEN PUESTAS

Afectado por una subida de precio, la estabilidad es su mejor arma.

CITROËN ha apostado fuerte con este modelo medio de poco más de cuatro metros de longitud, y de diseño atractivo y diferente. Apuesta que también se hace extensible a todo lo que se refiere a presentación, acabados y calidad de materiales. En la práctica, lo cierto es que el ZX es un coche muy confortable para viajar y bastante silencioso. Sin embargo, las pegadas surgen si pedimos que nos monten, como opción, el aire acondicionado. Entonces descubriremos, no sin cierta sorpresa, que la guantera delantera quedará anulada. Otro detalle, un tanto pobre en un coche alto de precio y equipamiento, como es la versión Au-

ra, es el de llevar una rueda de repuesto de una medida menor y de inferior calidad que las que calza el vehículo. Si tuviéramos que destacar una virtud en este modelo, ésta sería, sin lugar a dudas, su buena estabilidad. El tren trasero dispone de un mecanismo que permite a las ruedas posteriores un cierto juego direccional, para mayor adherencia.

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

QUIÉN DA MÁS
El asiento del conductor se gradúa en altura e inclinación, el volante en profundidad.



CÓMODO PERO MENOS
El buen confort está empañado por la ausencia de dirección asistida.



Fiat Tipo 1.6 SX

UN ITALIANO ESPECIAL

Personalidad y gran espacio interior son sus mejores virtudes.

La vena original de Fiat se aprecia también en este modelo, sustituto de otro muy personal como era el Ritmo. Su forma, un tanto abombada, no sólo permite distinguirlo fácilmente, entre la maraña de vehículos que invaden las carreteras, sino que, además, proporciona una amplitud interior inusual para un coche que no llega a los cuatro metros de longitud. Cuando nos sentamos en el Tipo, lo primero que sorprende, aparte de su amplitud, es la gran altura que queda hasta el techo. Luego, la especial postura para conducir. El asiento está muy alto respecto al piso del coche, lo que obliga a una postura de conducción demasiado

recta. Defecto que se corregiría fácilmente, si pudiéramos regular la altura o la inclinación de la banqueta. Sin embargo, a pesar de su buena habitabilidad, el maletero del Tipo no es muy amplio, y eso que, para ahorrar espacio, se ha sustituido la rueda de repuesto por una de emergencia. Próximamente la gama será ampliada con carrocerías de tres puertas.

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

DESFASADO
La alimentación, resuelta por un carburador de doble cuerpo, se ha quedado antigua.



FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.581 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 86,4 mm. Carrera: 67,4 mm. Compresión: 9,2 a 1. Potencia máxima: 86 CV (62 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 13,5 mkg (130 Nm) a 2.900 rpm. Alimentación: Un carburador de doble cuerpo. Combustible: Gasolina de 97 octanos.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 7,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 12,1 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,6 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 26,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,1 km/h.

DIRECCIÓN

Sistema: De cremallera asistida. Vueltas de volante entre topes: 4,2 vueltas. Diámetro de giro: 10,3 metros

FRENOS

Delanteros: Discos. Traseros: Tambores. Antibloqueo de frenos: Opcional.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo MacPherson con brazos oscilantes inferiores transversales y barra estabilizadora. Trasera: Independiente con brazos tirados y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 165/70 R 13. Llantas de chapa de 5 x 13.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 970 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.

¡ Empieza el Dio con Marcha !



Descubre la marcha del DIO, la forma más práctica y divertida de moverte por la ciudad. Con arranque automático, amplio cofre bajo el asiento, guantera delantera y un utilitario transportín. Pruébalo. HONDA DIO es fácil de manejar y puede conducirse desde los 14 años. PARTICIPA EN LA PROMOCION * " SIEMPRE HAY UN DIO CON SUERTE ". Basta con pedir el catálogo en un Concesionario Oficial. Hay miles de regalos para los amigos de HONDA y entre ellos varios scooters DIO.



*PROMOCION LIMITADA





Opel Astra 5P GLS 1.6i

EQUILIBRIO MEDIO

Calidad, espacio y buen motor cohabitan en este coche.

ES un modelo compacto y equilibrado en el que destaca, sobre todo, el comportamiento de su motor. Con cien caballos de potencia, desarrolla una velocidad punta que roza los 190 kilómetros por hora. Además se puede elegir, sin incremento de precio, con caja de cambios de relación corta o larga. Con las relaciones del cambio cortas acelera y se recupera muy dignamente, sin que el consumo de combustible sea un problema, más bien todo lo contrario, puesto que consume bastante poco.

La carrocería, a parte de ser muy compacta, es espaciosa y con buena

capacidad para el maletero, lo que se agradece a la hora de viajar. La terminación general del coche, así como la calidad de los materiales son buenos y el conjunto es rematado por unos asientos delanteros cómodos y amplios.

Lástima que aún no se pueda montar en fábrica el aire acondicionado ecológico.

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

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Refrigerado por agua. Cilindrada: 1.598 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 79,0 mm. Carrera: 81,5 mm. Compresión: 9,8 a 1. Potencia máxima: 100 CV (74 Kw) a 5.800 rpm. Par máximo: 13,7 mkg (135 Nm) a 3.400 rpm. Alimentación: Inyección Multipunto. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,0 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,2 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 19,8 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,2 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 31,7 km/h.

DIRECCIÓN

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

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambores. ABS: No.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo MacPherson con triángulo inferior y barra estabilizadora. Trasera: Semi-independiente de eje torsional y barra estabilizadora.

RUEDAS

Neumáticos: 175/65 R 14. Llantas de acero de 5,5 x14.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 980 kg. Capacidad del depósito de combustible: 52 l.

MUY EQUILIBRADO
Este modelo aporta confort, buen motor, calidad y un precio razonable.



AQUÍ LO TIENES

SEA CUAL SEA EL VEHICULO DE OCASION QUE BUSCAS, EN TU CONCESIONARIO SEAT LO TIENES



No busques más. Si quieres, puedes elegir entre una gran variedad de modelos de todas las marcas. Ven a Seat Vehículos de Ocasión.

Aquí tienes el coche que tú necesitas. Con REVISION SEAT EN 71 PUNTOS, HASTA 2 AÑOS DE GARANTIA, ASISTENCIA 24 HORAS Y COBERTURA EN TODA EUROPA.

Además, si lo deseas te haremos una financiación a tu medida. Una financiación personalizada con FISEAT. Date prisa. Nunca antes has tenido más seguridad y más garantías al comprar un coche de ocasión. Ven a vernos. Comprobarás cómo el coche en que estás pensando AQUÍ, LO TIENES. **Infórmate en la Red de Concesionarios SEAT.**



Renault 19 RT 1.8 5P EL MAS VENDIDO

El líder de ventas destaca por una buena relación precio-equipamiento.

El reciente trabajo de modernización de la carrocería del R-19, le ha sentado bien al coche de la Regie, pues sigue estando en el vértice de ventas. ¿Pero, por qué los españoles lo prefieren a otros modelos equivalentes de otras marcas? Ante todo, el R-19 es un coche de precio ajustado, que ofrece más equipamiento que las versiones correspondientes de las demás marcas. Elementos como las luces para niebla, servodirección, elevalunas y retrovisor izquierdo eléctricos o mando a distancia de la apertura de las puertas, están incluidos en el precio. Luego es un coche muy cómodo, con suspensiones mullidas, dirección

suave y asientos muy blandos. Aunque esto último fatiga más que ayuda en viajes largos. El motor responde muy bien y sobrepasa los 180 kilómetros por hora de velocidad máxima. Pero sobre todo es muy elástico y permite recuperarse enseguida. Sin embargo, no es un coche que frene precisamente bien. Los frenos se fatigan enseguida.

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

FICHA TECNICA

MOTOR

Delantero transversal de cuatro cilindros en línea. Bloque de fundición y culata de aleación. Distribución: Un árbol de levas en cabeza accionado mediante correa dentada. Dos válvulas por cilindro. Cigüeñal de cinco apoyos. Cilindrada: 1.794 centímetros cúbicos. Diámetro del cilindro: 82,7 mm. Carrera: 83,5 mm. Compresión: 9,7 a 1. Potencia máxima: 95 CV (70 Kw) a 5.750 rpm. Par máximo: 14,8 mkg (145 Nm) a 2.750 rpm. Alimentación: Inyección monopunto. Combustible: Gasolina 95 octanos sin plomo.

TRANSMISIÓN

Tracción a las ruedas delanteras. Caja de cambios manual de cinco marchas. Embrague: Monodisco en seco con accionamiento mecánico. Velocidad en 1ª a 1.000 rpm: 8,1 km/h. En 2ª a 1.000 rpm: 13,4 km/h. En 3ª a 1.000 rpm: 18,9 km/h. En 4ª a 1.000 rpm: 25,9 km/h. En 5ª a 1.000 rpm: 33,1 km/h

DIRECCIÓN

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

FRENOS

Delanteros: Discos ventilados. Traseros: Tambores. ABS: Opcional.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente tipo MacPherson con triángulos inferiores, amortiguadores hidráulicos telescópicos y barra estabilizadora. Trasera: Independiente de brazos tirados.

RUEDAS

Neumáticos: 175/70 R 13. Llantas de chapa de 5 x 13.

PESOS Y CAPACIDADES

Peso en orden de marcha: 1.045 kg. Capacidad del depósito de combustible: 55 l.

EL MEJOR EQUIPO
Aporta una interesante relación precio y equipamiento de serie.



La Era del Descubrimiento

Vuelva con Seiko a la época de las grandes hazañas.

Monstruos marinos de 100 metros de largo. Interminables semanas sin ver tierra. Y la amenazante sensación de estar navegando justo al borde del fin del mundo.

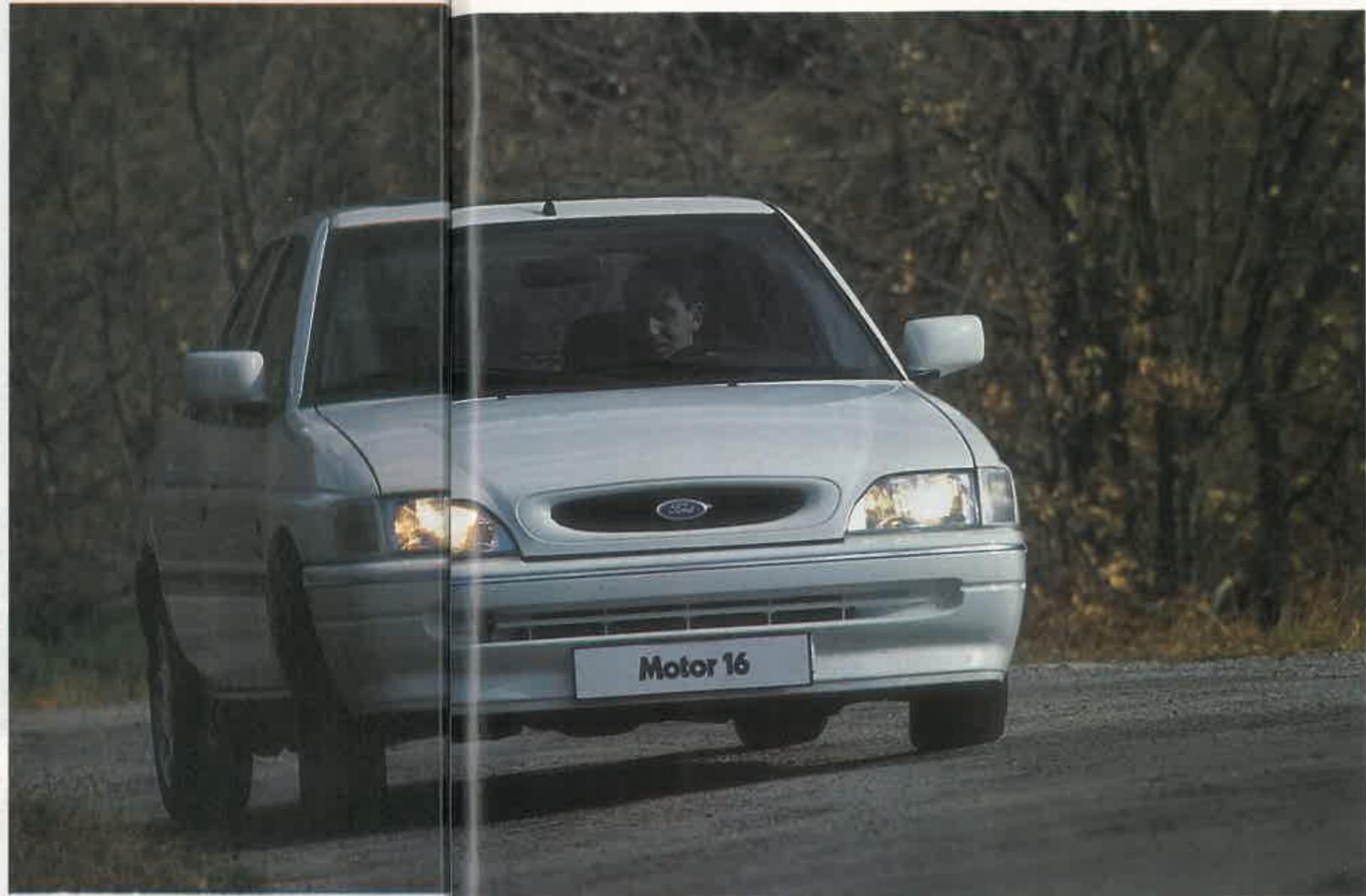
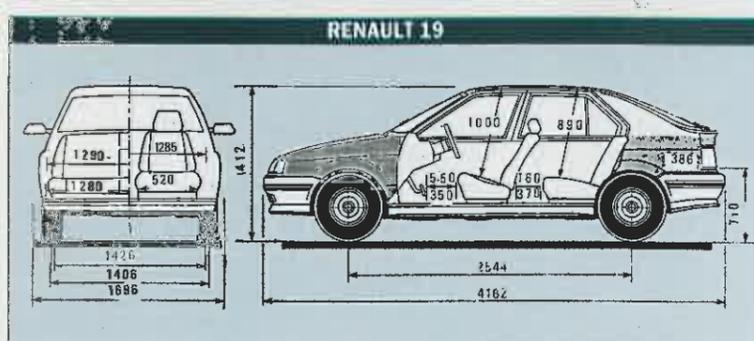
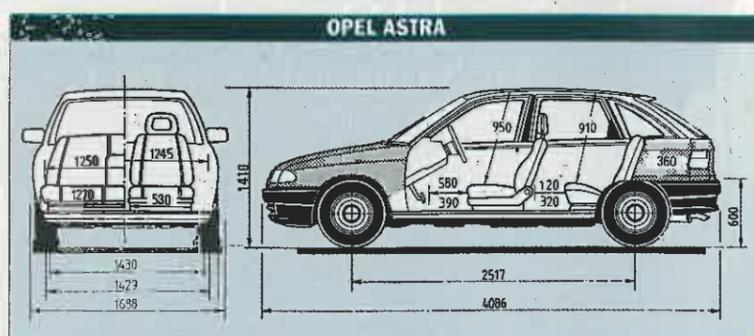
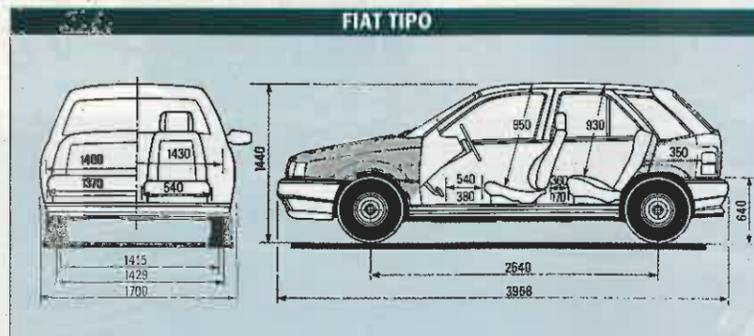
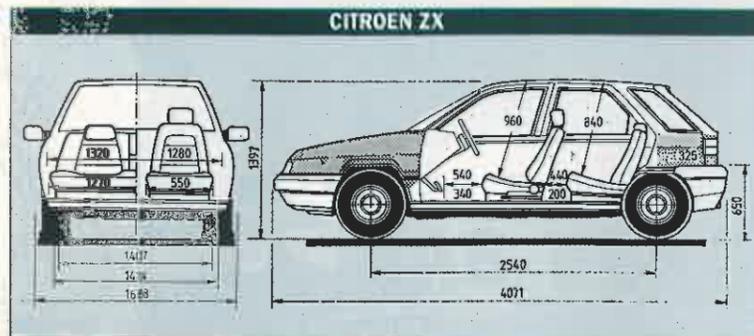
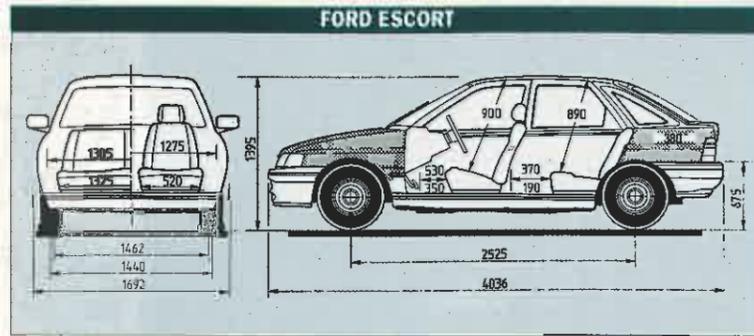
Hoy Seiko quiere rendir homenaje a aquellos valientes marineros con un reloj de calendario perpetuo. El calendario tiene programada la fecha durante un periodo de 1.100 años (desde 1400 hasta el 2499 d.C.). Sin duda, el mayor lapso de tiempo jamás cubierto por un reloj.

Acercándole el pasado, el presente y el futuro, la tecnología Seiko marca el inicio de una nueva era de exploración.

SEIKO

Cronometrador Oficial de los Juegos de la XXV Olimpiada

SHE550 • calendario perpetuo • doble alarma • sumergible 100M



FAMILIAR TRANQUILO
El motor del nuevo Escort incorpora culata de dieciséis válvulas. Sus noventa caballos de potencia son de andar progresivo y muy tranquilo.

grandes ópticas, un tanto rasgadas, muy al estilo de los coches japoneses.

La comparación de las carrocerías de los cinco coches, nos muestra que la del Renault 19 es la que admite más capacidad de carga del maletero (386 litros), seguida muy de cerca por la del Ford Escort (380 litros). En último lugar se sitúa el Citroën ZX, con 325 litros de carga, lo que arroja una diferencia de volumen del maletero, entre el primer coche y el último, de 60 litros, diferencia a tener en cuenta para los que tienen problemas de equipaje. Claro que la diferencia de longitud entre el Renault y el Citroën es de aproximadamente diez centímetros.

Otra matización sobre los malete-



ros de estos cinco coches es la ubicación de la rueda de repuesto. Los únicos que no incorporan la quinta rueda dentro del maletero, sino que va anclada debajo del piso, son el Renault 19 y el Citroën ZX, detalle a tener en cuenta, si nos decantamos por uno de los dos coches franceses, para tomar alguna medida de seguridad contra los cacos. También conviene saber que las ruedas de repuesto son iguales a las que calzan los respectivos vehículos, menos en el Fiat Tipo, que es de las llamadas de emergencia o de tamaño reducido y en el ZX, que es de una medida inmediata inferior y de peor calidad. Hecho inexplicable, puesto que el vano para tal fin es grande y además el coche es el



PRÁCTICO
Los ocupantes de la parte trasera disponen de reposacabezas, reposabrazos y una útil red para dejar enseres.

segundo más caro. El espacio interior no defrauda en ninguno de los cinco, pero matizamos que el más espacioso por dentro es el ZX y el más alto el Tipo.

Las carrocerías de estos cinco coches son de dos volúmenes, pero se ofrecen también, menos en el caso del Citroën ZX, con carrocería de tres volúmenes o, lo que es lo mismo, con maletero diferenciado. Eso sí, más caras, menos en el caso del Renault 19, que cuesta lo



mismo con cinco que con cuatro puertas.

En cuanto a comodidad es difícil dar un ganador. El Opel Astra es el que tiene los asientos delanteros más envolventes y cómodos, mientras que los traseros resultan algo escasos en cuanto a espacio para las piernas, si nos toca alguien que, por estatura, conduzca con el asiento muy desplazado hacia atrás. El Escort aporta unos asientos delanteros algo cortos y estrechos, pero

es el único que ofrece dos regulaciones de la banqueta, una en altura y otra en inclinación. Los del Renault 19 pecan de demasiado blandos y los del Tipo y ZX son los únicos que no se regulan en altura. Los asientos del Tipo, además, son muy altos y obligan a una postura de conducción un poco forzada, defecto que se puede corregir si lo equipamos, en opción, con asientos regulables en altura. En todos, menos en el Astra, se puede ajustar el volante, con mención especial para el del Escort que se regula en profundidad, lo que es poco frecuente en vehículos de tipo medio. A este coche, además, por fin se le ha dotado de un chivato luminoso de reserva de gasolina. Otro detalle práctico del Escort, que no tienen los demás, es una tecla de apertura del maletero, situada en el suelo de la puerta del conductor.

En lo referente al confort de los cinco coches, es bueno saber que los únicos que disponen de una plataforma para descansar el pie izquierdo, del conductor naturalmente, son el Renault 19 y el Tipo. El Escort y el Renault 19, a su vez, ofrecen la posibilidad de depositar objetos en los respaldos traseros de los asientos, puesto que incorporan unos bolsillos. Aparte, el Renault 19 dispone de unos cajones en las puertas traseras y, para terminar, el Astra es el que ofrece más

CONSUMOS

Datos en l/100 km.	ESCORT	ZX	TIPO	ASTRA	R-19
CIUDAD					
A 30,2 km/h de promedio	10,6	11,3	9,5	9,5	9,4
CARRETERA					
A 90 km/h de cruceo	6,6	8,2	6,1	6,6	6,0
En conducción rápida	11,8	16,9	10,7	10,9	14,9
AUTOPISTA					
A 120 km/h de cruceo	8,7	11,9	8,6	7,5	9
A 140 km/h de cruceo	10,3	14,1	10,6	9,6	8,7
CONSU. MED. PONDERADO					
Litros/100 km	9,2	10,4	8,4	8,4	11,2
AUTONOMIA MEDIA					
Kilómetros recorridos	547	488	596	570	9,6

SONORIDAD

	ESCORT	ZX	TIPO	ASTRA	R-19
Al ralentí:	50,5	49,3	50,1	51,6	43,6
A 60 km/h:	64,2	62,7	64,8	62,8	62,4
A 90 km/h:	67,7	65,9	66,5	66,5	66,8
A 120 km/h:	71,0	68,5	68,2	69,8	70,7
A 140 km/h:	73,5	72,3	72,5	73,5	74,2
A tope	79,3	79,9	80,1	79,2	78,6

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

PRESTACIONES

	ESCORT	ZX	TIPO	ASTRA	R-19
VELOCIDAD MAXIMA					
Km/h	177	174	174	189	183
ACELERACION					
400 m. salida parada (seg.)	18,6	18,4	18,7	17,9	18,5
1.000 m. salida parada (seg.)	34,3	34,2	34,8	32,9	34,2
0-100 km/h (seg.)	12,6	12,1	13,1	11,4	12,4
Metros recorridos	215	206	227	193	213
RECUPERACION					
400 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	19,9	19,3	19,3	19,0	18,6
400 m. desde 40 km/h en V (seg.)	21,9	20,9	21,6	21,5	20,8
1.000 m. desde 40 km/h en IV (seg.)	37,1	36,0	35,9	35,0	34,7
1.000 m. desde 40 km/h en V (seg.)	41,6	39,2	41,8	39,8	38,7
De 80 a 120 km/h en IV (seg.)	13,7	12,4	12,1	10,0	11,7
Metros recorridos	384	349	340	317	333
De 80 a 120 km/h en V (seg.)	20,5	15,6	21,0	14,7	15,4
Metros recorridos	577	434	590	411	435

FRENOS

	ESCORT	ZX	TIPO	ASTRA	R-19
DISTANCIAS DE FRENADO					
En metros)					
A 60 km/h:	19,0	19,7	17,1	15,8	21,5
A 100 km/h:	55,0	49,3	47,5	41,5	68,3
A 120 km/h	78,3	74,3	68,5	61,3	82,6

FRENTE A FRENTE



NUEVOS AIRES
La línea del nuevo Escort presenta, en su parte trasera, un portón más amplio y abovedado, así como unas ópticas rasgadas al estilo de los coches japoneses.

abundancia de huecos para enseres en su parte delantera.

En cuanto a las opciones, para los que les guste con las ideas frescas, disponen en el Tipo, Escort y Astra de techo corredizo en su lista de opciones. Por lo demás, el Astra es el único que no ofrece de fábrica la opción del aire acondicionado y tampoco, junto con el ZX, el antibloqueo de frenos. La dirección es asistida de serie en todos menos en el ZX que es opcional; este coche, además, tiene el inconveniente de ver anulada la guantera delantera si le ponemos el aire acondicionado. Y por último, el Renault 19 es el único que equipa, de serie, faros para niebla.

En el apartado de comportamiento dinámico el claro vencedor es el Citroën ZX. Su especial configuración del eje trasero, que la marca gala define autodireccional, consigue una adherencia y estabilidad en curvas fuera de lo común. El siste-

ma es muy sencillo, cuando el ZX se halla en pleno apoyo, en una curva, unos *silent-blocks* de goma de la suspensión, ceden; como efecto, las ruedas traseras giran ligeramente en el mismo sentido que las delanteras. Esto hace que el comportamiento del coche en curvas sea

muy neutro y seguro. En segundo lugar queda el Escort, que con mayor sección de neumáticos que sus rivales, se aguanta muy bien en curvas. El que peor sale parado en este capítulo es el Renault 19, puesto que su amortiguación, más blanda que la de los demás, hace que también

EQUIPAMIENTO

	ESCORT	ZX	TIPO	ASTRA	R-19
Cuentarrevoluciones	SI	SI	SI	SI	SI
Manómetro de aceite	NO	NO	NO	NO	NO
Termómetro de agua	SI	SI	SI	SI	SI
Indicador carga de batería	NO	NO	NO	NO	NO
Ordenador de viaje	NO	NO	NO	NO	NO
Volante regulable	SI	SI	SI	NO	SI
Faros antiniebla	NO	NO	OP	NO	SI
Aire acondicionado	OP	OP	OP	NO	OP
Asiento conductor regulable en altura	SI	NO	OP	SI	SI
Asientos regulables electrónicamente	NO	NO	NO	NO	NO
Retrovisor regulable electr. (izda./dcha.)	NO/NO	NO/SI	NO/SI	NO/NO	NO/SI
Mando a distancia de apertura de puertas	NO	SI	OP	NO	SI
Elevavinas eléctricos (D/T)	SI/NO	SI/NO	SI/SI	SI/NO	SI/NO
Cierre centralizado	SI	SI	SI	SI	SI
Cinturones de seguridad traseros	SI	SI	SI	SI	SI
Asiento posterior divisible	SI	SI	OP	SI	SI
Faros regulables desde el interior	NO	NO	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. Seis años o 100.000 kilómetros para los elementos de la suspensión. **Red de postventa:** 872 puntos de asistencia en toda España. **FIAT:** Importador: Fiat Auto España, S.A. Paseo de la Habana 74. 28036 Madrid. Teléfono: (91) 536 65 00. **Red de postventa:** 230 puntos de asistencia en toda España. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **FORD:** Fabricante/Importador: Ford España, S.A. Paseo de la Castellana 135. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 571 13 86. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 1.114 puntos de asistencia en toda España. **OPEL:** Fabricante/Importador: General Motors España. Paseo de la Castellana 91. 28046 Madrid. Teléfono: (91) 597 30 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros. **Red de postventa:** 545 puntos de asistencia en toda España. **RENAULT:** Fabricante/Importador: Fasa Renault. Carretera Madrid-Burgos, kilómetro 5,5. 28050 Madrid. Teléfono: (91) 766 19 00. **Garantía:** Un año sin límite de kilómetros en piezas y mano de obra. **Red de postventa:** más de 2.000 puntos en España.

MECANICA

- 1º ASTRA** La mayor potencia de este vehículo, 100 caballos, así como unas acertadas relaciones del cambio, lo colocan en el puesto de honor.
- 2º R-19** Este propulsor, con cinco caballos menos que el del coche ganador, también se muestra brillante, suave y silencioso en su marcha.
- 3º ZX AURA** Los 90 caballos del Citroën manifiestan su poderío en aceleración, pero es algo lento cuando tiene que recuperarse.
- 4º ESCORT** Es el único de los cinco coches comparados que incorpora culata de 16 válvulas. Es un motor suave en su uso pero lento de recuperar.
- 5º TIPO** Es el motor más flojo de los cinco, a parte de tener menos caballos, 86, la alimentación es a base de un carburador doble.

COMPORTAMIENTO

- 1º ZX AURA** Aunque la asistencia de la dirección sea opcional, en conjunto es el mejor por su excelente estabilidad y unos frenos eficaces.
- 2º ESCORT** Resulta muy neutro en cuanto a comportamiento dinámico, la dirección, asistida de serie, es precisa, pero los frenos aguantan poco.
- 3º TIPO** Aguenta buena «marcha» a su paso por curvas antes de derivar el eje delantero. Los frenos son eficaces y la dirección asistida de serie.
- 4º ASTRA** Las distancias de frenado en este modelo son realmente cortas. También monta servodirección de serie y es bastante seguro en curvas.
- 5º R-19** La dirección, asistida de serie, resulta un poco ligera de tacto. Los frenos tampoco son su fuerte.

CONFORT

- 1º ESCORT** El asiento del conductor se puede regular en altura e inclinación, así mismo la columna de la dirección se ajusta en profundidad.
- 2º ZX AURA** Es un vehículo bastante silencioso y confortable para viajar. El volante se gradúa en altura y el retrovisor derecho es de regulación eléctrica.
- 3º R-19** La columna de la dirección y el asiento del conductor, aunque algo blando, se ajustan en altura. Dispone de un reposapié izquierdo.
- 4º ASTRA** Los asientos delanteros son generosos, envolventes y cómodos. Sin embargo, no cuenta con la opción del aire acondicionado.
- 5º TIPO** La postura al volante en este coche es un tanto atípica puesto que la butaca está muy alta respecto al suelo.

CARROCERÍA

- 1º R-19** Es el que tiene el maletero más capaz. La habitabilidad interior también es excelente.
- 2º ESCORT** La nueva estructura del Escort beneficia a los pasajeros que podrán viajar ahora más amplios y llevar más maletas.
- 3º ASTRA** Destaca por la terminación y la calidad de sus acabados. Los asientos traseros no disponen de mucho sitio para las piernas.
- 4º ZX AURA** Tiene el maletero más pequeño de los cinco. La presentación es buena aunque la guantera se condensa si optamos por poner el A.A.
- 5º TIPO** Es muy espacioso por dentro, sobre todo alto. El maletero no es muy generoso a pesar de incorporar una rueda de repuesto de emergencia.

ECONOMIA

- 1º R-19** Aunque sea el tercero que menos gasolina gasta, tiene un precio interesante y es el que mejor equipamiento trae de serie.
- 2º TIPO** Junto con el Opel Astra es el que consume menos de todos. También tiene una buena relación precio-equipamiento.
- 3º ASTRA** Económico en gasto de combustible y con una buena correspondencia precio-equipamiento, no dispone de ABS ni A.A. entre sus opciones.
- 4º ESCORT** El consumo medio no es exagerado, está bien equipado pero es el más caro de todos.
- 5º ZX AURA** El Aura es la versión de equipamiento alto entre los ZX de 1,6 litros de cilindrada, pero resulta caro de precio y el consumo es alto.

derive bastante antes que los otros. Por lo que respecta a los frenos, el que mejor para es el Astra, mientras que en el Escort, y sobre todo en el Renault 19, éstos tienden a calentarse enseguida, lo que alarga las frenadas.

De los cinco motores, el único que monta culata de dieciséis válvulas es el Escort. Su andadura no es, como sería de esperar en un motor con este tipo de culatas, precisamente alegre. Tira tranquilamente desde pocas vueltas y le cuesta

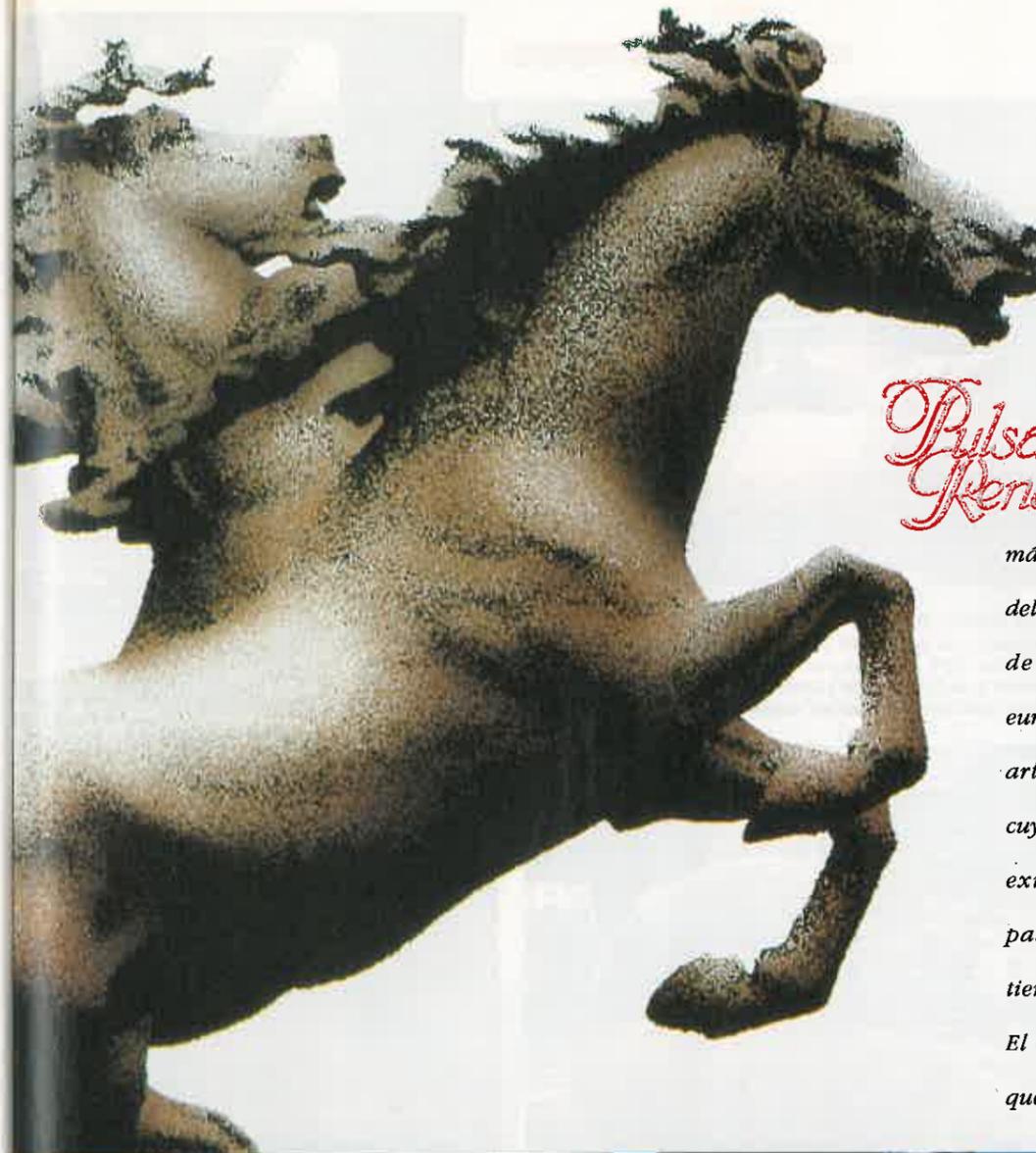
entrar en la zona alta del cuentarevoluciones, en marchas largas. En prestaciones sólo otro coche queda por debajo de él, el Fiat Tipo. Pero en recuperaciones es el peor con mucho. Unos desarrollos largos del cambio y el lastre de un mayor peso, se hacen sentir. La mecánica más brillante y también la más potente (100 caballos), es la del Opel Astra. Aunque el motor del Renault 19 se distingue por su buena capacidad de recuperación. El Fiat Tipo es el de concepto más antiguo, con una alimentación por carburador doble y mecánica ruidosa. Y en cuanto al Citroën ZX sobresale por el alto consumo de combustible. En general son motores tranquilos e incluso suficientes, siempre que no vayan muy cargados o se conecte el aire acondicionado.

BUENOS ZAPATOS
El nuevo Escort calza unos estupendos neumáticos de 185 milímetros de ancho en perfil 60. Las llantas, con un original diseño, son de acero de 6X14 pulgadas.



Después de este análisis es posible que más de una duda quede aclarada, de todos modos el precio también es factor importante. ○

Simonetta Garh
Fotos: Alex Blanco



Pulsar Renaissance significa mucho

más que una mera reinterpretación del presente. Con el espíritu artesanal de la más admirada tradición europea, Pulsar ha creado piezas de arte que marcan el tiempo. Relojes cuyos detalles cumplen con los más exigentes criterios de calidad del pasado. Artesanía que expresa el tiempo con una precisión absoluta. El orgullo de Pulsar. Una colección que une la tecnología ultramoderna a las enseñanzas de los grandes artistas del Renacimiento. Sencillamente, lo último.



PULSAR

Inspiraado en el pasado para el futuro

PSZ 006



PARQUE DE ATRACCIONES
Este vehículo familiar mereció la medalla de bronce y el entusiasmo de los más pequeños.



MEDIA VUELTA ¡AR!
Se acabaron los problemas en las calles estrechas: el «vuelta móvil» gira sobre sí mismo y su habitáculo pivota quedando listo para ir en la dirección contraria. Para aparcar en poco espacio sólo hay que dejar las ruedas delanteras en el aire.



LAND AMUSER
Este divertido vehículo transformista ganó el premio especial del jurado. Gracias a su estructura variable puede convertirse en un pequeño deportivo o en un extraño animal de cuatro patas.

HULA-HOOP
¿Quién dijo que un coche no podía bailar? Este lo hace sobre su anillo dotado de pequeñas ruedas. Imprescindibles para el conductor son las pastillas contra el mareo.

Olimpiada Idea Toyota 92

QUE INVENTEN ELLOS

Como todos los años, Toyota ha organizado un concurso en el que miles de apasionados participantes dan rienda suelta a su ingenio e inventiva.

El festival TES (siglas de la Sociedad de Ingeniería Toyota) consiste en una muy particular y original demostración de la inventiva particular. Este original club lleva diecisiete años celebrándose en Toyota City, urbe conformada por las dependencias de la marca en la localidad japonesa de Aichi-ken. Formado por nada menos

que 30.000 socios, de los cuales el 40 por ciento son empleados de Toyota, el TES viene registrando cada temporada, desde 1976, unas 5.000 ideas distintas.

Las eliminatorias y grandes finales se suceden al estilo de las olimpiadas deportivas, con vencedores que reciben sobre el podio medallas de oro, plata y bronce. A diferencia



REBOTE
Si te gusta encestar por qué no cambiar las ruedas por balones movidos por rotores. Es lo que pensó este ingenioso y enrevesado japonés y, por su idea, se llevó una medalla de plata.





PARA HACER RECADOS
Nada mejor que este vehículo robotizado con visión propia y brazos articulados. Igual sirve para ir a la compra que para pasear al perro.

SUPER ROLLER
Con este invento, además de practicar el patinaje urbano, se puede aterrizar a los automovilistas y a los ciudadanos de a pie.



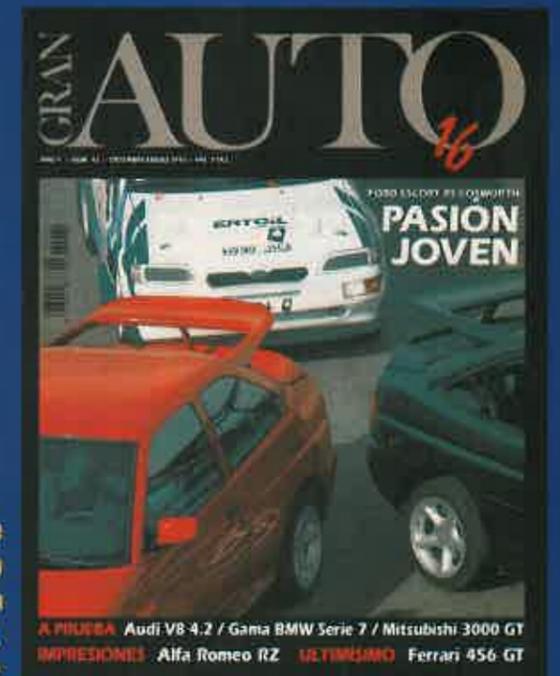
de éstas, el jurado encargado de puntuar las «actuaciones» luce generalmente una amplia sonrisa que, a veces, se torna en carcajada. Y es que la inventiva y la técnica no está reñida con el buen humor del que hacen gala los participantes durante todo el festival. La valoración no se basa en lo práctico de los inventos, sino en su creatividad, originalidad y la gracia o salero con el que sean presentados. Pero el trasfondo es más serio y las actividades del TES contribuyen al progreso de la industria del automóvil que estudia, analiza y organiza seminarios y exhibiciones de los mejores inventos y que son aprovechados en la fabricación de coches «normales». Este último y decimoséptimo festival, se celebró durante los días seis y siete del presente mes e incluyó la Olimpiada Idea, exhibiciones de nuevas tecnologías y productos y juegos de competición. Abierto al público, registró 4.800 inscripciones de otros tantos inventos. Veintiocho compañías industriales, aparte de Toyota, aportaron sus últimas tecnologías al evento para mostrar al numeroso público asistente los «experimentos» realizados de puertas para adentro en los diferentes departamentos de desarrollo. Miles de horas de trabajo y numerosos y estrepitosos fracasos anteceden a la colorista muestra en la que, orgullosos, los apasionados genios incluso se atreven a montarse en sus fantásticas creaciones.

J.L.S.

Viene a nuestra portada la prueba del Ford Escort RS Cosworth, un coche que nace con una doble vocación, por un lado satisfacer las demandas de los jóvenes más deportivos y, por otro, servir de base al vehículo con el que la marca inglesa tomará parte en el Campeonato Mundial de Rallyes de 1993. Dos importantes novedades nos

llegan de Italia de la mano de dos grandes constructores: Alfa Romeo y Ferrari.

A LA VENTA
YA EN SU
QUIOSCO



Pero además, nuestra habitual sección «A Prueba» ofrece buenas dosis de potencia aplicadas a conceptos bien distintos: las berlinas de representación y los más avanzados deportivos. Tampoco faltan el tradicional clásico, en este caso un BMW 327, y la moto más actual, la Yamaha V Max 1200. Todo esto y mucho más en Gran Auto 16. No la deje pasar.

ERA abril y yo estaba trabajando en mi oficina de Rüsselheim. Suena el teléfono y lo coge mi secretaria Frau Schneider. (Las mejores secretarías del mundo son alemanas. Son la pera: eficientes, profesionales. La eficiencia de las secretarías alemanas es increíble. Las españolas son más guapas, pero las alemanas son las mejores.)

-Te llama Jack Smith.

-¡Ostras, el jefe!

Me pongo y me dice:

-Iñaki, ya sabes que me han hecho presidente y quiero que vengas conmigo a General Motors; eres el primero a quien le pido que venga. Si no puedes venir por

do a la derecha del dios-padre del automovilismo mundial?

Ignacio López de Arriortúa, vasco por los cuatro costados, nacido en Amorebieta hace 51 años, es desde el 1 de mayo vicepresidente de General Motors, máximo responsable de la coordinación de todas las actividades internacionales de compras. Supervisa un presupuesto de más de cinco billones de pesetas y es, sin duda, el español que más dinero maneja, incluido Mario Conde o el ministro de Economía.

Pero más importante que su responsabilidad dentro de la compañía más poderosa del mundo, la llegada de López de Arriortúa,

*Ignacio López de Arriortúa,
vicepresidente
de General Motors Corporation*

A LA DERECHA DE DIOS PADRE

Pocos españoles tienen bajo su responsabilidad un departamento de compras que facture 50.000 millones de dólares y pocos son vicepresidentes de una empresa de la magnitud de General Motors.

cuestiones familiares, lo voy a entender. No quiero presionarte. Te necesito pero comprendo tus necesidades. Ya me dirás algo la semana próxima.

Le contesté:

-Jack, para tí yo sólo tengo dos respuestas: sí o sí señor. O sea, que ya puedes tirar.

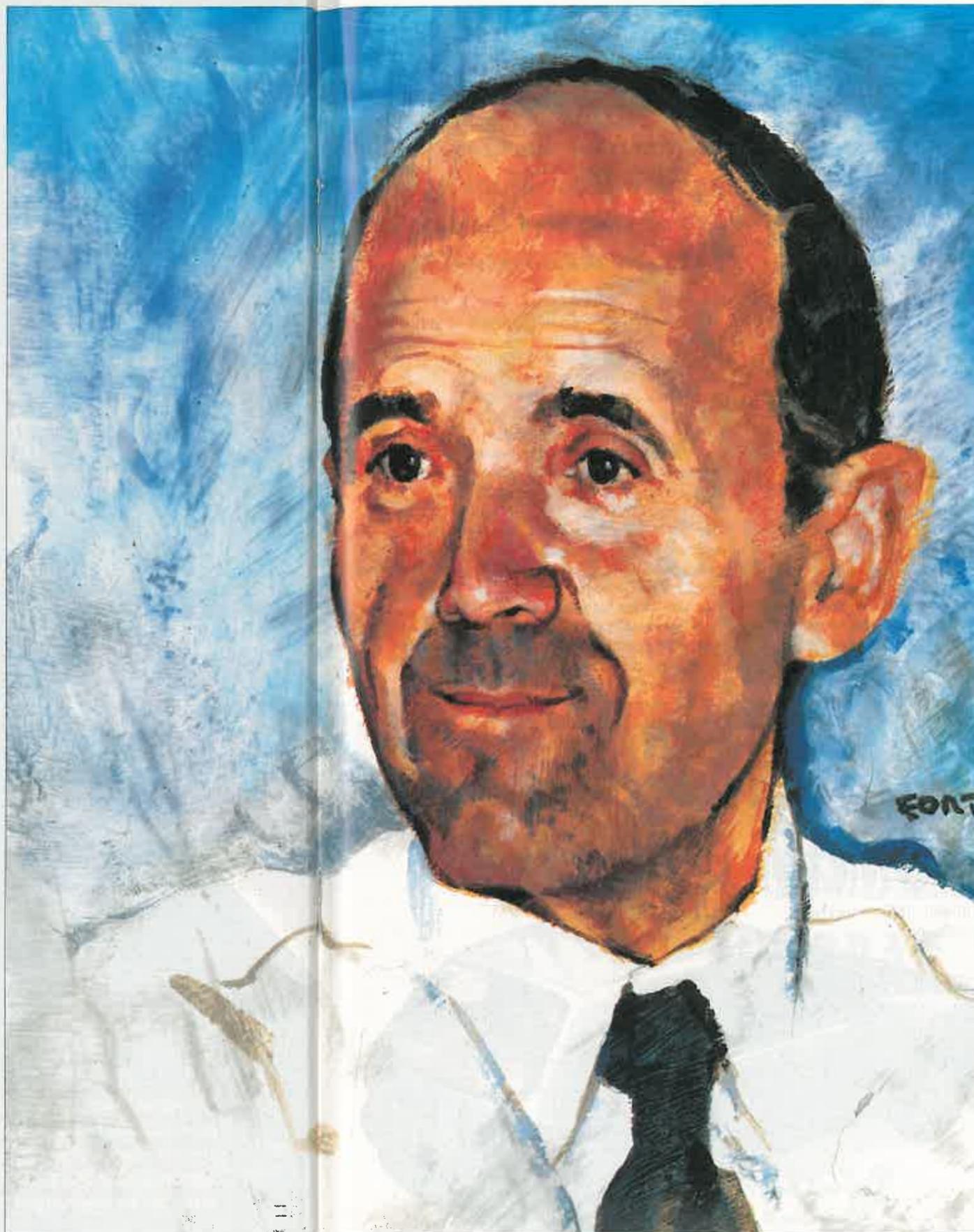
A los quince días de llamarme por teléfono ya estaba trabajando en Detroit y una semana después de mi llegada, la revolución estaba en marcha. Había realizado cambios en la organización, la presentación del concepto y estábamos trabajando sobre el nuevo modelo que tres semanas más tarde comunicábamos a Norteamérica. Ha sido la mayor revolución desde la «Conquista del Oeste».

¿Quién es este hombre, senta-

(Iñaki para sus amigos y enemigos), a Detroit ha supuesto toda una revolución en el sistema productivo automovilístico americano. Ha entrado en el colosalismo yanqui un aire nuevo, esperanzador, revolucionario y portador de otros valores, tal vez eternos, de la mano de un doctor en ingeniería por la Universidad de Bilbao.

- «Tratamos de aplicar en Norteamérica las mismas técnicas que en Europa nos han llevado al éxito en muy poco tiempo.

La cadena de valor añadido comienza con el suministrador de materia prima, sigue por el suministrador de segundo y tercer nivel, para continuar por el de primer nivel (que es el que nos suministra a nosotros directamente) y tras pasar por la fábrica nuestra, va hasta



el «dealer» (distribuidor) y finalmente al cliente, que es el protagonista de esta cadena.

El programa PICOS actúa sobre todos los eslabones de esta cadena, aplicando técnicas de mejora de gestión para tratar de crear más valor final; para mejorar la satisfacción del último extremo de la cadena, que no es otra cosa que el cliente. Pero lo que distingue este plan es precisamente el ámbito de actuación. No se limita a contemplar aisladamente cada fase productiva, sino a toda la cadena como un conjunto y coordinadamente. ¿Qué conseguimos con esto? Dos cosas fundamentales. Primero, la creación de un mayor

TODAS LAS INNOVACIONES DE LOS COCHES HAN SIDO HECHAS POR LA CREATIVIDAD AMERICANA O EUROPEA. LOS JAPONESES SÓLO HAN COPIADO.

valor para nuestro cliente y por tanto una ventaja competitiva; pero también conseguimos ventajas para cada uno de los miembros de la cadena de valor, mejorando su competitividad y su productividad.

Somos la única compañía del mundo que destina 295 ingenieros únicamente a la mejora de la productividad y eficiencia de los procesos productivos de los suministradores. Con ello conseguimos que estén mejor posicionados. Trabajando juntos, ganamos juntos. Éste es el lema.

Aparte de esto, seguimos con la política tradicional de GM de pagar a los suministradores el cien por ciento de todo el utillaje, moldes y troqueles que se emplean exclusivamente para nuestros vehículos».

Pero es evidente que cuando se

aprieta en el precio, lo normal es que descienda la calidad...

«El sistema nuestro se basa en tres puntos: calidad, servicio y precio. Al aplicar las técnicas de mejora de calidad, automáticamente mejoramos la calidad y también el servicio y el precio.

Un ejemplo. Hace dos semanas estuve visitando una fábrica en la que están estampando unas piezas de zinc-niquel, que son muy difíciles de hacer, porque el material es muy sensible a las imperfecciones del molde. El número de de-

un programa psicológico o un manual de conducta.

«Este es el gran secreto. Nuestro programa lo que quiere, por encima de todo, es transmitir a los proveedores la sensación de que sí se pueden hacer las cosas. El potencial humano es infinito. Tenemos que ser capaces, psicológicamente, de cambiar la actitud de las personas y ponerlas en actitudes positivas, porque el potencial de esta actitud es infinito, mayor que cualquier desafío o crisis.

Ésta es precisamente la misión de un líder. Y en los países, lo que hacen falta son líderes, capaces de convencer a las gente de que todo es posible, y sobran políticos. En las fábricas, hacen falta más líderes y menos jefes».

¿No hay una cierta contradicción entre lo que apunta y la estructura mastodónica de una empresa como General Motors?

- «Ya no es una estructura gigantesca. La nueva estructura es ligera, atlética, olímpica, frente a los clásicos directivos con cuellos almidonados, zapatos con colgantes y cuellos de pasador; ahora somos «warrior», guerreros, con una organización supersencilla, con la nariz muy baja y completa mentalidad de trabajador.

Hay que tener muy presente que donde estamos no es un cargo. Un ejecutivo de GM tiene hoy clarísimo que no está en un cargo, sino en un puesto de trabajo, tan importante como el de cualquier otro trabajador. O para ser más preciso, cualquier trabajador de GM tiene un puesto de trabajo tan importante como el de cualquier ejecutivo.

Y esa es la mentalidad de hoy. La mentalidad que ha impuesto un nuevo líder; nuestro gran líder que

TRAJANDO JUNTOS,
GANAMOS JUNTOS, ÉSTE ES EL
LEMA. TRATAMOS DE APLICAR
EN NORTEAMÉRICA LAS
MISMAS TÉCNICAS QUE EN
EUROPA NOS HAN LLEVADO AL
ÉXITO EN POCO TIEMPO.

es Jack Smith, autor del milagro de esta transformación.

Cuando Smith llegó a GM Europa, la transformó de una compañía perdedora a ganadora, hasta llegar a ser la mejor compañía del mundo en la industria de automoción.

En América están ahora en mala situación, pero mejor de la que tenían en Opel. Era, pues, evidente, que había que hacer en USA lo que se hizo en Europa hace escasos años. Ésta es la razón por la que Jack Smith ha sido nombrado responsable máximo de la Compañía, con la certeza de que colocará a GM, el año que viene, en una situación que nadie podía pensar.

Parece que este programa es el primer intento serio de luchar contra los japoneses en un campo de batalla diferente; en un campo de batalla que no ha sido elegido por los amarillos...

- «Rotundamente sí. La única forma de vencer es creando nuestro propio sistema. Ellos han declarado la guerra y tenemos que defendernos. Tenemos que desarrollar el modelo occi-

LOS NUEVOS PRODUCTOS

Aunque el futuro Opel Corsa es un modelo específico para el mercado europeo, responde a los conceptos creados por el nuevo presidente Jack Smith, que ahora se quieren implantar en USA.



MÁS PREMIOS

GNACIO López de Arriortúa recibió la pasada semana el premio al «Dirigente del Año», otorgado por la prestigiosa publicación Auto Revista.

fectos de la línea «transfer» era del 15 por ciento.

Tras aplicar el programa PICOS, en una semana pasamos del 15 al dos por ciento y, cuando medimos la productividad, subió en un 260 por ciento. Es decir, una mejora en la calidad nos proporcionó una mejora enorme en la productividad.

Nuestra relación con los suministradores es como una mesa de tres patas: calidad, servicio y precio. Si falla alguna de las patas, la mesa se cae.

Nuestras abuelas decían aquello de «bueno, bonito y barato» y esto es lo mismo, pero dicho de una manera un poco más científica».

Da la impresión de que PICOS, más que un programa técnico, es



**ANTES DE COMPRARSE UN COCHE
VENGA AL BANCO EXTERIOR.
PODRÁ DISFRUTARLO
Y POR EL MISMO PRECIO
AHORRAR.**

Financie su coche ahorrando.

BEX
BANCO EXTERIOR DE ESPAÑA
ARGENTARIA

CLINTON ES EL TUERTO EN EL PAÍS DE LOS CIEGOS. SMITH TIENE OJOS COMO CASTILLOS.

tal, basado en la creatividad de las personas, porque es ahí donde tenemos ventaja.

Occidente es la cuna de la creatividad. Todos los descubrimientos del automóvil, desde el motor de gasolina, diésel, ABS, sistemas de tracción, de control, dirección asistida, cuatro válvulas por cilindro... todas las innovaciones de los coches han sido hechas por la creatividad occidental, americana o europea. Los japoneses sólo han copiado.

El gran patrimonio de occidente es la creatividad. Nuestro modelo quiere desarrollar toda la capacidad de los trabajadores de la industria de automoción y así es como vamos a vencer».

¿Por qué llegó América a esta situación de decadencia?

- «Porque se perdieron los objetivos y se perdió el liderazgo. En vez de líderes hubo «managers» empoltronados, con la nariz alta, que pensaron que en vez de un puesto de trabajo tenían un cargo. Perdieron el horizonte y el rumbo. Ahora hay que recuperar el tiempo perdido. En General Motors el rumbo está cogido, bajo el mando de Jack Smith.

Esto, más que un plan estratégico o de salvación de una compañía automovilística, es una filosofía de vida; un nuevo concepto empresarial...

Es un programa de transición desde un modelo de sociedad que ya no es válida, porque los ciudadanos-clientes han dicho no, por excluyente y porque no funciona. El modelo nuevo es global, atractivo, basado en el cliente-hombre como centro de todas las actividades y que debe ser seguido no sólo por las empresas, sino por los gobiernos.

En un análisis a posteriori de la trayectoria del presidente Bush, vemos que ha perdido su empleo porque se olvidó de este nuevo concepto. Siguió con el viejo modelo de la utopía y la guerra fría, sin ser consciente de que el nuevo mundo pide un nuevo protagonismo: el del cliente. ¿Quién es el cliente para el señor Bush?: el ciudadano. Lo humilló y lo postró con el desempleo y con un menor nivel de vida, y el ciudadano le respondió «tú no vales».

¿Y Jack Smith, es el nuevo Clinton?



EN LAS FÁBRICAS, HACEN FALTA MÁS LÍDERES Y MENOS JEFES.

- «¡Smith es muchísimo mejor que Clinton! No tiene ni color. Clinton es el tuerto en el país de los ciegos y Jack Smith tiene dos ojos como dos castillos.

Éste es el hombre válido; el que nos ha enseñado todos estos principios y nos ha convencido de que estamos ante un modelo nuevo. Tenemos que cambiar los conceptos y estamos en ello. Smith tuvo la visión, en el 75, de que la vieja teoría no servía y, aplicando el nuevo concepto, hizo de GM Europa la mejor compañía del mundo en cuanto a rentabilidad y producto. Es un líder puro».

Todo esto es muy interesante, pero, para salir del pozo, hay que tener producto, además de ilusión.

- «Lo primero que hay que tener es un proyecto; luego, ilusión y mucho trabajo, cristalizándolo en un producto. Porque producto es lo que nosotros pasamos al cliente y el cliente es el nuevo rey, el nuevo protagonista y el cliente lo que quiere es un buen producto.

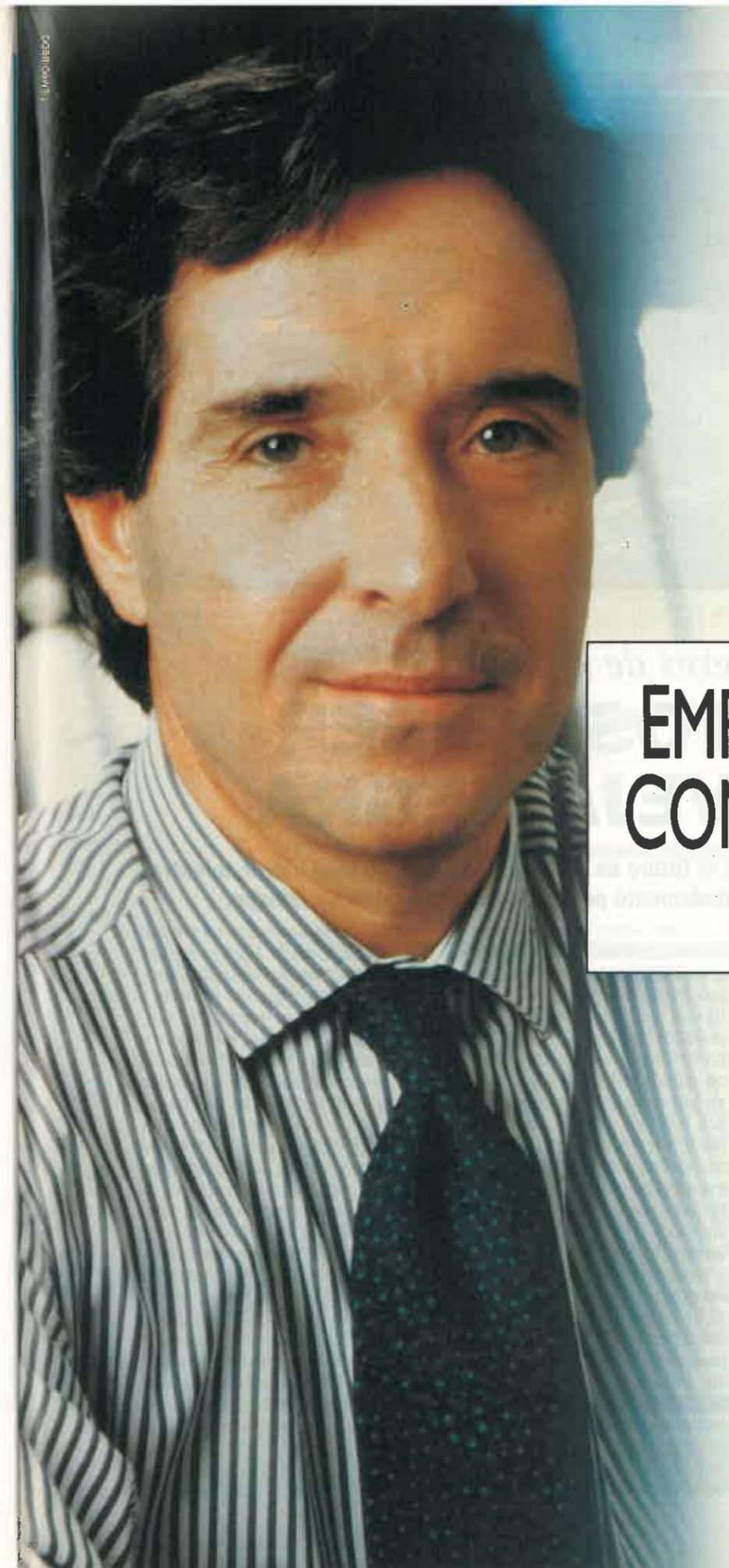
Esto está ya cristalizándose en los nuevos modelos que aparecerán el año que viene. Unas maravillas».

¿Sólo para el mercado americano?, porque el viejo concepto de coche universal aparece hoy prácticamente abandonado.

- «El cliente es distinto en Europa, en América o en Amorebieta. Hay que dar a cada cliente lo que quiere. El concepto de coche mundial arranca del error de considerar que el rey era el departamento de ingeniería o de producción en vez del cliente. El coche para Europa es distinto del coche para Australia».

Arriortúa habla apasionadamente, intercalando rotundos tacos. La charla acabó siendo una amena conversación sobre estructura social y liderazgo político, pero habrá servido para dar a conocer a uno de los hombres más atractivos de este mundo de locos, en el que se desayuna en Detroit y se cena en Figueruelas. De la larga conversación, nos quedamos con una confesión casi íntima de Iñaki: «mi vocación era trabajar y vivir en Amorebieta». Este vasco, iluminado y recio, es capaz de poner a Detroit bajo una chapela. ○

José María Cernuda
Fotos: Ramón Rodríguez



HOY POR HOY

de lunes a viernes
de 8:00 a 12:30 de la mañana.

Con Iñaki Gabilondo, empieza el día

con las cosas bien claras. Cada mañana,

en la SER, Iñaki está contigo para

contarte la actualidad a su estilo.

**EMPIEZA EL DIA
CON LAS COSAS
CLARAS.**

Escucha, desde las 8, "Hoy por Hoy".

Las noticias de cada mañana, a las

claras.



DONDE HAY QUE ESTAR



Talleres de reparación

HARTOS DE SER LA OVEJA NEGRA

La crisis económica amenaza el futuro de 8.000 talleres que podrían cerrar, mientras el sector lucha denodadamente por modernizar y mejorar su imagen.

CERCA del 20 por ciento de los talleres de reparación de automóviles podrían cerrar en los próximos meses como consecuencia de las últimas medidas de tipo fiscal y económico promulgadas por la Administración. Esta es la principal conclusión a la que han llegado las asociaciones profesionales del sector tras analizar las recientes medidas: subida del Impuesto de Actividades Económicas (que llega hasta cuatuplicar el actual), incremento de las cotizaciones de la Seguridad Social, y los nuevos módulos del IRPF.

En opinión de Víctor Rivera, director general de Asetra (Asociación de Empresarios de Talleres de Reparación, de Madrid) «En la actual situación de crisis económica, es muy arriesgado repercutir esta subida de la presión fiscal en las facturas, por lo que los incrementos de costes, deberán ser asumidos por los empresarios, con un grave deterioro de la rentabilidad».

La Asociación de Empresarios de Talleres también ha iniciado un programa destinado a mejorar la imagen de los talleres entre los ciudadanos, cubriendo varios frentes, entre los que destaca: la formación profesional y empresarial a través de cursos especializados; ayudas en la financiación de nuevos equipos y utillaje, para lo que se ha firmado recientemente un acuerdo con el Banco de Sabadell; y la contratación de un seguro de responsabilidad civil por los posibles daños causados a los vehículos durante el periodo de reparación.

Asimismo los talleres asociados deberán mostrar un cartel en el que se informa a los usuarios de la obligación de firmar una orden de reparación al depositar los vehículos. El incumplimiento de este requisito es la causa de muchas de las reclamaciones de los usuarios hacia el taller, que puede ser sancionado con multas de un importe de hasta 500.000 pesetas.

Además, la asociación ha firmado un acuerdo con la Agencia de Medioambiente de la Comunidad Autónoma de Madrid para la recogida y tratamiento de determinados residuos (especialmente, disolventes, baterías, neumáticos y plásticos), una responsabilidad que han venido asumiendo los talleres. «El importante esfuerzo que han llevado a cabo los fabricantes para posibilitar el futuro reciclado de sus modelos, vería muy reducido sus resultados finales si no se cuenta con los talleres, que es donde acaba el ciclo de vida de los componentes de un vehículo» se lamenta Juan Ignacio Contreras, presidente de Asetra.

Con este convenio, la CAM quiere retomar el control de la recogida de aceites usados y neumáticos que en estos momentos es un verdadero caos, con cobros ilegales, fallos en la recogida y vertidos incontrolados.

Lourdes Bravo

PRECIOS NUEVOS

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: Elevallas eléctricas 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	165	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	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	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	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	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	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	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	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	Serie	144.361	64.481
33 1.7 le 18V	2.043.944	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	Serie
33 16V Quadrifoglio	2.122.861	1.712	137	208	8,4	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	144.361	Serie
33 16V Permanent 4	2.578.079	1.712	137	202	8,9	9,0	407,5	182.857	34.647	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
33 1.7 le Sport Wagon	1.976.575	1.712	110	187	9,8	8,9	420,0	182.857	34.647	Serie	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	Serie	Serie	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	Serie	Serie	80.896
155 1.8 Twin Spark	2.194.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	250.000	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 1.8 Twin Spark Luxe	2.500.000	1.773	129	200	10,3	8,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.0 Twin Spark	2.650.000	1.995	143	205	9,3	8,5	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	75.000
155 2.5 V6	3.495.000	2.492	166	215	8,4	10,3	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	75.000
155 2.5 Q4	4.200.000	1.995	190	225	7,0	10,6	444,3	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.0 Twin Spark	3.037.080	1.962	148	210	9,2	12,1	455,5	216.541	76.992	Serie	Serie	Serie	269.474	105.865
164 2.0 V6 Turbo	4.780.960	1.996	210	240	7,2	10,1	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 3.0 V6	4.653.921	2.959	192	230	7,9	12,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	105.865
164 Quadrifoglio	5.387.275	2.959	200	231	7,7	11,3	455,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
164 2.5 TD	3.852.238	2.500	117	204	10,8	7,6	455,5	Serie	76.992	Serie	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	-	Serie

ARO														
Aro 10 Techo Lona	1.108.600	1.397	64	125	29,0	9,5	360,0	-	-	-	-	-	-	-
Aro 10 Techo Duro	1.242.000	1.397	64	125	29,0	9,5	360,0	-	-	-	-	-	-	-
Expander 1.9 D 4WD	1.588.000	1.670	64	137	27,4	8,9	384,9	177.000	32.000	-	-	110.000	-	125.000
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 Básico	1.932.610	2.184	72	138	-	-	360,5	Serie	-	-	-	-	Serie	Serie
Rocsta 2.2 D	2.284.734	2.184	72	138	-	-	360,5	Serie	-	-	-	-	Serie	Serie

AUDI														
80 2.0 E	2.790.000	1.984	115	190	11,8	9,3	448,2	290.000	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E	3.250.000	2.309	133	200	9,8	9,8	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E Aut.	3.455.000	2.309	133	197	11,2	10,5	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.3 E Quattro	4.000.000	2.309	133	200	9,9	10,5	448,2	Serie	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
80 2.8 E V6	4.125.000	2.771	174	220	8,0	10,3	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	158.600	
80 2.8 E V6 Quattro	4.670.000	2.771	174	220	8,0	11,4	448,2	Serie	55.265	Serie	Serie	Serie	158.600	
80 1.9 TDI	2.925.000	1.896	90	174	14,1	5,4	448,2	315.207	55.265	185.000	Serie	Serie	190.000	158.600
100 2.0 E	3.274.000	1.984	115	182	12,6	9,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.3 E	3.556.000	2.309	133	202	10,2	10,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.6 E V6	3.754.000	2.598	150	210	9,5	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.6 E V6 Quattro	4.560.000	2.598	150	210	9,7	11,3	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.8 E V6	4.425.000	2.771	174	218	8,0	10,4	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.8 E V6 Aut.	4.700.000	2.771	174	216	9,2	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.8 E V6 Quattro	5.035.000	2.771	174	218	8,0	11,8	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 S4	6.809.000	2.226	230	244	6,8	12,1	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 2.5 TDI	4.265.000	2.461	115	195	11,1	6,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.3 E	3.990.000	2.309	133	194	10,5	10,9	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.6 E V6	4.180.000	2.598	150	203	9,8	10,6	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.6 E V6 Quattro	4.980.000	2.598	150	203	10,0	11,5	479,0	Serie	96.158	Serie	Serie	Serie	190.000	158.231
100 Avant 2.5 TDI	4.700.000	2.461	115	188	11,6	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	Serie	
Coupe 2.8 E V6	4.560.000	2.771	174	222	8,0	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Coupe 2.8 E V6 Quattro	5.130.000	2.771	174	222	8,0	11,4	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Coupe S-2	6.170.000	2.226	220	248	6,1	11,8	440,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Cabrio 2.3 E	5.045.000	2.309	133	198	10,8	10,3	436,6	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
V-8 3.6	9.350.000	3.562	250	244	7,6	13,2	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
V-8 3.6 Aut.	9.350.000	3.562	250	235	9,0	14,0	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
V-8 4.2	10.350.000	4.172	280	249	6,8	14,3	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
V-8 4.2 Aut.	10.350.000	4.172	280	249	7,7	14,4	487,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	

BERIONE														
Freeclimber 2 R I	2.746.200	1.596	100	150	15,8	9,9	378,5	200.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Freeclimber TD T. Duro	3.759.925	2.443	116	153	13,9	10,9	414,5	236.391	Serie	Serie	Serie			



ARO

Aro incluye ahora dentro de su gama de vehículos todo terreno el nuevo Expander 4WD.

Este modelo de fabricación rumana incorpora el motor diésel utilizado en los Renault 19 y Clio y la caja de cambios de cinco velocidades que utiliza la furgoneta Renault Trafic. Dicha mecánica tiene una cilindrada de 1.870 centímetros cúbicos y desarrolla una potencia de 64 caballos.

Una longitud inferior a los cuatro metros y un peso en vacío de 1.410 kilogramos le permiten al Expander moverse con agilidad por el campo, mientras que en carretera es capaz de alcanzar una velocidad máxima de 137 kilómetros por hora.

El consumo medio anunciado es muy contenido, situándose en 8,9 litros cada cien kilómetros.

El precio del Aro Expander 1.9D 4WD y todas sus opciones lo hemos incorporado ya en nuestra lista de precios.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dircc.	ABS	Llantas
BMW														
316i 4p	2.528.000	1.596	100	189	12,8	9,0	443,5	249.441	89.806	104.774	60.116	Serie	161.684	176.872
316i 4p Aut.	2.744.000	1.596	100	184	16,1	10,9	443,5	249.441	89.806	104.774	60.116	Serie	161.684	176.872
318i S Coupé	3.297.000	1.796	140	213	10,2	9,2	443,3	249.441	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
318i 4p	2.850.000	1.776	113	199	11,3	10,1	443,5	249.441	89.806	104.774	Serie	Serie	161.684	176.872
318i 4p Aut.	3.086.000	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	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	143.176	
320i Cabrio	4.289.000	1.991	129	195	11,5	11,0	432,5	168.421	68.096	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	148.526	
325i Coupé	4.415.000	2.494	192	233	8,0	10,8	443,3	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Coupé Aut.	4.680.000	2.494	192	231	9,0	10,9	443,3	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p	4.329.000	2.494	192	239	7,9	11,8	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i 4p Aut.	4.594.000	2.494	192	231	8,9	12,0	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio	5.020.000	2.494	170	214	9,0	11,5	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Cabrio Aut.	5.270.000	2.494	170	210	10,5	11,1	432,5	168.421	68.096	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring	4.784.000	2.494	170	210	9,7	11,7	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i Touring Aut.	5.035.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring	5.708.000	2.494	170	212	10,1	11,1	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325i X Touring Aut.	5.973.000	2.494	170	206	11,2	11,4	432,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
M3	6.719.000	2.302	215	234	6,7	10,6	434,5	168.421	89.806	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Z-1	8.210.000	2.494	170	225	7,9	10,4	392,7	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
325 TD	3.586.000	2.498	115	198	12,0	7,5	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	148.526	
325 TD Aut.	3.851.000	2.498	115	194	12,8	7,8	443,5	249.411	89.806	Serie	Serie	Serie	148.526	
324 TD Touring	4.280.000	2.443	115	187	12,3	7,0	432,5	168.421	89.806	104.774	Serie	Serie	168.421	Serie
324 TD Touring Aut.	4.563.000	2.443	115	182	13,3	7,6	432,5	168.421	89.806	104.774	Serie	Serie	168.421	Serie
518i	3.598.000	1.796	113	192	12,8	9,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	202.116	
518i Aut.	3.863.000	1.796	113	190	13,8	10,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	202.116	
520i	4.224.000	1.991	150	211	10,6	9,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	202.116	
520i Aut.	4.489.000	1.991	150	207	12,0	11,2	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	202.116	
525i	5.072.000	2.494	192	225	8,6	9,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	163.397	
525i Aut.	5.337.000	2.494	192	225	9,9	11,1	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	163.397	
525i X	5.821.000	2.494	192	220	9,5	11,5	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	158.004	
525i X Aut.	6.086.000	2.494	192	217	10,8	11,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	158.004	
530i	6.178.000	2.997	218	240	8,0	12,0	472,0	Serie	114.149	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	
540i Aut.	7.464.000	3.982	286	250	7,1	13,5	472,0	Serie	114.149	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	
520i Touring	4.592.000	1.991	150	205	11,3	11,0	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	177.455	
520i Touring Aut.	4.857.000	1.991	150	202	12,6	11,3	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	177.455	
525i Touring	5.457.000	2.494	192	221	9,2	11,2	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	151.409	
525i Touring Aut.	5.722.000	2.494	192	218	10,0	11,7	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	151.409	
525i X Touring	6.207.000	2.494	192	216	10,1	13,1	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	158.004	
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	
530i Touring	6.545.000	2.997	218	236	8,5	12,4	472,0	Serie	114.149	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	
525 TDS	4.661.000	2.498	143	207	11,0	7,7	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	163.397	
525 TDS Aut.	4.926.000	2.498	143	205	11,6	8,1	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	163.397	
525 TDS Touring	5.052.000	2.498	143	202	11,6	7,8	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	177.455	
525 TDS Touring Aut.	5.317.000	2.498	143	200	12,2	8,4	472,0	Serie	114.149	Serie	Serie	Serie	177.455	
730i	5.785.000	2.988	188	225	9,3	15,0	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	204.120	
730i Aut.	6.125.000	2.988	188	222	10,6	13,7	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	204.120	
730i V8	6.825.000	2.997	218	233	8,5	12,4	491,0	Serie	138.328	Serie	Serie	Serie	Serie	
730i V8 Aut.	7.175.000	2.997	218	230	9,3	12,6	491,0	Serie	138.328	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	
740i L Aut.	9.195.000	3.982	286	240	7,4	13,9	502,5	Serie	138.328	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	
750i L Aut.	11.015.000	4.988	300	254	7,4	15,0	502,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 Cl	13.108.000	4.988	300	250	6,8	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 Cl Aut.	13.408.000	4.988	300	250	7,4	15,5	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
850 CSI Aut.	15.575.000	5.589	380	250	5,9	16,4	478,0	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
Le Baron GTC	3.164.340	2.501	155	202	8,5	11,0	469,6	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 Lona	2.242.490	2.464	121	150	13,3	14,1	388,0	-	-	-	Serie	Serie	-	37.145
Wrangler Techo Rígido	2.454.329	2.464	121	150	13,3	14,1	388,0	-	-	-	Serie	Serie	-	37.145
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										



FIAT

El modelo más pequeño de la gama Fiat ha llegado ya a nuestro mercado. Se trata del Fiat Cinquecento, un coche que mide tan sólo 3,2 metros de longitud y que hará las delicias de sus conductores en el tráfico de la ciudad. El Cinquecento incorpora el conocido motor de 903 centímetros cúbicos que está provisto de inyección electrónica y catalizador, desarrollando 41 caballos de potencia. El atractivo interior del Cinquecento puede incorporar, opcionalmente, los elevavolantes eléctricos y cierre centralizado (ambos por 35.000 pesetas), un techo corredizo (50.000 pesetas), la pintura metalizada (18.688 pesetas) e, incluso, el aire acondicionado por 140.000 pesetas.

OFERTAS

Uno: Hasta 150.000 pesetas de descuento o 200.000 pesetas de sobretasación del coche usado.
 Tipo: Hasta 150.000 pesetas de descuento o una sobretasación de 200.000 pesetas en el coche usado.
 Tempra: Hasta 150.000 pesetas de descuento o 200.000 pesetas de sobretasación al entregar el coche usado.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Uno 45 Sp.	1.143.481	999	45	141	17,0	6,4	364,5		18.688					
Uno 45 S 5p.	1.261.857	999	45	145	17,0	6,4	364,5		18.688	Serie	17.920			
Uno 60 3p.	1.140.594	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5							
Uno 60 In 3p.	1.068.000	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5							
Uno 60 S 3p.	1.237.797	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5		18.688	Serie	17.920			
Uno 60 Sp.	1.196.413	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5							
Uno 60 In 5p.	1.124.000	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5							
Uno 60 S 5p.	1.293.616	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5		18.688	Serie	17.920			
Uno 60 SX 5p.	1.387.932	1.108	57	152	13,9	6,4	364,5		18.688	Serie	Serie			49.920
Uno 70 IE Elite Cat. 3p.	1.395.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	Serie	18.688	Serie	Serie			
Uno 70 IE Elite Cat. 5p.	1.452.000	1.372	71	165	12,4	8,0	368,9	Serie	18.688	Serie	Serie			
Uno 70 IE SX 3p.	1.444.714	1.372	72	170	11,4	7,0	368,9		18.688	Serie	Serie			49.920
Uno 70 IE SX 5p.	1.501.496	1.372	72	170	11,4	7,0	368,9		18.688	Serie	Serie			49.920
Uno Selecta	1.578.489	1.372	72	157	14,0	7,7	368,9		18.688	Serie	17.920			49.920
Uno Turbo Ie	1.752.684	1.372	118	196	7,7	8,4	368,9		18.688	Serie	Serie			
Uno DS 3p.	1.392.745	1.697	58	156	15,9	5,0	368,9					155.000		Serie
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	200.960	
Tipo 1.6 Elite S	2.057.000	1.581	86	175	12,0	7,5	395,8		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 Stadio	1.549.725	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4		34.560					
Tempra 1400	1.663.369	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4		34.560					
Tempra 1400 SX	1.808.691	1.372	78	172	13,4	7,8	435,4		34.560	Serie	Serie			
Tempra 1600	1.843.338	1.581	86	177	12,3	8,0	435,4		34.560					
Tempra 1600 SX	1.972.301	1.581	86	177	12,3	8,0	435,4	192.850	34.560	Serie	Serie	69.160	164.920	66.560
Tempra 1.600 Elite	2.055.000	1.581	86	177	12,3	8,0	435,4		Serie	Serie	Serie	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
Croma 2.0 GHT	2.494.489	1.995	100	178	12,5	8,6	449,5		43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	86.616
Croma 2.0 le S	3.102.730	1.995	120	192	9,9	8,2	449,5		43.309	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Croma 2.0 le Turbo	3.874.579	1.995	155	215	7,7	8,6	449,5		43.309	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Croma TD ID	2.844.805	1.995	92	180	12,5	5,3	449,5		43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	66.560
Croma Turbo Diesel	3.204.745	2.449	118	195	11,0	7,8	449,5		43.309	Serie	Serie	Serie	263.699	66.560

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

FORD

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Fiesta Cheers 1.1 Cat. 3p.	1.218.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3		27.000					
Fiesta CLX 1.3i Cat. 3p.	1.355.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3		27.000	25.000	25.000			
Fiesta Calypso 1.3i Cat. 3p.	1.422.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3		27.000	25.000	25.000			
Fiesta S Mango 1.4i Cat. 3p.	1.454.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3		27.000	Serie	Serie			
Fiesta Mango 1.8i 16V 3p.	1.587.000	1.796	105	182	9,5	8,5	380,1		27.000	Serie	Serie			66.000
Fiesta XR2i 16V 3p.	1.795.000	1.796	130	200	8,5	8,5	380,1		27.000	Serie	Serie			66.000
Fiesta Cheers 1.8 D 3p.	1.392.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3		27.000					
Fiesta SX 1.8 D 3p.	1.527.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3		27.000	Serie	Serie			
Fiesta SX TD 1.8 3p.	1.733.000	1.753	77	170	12,9	5,5	374,3		27.000	Serie	Serie			
Fiesta Cheers 1.1 Cat. 5p.	1.288.000	1.118	50	143	18,1	6,1	374,3		27.000					
Fiesta CLX 1.3i Cat. 5p.	1.425.000	1.297	60	153	14,8	6,0	374,3		27.000	25.000	25.000			
Fiesta CTX 1.3i Cat. Aut. 5p.	1.580.000	1.297	60	153	14,8	7,0	374,3		27.000	25.000	25.000			
Fiesta S Mango 1.4i Cat. 5p.	1.524.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3		27.000	Serie	Serie			
Fiesta Ghia 1.4i Cat. 5p.	1.600.000	1.392	71	162	13,0	7,7	374,3	145.000	27.000	Serie	Serie			
Fiesta Mango 1.8i 16V 5p.	1.657.000	1.796	105	182	9,5	8,5	374,3		27.000	Serie	Serie			66.000
Fiesta Cheers 1.8 D 5p.	1.462.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3		27.000					
Fiesta SX 1.8 D 5p.	1.597.000	1.753	60	152	16,0	6,7	374,3		27.000	Serie	Serie			
Escort CLX 1.6i 16V 3p.	1.780.000	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.	2.010.000	1.796	105	187	10,5	8,3	404,0	145.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort XR3i 1.8 16V 3p.	2.210.000	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.	2.410.000	1.998	150	208	8,9	9,2	404,0		27.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort RS Cosworth 3p.	4.207.000	1.993	227	225	6,9	11,0	422,1		27.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort RS Cosworth Lux 3p.	4.432.000	1.993	227	225	6,9	11,0	422,1		27.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Escort CLX 1.4i Cat. 5p.	1.660.000	1.393	71	163	15,4	8,3	403,6		27.000	(1)	(1)	(1)		
Escort CLX 1.6i 16V 5p.	1.790.000	1.598	90	177	12,3	7,8	403,6	145.000	27.000	(1)	(1)	(1)		
Escort Ghia 1.6i 16V 5p.	1.905.000	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.	2.045.000	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.	1.790.000	1.753	60	155	18,1	6,7	403,6	145.000	27.000	(1)	(1)	(1)		
Escort Ghia 1.8 D 5p.	1.985.000	1.753	60	155	18,1	6,7	403,6	74.000	27.000	Serie	Serie	Serie	104.000	67.000
Escort Noma. CLX 1.8i 16V	1.790.000	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	2.085.000	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	2.025.000	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	2.510.000	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	2.760.000	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.	1.660.000	1.393	71	163	15,7	8,5	422,9		27.000	(1)	(1)	(1)		
Orion CLX 1.6i 16V	1.790.000	1.598	90	177	12,6	7,8	422,9	145.000	27.000	(1)	(1)	(1)		



LADA

Lada amplia su oferta en el mundo de los todo terreno con el nuevo Niva Ikra, un modelo de agresiva estética que dispone del motor de gasolina con 1,6 litros y 78 caballos de potencia. El Lada Niva Ikra incorpora una parrilla frontal pintada en el mismo color que la carrocería y con faros de largo alcance integrados, unos aletines en los pasos de rueda unidos a los nuevos paragolpes de diseño específico, espejos retrovisores de nuevo diseño, tomas de aire en el capó y en los costados, llantas de aleación ligera y muchas cosas más.

OFERTAS

Samara 1.3: Los modelos más económicos de la gama Lada, los Samara con el motor de 1,3 litros y 65 caballos de potencia, disfrutaban ahora de un descuento de 130.000 pesetas, en las versiones de tres y cinco puertas. **Samara 4 puertas:** El recientemente aparecido Samara, con la carrocería de tres volúmenes y cuatro puertas y una mecánica de 1,5 litros y 75 caballos, disfruta de un precio de lanzamiento que se sitúa en 999.000 pesetas. **Niva 1.6 4X4:** 230.000 pesetas de descuento.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Samara 1.5 LX Sp	1.209.633	1.499	75	160	12,5	7,7	400,6	169.619	12.470	21.527	16.477			Serie
Niva 1.6 4x4	1.231.271	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0		20.781					Serie
Niva 1.6 4x4 Ikra	1.384.682	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0							Serie
Niva 1.6 4x4 Cabrio	1.404.150	1.569	78	127	23,0	11,5	372,0		20.781					Serie

LANCIA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Y-10 Fire	1.006.000	999	45	148	16,0	6,0	339,2							
Y-10 Mia	1.084.000	999	45	148	16,0	6,0	332,2		Serie	Serie	Serie			
Y-10 Avenue Cat.	1.190.000	1.108	51	150	15,8	6,0	339,2		Serie	Serie	Serie			
Y-10 Avenue Selectronic Cat.	1.311.000	1.108	51	145	18,1	6,3	339,2		Serie	Serie	Serie			
Y-10 Ego	1.417.000	1.108	57	151	15,2	6,1	339,2		Serie	Serie	Serie			
Delta 1.5 LX	1.523.000	1.498	82	165	12,0	7,4	389,5		Serie	Serie	Serie			Serie
Delta 1.6 GT lo Cat.	1.681.000	1.585	90	180	10,5	9,1	389,5	162.000	37.000	Serie	Serie	73.000		
Delta 1.6 lo Rosso Cat.	1.770.000	1.585	90	180	10,5	9,1	389,5			Serie	Serie			Serie
Delta HF Turbo lo 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	Serie
Delta 1.600 Le	1.999.000	1.591	90	180	12,1	9,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie		
Delta 1.800 Le	2.235.000	1.756	110	192	10,0	10,1	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	180.000	85.000
Delta 2.000 Le	2.598.000	1.995	120	196	9,6	10,5	434,3	210.000	47.000	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Delta 2.0 lo Turbo	3.452.000	1.995	165	215	8,3	10,2	434,3		Serie	Serie	Serie	Serie	230.000	Serie
Delta Integrable	4.067.000	1.995	180	215	7,8	11,1	434,3		Serie	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 Le	3.213.000	1.995	120	195	10,5	8,5	459,0		Serie	65.000	Serie	Serie		95.000
Thema 2.0 Le 16V	3.568.000	1.995	150	205	9,5	8,9	459,0		Serie	65.000	Serie	Serie	251.000	95.000
Thema Le Turbo 16V	4.495.000	1.995	185	225	7,0	9,4	459,0		Serie	65.000	Serie	Serie	Serie	Serie
Thema Turbodiesel	3.842.000	2.445	118	186	11,0	7,4	459,0		Serie	65.000	Serie	Serie	250.000	95.000

LAND ROVER

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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		Serie	71.000	Serie	Serie	Serie	Serie
Discovery EFI V8 5p	4.572.000	3.532	155	166	16,1	17,8	425,1		Serie	90.000	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	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	Serie	
R. Rover Balmoral V8 3p	4.102.574	3.947	182	166	9,9	15,3	447,5		Serie	90.000	Serie	Serie	Serie	
R. Rover Vogue EFI V8 5p	6.391.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover Vogue EFI V8 Aut.	6.756.000	3.947	182	179	11,1	16,2	447,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover Vogue SE V8 5p	7.213.000	3.947	182	179	9,9	15,3	447,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover SE V8 Aut.	7.579.000	3.947	182	179	11,1	16,2	447,5		Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
R. Rover TD 3p	3.731.175	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	Serie	
R. Rover Balmoral TD 3p	4.102.574	2.500	120	152	15,8	10,4	447,5		Serie	90.000	Serie	Serie	Serie	
R. Rover TD 5p	5.394.000	2.500	120	152	15,8	10,4	447,5		Serie	90.000	Serie	Serie	Serie	32.987

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

LOTUS

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Esprit Turbo	11.310.080	2.174	228	249	5,2	12,7	433,0	Serie	192.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Esprit Turbo SE	12.462.080	2.174	264	372	4,7	13,5	433,0	Serie	192.500	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Eian SE	5.742.080	1.588	165	220	7,2	9,4	380,3	255.000	165.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

MAHINDRA

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

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
222	5.475.394	1.996	220	214	6,2	11,7	415,3	Serie	84.561	Serie	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
Splider E	7.999.500	2.790	250	240	5,7	14,6	404,3	Serie	84.561	Serie	Serie	Serie		Serie
Shamal	13.204.320	3.217	325	260	5,3	11,5	410,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		Serie

MAZDA

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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							
MX-3 1.8 24V	3.425.280	1.845	136	202	8,5	-	422,0	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	146	216	9,3	9,1	456,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-6 2.5i V6 24V	4.275.200	2.497	165	225	8,0	13,0	461,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
MX-6 2.5i V6 24V 4WS	4.484.480	2.497	165	225	8,0	13,0	461,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie



NISSAN

OFERTAS
Patrol Top Line 2: 264.000 pesetas de descuento o el Plan 30.000 de financiación de Nissan.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
RX-7 Cabrio	7.008.773	2.616	200	234	7,0	11,9	431,							



PEUGEOT

OFERTAS

106:

Entre 100.000 pesetas y 140.000 pesetas de descuento según las versiones.

106 y 205 (excepto Style y Seve):

Otra de las ofertas de Peugeot para estos modelos es el regalo de una bicicleta

Mountain Bike de la propia marca con cambio de 21 marchas y cuadro de aluminio.

Además, saldrán todos los modelos con un radlocassette de carátula extralible,

altavoces de dos vías y una toma de audio para conectar el compact-disc portátil que

también se regala con sus correspondientes auriculares.

Ahora se puede elegir entre todos estos regalos o unas ventajas económicas equivalentes.

205:

Descuento entre 110.000 pesetas y 140.000 pesetas según las versiones.

309:

Hasta 170.000 pesetas de descuento según las versiones.

309 Diesel:

Versiones diésel con el precio de los modelos de gasolina o

incorporar, según las versiones, el aire acondicionado gratis o una oferta equivalente.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Micra SLX 1.3 16V 5p.	1.680.000	1.275	75	170	12,0	6,1	369,5	-	26.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Micra SLX 1.3 16V Aut. 5p.	1.820.000	1.275	75	170	13,7	6,4	369,5	-	26.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny SLX 1.6 16V 3p.	1.959.000	1.597	95	180	10,4	7,5	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny SLX 1.6 16V 4p.	2.030.000	1.597	95	180	10,4	7,5	421,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny SLX 1.6 16V 5p.	2.030.000	1.597	95	180	10,4	7,5	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny GTI 2.0 16V 3p.	2.675.000	1.998	143	210	8,2	9,5	397,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny GTI 2.0 16V 4p.	2.750.000	1.998	143	210	8,2	9,5	414,5	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Sunny GTI 2.0 16V 5p.	1.870.000	1.597	95	185	10,4	7,7	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 LX 16V 4p.	2.060.000	1.597	95	185	10,4	7,8	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 1.6 SLX 16V 4p.	2.330.000	1.998	122	200	9,9	8,5	440,0	180.000	40.000	Serie	Serie	Serie	200.000	Serie
Primera 2.0 SLX Aut. 4p.	2.710.000	1.998	122	200	10,3	9,0	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0 GT 16V 4p.	3.370.000	1.998	150	220	8,4	8,9	440,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0 SLX 16V 5p.	2.590.000	1.998	122	200	9,9	8,5	450,0	Serie	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Primera 2.0 D LX 4p.	2.260.000	1.974	75	160	17,5	6,1	440,0	-	40.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Maxima 3.0 Aut.	4.470.000	2.960	170	210	8,7	11,0	476,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
100 NX	3.212.000	1.998	143	210	8,2	9,5	413,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
200 SX Turbo	4.192.000	1.809	171	227	7,5	10,5	453,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
300 ZX Turbo	7.870.000	2.960	283	250	6,0	13,5	460,5	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Praline SLX 2.0	3.070.000	1.974	99	170	-	9,8	436,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Serena 2.0 SLX 4p.	2.824.800	1.998	126	170	13,0	11,3	431,5	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Serena 2.0 SLX 4p.	2.922.500	1.998	126	170	13,0	11,3	431,5	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Serena 2.0 D SX 4p.	2.870.600	1.952	66	130	31,0	8,7	431,5	Serie	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Serena 1.6 LX 5p.	2.165.800	1.597	98	150	18,0	10,2	431,5	125.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Serena 1.6 SLX 5p.	2.430.900	1.597	98	150	18,0	10,2	431,5	125.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Serena 2.0 D LX 5p.	2.251.800	1.952	66	130	31,0	8,7	431,5	125.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Serena 2.0 D SLX 5p.	2.498.100	1.952	66	130	31,0	8,7	431,5	125.000	30.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Corto 6 Cil. Gas.	2.834.800	2.960	136	163	15,6	12,7	410,5	162.500	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Corto 4 Cil. D	2.526.600	2.820	84	133	29,7	11,1	410,5	-	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Corto 4 Cil. TD	2.720.500	2.820	95	135	27,5	12,7	410,5	162.500	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Corto 6 Cil. D	3.026.600	3.249	95	138	27,5	12,7	410,5	162.500	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Corto 6 Cil. TD	3.308.600	2.826	115	145	21,9	12,7	410,5	162.500	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	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	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Wagon 6 Cil. D	3.376.800	3.249	95	138	27,5	12,7	469,0	205.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Patrol Wagon 6 Cil. TD	3.659.800	2.826	115	145	21,9	12,7	469,0	205.000	35.000	Serie	Serie	Serie	Serie	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	Serie	Serie	Serie

NOTA: Opción 1: Paquete opcional compuesto por elevallas eléctrico, cierre centralizado y dirección asistida: 116.000 ptas.

OPEL

MODELO	PVP	CC	CV	VM	O/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
Corisa 3p. City 1.2 4 vel	1.030.000	1.196	55	145	17,0	7,1	365,2	-	-	-	-	-	-	-
Corisa 3p. Swing + 1.2	1.226.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	18.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	37.000
Corisa 3p. Swing + 1.2 Cat.	1.267.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2	18.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	37.000
Corisa 3p. Sport 1.2 Cat.	1.287.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2	18.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	37.000
Corisa 3p. Swing + 1.4 Cat.	1.325.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	18.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	37.000
Corisa 3p. Sport 1.4 Cat.	1.345.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	18.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	37.000
Corisa 3p. Joy Sport 1.4 Cat.	1.514.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	21.000	21.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Corisa 3p. GSI Cat.	1.717.000	1.598	98	186	9,8	7,9	365,2	18.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Corisa 3p. Swing + 1.5 D	1.364.000	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2	18.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	37.000
Corisa 3p. Sport 1.5 TD	1.523.000	1.487	66	168	13,0	5,2	365,2	18.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	37.000
Corisa 4p. Swing + 1.2	1.312.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	18.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	37.000
Corisa 4p. Swing + 1.2 Cat.	1.353.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2	18.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	37.000
Corisa 4p. Swing + 1.4 Cat.	1.411.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	18.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	37.000
Corisa 4p. Swing + 1.5 D	1.473.000	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2	18.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	37.000
Corisa 4p. Swing + 1.5 TD	1.589.000	1.487	66	168	13,0	5,2	365,2	18.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	37.000
Corisa 5p. Swing + 1.2	1.271.000	1.196	55	149	16,5	7,1	365,2	18.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	37.000
Corisa 5p. Swing + 1.2 Cat.	1.312.000	1.195	45	143	17,5	7,1	365,2	18.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	37.000
Corisa 5p. Swing + 1.4 Cat.	1.370.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	18.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	37.000
Corisa 5p. GL + 1.4 Cat.	1.449.000	1.389	82	175	11,0	7,4	365,2	18.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	37.000
Corisa 5p. Swing + 1.5 D	1.409.000	1.487	50	151	17,5	5,1	365,2	18.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	37.000
Corisa 5p. GL + 1.5 TD	1.627.000	1.487	66	168	13,0	5,2	365,2	18.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	37.000
Astra 3p 1.4i Cat.	1.496.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	-	-	-	-	-	-	-
Astra 3p GL 1.4i Cat.	1.599.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	140.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Astra 3p GT 1.4i Cat.	1.744.000	1.389	82	175	13,0	7,9	405,1	140.000	27.000	Serie	Serie	40.000	178.000	45.000
Astra 3p GL 1.6i Cat	1.684.000	1.598	100	185	10,5	7,9	405,1	140.000	27.000	(1)	(1)	(1)	-	-
Astra 3p GT 1.6i Cat	1.829.000	1.598	100	185	10,5	7,4	405,1	140.000	27.000	Serie	Serie	40.000	178.000	45.000
Astra 3p GSI 2.0i Cat.	2.197.000	1.998	115	200	9,5	8,9	405,1	-	27.000	Serie	Serie	Serie	Serie	48.000
Astra 3p GSI 2.0i 16V Cat.	2.607.500	1.998	150	217	8,0	8,3	405,1	140.000	27.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Astra 3p GT 1.7 TD	2.008.000	1.686	82	173	13,5	6,2	405,1	140.000	27.000	Serie	Serie	40.000	178.000	Serie
Astra 4p GL 1.4i Cat.	1.698.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	140.000	27.000	44.000	35.000	40.000	-	-
Astra 4p GLS 1.4i Cat.	1.862.000	1.389	82	175	13,0	8,2	423,9	140.000	27.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 4p GL 1.6i Cat.	1.783.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	140.000	27.000	44.000	35.000	40.000	-	-
Astra 4p GLS 1.6i Cat.	1.947.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	140.000	27.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 4p GLS 1.6i Aut. Cat.	2.064.000	1.598	100	180	11,5	9,1	423,9	140.000	27.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 4p GT 1.6i Cat.	1.928.000	1.598	100	185	10,5	7,9	423,9	140.000	27.000	Serie	Serie	40.000	178.000	45.000
Astra 4p GLS 1.8i Cat.	1.962.000	1.796	90	180	12,5	8,3	423,9	140.000	27.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 4p GL 1.7 D	1.783.000	1.648	60	153	18,0	5,9	423,9	140.000	27.000	44.000	35.000	40.000	-	-
Astra 4p GL 1.7 TD	1.962.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	140.000	27.000	44.000	35.000	40.000	-	-
Astra 4p GLS 1.7 TD	2.086.000	1.686	82	173	13,5	6,2	423,9	140.000	27.000	Serie	Serie	Serie	-	-
Astra 5p GL 1.4i Cat.	1.650.000	1.389	82	175	13,0	8,2	405,1	140.000	27.000	44.000	35.000			



RANKING DE VENTAS
OCTUBRE

R.A.	Rank	Modelo	Ventas
2	1	Renault Clio	5.241
3	2	Opel Astra	4.555
3	3	Renault 19	3.985
6	4	Citroën ZX	3.922
8	5	VW Golf	3.761
9	6	Ford Escort	3.639
5	7	Ford Fiesta	3.514
1	8	Seat Toledo	2.966
11	9	Opel Corsa	2.951
13	10	Peugeot 405	2.900
7	11	Seat Ibiza	2.624
10	12	Citroën JX	2.416
14	13	Peugeot 309	2.196
15	14	Renault 11	2.144
22	15	Peugeot 205	2.041
18	16	Opel Vectra	1.651
16	17	Peugeot 309	1.353
17	18	Fiat Uno	1.343
19	19	Peugeot 106	1.090
23	20	Fiat Ritmo	979
20	21	BMW Serie 3	859
21	22	VW Polo	781
25	23	Audi 50	731
28	24	Fiat Tipo	722
27	25	Fiat Tempra	627
31	26	Volvo Serie 400	626
26	27	Renault Serie 200	610
24	28	Ford Sierra	599
22	29	Seat Ibiza	598
35	30	Citroën BX	591
30	31	Audi 100	567
33	32	Mercedes 300	374
32	33	Mercedes 190	366
29	34	Renault 5	362
34	35	VW Passat	336
37	36	VW Vento	319
43	37	Peugeot 605	314
36	38	Lancia Delta	297
32	39	BMW Serie 5	272
40	40	Nissan Serena	241
39	41	Opel Calibra	240
48	42	Mazda Capucero	238
43	43	Toyota Corolla	222
44	44	Mercedes 200	218
44	45	Renault Serie 100	214
41	46	Nissan Sunny	209
40	47	Opel Omega	205
48	48	Volvo 850	186
49	49	Suzuki Swift	176
53	50	Lancia Y-10	171

R.A.: unidades vendidas

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
405 SRI Cat.	2.648.000	1.998	125	197	11,3	9,1	440,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	250.300	82.000
405 SRI Aut. Cat.	2.822.000	1.998	125	193	12,5	10,2	440,8	Serie	45.400	Serie	Serie	Serie	250.300	82.000
405 STI Cat.	3.057.000	1.998	125	197	11,3	9,1	440,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	250.300	Serie
405 MI 16 Cat.	3.537.000	1.998	155	215	9,8	10,3	440,8	Serie	45.400	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
405 GLD	2.195.000	1.905	70	164	18,1	6,4	440,8	152.200	45.400	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
405 GRDT	2.684.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8	Serie	45.400	Serie	Serie	Serie	250.300	Serie
405 GRDT Break	2.794.000	1.905	92	177	13,2	7,4	439,8	Serie	45.400	Serie	Serie	Serie	250.300	Serie
405 SRDT	2.862.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8	Serie	45.400	Serie	Serie	Serie	250.300	82.000
405 STDT	3.274.000	1.905	92	181	12,7	7,2	440,8	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	250.300	Serie
605 SRI	3.351.000	1.998	130	203	10,3	8,6	472,1	Serie	61.100	Serie	Serie	Serie	254.600	Serie
605 SVI Aut	4.132.800	1.998	130	197	13,0	9,4	472,1	Serie	61.100	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0	5.043.000	2.975	170	222	8,9	10,8	472,1	Serie	61.100	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 3.0 Aut.	5.248.000	2.975	170	217	9,9	11,7	472,1	Serie	61.100	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SV 24	5.915.300	2.975	200	235	8,0	11,0	472,1	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
605 SRDT	3.952.000	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	61.100	Serie	Serie	Serie	254.600	Serie
605 SVDT	4.526.000	2.088	110	193	11,6	7,9	472,1	Serie	61.100	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

POLONEZ

Polonez 1500	1.051.000	1.481	75	180	16,0	8,8	420,9							
--------------	-----------	-------	----	-----	------	-----	-------	--	--	--	--	--	--	--

PORSCHE

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
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 Cab. 2 Turboload Cab.	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							
911 Carrera RS Touring	13.453.450	3.600	260	261	5,4	12,0	425,0	384.960	177.080	Serie	Serie	182.860	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 sobrecosto 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 Turboload Cabrio.

RENAULT

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Elev.	Cierre	Direc.	ABS	Llantas
R-4 GTL	980.000	1.108	34	120	---	6,7	366,8		20.200					
R-5 Campus 3p	985.000	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1		20.200					
R-5 Campus 5p	1.045.000	1.108	49	143	16,0	7,4	359,1		20.200					
Clio RL 1.1 3p	1.075.000	1.108	49	145	17,0	6,1	370,9		25.500					
Clio RL 1.2 3p	1.160.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500					
Clio RN 1.2 3p	1.265.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500	22.375	22.375			
Clio RT 1.2 3p	1.375.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500	Serie	Serie			
Clio Mecano 1.2 3p	1.340.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500	Serie	Serie			
Clio RT 1.4 3p	1.510.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300		
Clio RT 1.4 3p Cat.	1.535.000	1.390	80	175	11,2	6,6	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300		
Clio Baccara 1.4 Aut 3p	2.140.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie		
Clio S 1.7 3p	1.415.000	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300		
Clio RT 1.7 3p	1.605.000	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	180.500	55.300
Clio RT 1.8i 3p	1.620.000	1.794	95	185	9,9	8,8	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	180.500	55.300
Clio Baccara 1.8i 3p	2.140.000	1.794	90	185	9,9	8,8	370,9	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	
Clio 16V 3p	1.795.000	1.764	140	212	7,8	8,6	371,2		25.500	(1)	(1)	(1)	180.500	(1)
Clio RL 1.1 5p	1.135.000	1.108	49	145	17,0	6,1	370,9		25.500					
Clio RL 1.2 5p	1.220.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500					
Clio RN 1.2 5p	1.325.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500	22.375	22.375			
Clio RT 1.2 5p	1.435.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500	Serie	Serie			
Clio Mecano 1.2 5p	1.400.000	1.171	60	155	15,0	6,3	370,9		25.500	Serie	Serie			
Clio RT 1.4 5p	1.570.000	1.390	80	175	11,2	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300		
Clio RT 1.4 5p Cat.	1.595.000	1.390	80	175	11,2	6,6	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300		
Clio RT 1.4 Aut. 5p	1.920.000	1.390	80	170	15,0	9,2	370,9	Serie	25.500	Serie	Serie	Serie		
Clio S 1.7 5p	1.475.000	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300		
Clio RT 1.7 5p	1.665.000	1.721	92	185	9,9	8,7	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	180.500	55.300
Clio RT 1.8i 5p	1.680.000	1.794	95	185	9,9	8,8	370,9	141.500	25.500	Serie	Serie	69.300	180.500	55.300
Clio RL 1.9 D 3p	1.370.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		25.500					
Clio RN 1.9 D 3p	1.450.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		25.500	22.375	22.375	69.300		
Clio RN 1.9 D 5p	1.510.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		25.500	22.375	22.375	69.300		
Clio RT 1.9 D 5p	1.620.000	1.870	65	161	14,8	5,9	370,9		25.500	Serie	Serie	69.300		
R-19 RL 1.4 3p	1.495.000	1.390	80	173	12,2	6,9	416,2	148.000	29.000					
R-19 RT 1.8 3p	1.790.000	1.794	95	181	10,7	8,9	416,2	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000		
R-19 RTI 1.8i 3p	1.915.000	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	2.280.000	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	1.570.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	148.000	29.000					
R-19 RN 1.4 4p	1.670.000	1.390	80	173	12,2	6,9	424,8	148.000	29.000					
R-19 RT 1.8 4p	1.850.000	1.794	95	181	10,7	8,9	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	72.000		
R-19 RT 1.8i 4p	1.995.000	1.721	107	190	10,5	8,8	424,8	148.000	29.000	Serie	Serie	Serie	184.500	72.000
R-														



SUZUKI

OFERTAS
Swift:

Celebrando el séptimo aniversario de Suzuki en España, el importador ofrece ahora un ahorro de **250.000 pesetas** en los modelos Swift.

Vitara: También como celebración de este aniversario, estos todo terreno de Suzuki se benefician de grandes ventajas.



TOYOTA

El nuevo Toyota Camry ya está disponible en todos los concesionarios de la marca japonesa. El Camry ha crecido en tamaño hasta los 4,7 metros y dispone de un motor V6 de tres litros con cuatro válvulas por cilindro y 188 caballos de potencia. Su equipamiento de serie es completísimo e incluye aire acondicionado, airbag, llantas de aleación, radiocassette con cuatro altavoces, tapicería de cuero, lavafaros y, elevallas en las cuatro puertas, techo corredizo y retrovisores exteriores con mando eléctrico, entre otras muchas cosas.

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
9000 CDI 2.3 16V 4p	3.981.250	2.290	150	205	10,5	8,9	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDEI 2.3 16V 4p	4.224.250	2.290	150	205	10,5	8,9	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDT 2.0 16V 4p	4.826.250	1.985	165	215	8,9	10,3	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDT 2.3 16V 4p	5.120.250	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CDET 2.3 16V 4p	5.658.250	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CDT Griffin 2.3 16V 4p	6.477.250	2.290	200	230	8,0	10,7	478,0	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CSI 2.0 16V 5p	3.828.250	1.985	130	190	11,0	9,6	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CSEI 2.0 16V 5p	4.084.250	1.985	130	190	11,0	9,6	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CSI 2.3 16V 5p	4.084.250	2.290	150	205	10,5	8,9	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CSEI 2.3 16V 5p	4.352.250	2.290	150	205	10,5	8,9	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST 2.0 16V 5p	4.928.250	1.985	165	215	8,9	10,3	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	142.000
9000 CST 2.3 16V 5p	5.223.250	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CSET 2.3 16V 5p	5.786.250	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
9000 CST Sport 2.3 16V	5.543.250	2.290	200	230	8,0	10,7	462,0	Serie	87.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie

SANTANA

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 Klas	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	889.000	903	40	130	20,3	7,0	347,5							
Marbella Special	899.000	903	40	130	20,3	7,0	347,5							
Marbella CLX	974.100	903	40	130	20,3	7,0	347,5							
Ibiza Friend 1.2 3p.	998.000	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5							
Ibiza Friend 1.2 1.3p.	1.068.000	1.193	70	155	15,6	8,2	368,5							
Ibiza Friend 1.5 3p.	1.100.000	1.461	90	166	12,3	9,2	368,5	151.900						
Ibiza Sport 1.7 3p	1.461.000	1.675	105	184	10,0	8,1	368,5	71.900						
Ibiza Friend 1.2 5p.	1.064.500	1.193	63	151	16,0	8,4	368,5							
Ibiza Friend 1.5 5p.	1.247.100	1.461	90	166	12,3	9,2	368,5	71.900						
Ibiza Sport 1.7 5p	1.527.500	1.675	105	184	10,0	8,1	368,5	71.900						
Toledo 1.6 GL	1.666.000	1.595	75	170	13,2	7,6	432,1	169.800						
Toledo 1.6 CL	1.781.000	1.595	75	170	13,2	7,6	432,1	169.800						
Toledo 1.8i CL	1.817.100	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	169.800						
Toledo 1.8i GL Sport	2.039.400	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	169.800						
Toledo 1.8i GLX	2.245.400	1.781	90	182	12,0	8,8	432,1	169.800						
Toledo 2.0i GL Sport	2.302.300	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	169.800						
Toledo 2.0i GLX	2.481.200	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	169.800						
Toledo 2.0i GLX Aut.	2.692.700	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	169.800						
Toledo 2.0i GT	2.551.600	1.984	115	196	10,5	9,3	432,1	169.800						
Toledo 2.0i GT Aut.	2.763.100	1.984	115	192	11,5	9,5	432,1	169.800						
Toledo 1.8i GT 16V	2.814.500	1.781	136	208	8,8	9,5	432,1	169.800						
Toledo 1.9 D CL	1.942.200	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	169.800						
Toledo 1.9 D GL	2.059.600	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	169.800						
Toledo 1.9 D GLX	2.273.200	1.896	68	165	16,5	6,0	432,1	169.800						
Toledo 1.9 TD GL	2.130.500	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	169.800						
Toledo 1.9 TD GLX	2.344.100	1.896	75	171	13,5	6,5	432,1	169.800						

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

SKODA

Favorit	965.000	1.289	58	150	15,0	7,1	381,5							
Favorit Plus	965.000	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							
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							

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	Serie	93.800
Legacy 1.8 GL 16V HW	2.541.814	1.820	105	174	12,4	10,4	460,0	184.455	13.043	Serie	Serie	Serie	Serie	93.800
Legacy 2.2 GX 4WD	2.989.687	2.212	136	200	9,0	10,0	451,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	Serie	192.475
Legacy 2.2 GX 4WD SW	3.356.621	2.212	136	195	9,5	10,5	460,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	Serie	192.475
Legacy 2.0 Turbo 4WD	3.732.583	1.894	200	230	7,2	14,0	451,0	196.444	13.852	Serie	Serie	Serie	Serie	192.475
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							
Swift GTI 3p	1.832.670	1.298	101	180	10,0	7,2	371,0	170.000						
Swift Sedan 1.6 GLX	1.803.172	1.590	91	171	10,6	6,9	407,0	170.000						
Swift Sedan 1.6 GLX 4x4	2.077.459	1.590	91	171	11,0	6,9	407,0	170.000						
Swift 1.3 i Cabrio	2.452.285	1.298	67	162	14,2	5,6	371,0							
Samurai MII Playa	1.100.000	970	45	119	21,8	10,0	344,0							
Samurai MII Techo Lona	1.250.923	970	45	119	21,8	10,0	344,0							
Samurai MII Techo Duro	1.321.057	970	45	118	21,8	10,0	344,0							
Samurai MII 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
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
Vitara TD Lujo Power Pack	2.050.771	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000						20.189

MODELO	PVP	CC	CV	VM	0/100	L/100	Long.	AA	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
Vitara Techo Metillico	1.780.895	1.590	75	145	17,6	9,7	362,0	175.000	20.189					
Vitara Techo Metillico 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	Serie

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

TOYOTA

Camry 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
Camry V6 24V	4.500.000	2.959	188	225	8,8	11,2	472,5	Serie	50.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Corolla 2.0i 16V	3.850.000	1.988	180	210	8,4	9,8	436,0	Serie	43.220	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
Corolla 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							

PRECIOS NUEVOS



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	Pintura	Eleva.	Cierre	Dirac.	ABS	Llantas
440 GLT	2.875.000	1.998	110	190	10,3	8,7	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
440 Turbo	3.195.000	1.721	120	195	9,0	11,9	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 1.8i	2.370.000	1.794	90	175	11,5	9,1	431,0	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
460 2.0i	2.578.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	181.000	-
460 GLE	2.875.000	1.998	110	185	10,3	8,7	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 GLE Aut.	3.025.000	1.998	110	182	11,7	9,3	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
460 Turbo	3.195.000	1.721	120	195	9,0	11,9	440,5	Serie	78.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
480 S	3.095.000	1.998	110	191	9,9	9,0	425,8	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	181.000	Serie
480 Turbo	3.510.000	1.721	120	200	9,0	9,3	425,8	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLE	3.850.000	2.435	140	203	10,0	10,2	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT	4.285.000	2.435	170	215	8,9	10,2	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
850 GLT Aut.	4.585.000	2.435	170	205	9,6	10,5	466,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i	3.767.000	2.316	130	185	11,2	10,5	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i Aut.	3.870.000	2.316	130	179	11,7	10,9	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i S. Wagon	3.820.000	2.316	130	185	11,2	10,5	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 2.3i Aut. S. Wagon	3.925.000	2.316	130	179	11,7	10,9	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLT Turbo	3.984.000	1.986	155	200	10,2	11,2	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 GLT Turbo S. Wagon	4.025.000	1.986	155	200	10,5	11,4	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 Turbo	4.130.000	2.316	165	200	9,0	13,0	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 Turbo S. Wagon	4.180.000	2.316	165	200	9,0	13,1	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 TD	4.130.000	2.383	122	181	12,0	7,9	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
940 TD S. Wagon	4.180.000	2.383	122	181	12,0	8,0	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 Turbo 16V	5.165.000	1.986	190	205	8,2	12,3	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Aut.	6.160.000	2.922	204	220	8,9	12,2	487,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Aut. S. Wagon	6.195.000	2.922	204	211	9,5	12,2	484,0	Serie	88.000	Serie	Serie	Serie	Serie	Serie
960 24V Executive	7.885.000	2.922	204	220	9,0	12,2	502,0	Serie	88.000	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 EFI 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 EFI Cat.	1.413.854	1.299	74	160	14,7	7,8	396,0	168.420	33.430	38.800	27.180	-	-	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, Africa	35.256 ptas
Europa, Argeha, Marruecos y Túnez	29.016 ptas	Asia, Oceanía	48.516 ptas

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

PRECIOS USADOS

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, insistimos 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.	-	770	690	640	540
Alfa 33 1.5 4x4	-	-	830	750	670
Alfa 33 1.5 TI	-	860	780	630	570
Alfa 33 1.7 QX	-	820	740	600	540
Alfa 33 1.7 IE	-	900	820	730	-
Alfa 33 1.7 SW	-	-	800	810	-
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	970	810	720	-	-
Alfa 75 1.6 IE	1230	1110	-	-	-
Alfa 75 1.8 C	1040	880	780	710	-
Alfa 75 1.8 IE	1290	1180	1090	-	-
Alfa 75 1.8 T Aménca	-	1330	1230	1110	-
Alfa 75 2.0 C	-	-	930	790	680
Alfa 75 2.0 T.S.	1600	1360	1230	1110	1000
Alfa 75 2.0 TD	1410	1200	1080	870	760
Alfa 75 2.4 TD	1570	1330	1200	-	-
Alfa 75 2.5 QV	-	1210	1040	880	710
Alfa 75 3.0 Aménca	1930	1640	1490	1340	1210
Alfa 90 2.4 TD	-	-	-	-	600
Sprint 1.5	-	-	-	660	530
Sprint 1.7 QV	-	-	840	760	-
GTV 2.0	-	-	-	-	700
GTV 2.5	-	-	-	-	890
Spider 2.0 FL	-	-	-	1150	1030
164 T.S. Base	2030	1830	1650	-	-
164 T.S. Clima	2160	1940	1750	-	-
164 T.S. Luxe	2340	2110	1900	-	-
164 3.0 V6	2980	2680	2410	-	-
164 3.0 Quadrifoglio	3620	-	-	-	-
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	2180	1950	1760	1580
90 2.0 Front.	2670	2400	2160	-	-
90 Quattro	2800	2500	2250	2030	1830
100 CC	-	-	-	790	-
100 CC y 2.2 E	2090	1990	1870	1590	1160
100 CC Avant	2330	2220	2010	1720	1300
100 CC Diesel	1670	1580	1410	1090	840
100 CC Turbo Diesel	1970	1770	1590	1240	950
200 Turbo	3390	3060	2710	2340	1900
200 Turbo Aut.	3650	3290	2960	-	-
200 CC	-	-	-	1640	1230
200 Quattro	3560	3250	2710	2300	1860
200 V8	5850	5270	4740	-	-
Coupe GT	-	-	-	1220	930
Coupe Quattro	-	-	-	1700	1290
Coupe 2.2 E	2470	2220	2000	-	-
Coupe 2.2 Quattro	2920	2630	2370	-	-
Coupe 2.0 V	2860	2570	2310	-	-
Coupe 2.0 V Quattro	3250	2920	2620	-	-
100 2.0	2280	-	-	-	-
100 2.3	2490	-	-	-	-
100 2.3 Quattro	3010	-	-	-	-
100 2.3 Aut.	2650	-	-	-	-
100 2.8 V6	3080	-	-	-	-
100 2.8 Quattro V6	3490	-	-	-	-
100 2.8 Aut. V6	3270	-	-	-	-
100 S4	4630	-	-	-	-
100 2.5 TDI	2890	-	-	-	-
100 Avant 2.3	2790	-	-	-	-
100 Avant 2.3 Quattro	3340	-	-	-	-
100 Avant 2.3 Aut.	2990	-	-	-	-
100 Avant 2.8 V6	3390	-	-	-	-
100 Avant 2.8 V6 Quattro	3810	-	-	-	-
100 Avant 2.8 V6 Aut.	3580	-	-	-	-
100 Avant 2.5 TDI	3200	-	-	-	-

BMW

MODELO	91	90	89	88	87
316/316i	-	1280	1160	1010	940

MODELO

MODELO	91	90	89	88	87
316 i 4p	1450	1370	1280	1100	980
316 i 4p (nuevo)	1900	-	-	-	-
318 i	1540	1450	1330	1140	1010
318 i 4p	1620	1540	1420	1220	1100
318 i 4p (nuevo)	2200	-	-	-	-
318 i S	1800	1620	-	-	-
318 i Cabrio	2410	2180	-	-	-
320 i	1800	1670	1540	1380	1220
320 i 4p	1890	1760	1620	1460	1300
320 i 4p (nuevo)	2650	-	-	-	-
320 i Touring	2590	2340	-	-	-
320 i Cabrio	2770	2500	-	-	-
324 D	1670	1540	1460	1350	1220
324 TD	1990	1800	1620	1460	-
325 i	2280	2120	1960	1800	1670
325 i 4p	2360	2190	2030	1870	1750
325 i 4p (nuevo)	3210	-	-	-	-
325i X	2650	2440	2320	2190	1980
325i Touring	3090	2770	-	-	-
325i Cabrio	3320	2990	-	-	-
M 3	4460	4110	3770	3090	2780
520 i	-	-	-	-	930
520 i (nuevo)	2660	2230	2060	1900	-
525 i	-	-	-	-	1210
525 i/530 i (nuevo)	3420	2850	2610	2370	-
528 i	-	-	-	-	1370
M 535 i	-	-	-	-	2010
535 i (nuevo)	4100	3600	3350	3000	-
524 TD	-	-	-	-	1260
524 TD (nuevo)	2860	2560	2310	2080	-
730 i	3800	3300	2950	2600	2200
735 i (nuevo)	4420	3740	3400	306	

PRECIOS USADOS

MODELO	91	90	89	88	87
Croma CHT	1520	1280	1170	990	880
Croma 2.0 ie y Duemila	2000	1690	1540	1310	1180
Croma Turbo ie	2280	1930	1750	1500	1350
Croma TD	1850	1570	1480	1200	1080
Croma TDD	1620	1460	1310		

FORD

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 Hlt 1.6 D				340	
Fiesta Trp D 1.6				440	400
Fiesta 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 CL X 1.1 5p	900	750	680		
Fiesta CL X 1.4 3p	940	720	650		
Fiesta CL X 1.4 5p	890	760	680		
Fiesta S 1.6 3p	980	830	750		
Fiesta Ghia 1.4 5p	940	800	720		
Fiesta XR2 1	1130	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	680	
Escort Ghia 1.6 Cat.	1100	940	850		
Escort XR3 i	1240	1060	950	800	570
Escort RS Turbo	1460	1250	1120	950	760
GLD, 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
Orion Ghia GT y Millio. 1.6	1050	930	840	750	600
Orion Ghia 1.6 i	1150	1000	910	800	720
Orion Ghia 1.6 Cat	1200	1020	920		
Orion CLD y GLD 1.6				880	550
Orion Ghia 1.6 D/1.8 D	1050	950	870	780	600
Orion GT y Millonare 1.8 D	1000	900	820	730	550
Escort CLX 1.3 5p	1160				

MODELO	91	90	89	88	87
Escort CLX 1.6 3p	1200				
Escort CLX 1.6 5p	1240				
Escort CLX 1.6 i Cat. 5p	1380				
Escort Sport 1.6 i 3p	1380				
Escort CLX 1.6 D 5p	1140				
Escort Ghia y Nomad 1.6	1360				
Escort Ghia y Nomad 1.8D	1260				
Escort Cabrio 1.6 i	1790				
Orion CLX 1.6 y Ghia 1.8 D	1300				
Orion CLX 1.6 i Cat	1390				
Orion Ghia 1.6 i	1390				
Orion Ghia 1.6 i Cat.	1490				
Orion CLX 1.8 D	1190				
Sierra CL y GL 1.8 4p			800	720	
Sierra CL 1.8 5p				850	770
Sierra CL y GT 2.0 4p	1260	1070	980	850	770
Sierra 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	1480	1280	1120	990	890
Sierra Ghia 2.0 i 5p	1800	1400	1250	1050	950
Sierra Sport 2.0 i 3p	1490	1280	1120	990	890
Sierra Sport 2.0 i 5p	1530	1300	1190	1030	930
Sierra XR4 y Ghia 4x4 2.8 i					
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	1360	1150	900	800
Sierra Fam. CL y GL 2.0				900	600
Sierra Fam. GL 2.0 i	1610	1360	1240	1050	940
Scorpio CL 2.0 i	1700	1440	1220	1100	
Scorpio GL 2.0 i	1840	1620	1470	1250	940
Scorpio GL 2.4 i	2000	1700	1540	1310	1180
Scorpio GL 4x4 2.9 i	2760	2840	1910	1620	1480
Scorpio Ghia 2.0 i	2080	1880	1710	1450	1300
Scorpio Ghia 2.4 i	2290	2020	1840	1570	1410
Scorpio Ghia 2.9 i	2400	2210	2000	1700	1530
Scorpio Ghia 4x4 2.9 i	3190	2700	2450	2080	1870
Scorpio CL Turbo D	1910	1630	1470		
Scorpio GL Turbo D	2000	1780	1600		
Scorpio Ghia Turbo D	2530	2140	1930		
Scorpio Ghia 2.9 Cat	2690	2290	2060		

JAGUAR

MODELO	91	90	89	88	87
Sovereign V12	5700	5200	4750	4300	3800
XJ 6	4450	4100			
Sovereign 3.0 Aut.	3050	2650			

MODELO	91	90	89	88	87
X36 3.6			4100	3750	3400
Sovereign 3.6 Aut.			4600	4200	3800
X36 4.0	5150	4700	4300		
Sovereign 4.0 Aut.	5650	5200	5000		
Daimler 4.0 Aut.	6400	5800	5200	4400	3900
XJS 3.6	5450	4900	4450	4000	3500
XJS V12 Aut.	6050	5400	4900	4400	3800

LANCIA

MODELO	91	90	89	88	87
Y 10 Flia		550	470	420	
Y 10 Fire	670				
Y 10 Flie 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
Delta 1600 GT IE	1120	950	850	740	690
Delta HF Turbo IE	1250	1060	960	800	690
Delta 4x4				1350	1150
Delta Integrale	2550	2170	1950		
Delta Integrale 16 V	2750	2340	2110		
Prisma 1.5 LX		930	790	710	
Prisma 1600 IE				800	680
Prisma Symbol		1020	930	790	710
Prisma TD		1070	970	820	740
Prisma TD Nuevo	2270	2090	1880		
Thema 2.0 IE	1900	1730	1540	1300	1110
Thema V6				1500	1210
Thema Turbo IE SW		2530	2280	1940	1750
Thema 2.0 IE 16 V	2100	1950	1670	1500	
Thema Turbo IE 16 V	2600	2340	1990	1790	
Thema 8.32		4330	3700	3330	
Thema TD				1340	1140
Thema TD Nuevo	2270	2090	1880		
Thema Turbo DS SW		2450	2200	1980	
Dedra 1.800 ie	1380	1310			
Dedra 1.800 ie	1540	1480			
Dedra 2.0 ie	1790	1690			
Dedra Turbo Diesel	1650	1480			

MERCEDES BENZ

MODELO	91	90	89	88	87
190 E 1.8	2090	1800			
190 E 2.0	2740	2510	2200	1930	1730
190 E 2.3	2930	2670	2350	2060	1850
190 E 2.3 16V				3500	3100
190 E 2.6	3400	3100	2720	2390	2150
190 E 2.5 16V	5000	4560	4100		
190 D	2370	2170	1900	1670	1500
190 D 2.5	2790	2550	2240	1960	1760

MODELO	91	90	89	88	87
190 D 2.5 T	3130	2860	2570		
200 D	3060	2790	2450	2150	1930
250 D	3340	3050	2680	2350	2110
300 D	3630	3310	2910	2550	2290
300 TD	4080	3730	3270	2870	2580
300 TD Turbo	4840	4420	3870	3400	3060
200 E	2850	2600	2280	2000	1800
230 E	3330	3040	2660	2340	2100
230 CE	4460	3880	3400	2980	2680
230 TE	3760	3430	3010	2640	2370
260 E	3880	3550	3110	2730	2460
300 E	4200	3830	3360	2950	2650
300 E 4 Matic	5310	4840	4250	3720	3350
300 CE	5020	4580	4020	3520	3170
300 TE	4630	4220	3700	3240	2920
260 SE	3760	3220	2690	2420	2150
300 SE	4040	3490	2980	2590	2310
300 SEL	4340	3710	3110	2780	2490
420 SE	4900	4200	3500	3140	2800
420 SEL	5250	4490	3740	3370	3000
500 SE	5290	4540	3780	3400	3030
500 SEL	5800	4970	4140	3720	3320
560 SE	6160	7000	5830	5250	4660
300 SL	6500	6200	5800	5080	4320
420 SL				5600	4680
420 SEC	5890	5050	4210	3800	3370
500 SL				6080	4600
500 SEC	6250	5350	4470	4020	3570
560 SE	7820	6700	6030		
560 SEC	8140	6970	6280		

OPEL

MODELO	91	90	89	88	87
Corsa 1.0	640	540	480	410	320
Corsa Joy 1.2 3p	790				
Corsa GL y Swing 1.2 3p	750	640	580	490	450
Corsa 1.3 3p	830	710	640	540	480
Corsa Joy 1.4 3p	900				
Corsa Swing 1.4 3p	780				
Corsa GSi	1020				

MODELO	91	90	89	88	87
R-19 TSE 5p	1140	970	820	740	—
R-19 TXE 3p	1190	1010	860	770	—
R-19 TXE 3p DA y AA	1330	1130	960	860	—
R-19 TXE 5p	1230	1050	890	800	—
R-19 TXE 5p DA y AA	1370	1170	990	890	—
R-19 TX 13p	1230	1110	—	—	—
R-19 TX 15p	1270	1140	—	—	—
R-19 16V 3p	1440	1300	—	—	—
R-19 GTD 5p	1160	990	840	760	—
R-19 GTD 3p DA	1210	1020	870	780	—
R-21 TS	1230	1040	870	780	—
R-21 GTS	1380	1170	970	870	740
R-21 TXE	1620	1450	1210	1080	920
R-21 GTX	1370	1240	1040	940	—
R-21 TX i	1820	1640	—	—	—
R-21 2.1 Turbo	2340	1980	1650	1480	—
R-21 GTD	1400	1250	1040	930	800
R-21 Turbo D	1540	1400	1170	1060	—
R-21 Turbo DX	1740	1490	1250	1120	—
R-21 Nevada GTS	1450	1290	1080	980	820
R-21 Nevada TXE	1650	1480	1240	1100	940
R-21 Nevada TXE Fam.	1820	1540	1290	1150	960
R-21 Nevada GTD	1560	1410	1180	1060	900
R-21 Nevada Turbo D	1710	1540	1290	1150	1030
R-21 Nevada Turbo DX	1870	1620	1350	1210	1060
R-25 GTS	1320	1120	1010	900	770
R-25 GTX	1850	1580	1420	1270	1080
R-25 TX	1900	1610	1450	1290	1100
R-25 TX i	2320	1970	1770	—	—
R-25 V6 i	2730	2320	2090	1880	1590
R-25 V6 Turbo	3760	3190	2680	2560	2190
R-25 GTD	1470	1180	1060	940	810
R-25 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 Quatra	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
Espace RN 2.2 i	1870	—	—	—	—
Espace RT 2.2 i	2260	—	—	—	—
Espace RT Quatra 2.2 i	2620	—	—	—	—
Espace RAE V6 i	2990	—	—	—	—
Espace RN 2.2 DT	2140	—	—	—	—
Espace RT 2.1 DT	2510	—	—	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
111 L	800	—	—	—	—
111 S 5p	850	—	—	—	—
114 S	880	—	—	—	—
114 SL 5p	950	—	—	—	—
114 GT	1100	—	—	—	—
216 S	—	800	700	610	—
216 Sprint	—	850	750	650	—
216 SE/FF	—	950	850	750	670
216 Vitesse	—	1050	950	850	750
214 S i	1240	1120	—	—	—
214 GS i	1400	1280	—	—	—
216 GS i	1570	1400	—	—	—
116 GT	1720	—	—	—	—
414 GSI	1450	—	—	—	—
416 GSI	1500	—	—	—	—
416 GT	1700	—	—	—	—
820 Si	2000	1700	1500	1300	1100
827 Sterling	2500	2200	1900	1600	1300
827 Vitesse	2500	2200	1900	1600	1300
Metro 1.0	—	—	—	—	290
Metro 1.3	—	600	520	470	400
Metro MG	—	700	650	570	470
Metro 4p	—	670	600	520	450
Maestro 2.0 ER	1090	950	810	680	570
Montego Mayfair	—	—	—	710	620
Montego 1.6 SL	950	850	760	—	—
Montego 2.0 ER	—	—	—	850	760
Montego GSI 2.0	1090	950	850	—	—
Montego GTI 2.0	1140	1000	900	—	—
Montego Estate 2.0 GTI	1190	1040	950	850	760
Montego DSL Turbo	1190	1040	900	—	—

MODELO	91	90	89	88	87
Panda 40/Marbella/Sprint	—	—	—	—	230
Marbella L, Playa Sp., y Jun.	590	470	400	340	290
Marbella XL, GL y GLX	630	540	460	410	—
Ibiza Disc.Str. y Spc. 0.9	770	650	580	440	320
Ibiza GL, XL y CLX 1.2 3p	790	670	610	510	330
Ibiza GLX 1.2 3p	880	740	680	580	400
Ibiza Del Sol	—	—	—	510	410
Ibiza Disc. Spc. 1.5 3p	760	640	540	490	—
Ibiza XL 1.5 3p	850	720	650	560	390
Ibiza GL Crono y CLX 1.5 3p	—	—	—	530	420
Ibiza GLX 1.5 3p	940	800	730	610	440
Ibiza SXI 1.5 3p	1020	860	780	700	—
Ibiza Disc.Spc.Str.0.9 5p	750	630	570	480	430
Ibiza Disc.Spc.Str.1.2 5p	820	690	630	480	430
Ibiza L 1.2 5p	—	—	—	500	450
Ibiza GL y CLX 1.2 5p	800	680	620	530	480
Ibiza GLX 1.2 5p	930	790	720	610	550
Ibiza GL, XL y CLX 1.5 5p	840	710	650	550	490
Ibiza GLX 1.5 5p	1000	840	770	650	580
Ibiza Inyección 5p	1040	880	790	—	—
Ibiza Disc. Spc y Jun. D 3p	630	530	490	420	360
Ibiza GLD y XLD 3p	850	740	660	500	370
Ibiza Disc y Spc y Jun. D 5p	680	580	520	440	360
Ibiza GLD y XLD 5p	910	780	700	540	490
Malaga L, GL Touring 1.2	720	610	530	450	400
Malaga GLX 1.2	750	640	570	480	430
Malaga L, GL y Bn y Tour 1.5 790	670	590	490	380	—
Malaga GLX 1.5	820	700	630	530	410
Malaga 1.5 Inyección	940	800	720	610	470
Malaga LD y Touring D	850	720	550	420	320
Malaga GLD y GLXD	900	770	600	470	370
Toledo 1.6 CL	1140	—	—	—	—
Toledo 1.6 GL	1220	—	—	—	—
Toledo 1.8 CL	1230	—	—	—	—
Toledo 1.8 GL	1310	—	—	—	—
Toledo 1.8 GLX	1470	—	—	—	—
Toledo 2.0 CL	1400	—	—	—	—
Toledo 2.0 GL	1480	—	—	—	—
Toledo 2.0 GLX	1620	—	—	—	—
Toledo 2.0 GT	1640	—	—	—	—
Toledo 1.8 GT 16V	1820	—	—	—	—
Toledo 2.0 GLX Aut.	1760	—	—	—	—
Toledo 2.0 GT Aut.	1790	—	—	—	—
Toledo 1.9 D CL	1320	—	—	—	—
Toledo 1.9 D GL	1390	—	—	—	—
Toledo 1.9 TD GL	1420	—	—	—	—
Toledo 1.9 TD GLX	1570	—	—	—	—

MODELO	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

MODELO	91	90	89	88	87
Polo Buggy 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 Fox 1.0	730	630	540	490	—
Polo Coupé CL	820	700	590	530	—
Polo Coupé GT 55 cv	870	750	640	580	—
Polo Coupé GT 75 cv	920	800	680	610	—
Golf Sprinter 2 p	1120	950	860	—	—
Golf Sprinter 4 p	1180	1000	900	—	—
Golf CL 75 cv 2 p	1190	1020	920	780	590
Golf CL 75 cv 4 p	1270	1080	920	830	—
Golf CL 90 cv 2 p	1350	1150	1040	870	670

MODELO	91	90	89	88	87
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
Golf CL D 2 p	1180	1000	900	690	540
Golf CL D 4 p	1250	1060	960	740	560
Golf GTD 2 p	1390	1180	1060	820	630
Golf GTD 4 p	1460	1240	1120	850	660
Golf Cabrio GLI	1520	1300	1170	990	800
Golf Cabrio Quattro	1700	1450	1300	1100	900
Jetta CL 75 cv	990	840	710	650	—
Jetta CL 90 cv	1090	920	780	700	—
Jetta GT	1420	1200	1040	880	660
Jetta CLD	1150	970	830	740	—
Jetta CL TD	1150	980	840	750	—
Passat 1.8 CL	—	—	—	510	420
Passat 2.0 GLS	—	—	—	690	620
Passat 1.6 CL D Turbo	—	—	—	570	510
Passat CL 90 cv	1340	1200	1080	970	—
Passat GL 90 cv	1540	1390	1250	1120	—
Passat GL 112 cv	1660	1490	1340	1200	—
Passat GT 16 v	1950	1760	1580	1420	—
Passat CL TD	1540	1380	1250	1120	—
Passat Variant CL 90 cv	1400	1180	1000	900	—
Passat Variant GL 112 cv	1660	1420	1210	1090	—
Passat Variant TD	1800	1560	1350	1240	—
Corrado 16 v	2300	1940	1650	1490	—
Corrado G 60	2640	2240	1900	1710	—
Santana LX 1.8 y GX GTD	—	—	—	—	480
Scirocco GT	1250	1070	960	810	660
Scirocco GTX	1450	1230	1110	940	750
Scirocco GT 16V	1430	1220	1040	940	—

MODELO	91	90	89	88	87
244 GL	1690	1450	1260	1070	850
244 GT	1950	1650	1500	1350	1100
244 GLD	—	1320	1180	890	710
245 GL	1540	1350	1220	930	750
245 GLD	1640	1410	1260	980	790
Polar	2100	1900	—	—	—
340 DL	—	—	—	500	450
340 GL	—	900	810	730	660
340 Plus	1190	1070	960	—	—
340 GLD	—	—	—	880	770
360 GLE	—	1420	1230	850	770
360 GT	1570	1470	1280	900	810
440 GL	1380	1240	—	—	—
440 GT/GLE	1890	1620	1460	—	—
440 Turbo	2100	1820	1640	—	—
440 GL	1800	1620	—	—	—
460 GLE	1860	1770	1590	—	—
460 Turbo	2080	1970	1770	—	—
480 ES	2060	1860	1670	1510	1360
480 ES Turbo	2350	2100	1970	1770	—
740 GL	—	1530	1390	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 Diesel	—	2080	1840	1410	1120
740 Turbo Intercooler	—	2100	1820	1360	1090
740 Master	2050	1840	—	—	

AUTOMOBILH

Ast/MB. Steindamm, 61. 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 listas a matricular en España. Deposita 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. **VENDO** o cambio Golf Rally, nuevo. Tel. (96) 144 26 82.

BMW M-3, vendo, rojo, 60.000 km., impecable, M-KK, 3.800.000. Cojo coche o moto como parte de pago. José Ramón. Teléfono (91) 814 08 92. **PONTIAC** Transport M-MV, 10.000 km., 3.300.000 ptas. cojo coche o motor como parte de pago. José Ramón. Teléfono (91) 605 09 60. **DELTA** Integrales, 16V, volcado, documentado, 44.000 km., 350.000 ptas. Teléfono (976) 22 10 26. De 14.30 a 15.30 horas. **FORD** «A» 1930, descapotable, perfecto estado, 2.000.000 ptas. Tel. (91) 898 90 21. **RENAULT** 5 Turbo 1, M-EV, blanco, impecable, serie numerada 1417, kit, 200 CV, autoblocante, relación cerrada. Teléfonos (91) 571 54 63/ 571 86 72. **MAZDA** 323 F, año 91, negro, M-MM, 21.000 km., 2.500.000 ptas. Tel. (91) 319 47 05.

F. TOMÉ, 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. TOMÉ, S. A.** Ford Escort GL, año 88, garantía 18 meses, por 750.000 ptas. Sr. Mo-

reno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15. **F. TOMÉ, S. A.** Seat Marbella, año 88, garantía 18 meses, 395.000 ptas. Sr. Moreno. Teléfonos (91) 329 33 14/329 33 15. **F. TOMÉ, S. A.** Peugeot 405 SRI, año 88, A.A., garantía 18 meses, por 1.350.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14 y 329 33 15. **F. TOMÉ, S. A.** Peugeot 505 GTD Turbo, intercooler, impecable, garantía 12 meses, por 1.090.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15. **F. TOMÉ, S. A.** Citroën BX 19 GTI, A.A., año 88, garantía 12 meses, por 950.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14. **F. TOMÉ, S. A.** Ford Escorpio 2.9 i Ghia, con todos los extras, año 88, garantía 18 meses, por 1.590.000 ptas. Sr. Moreno. Tels. (91) 329 33 14/329 33 15.



VEHICULOS DE OCASION DE MANOS DE UN AMIGO



GARANTIA TOTAL ESCRITA

Ctra. Barcelona, km. 12,500 Tel.: 747 92 00

PACIFICO. Citroën BX 16 TGS, blanco, año 90, aire acondicionado, 950.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04. **PACIFICO.** Citroën BX GTI, negro, M-HY, A.A., ABS, 990.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04. **PACIFICO.** Fiat Tempra 1.4, blanco, M-ML, como nuevo, 25.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04. **PACIFICO.** Ford Orion 1.8 Ghia, gris met., M-KJ, 795.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04. **PACIFICO.** Ford Sierra Cosworth 4x4, plata, full equip, proceada de concurso, 71.000 mensual. Teléfono (91) 552 55 04. **PACIFICO.** Ford Escort 1.6i Cabrio, blanco, año 92, garantía de la marca, 42.000 mensual. Teléfono (91) 552 55 04. **PACIFICO.** Opel Corsa GSi, blanco, M-KS, ¡muy bonito!, 895.000 ptas. Teléfono (91) 552 55 04.

PACIFICO. Renault 21 Nevada, gris met., M-T, ¡impecable!, 24.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04. **PACIFICO.** Renault S-5 GTL Triana, blanco, M-JW, 17.000 mensual. Teléfono (91) 552 55 04. **PACIFICO.** Seat Toledo 1.8i GL, rojo, M-NP, aire acondicionado, 34.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04. **PACIFICO.** Seat Ibiza 1.2 Disco, negro, M-JG, 535.000 ptas. Tel. (91) 552 55 04. **PACIFICO.** Peugeot 205 GTI, plata, M-HC, 14.000 mensual. Tel. (91) 552 55 04.

AUTOMOVILES PACIFICO

● MUCHOS COCHES DONDE ELEGIR
● FACILIDADES DE PAGO HASTA 6 MESES

AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 190
TEL: (91) 5 52 55 04 (METRO PACIFICO)
SIN PROBLEMAS DE APARCAMIENTO.

AUTOMOVILES PACIFICO

COMPRAMOS COCHES A EMPRESAS Y PARTICULARES, PAGAMOS CONTADO.

AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 190
TEL: (91) 5 52 55 04 (METRO PACIFICO)
SIN PROBLEMAS DE APARCAMIENTO.

SUPER OFERTA: TRAVANCO

KILOMETRAJE ILIMITADO

LANCIA DEDRA 1.600: 2.600 PTAS DIARIAS
FORD CURRIER FURGONETA: 1.600 PTAS DIARIAS

ALQUILER DE COCHES Y FURGONETAS

INFORMACION Y RESERVAS EN:

JUAN ALVAREZ MENDIZABAL, 39. TEL: (91) 5 41 00 36 (3 LINEAS) MADRID 28008
AVDA. CIUDAD DE BARCELONA, 190 TEL: (91) 5 52 55 04 (5 LINEAS) MADRID 28007
AVDA. DE LOS TOREROS, 12 TEL: (91) 3 56 65 78 (5 LINEAS) 28028
VILADOMAT, 212 TEL: (93) 4 39 38 66 BARCELONA 08029

Motor 16

BMW 524 TD, año 87, 1.275.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36. **CITROËN XM V6** L, año 92, 3.300.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36. **JEEP** Cherokee Limited, del año 1989, 2.590.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36. **MITSUBISHI** Eclipse 16 V, del año 1991, 2.750.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36. **MERCEDES** 300 E, año 89, 2.970.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36. **AUDI** 2.2 Avant, año 88, 1.490.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36. **AUDI** 90 2.2, año 89, 1.690.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36. **MERCEDES** 300 E, año 87, 2.400.000, garantía un año. García-Pro. Teléfono (91) 541 00 36. **RENAULT** Alpine V 6 Turbo, año 1989, 2.975.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36. **CHRYSLER** Voyager LE Autom, 30 V6, año 90, 2.790.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36.

PORSCHE 944, año 88, 2.300.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36. **BMW** 525 i, año 90, full, 2.780.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36. **LANCIA** Delta Integrales, año 88, 1.690.000, garantía un año. García-Pro. Teléfono (91) 541 00 36. **BMW** 535 i, año 89, 3.200.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36. **CORRADO** 16 V, año 90, aire, dirección, 1.950.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36. **MERCEDES** 300 E, año 88, 2.790.000, garantía un año. García-Pro. Teléfono (91) 541 00 36. **FORD** Escorpio Ghia 2.5 Turbo Diesel, año 91, 2.100.000, garantía un año. García-Pro. Tel. (91) 541 00 36. **OPEL** Vectra 2.0 i, Madrid-KN, 1.490.000 ptas. Tel. 403 13 58.

SE VENDE

KAWASAKI ZXR '92

7.000 KMS. ALFONSO TELS: 5 71 54 63 / 5 71 86 72



YAMAHA FZR 1000 EXUP M-MJ

SE VENDE 890.000 PTAS

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

CASTELLANA MOTOR LAS OCASIONES MAS GARANTIZADAS

Vehículos de ocasión de todas las marcas y modelos:

- Reversados
- Con garantía hasta 18 meses
- Financiación hasta 36 meses

Carreteras Sss. Maza Espinosa C/Carra Martínez Peñacoba

UNA OCASION DE AMIGO.

Estamos dando siempre.

P.º de la Castellana, 278. Tels.: 315 31 40 - 315 33 40

Castellana Motor S.A.

ABRIL 1992

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

YAMAHA FZR 1000 EXUP M-MJ

REGALO 2 CASCO SMOE!

SE VENDE 890.000 PTAS

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



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

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



MASERATI 228, octubre 90, gris metalizado, full equip, cuero, impecable, 3.500.000 negociables, urge venta, por cambio domicilio. Llamad tardes de 7 a 9. Tel. (91) 639 34 84. Sr. Andrés.

COMPANIA vende Porsche 928 S4, negro, febrero 1989, 26.000 km, CD, teléfono, juego de ruedas extra, nuevo, precio: 7.600.000 ptas, negociables. Teléfono 634 22 00. Srta. Mercedes.

BMW 520i, año 90, impecable, todos los extras, 30.000 km. Tels. (976) 22 18 02 y 31 72 56.

VENDO Porsche 930 Turbo. Teléfono (977) 17 04 51.

VW Escarabajo 1200, perfectamente restaurado, llantas y escape cromados, impecable, garantía. Tel. (974) 21 23 67.

VENDO asientos traseros, ballestas, modelo Suzuki 1300. Tel. (911) 21 15 11.

SE VENDE Porsche 944 S.2, año 1991, en garantía. Tel. (96) 274 43 09.

RANGE ROVER V8, aire acondicionado, alarma, enganche, muy buen estado, 1.100.000 ptas. Teléfono (98) 669 01 84.

VAROSA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID
TEL. 606 51 49-606 15 11
FAX 606 15 10



QUADS

COMPANIA vende BMW 750i corto, gris oscuro, 1990, 17.000 km, CD, teléfono, nuevo, precio, 6.500.000 ptas, negociables. Tel. 634 22 00. Srta. Mercedes.

DEPORTIVO Matra Murena 1.6, vendo o cambio por todo terreno. Teléfonos (945) 22 02 48 y 22 70 80.

IBIZA Crono 1.5, año 88, 20.000 km, azul metalizado, alarma, siempre en garaje, 750.000 ptas. Tel. 730 16 49.

PORSCHE 968, impecable, 8 meses, nacional, full equip. Ana. Tel. (91) 715 31 36.

COLECCIONISTAS: MG Mitget descapotable, Alpine 1300, Biscuter, Zapatilla. Todos en perfecto estado. Moto BMW Guerra con sidecar. Teléfono (93) 843 91 55, noches.

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

VAROSA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE



HONDA CIVIC

Motor 16

DITECNICA

MITSUBISHI 3000.



VAROSA

Ctra. Fuenlabrada a Moraleja Km. 4 HUMANES DE MADRID
Tel. 606 51 49-606 15 11. Fax: 697 87 05

•MITSUBISHI•HONDA •TOYOTA•MAZDA

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



Entrega inmediata todas unidades y colores

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, elevallas, cierre espejos eléctricos, cinturones automáticos, piloto automático, radio-casete digital, 8 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 carnet. Atrevete. 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, 850.000 ptas. Varosa Motors.

MERCEDES 190, 2.3, 18V, 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, disfrútelo en Varosa Motors. Tel. 606 51 49 y 606 15 11.

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



Motor 16

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

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



C/ AZCONA, 62. PARKING INTERIOR

MADRID TELE: 725 86 21
725 86 22
724 17 17**TALLERES EMILIO ARENAS S.A.**Tienda y taller: General Pardiñas, 3 Dpdo.
Tel.: 575 18 38 - 575 12 17. 28801 MADRID.**SERVICIO OFICIAL CAR-AUDIO****PIONEER****SERVICIO ASISTENCIA TÉCNICA-RECAMBIOS ORIGINALES
INSTALACION SONIDO DE AUTOMOVIL Y ALARMAS**

Vehículos Ocasión

- Cobertura Europea
- Hasta 2 años de Garantía
- Servicio Asistencia 24 horas
- Financiación Especial VW Credit

Ferper**TOYOTA** Supra, total-
mente nuevo, 21.000
km reales. Tel. (983)
35 91 21.**VENDO** Toyota Celica,
full equip. 90.000 km.
gran ocasión, precio:
1.950.000. Tel. (948)
26 14 48, de 2 a 4, pre-
guntar por Ramón.**BMW** 325i Cabrio, ne-
gro diamante, llantas,
BBS, impecable esta-
do, oportunidad, precio:
2.350.000 ptas. Azco-
na, 61. Teléfonos
725 86 21/22.**LANCIA** Y 10, semi-
nuevo, M-KN, 525.000
ptas., facilidades,
100.000 ptas. entrada,
24 meses a 21.630
ptas. Tel. 725 86 21.**AUDI** 90 2.2 E, gris me-
talizado, ABS, llantas,
aire, alevalunas del-
tras, dirección, ruedas
nuevas, siempre en ga-
raje, precioso, urge,
1.900.000, M-KK. Tel.
509 00 58, Sr. Ricardo
Calvo, de 11 a 18 ho-
ras.**VENDO** Lancia Delta
Integrale 16 V, año 90,
A.A., 39.000 kilóme-
tros en perfecto esta-
do, 2.400.000 ptas.
Tel. (91) 555 63 98.**AUDI** 80 E, color rojo,
llantas, spoiler, impeca-
ble estado, garantía,
1.650.000 Ptas. Azco-
na, 62. Teléfonos
725 86 21/22.**SUPERCINCO** GTL 5P,
M-KK, perfecto estado,
465.000 ptas. entrada
100.000 ptas., 24 me-
ses a 18.580 ptas. Tel.
725 86 22.**SUPERCINCO** GT Tur-
bo, competición, barati-
simo. Azcona, 62.**BMW** 318i, llantas, te-
cho, español, 850.000
ptas. Azcona, 72. Tels.
725 86 21/22.**PEUGEOT** 205 GTI,
A/AC, M-JU, perfec-
to estado, garantía,
1.075.000 ptas.,
150.000 entrada, 36
meses a 34.377 ptas.
Azcona, 62. Teléfono
725 86 22.**MERCEDES** 560 SEL,
full equip. año 87, en
perfecto estado, precio:
4.950.000 ptas. Tels.
725 86 21/22.**CITROËN** AX 11 TRE,
inmejorable estado,
480.000 ptas. Garan-
tía, 100.000 ptas. en-
trada, 24 meses a
19.340 ptas. Azcona,
62. Tel. 725 86 21.**PROMOCION** especial,
Suzuki, Samurai y
Vitara, entrega inme-
diata, información Az-
cona, 62.**MERCEDES** 190 E, es-
pañol, M-LF, azul mari-
no, aire, ABS, etc., ga-
rantía 12 meses,
2.750.000 ptas. Azco-
na, 62. Tel. 725 86 21.**MERCEDES** 300 CE
24V Sport Line, rojo
vivo, M-LV, total equi-
po. Tel. 726 17 17.

VENDO

**LANCIA DELTA
INTEGRALE 16V**AÑO 90 A.A. 39.000
KM PERFECTO ESTADO
2.400.000 PTAS
TEL: (91) 555 63 98

SE VENDE

**FORD SIERRA
COSWORTH
4X4**(Apartir de 10 de la noche)
A MATRICULAR
TEL: (93) 525 76 96
(903) 68 65 40**MUSTANG GT****DESCAPOTABLE
MODELO 1989 5.1
8 CILINDROS. UN SOLO
CONDUCTOR. SIEMPRE EN
GARAJE. 35.000 KM MEDICO.
POR MARCHA A
EXTRANJERO.
BUEN PRECIO
TEL: (96) 3 74 37 12 DE 8 A 3H.
(96) 3 93 46 27
POR LAS NOCHES**DISTRIBUIDOR
CAR - AUDIO
DE**PIONEER**

FINANCIAMOS NUESTRA INSTALACION

PARTICULARVende
**ALFA 33 1.7 SW,
FAMILIAR**
Aire acondicionado,
llantas, radio M-
KG., 50.000 kilometros,
muy buen estado.
1.000.000 ptas.

TEL: (91) 767 06 72.

VENTA - INSTALACION
Y MANTENIMIENTO DE SONIDO
ALARMAS Y TELEFONIA
PARA EL AUTOMOVILEMILIO GASTESI FERNANDEZ, 20
TELEFONO: 3 77 41 35
28027 MADRID**Motor 16****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

Solo hay un camino:
Ser los mejores.**MARCA LIDER**En el tratamiento, protección y renovación de carrocerías e interiores
del automóvil, revolucionario producto que triunfa en Europa

BUSCA

DISTRIBUIDORES EN EXCLUSIVA
Introducidos en el ramo del automóvil y/o la náutica**TALLERES APLICADORES**
Para nuestros productos*Ofrecemos*

- Alta rentabilidad
- Formación técnica
- Apoyo publicitario

INTERESADOS, COMUNICAR POR FAX AL Nº (96) 6 80 43 19

EMPRESARIO, profesio-
nal, no compre, al-
quile a largo plazo con
grandes ventajas fiaca-
les y económicas. Tels.
725 86 21/ 726 17 17.
Eurorenta.
LANCIA Y 10, semi-
nuevo, M-KN, 590.000
ptas. Teléfonos (91)
725 86 21/2**SUBARU** Coupe Turbo
Inyección, tracción to-
tal, aire, servodirección,
techo, lunas eléctricas,
etc., M-JY, 40.000 km,
impecable, garantía 12
meses, 1.550.000. Tel.
725 86 21.
VOLVO 244 Diesel,
año 80, 120.000 km.
Tel. 548 64 71**OPEL** Omega 2.0 GLS
Diamond, full equip.,
M-JM, grafito, en inme-
jorable estado, precio:
1.500.000 ptas., garan-
tía, máximas facilita-
des. Azcona, 62. Tel.
726 17 17.**REPELE** insectos de
parabrisas. Coloque
este sencillo accesorio
en el parabrisas de su
coche o moto y evite el
impacto de insectos du-
rante los viajes. El repe-
leinsectos utiliza el
viento para emitir un ul-
trasonido que ahuyenta
al insecto antes del im-
pacto, 900 ptas. Envios
contra reembolso a
toda España. Tel. (91)
564 22 91.**SEAT** Málaga, inyec-
ción, año 88, un año de
garantía, 650.000 ptas.
Tel. 715 35 50.**RANGE** Rover Vogue
Aut, año 90, 30.000
km., 3.600.000 ptas.
Tel. 542 06 09.**BMW** 635 CSI, ABS,
Recaro, techo, ordena-
dor, 1.950.000 ptas.
Tel. (91) 725 80 21.**SEAT** Málaga, inyec-
ción, año 88, un año de
garantía, 650.000 ptas.
Tel. 715 35 50.**RANGE** Rover Vogue
Aut, año 90, 30.000
km., 3.600.000 ptas.
Tel. 542 06 09.**BMW** 635 CSI, ABS,
Recaro, techo, ordena-
dor, 1.950.000 ptas.
Tel. (91) 725 80 21.**SEAT** Málaga, inyec-
ción, año 88, un año de
garantía, 650.000 ptas.
Tel. 715 35 50.**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.**Motor 16**



DE INTERES



TRANSPORTA TUS SKIS CON LA ULTIMA NOVEDAD!!

- 1.- INGENIOSO
- 2.- RAPIDO DE INSTALAR
- 3.- FACIL DE MONTAR
- 4.- AERODINAMICO

- FABRICADO EN ACERO INOXIDABLE Y P.V.C.
- TRANSPORTA: SKI ALPINO, SNOW, SKI NORDICO, SKI Y BASTONES CON FUNDA.



SportRack SYSTEM

EL SISTEMA MAS INTELIGENTE DEL MERCADO



MADE IN CANADA

PROME

Productos y Máquinas, S.A.
Tel: (93) 846 28 11
846 28 20
Fax: (93) 846 17 44

¡ANUNCIENSE HOY!

Enviar a

ANUNCIOS POR PALABRAS
Hermanos García Noblejas, 39
Madrid-28037

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

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

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

Ruego inserten mi anuncio por palabras en el próximo número de

Nombre y apellidos _____

Domicilio _____

Teléfono _____

Firma _____



Motor 16

¡MULTAS! 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 78.

VENDO Audi 90, 20 V, Quattro nacional, año 89, garantizado. 1.900.000 ptas. Teís. 646 24 39, casa. Oficina, 715 28 19.

BMW 325i, 4 puertas, dic. 85, blanco, impecable, véalo a toda prueba, 1.300.000 ptas., urge, particular. Tel. (93) 430 48 27.

VENDO BMW-M3, impecable, urge dinero, 2.700.000 ptas. Tel. (985) 59 71 07.

MERCEDES Benz turismo, modelos 170 «Lola Flores» y 190, años 1951 y 1957. Teléfono (941) 24 34 06.

FIAT Uno 45, año 90, gris-metalizado. Tel. 549 64 71.

AUDI 90 Sport, año 90, 20 V, Quattro, 2.500.000 ptas. 18 meses de garantía. Tel. 715 35 50.

MERCEDES 300-E, full, 38.000 km. Tel. 549 57 88.

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

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

FORD Fiesta, año 88, rojo, 56.000 km. Tel. 549 57 88.

LIMOUSINE Ford Lincoln, blanca, año 89. Tel. 549 64 71.

LANCIA Integrale, año 89. Tel. 549 57 88.

MERCEDES 300-E 24 V, año 90, full equip. Tel. 549 64 71.

AUDI 100 S-4, año 92, cuatro años de garantía oficial. Tel. 715 35 50.

AUDI 100 cc. Diesel, azul-met., año 86. Tel. 549 64 71.

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

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

NOTICIAS DE EMPRESA



PREMIO A PANAMA JACK

EL pasado mes de octubre fueron presentados en Munich los nueve vídeos publicitarios de jóvenes realizadores que este año competían para conseguir el prestigioso galardón «Hennessy-Preis». Este certamen se celebra en Alemania desde hace tres años y posee un gran valor entre la vanguardia europea. El primer premio recayó, por decisión unánime, en el vídeo original de Panama Jack.

El vídeo de Mercedes Benz recibió el segundo premio y Tortellini Unox el tercero. Entre otros, también participaban Kodak y Philip Morris.

CORREA PRECIFLEX HP

EN el pasado Salón Mundial del Automóvil, Klebber Industrie-CMP presentó una nueva correa síncrona de distribución destinada al mercado de recambio: Preciflex HP. Los materiales compuestos utilizados para fabricar esta correa le dan una mayor resistencia al calor, lo que au-

menta considerablemente la duración de su vida útil y proporciona una gran seguridad de empleo.



TOP 5

ANTE destacadas personalidades de la Generalidad y del Ministerio de Industria, se presentó la sociedad Top 5, que ha desarrollado, con tecnología catalana, una gama de accesorios especialmente diseñados para el motorista urbano de ciclomotores y scooters.

TURISPORT

SIEMPRE a la vanguardia de los accesorios para automóvil y buscando las últimas novedades, Turisport presenta un nuevo look para el VW Golf III. Está compuesto por la parrilla con look-doble faro y un completo interior en madera, formado por nueve piezas. Los precios son muy competitivos.



FINA IBERICA

ESTA filial española de Petrofina, grupo petrolero y químico internacional cuyas actividades abarcan todos los sectores de la industria petrolífera, ha presentado al mercado una nueva línea de envases de plástico, especialmente destinados para

su prestigiosa y completa gama de lubricantes. El nuevo envase Fina es moderno, esbelto y ergonómico.

Está dotado de un tapón totalmente hermético con dispositivo antiborboteo, que facilita el vertido limpio y preciso. Se acabó ensuciar el motor y mancharse las manos.



¿BUSCA ALGO DE INTERES?

MIRE AL FINAL DE ESTA REVISTA



Grupo 16

Financia
BMW
Leasing

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

 **SELECCION
AUTOMOVILES
DE OCASION**

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
BMW	735i	1990	Full Equip	4.500.000	Martin Conesa
BMW	316i	1990	Llantas/Spoiler	1.750.000	Martin Conesa
BMW	320i	1989	Full Equip	1.800.000	Martin Conesa
BMW	524	1989	Air. Aco./Radio/Elevalunas	2.850.000	Motor Central
BMW	525	1990	Full Equip	2.975.000	Motor Central
Nissan	ZX 300	1991	Full Equip	3.175.000	Motor Central
BMW	524td	1990	Full Equip	2.500.000	Motorlux
BMW	325i/4	1987	Full Equip	1.800.000	Motorlux
Mercedes	190 E 2.0	1989	Full Equip	2.200.000	Motorlux
Opel	Omega	1988	Full Equip	1.200.000	Movijerez
Opel	Senator	1986	Full Equip	1.500.000	Movijerez
BMW	524td	1986	De Serie	850.000	Movijerez
Porsche	944 T. cup	1988	Full Equip	3.990.500	Movinorte
Fiat	Croma I.E.	1989	Climatizador	1.386.400	Movinorte
BMW	318is	1990	Aire Acondicionado/Llantas	1.830.200	Movinorte
BMW	735i	1988	Cuero/Climatizador	3.100.000	Muntaña
BMW	735i	1987	Climatizador/Llantas	2.980.000	Muntaña
BMW	535i	1988	Climatizador	3.400.000	Muntaña
BMW	535i	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	745i	1984	Full Equip	1.800.000	Novomovil
BMW	735i	1987	Climatizador/Llantas	3.500.000	Novomovil
Opel	Senator	1988	Full Equip	2.000.000	Novomovil
BMW	325i/2	1988	Full Equip	1.800.000	Pirineo Motor
Volkswagen	Golf GTi G 60	1990	De Serie	1.650.000	Pirineo Motor
Rover	827 Vitesse	1989	Full Equip	1.900.000	Pirineo Motor
BMW	318is	1988	Air. Aco./Llantas/Radio-Cassette	1.650.000	Porfesa
BMW	524td	1988	Radio Cassette	2.600.000	Porfesa
BMW	635Csi	1987	Full Equip	4.300.000	Porfesa
BMW	325i/2	1989	Full Equip	2.350.000	Rex Motors
BMW	316i/4	1987	Aire Acondicionado/Radio-Cassette	1.075.000	Rex Motors

Marca	Modelo	Año	Equipo	Precio	Concesionario
Mercedes	190 2.6 A	1988	Full Equip	2.750.000	Rex Motors
BMW	525i	1988	Llantas/Climatizador/Hi-Fi	2.600.000	Ruera Sport
Audi	200 Turbo	1987	Full Equip	1.800.000	Ruera Sport
BMW	316i/4	1992	De Serie	2.200.000	Ruera Sport
Mercedes	300 D	1987	De Serie	2.800.000	Sarán
BMW	316i/4	1990	Aire Acondicionado	1.750.000	Sarán
BMW	324d	1987	Full Equip	2.000.000	Sarán
BMW	325i Coupe	1992	Full Equip	4.250.000	Stinus
Mercedes	190 E 2.0	1986	ABS/Aire Acondicionado	1.650.000	Stinus
Ford	Sierra 2.0 Ghia	1988	ABS/Air. Aco./Radio-Cassette	1.150.000	Stinus
Volkswagen	Passat 16V	1989	Air. Aco./Dir Asistida/Radio-Cassette	1.500.000	T. Cayma
Volkswagen	Golf GTi	1990	Radio-Cassette	1.300.000	T. Cayma
Nissan	Sunny 1.8 16V	1989	Full Equip	1.300.000	T. Cayma
BMW	524td	1989	Llantas/Climatizador/Alarma	3.200.000	Torre-movil
BMW	324td	1989	Llantas/Aire Acondicionado	2.500.000	Torre-movil
Mercedes	300 E	1987	Aire Acondicionado	3.000.000	Torre-movil
BMW	525i	1988	Full Equip	3.200.000	Turalsa
BMW	524td	1987	Aire Acondicionado/Pint. Metalizada	1.550.000	Turalsa
Renault	25 GTX	1986	Full Equip/Sintetizador Verbal	1.450.000	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	1989	Full Equip/Compact Disc	6.140.000	Vehinter
BMW	535i	1988	Full Equip	2.970.000	Vehinter
Opel	Galibra 2.0	1991	Air. Aco./Llantas/Radio-Cassette	2.040.000	Vehinter
BMW	318i	1988	De Serie	1.500.000	Veimsa
Mercedes	2.3 16V	1986	Full Equip	2.150.000	Veimsa
BMW	320i	1986	De Serie	1.250.000	Veimsa
Porsche	944	1990	Full Equip	3.300.000	Velomóvil
Fiat	Croma CHT	1989	Full Equip	1.250.000	Velomóvil
Fiat	Tipo 16V	1991	Full Equip	1.350.000	Velomóvil

Ruiz Nicot

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. 90 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 Mitre, 29-35. Tel. 280 01 39. **BARCELONA**
AUTO SPORT BUSQUETS. Ramon y Cajal, 24-26. Tel. 23 79 77. **TARRAGONA**
AUTOSA. Cardaño, 31. Tel. 28 48 55. **OVIEDO**
A. BERTOLIN. Nat. Rafael Cisternas, 2. Tel. 360 32 55. **VALENCIA**
BIKAR MOTOR. Gran Via, 77. Tel. 441 99 00. **BILBAO**
CARMELO. Caseros, 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. Regar 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 Cassolas, 102-104. Tel. 212 17 66. **BARCELONA**
MARTIN I CONESA. Emilio Grahit, 26. Tel. 20 50 14. **GERONA**
MOTOR CENTRAL. Guillermo de Osma, 16. Tel. 474 90 66. **MADRID**
MOTORLUXE. Monte Sierra, 29. Pol. Industrial Ctra. Amarilla. Tel. 46 62 90. **SEVILLA**

MOVIJEREZ. Ctra. N-IV Madrid-Cádiz, Km. 633. Tel. 18 08 79. **J. DE LA FRONTERA**
MOVILNORTE. Ctra. El Plantío-Majadahonda, 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. Tel. 63 57 50. **PERILLO-OLEIROS. LA CORUÑA**
PIRINEO MOTOR. C/ Comercio, s/n. Tel. 24 12 45. **HUESCA**
PORFESA. Calderón de la Barca, 3. Tel. 23 84 11. **CASTELLON**
QUILES. Pdo de la Estación, 21. Tels. 21 11 01 / 21 14 57. **GUADALAJARA**
R. CALATAYUD. Pol. Ind. Los Olivares, C/ Boas de Segura, 9. Tel. 25 93 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. Gloria, 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. el. 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**

Honda ha convocado en Ibiza a la prensa internacional para que pudiera juzgar sus novedades presentadas en el Salón de Colonia de septiembre último. La política del coloso nipón ha sido reforzar sus gamas, como es el caso de la CB, merced a la BIG, o bien dotar de nuevos atractivos sendas motos, ya de por sí bien arraigadas en el mercado como son la CBR 1000 y la Africa Twin. Evidentemente se trata de una política cauta y acorde a los tiempos que vivimos.

José Luis Aznar
Fotos: José Robledo
Enviados especiales

PARADISIACO enclave, la Isla Blanca fue un magnífico escenario para probar las motos. Los mil y un caminos de tierra que conducen a las calas ibicencas resultaron ideales para comprobar las dotes de la Africa Twin. Las carreteras que serpentean la isla, reviradas y ratoneras, se erigieron en duro juez que puso a prueba las cualidades ruterías de los tres modelos, y sólo a la CBR 1000 le faltó un poco de espacio vital para poder desarrollar todo su potencial. La CB 1000 Big es un modelo nuevo y no hace sino reforzar una gama que su hermana menor, la 750, inició con éxito en primavera. Los tiempos que corren no llaman a echar la casa por la ventana, son tiempos que requieren prudencia y tino para conservar posiciones y mantener sólidas las bases. Por eso estas motos, versiones para el año que viene de éxitos ya existentes, han evolucionado aportando nuevos y sólidos argumentos que potenciarán todavía más sus atractivos.

CBR 1000: VELOCIDAD SEGURA

Este modelo, uno de los más característicos de la marca japonesa, nació hace ya cinco años y fue objeto de una remodelación hace tres. Ahora, incrementada la gama con la super deportiva 900RR Fireblade, es objeto de una nueva sesión de retoques. Éstos, encaminados especialmente a modernizar el aspecto y a mejorar el tacto o impresión que la moto produce en cuanto uno se sube



Las Honda del 93

MEJORANDO LO PRESENTE



EVOLUCIÓN SIN REVOLUCIÓN

La nueva gama de Honda potencia dos modelos ya existentes y con sólida posición en el mercado: la CBR 1000 y la Africa Twin. La CB 1000 Big es un último peldano en la gama de motos clásicas.

DOS MEJOR QUE UNO

CON la presentación del Dual Combined Brake System o Sistema de Frenado Doble Combinado, Honda ha querido dar una respuesta distinta al problema del frenado en la moto.

Frente a los ABS, que Honda ya proporciona en la Pan European, ésta es una solución más mecánica.

Es un paso adelante y más refinado que el de las Guzzi Le Mans de los años setenta, en las cuales el freno de pie actuaba sobre un disco delantero, un sistema que también emplean las Honda Gold-Wing. Aquí la interacción es total y lo novedoso es que la maneta delantera actúa también sobre el freno trasero.

Ello funciona merced a un sistema hidráulico doble e independiente para cada freno, pinzas de tres pistones y un servomecanismo que, con una conexión mecánica, transmite la fuerza de frenado de la pinza delantera a la trasera: la Válvula de Control Proporcional, que es la clave del sistema.

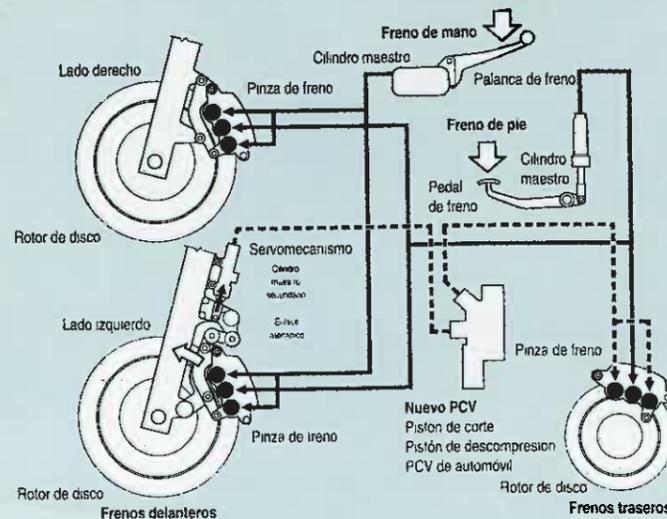
El freno de mano actúa como uno normal primero, y luego desvía presión a los dos pistones del trase-

ro. Frenando con el pie se actúa en el pistón central trasero y en los centrales delanteros.

Las presiones son siempre controladas por la Válvula de Control Proporcional, que evita tirones e interferencias cuando se usan pedal y maneta a un tiempo. El resultado práctico es una sensación de seguridad y eficacia notables, que merecen un estudio comparativo detallado.



FRENADA INTEGRAL
Un sistema mecánico permite repartir la frenada en ambos frenos. Dos circuitos independientes lo permiten.



SÚPER SPORT
Manteniendo el carácter de esta moto, los estilistas de Honda han dado a la CBR 1000 un aire más dinámico y agresivo, acorde con las mejores mecánicas.

a ella, han venido acompañados de un nuevo sistema de frenada: el Dual CBS o Sistema de Frenado Doble Combinado. Para empezar es el aspecto externo el que ha cambiado. Tampoco hay revolución, un solo vistazo y uno sabe que se encuentra frente a una CBR, el aire de familia se mantiene intacto y los retoques no implican grandes diferencias con lo existente. Así, el morro es algo más afilado y más corto, han bajado a los laterales los intermitentes delanteros, han variado las salidas del aire del radiador, los retrovisores y el colín trasero es menos voluminoso que en el modelo precedente. También la pintura ha cambiado y ahora son tres los colores básicos: blanco, azul o negro. Sobre cada uno de ellos, franjas tricolores horizontales ayudan a dar ligereza al diseño.

Los retoques habidos en el motor no buscan un incremento en la potencia sino una suavidad superior en la entrega de ésta. Para ello, los carburadores son ahora del llamado Tipo VP, con los que se intenta obtener una mejor aceleración y sobre todo una mayor linealidad de ésta. El resto

del motor se mantiene invariable, mientras que se han hecho esfuerzos en reducir el peso y centrar las masas, al tiempo que las suspensiones han sido retocadas para que la conducción sea lo más sencilla posible. A la hora de la verdad era cuestión de ver si ello se había cumplido. Y realmente es innegable que los técnicos japoneses han conseguido mejorar todavía más su motocicleta. El motor sube de vueltas con una linealidad sorprendente, sin vacíos en la carburación y sin cambios de inflexión en la curva de potencia.

Si no es porque se trata de una motocicleta potente y deportiva estaríamos tentados de calificar este motor como eléctrico, por todas las connotaciones de suavidad y progresividad de la que gozan estos propulsores. Evidentemente, cuando la aguja del cuentavueltas está en la parte alta de la curva de potencia la entrega es impresionante, pero se llega a ella siempre de un modo constante y, lo que es muy importante, muy controlable mediante el acelerador. Sin ser exagerados, los bajos que proporciona este motor son muy dignos y

en las salidas de los virajes lentos (¡había tantos en Ibiza!), la moto aceleraba sin problemas, sin que fuese necesario reducir exageradamente o «tirar» de embrague.

En cuanto a las cualidades del chasis, hay que decir que la moto es un excelente equilibrio entre la agilidad y la estabilidad en altas velocidades. El tren delantero «se siente» seguro y aplomado, la moto se deja guiar por donde uno quiere sin poner resistencia, y al tiempo sin mostrarse excesivamente ligera. En las curvas rápidas tampoco había problemas y tanto el tren trasero como el delantero aguantaban sin flexiones o movimientos extraños.

Evidentemente no hablamos de velocidades de paso de curva a ritmo de Gran Premio sino de conducción deportiva sin más, la que al fin y al cabo permitían las carreteras isleñas. La conclusión es que esta es una moto homogénea, sin estridencias, brillante y sin defectos que enturbien el conjunto. Al fin y al cabo, la tercera versión de una moto, ya de por sí sana, no podía deparar sorpresas que nos resultasen desagradables.

CB 1000 BIG 1: CLÁSICA

Hace nueve meses nació la CB «Seven Fifty», una moto que, hechas las salvedades tecnológicas pertinentes, era la versión 1992 de una clásica de siempre, como es la CB 750 Four de 1969. La premisa que guió los pasos de los ingenieros encargados de este proyecto fue la de ir en busca de unos conceptos clásicos, pero sin dejarse atrapar por la nostalgia. Clásico no quiere decir anticuado. La realidad es que el resultado al que han llegado es muy positivo. La moto tiene un aspecto que no puede dejar indiferente a nadie. Es una moto «desnuda», que deja ver sus entrañas, su mecánica. Y el tratamiento estético que se ha dado a esos «hierros» es tal que desprenden un halo de calidad y robustez que cualquier aficionado a las bellas mecánicas sentirá que ésta es una moto con un cieto peso específico. El gran depósito, el amplio asiento, la cola tradicional en Honda desde la mítica Four, el faro y los relojes al viento, el ancho manillar, e incluso los dobles amortiguadores traseros, le dan ese aire característico. Los acabados con equilibrado reparto entre mates y cromados, el escape único y las llantas



de aleación, son detalles «modernos» que conjugan a la perfección con todo lo anterior y le dan a la moto el suficiente «aire» actual.

El motor es el mismo de la CBR, con la salvedad de tener un sólo árbol de levas y unos reglajes distintos para buscar antes que nada la facilidad de conducción, sacrificando el rendimiento en alta en aras de una parte baja y media de la curva de potencia muy vigorosas. Desde mil revoluciones ya tira y sube con garra has-

PILOTAJE FÁCIL
Pese a ser una moto potente y veloz, la CBR 1000 es muy fácil de conducir.



CLASICISMO ACTUAL
Pese a su aspecto añejo, la CB 1000 Big posee toda la tecnología actual.

ta los dos tercios de la curva, momento a partir del cual la aceleración decae. En comparación con la CBR que probamos al mismo tiempo, ese motor nos parece más triston, pero la verdad es que es mucho más fácil de llevar para quien no quiera prestaciones «de alucine». El otro problema es que el de la CBR va tan bien, y su furia es tan controlable, que nos hubiese gustado encontrarlo también en la



Big... En cuanto al chasis, en las suspensiones y los frenos, pese a emplearse soluciones clásicas, se han utilizado las tecnologías actuales. Por eso, dinámicamente la moto es agradable de conducir, ligera, maniobrable. Primero nos pareció blanda de atrás, pero la simple maniobra de subir dos puntos la precarga de los muelles traseros lo puso todo a nuestro gusto. No tiene la precisión ni el aplomo de la CBR pero en curvas se defiende con soltura.

Su frenada es efectiva y sólo le echamos en falta un poco de suavidad en el mando del cambio y un pequeño derivabrisas delantero para cuando, en la recta, se le pide al motor toda la potencia.



FICHA TECNICA

	CBR 1000F	CB 1000	CBR 1000 F
MOTOR			
Disposición	En línea frente marcha	En línea frente marcha	En V longitu. a la moto
Nº de cilindros	4	4	2
Cilindrada (c.c.)	998	998	742
Nº válvulas por cilindro	4	4	2
Alimentación	4 carburadores	4 carburador	2 carburadores
Relación de compresión	10,5 a 1	10 a 1	9 a 1
Potencia máxima / r.p.m.	135 cv/9.500	98 cv/8.500	62 cv/7.500
Par máximo / r.p.m.	10,6 mkg/8.500	8,9mkg/6.000	6,3 mkg/6.000
TRANSMISION			
Secundaria	cadena	Cadena	Cadena
Caja de cambios	Manual 6 velocidades	Manual 5 velocidades	Manual 5 velocidades
FRENOS			
Delantero	Doble disco 296 mm.	Doble disco 300mm.	Doble disco 276mm.
posterior	Disco de 256 mm.	Disco 276mm	Disco de 256mm.
SUSPENSIONES			
Delantera	Horquilla de 41 mm.	Horquilla de 43mm.	Horquilla de 432mm.
Posterior	Pro-Link	Dos amortiguadores	Pro-Link
PESO Y DIMENSIONES			
En seco (kg.)	235	235	202
Largo (mm)	2.235	2.333	2.380
Ancho (mm)	740	794	905
Alto (mm)	1.215	1.138	1.430
Altura del sillín (mm)	780	800	865
Distancia entre ejes (mm)	1.500	1.540	1.565
Capacidad del depósito (l)	22	22	23



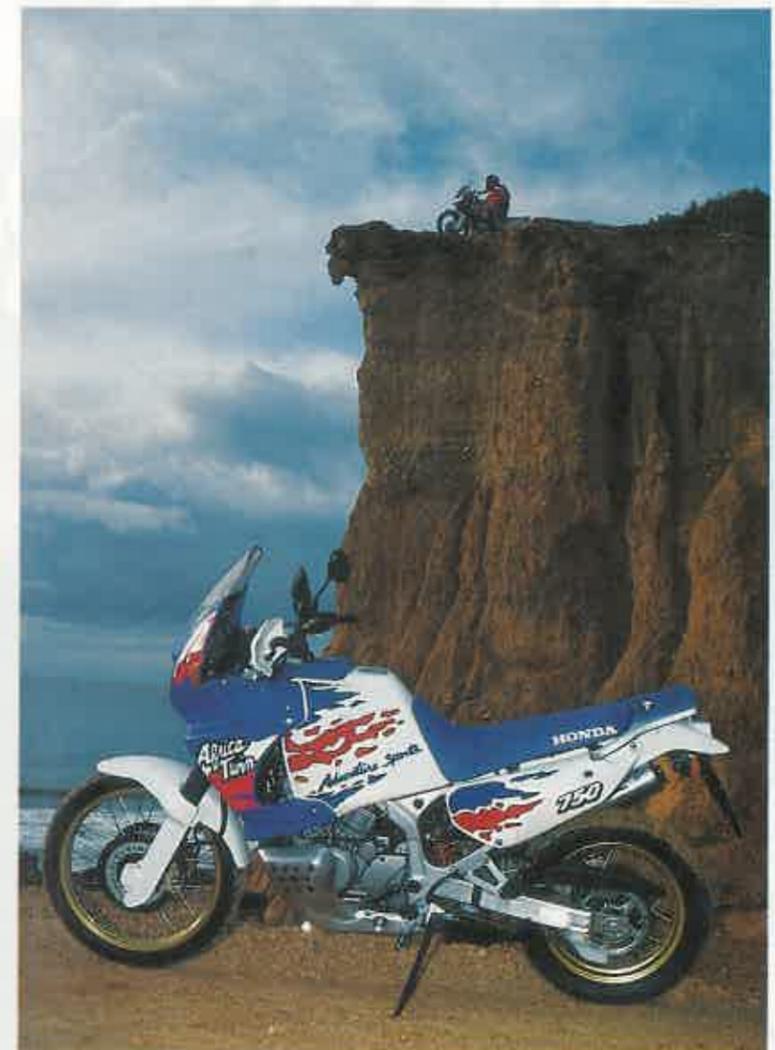
CORAZÓN MODERNO
Cuatro cilindros en línea, como en la mítica «Four» de 1969, pero con avances de 1992.

AFRICA TWIN: NUEVA LIBERTAD

Ésta es, de las tres motos presentadas, la que menos novedades parecía tener, aunque un nuevo colorido, una nueva «carrocería», un nuevo reparto de pesos, un nuevo chasis, así como retoques en la suspensión no

son meros cambios cosméticos. Todo se ha hecho en aras de dotar a la moto de una mayor agilidad y una mayor efectividad en carretera. El asiento más bajo y el depósito más estrecho cambian la posición de conducción, de modo que uno se siente más «encima» de la moto, con el incremento de sensación de control que ello significa. La suspensión trasera es también nueva, ahora de mayor recorrido. El motor permanece invariable, pero se le ha dotado de nuevos carburadores como los de la CBR y así se mejora la respuesta al acelerador.

La gran sorpresa que proporciona la nueva Africa Twin es su manejabilidad. Es una moto grande, muy gran-



A GUSTO EN CUALQUIER SITIO
La remozada Africa Twin ha mejorado el confort del conductor y el control de éste sobre la moto. Esta máquina es capaz de desenvolverse en cualquier terreno.



COMPLETA INSTRUMENTACIÓN
El cuadro de mandos de la Africa Twin es muy completo. En él destaca un «Tripmaster» y en cambio falta un indicador de nivel de combustible.

de y, sin embargo, una vez encima de ella no es preciso medir dos metros de altura para sentirse cómodo. Dinámicamente ello redundaría en que es más controlable, porque el piloto siente que «manda» más sobre la motocicleta. En tierra se aprecia la progresividad del motor, su respuesta en baja, la potencia y al mismo tiempo la suavidad de los frenos que sólo se clavan si uno quiere. El tarado de suspensiones nos pareció un pelín duro si el terreno es accidentado, pero resulta correcto para un piso normal, mientras que en el asfalto se comporta perfectamente.

En las carreteras de curvas, la Africa Twin no es tan ágil como una Dominator, pero lo es mucho más de lo que cabe esperar a primera vista. Con esta moto, los técnicos japoneses han logrado un perfecto equilibrio consiguiendo una tragamillas incansable capaz de desenvolverse con eficacia.



Sfera Bimodal

ECOLOGIA EN MARCHA

Hasta encontrar soluciones más vanguardistas, la combinación en un vehículo de un motor térmico y otro eléctrico, parece ser la más interesante. El Sfera Bimodal, reúne estas ventajas.

Si se descarta la energía atómica como fuente de alimentación para los vehículos de uso cotidiano, sólo quedan dos alternativas: los motores térmicos a explosión y los propulsados por medio de energía eléctrica. En el caso de los primeros, se plantea el reto de lograr una emisión de gas CO₂ de factor cero, solución difícil con los actuales combustibles derivados de los hidrocarburos. Y en cuanto a los motores eléctricos, se ven penalizados por problemas de autonomía, así como de rendimiento, debido a su baja potencia. Sin embargo, cara a lograr un vehículo de uso cotidiano y urbano, se hace viable la combinación de ambas soluciones que, utilizadas con cierto criterio, se obtienen servicios



DOBLE MOTOR
La moto viene equipada con motor de gasolina y eléctrico y el paso de uno a otro se realiza apretando una clavija.

satisfactorios a bajo precio, y una sensible mejoría en la contaminación del medio ambiente.

Este interesante equilibrio ha encontrado su razón de ser en el scooter Sfera Bimodal, que Piaggio ha construido recientemente, con vista a solucionar parte del problema del tráfico urbano que agobia al hombre y envenena el atmósfera.

El Bimodal tiene como base mecánica el motor Sfera de cincuenta centímetros cúbicos, capaz de desarrollar 3,2 caballos de potencia. Tiene engrase separado y puede emplear



gasolina sin tetraetilo de plomo al tener catalizador. Durante la toma de contacto, se pudo comprobar su bajo consumo de combustible y la baja sonoridad mecánica del propulsor térmico, por medio del cual se puede rodar en grandes avenidas, tramos de circunvalación, y carreteras de enlace. Sin embargo, llegado el momento de entrar en contacto con el callejeo más sinuoso y las prolongadas paradas por atascos, el Bimodal ofrece a su conductor la alternativa del motor eléctrico. Combinado con el propulsor a explosión, hay un Vickers Polymotor dotado de seiscientos cincuenta vatios de potencia, que se alimenta de dos baterías de níquel-cadmio con cuarenta amperios de capacidad.

El paso del motor de gasolina al eléctrico es tan fácil como apretar una clavija, que interrumpe el funcionamiento de uno y conecta el otro, que se pone en marcha accionando el acelerador. Como es de suponer, cuando el Bimodal pasa a ser vehículo eléctrico, su funcionamiento es más suave, sumamente silencioso, y alcanza sólo los veinticinco kilómetros por hora. Por medio de dicho motor, se puede desafiar el tráfico urbano durante una hora de marcha constante. Lógicamente, cuando el Bimodal está parado, no consume ninguna cantidad de energía. ○

EL ATAQUE DE LOS MIERCOLES.



TODOS LOS MIERCOLES CON CAMBIO 16 UN COMPACT DISC DE LA "COLECCION CLASICOS DE SIEMPRE".

COLECCION
CLASICOS
de SIEMPRE

Cambio 16 ataca todos los miércoles con una de las colecciones más valiosas de todos los tiempos: "Clásicos de Siempre". Lo mejor de Mozart, Rimsky-Korsakov, Berlioz, Dvorak, Johann Strauss, Vivaldi, Chopin y Beethoven.

Esta semana la Sinfonía Fantástica Opus 14 de Berlioz.

Y recuerde, para que no le dé un ataque, reserve todos los miércoles Cambio 16 en su Kiosco.

cambio



Rallye de Madrid

TODO PARA PURAS

Con su victoria en la última prueba del año, Jesús Puras alcanza al fin su objetivo 92: el Campeonato de España de Rallyes. Un Campeonato disputado a tres bandas que el santanderino ha dominado, pero que se le complicó inesperadamente.

S I por algo se ha caracterizado este Rallye de Madrid, es por las tensiones. Nadie se ha salvado. Puras, Ponce y Monzón han estado tensos antes, durante y

después del rallye; de un rallye que a punto estuvo de suspenderse quince días antes de su comienzo.

Esta última prueba del calendario era el tradicional Rallye Valeo, que

ya en sus últimas ediciones conoció el suspense de su posible cancelación. En junio, Valeo, con el recorrido ya establecido, comunicaba la imposibilidad de organizar la prueba



EL RALLYE MÁS LARGO
Pocos rallyes se le han hecho tan largos a Jesús Puras como el que le dio el Campeonato en Madrid.

ba. Tras unas semanas de incertidumbre, la Federación Española lograba convencer al Real Automóvil Club de España de que tomase las riendas de la prueba para que Madrid no se quedase sin el rallye. Al regreso del verano, el equipo del RACE pone en marcha, con medios limitados, pero enorme interés, el Rallye de Madrid, con el mismo recorrido que había fijado la organización anterior.

Diez días antes de la salida, el organizador se encuentra con que los permisos no le habían sido otorgados, más que de palabra al anterior organizador, y las autoridades de Guadalajara se niegan a autorizar la celebración de cuatro de los siete tramos previstos. Esto, reglamento en mano, supondría la suspensión del rallye y por tanto el Campeonato de España quedaba adjudicado a

José María Ponce, primero en la clasificación provisional.

La Federación Española, y muy especialmente su presidente Carlos Gracia, entiende que el Campeonato no debía adjudicarse por una decisión administrativa, causada por circunstancias ajenas a la organización de la prueba. Gracia se pone en marcha y mueve todos los resortes para arropar legalmente el cambio de itinerario, presionar al Canal de Isabel II para que autorice la utilización de sus caminos para celebrar otros tramos cronometrados y, finalmente, abortar la protesta y posible plante de algunos pilotos que preferían que el Rallye no se celebrase. Carlos Gracia (que, todo hay que decirlo, logró los tres objetivos propuestos), fue el primer paciente de la tensión.

El recorrido se salva con la inclu-

sión de dos tramos, que no son otros que el popular «La Parrilla», realizado en dos sectores. La organización autoriza los entrenamientos



de este tramo a baja velocidad y con horario preestablecido, el jueves, entre las 9 de la mañana y las 9 de la noche.

Esta decisión provoca el fuerte enfado de Luis Monzón. El canario se jugaba el Campeonato en Madrid (como Puras y como Ponce). Quería entrenar la prueba concienzudamente, ya que no ha corrido este rallye anteriormente. Cuando ya estaba entrenando, se entera de la supresión de los tramos y, lo que es peor para él, de la inclusión de «La Parrilla» con entrenos limitados. Luis se siente muy perjudicado porque nunca corrió este tramo, mientras sus rivales lo conocen a fondo de años anteriores.



LOS AMARILLOS, DERROTADOS
José María Ponce llegó a Madrid encabezando el Campeonato pero, al final, el piloto de Camel, fue tercero.

SÓLO A MEDIAS
No pudo Luis Monzón alcanzar su objetivo en Madrid y el equipo tuvo que conformarse con el Campeonato de Copilotos, alcanzado por Gaspar León.

DOMINIO LANCIA
Con el excelentemente bien preparado Lancia de la escudería Grifone, Luis Monzón no pudo plantearle batalla a Jesús Puras, con otro Integrale, pero con nivel inferior de preparación mecánica.

A Monzón, otro de los hombres en tensión, nadie nunca le va a quitar de la cabeza que ha perdido un Campeonato de España por una decisión que no comparte. No le falta razón, pero se equivoca. Luis perdió el rallye por 97 segundos, de los cuales, 73 los concedió en las seis pasadas por estos dos tramos; otros siete los perdió por un error en el Jarama. De los ochos tramos restantes, empató en tres con Puras y le ganó en sólo uno, Torrebeñán, por cinco segundos. Lo cierto es que Monzón, aunque por poco, nunca estuvo en condiciones de ganar a Puras, lo que ha venido ocurriendo a lo largo de todo el año.

El viernes por la tarde, Puras, co-



EN LA CIMA
Sería bueno que el excelente resultado de Kiko Cima sirviese para convencer a los responsables de Renault de que el Clio grupo A es uno de los máximos favoritos para ganar el año que viene el Campeonato de España.



mo viene siendo habitual para él, se sienta en el coche de carreras por primera vez, para realizar los últimos reglajes. La moral se le viene al suelo al comprobar que el motor no rinde lo que debía. Es más, la prueba no puede terminarse porque el motor tiene todos los síntomas de una biela fundida y, por primera vez en este año, el preparador italiano, Mauro Nocentini, no dispone de otro motor de repuesto. Se piensa en la posibilidad de fletar un avión y traer un motor de Italia, pero no hay tiempo. Petisco, director deportivo, contacta con los preparadores Meycom, que tienen un Integrale casi de calle. Todo el equipo italiano se pone a trabajar en las instalaciones de los españoles para rehacer el motor con partes de uno y otro coche. A las siete de la mañana (el rallye comenzaba a las nueve) el trabajo quedaba finalizado, pero sin poder probar el coche más que entre el taller y el Jarama, punto de partida.

ALONSO, DE NUEVO
Otro excelente resultado de Daniel Alonso (bajo estas líneas), que dio buena cuenta de los Opel Corsa, entre los que Climent (fotografía inferior), fue el más rápido, pese a una ligera salida de carretera.

Puras, que apenas había podido dormir por la tensión, llega al Jarama con la incertidumbre de no saber si su coche estará en el parque cerrado o tendrá que volverse al hotel sin poder defender sus posibilidades en el Campeonato. Con cier-



JOSE MARIA PONCE, CONTRA LAS CIRCUNSTANCIAS
El piloto canario querrá olvidar muy pronto este Rallye de Madrid, al que llegó primero y salió tercero.

to alivio comprueba que el coche está en condiciones de participar y su gente le dice que parece que funciona bien. Por si fuera poco, el primer tramo cronometrado, en el propio circuito, comienza 300 metros después de tomar la salida. No hay el más mínimo tiempo de verificar nada.

Afortunadamente para el cántabro, en este primer tramo se produce un incidente: cuando Monzón toma la salida desde la recta de boxes, se incorpora a la pista en el momento en que Ponce se encontraba en la recta. Monzón se abalanza sobre el BMW (parece ser que no lo vio por sus retrovisores), al que echa de la pista. Menos mal que en esa zona la tierra *puzzolana*

no está muy blanda y Ponce sólo pierde 28 segundos. Monzón pierde también algunos segundos, lo que permite a Puras hacer el mejor tiempo y tranquilizarse, porque, las con-

MONOMARCAS
Gonzalo Arche y José Piñón vencieron entre los Clio y los Peugeot 309.

diciones en que tomó la salida eran las menos adecuadas para lograr la victoria.

A lo largo del rallye, Puras, aún dominando a sus rivales, siempre

estuvo tenso y preocupadísimo por la fiabilidad de su Lancia que, si bien no era especialmente potente, no tuvo el más mínimo problema en toda la prueba.

Con el rallye en marcha, no se habían acabado los problemas y las tensiones. Especialmente para la organización. Unos desalmados (porque no tienen otro nombre), regaron de aceite los primeros kilómetros de «La Parrilla» y quitaron las rejillas que permiten el paso por las puertas, provocando un buen susto al coche «cero».

El pobre Ponce no tuvo su día. Por si tuviera pocos problemas, también en «La Parrilla», se encontró con el coche de un espectador de frente, lo que estuvo a punto de



provocar un grave accidente. «¡Quieren hacernos correr como sea, aun a costa de nuestra propia seguridad!», decía en la llegada José María, con bastante razón.

Lo cierto es que el rallye en sí no tuvo demasiada historia. Puras controló a sus rivales sin contratiempos, con la jerarquía lógica ya conocida: Monzón y Ponce por delante de los tracción delantera, entre los que una excelente demostración de Capi Saiz acabó con la junta de culata del Peugeot quemada, heredando la cuarta posición Kiko Cima, que demuestra la progresión del Clio y del piloto.

De nuevo Daniel Alonso se sitúa entre los mejores, quinto absoluto y primero entre los grupo N, mientras que los Corsa cumplieron con su papel en la que parece ser la última aparición de los pequeños Opel y su actual director deportivo, Antonio Boto. Con el Desafío Peugeot y la Copa Renault Clio adjudicados, el Rallye de Madrid fue un trámite, pero merece destacar la victoria de Piñón entre los Peugeot, y de Arche entre los Renault.

José María Cernuda
Fotos: José Robledo

CLASIFICACIONES

1º Puras-Romanf (Lancia Integrale HF), en 1.34.52. **2º Monzón-León** (Lancia Integrale HF), a 1'37". **3º Ponce-Denz** (BMW M-3), a 4'29". **4º Cima-Martínez** (Renault Clio 16 V), a 8'59". **5º Alonso-Belzuncas** (Ford Cosworth) 1º grupo N, a 10'07". **6º Climent-Muñoz** (Opel Corsa GSi), a 11'21". **7º Lilly-Sagullo** (Opel Corsa GSi), a 11'32". **8º Esteban-Martín** (Ford Cosworth), a 13'13". **9º Arche-Arche** (Renault Clio 16 V), 2º grupo N, a 13'46". **10º Solé-Moreno** (Peugeot 309 GTi), a 14'06".

CAMPEONATO DE ESPAÑA DE RALLYES

1º Jesús Puras (Lancia), 1.024 puntos. **2º Luis Monzón** (Lancia), 959 puntos. **3º José María Ponce** (BMW), 957 puntos. **4º Ricardo Avero** (Mitsubishi), 810 puntos. **5º Luis Climent** (Opel), 780 puntos. **6º Oriol Gómez** (Peugeot), 687 puntos. **7º Francisco Cima** (Renault), 668 puntos. **8º Iñigo Lilly** (Opel), 556 puntos. **9º Daniel Alonso** (Ford), 482 puntos. **10º Carlos Otamendi** (Ford), 384 puntos.

Campeón de España de Copilotos: **Gaspar León** (copiloto de Luis Monzón).

Rallye RAC de Inglaterra

EL HOMBRE TRANQUILO

Casi tan imperturbable como John Wayne en su personaje de «El hombre tranquilo» de John Ford, Carlos Sainz ha conseguido con su victoria en el RAC un merecido y perseguido título que se le estuvo escapando durante la segunda mitad del año pasado cuando, tras el rallye de Montecarlo, nadie y a duras penas él, daba un duro por su suerte.



Esteban Delgado y R. Rodríguez
Enviados especiales

SEGURAMENTE, como John Wayne no quería recordar su pasado como boxeador a pesar de haber los vientos por Maureen O'Hara, Carlos Sainz deseaba borrar de su mente cuanto antes los mil y un problemas técnicos y otros tantos sinsabores que ha tenido que afrontar esta temporada, cuando subió sobre el capo de su

Toyota en la Eastgate Street frente a los restos de la muralla romana de la ciudad de Chester, sabiéndose ganador de la prueba británica y de su ansiado segundo título mundial. Y lo que está claro, es que ésta ha sido precisamente su principal virtud.

Si los primeros cronos de los ensayos de la prueba monegasca pusieron en evidencia que algo no marchaba con el nuevo Toyota Celica Turbo 4WD, solemnemente bautizado «Carlos Sainz limited edition», los siguientes rallyes, Portugal, Córcega y Acrópolis pusieron en evidencia las prestaciones del vehículo japonés sobre cualquier terreno, excepto el peculiar y único rallye Safari. De eso, se die-

un Carlos Sainz inquieto, casi nervioso, siempre con ganas de controlar hasta el último detalle, de supervisar el trabajo de sus mecánicos, a una nueva actitud: la de tomar las cosas como vienen. Y así lo denotaba en los entrenamientos del rallye Cataluña-Costa Brava. Tranquilo, con ganas de broma, sin nada que perder, el hoy campeón del mundo de rallyes 1992, continuó trabajando sin descanso a pesar de la actitud de los técnicos del Toyota Team Europa y sin saber en aquellos momentos, cuando nada había trascendido a la prensa, dónde iba a estar su futuro. La respuesta a tantos quebraderos de cabeza no llegó en los rallyes sucesivos, ni siquiera en el Catalu-



Y AHORA, LARGAS DISCUSIONES
Ove Andersson y Carlos Sainz tendrán que entablar duras negociaciones sobre el futuro del español en el equipo Toyota, pero ahora, con otro título por medio

ron cuenta hasta en el seno del equipo de Ove Andersson, donde rápidamente se olvidaron de sus escasísimas posibilidades en la lucha por el título mundial de Marcas para centrarse en el de Pilotos. Un objetivo en el que el propio piloto español apenas creía pero que su voluntad de deportista le obligaba a él mismo a agotar todos sus recursos en busca de esa última oportunidad. «¿Tendré que luchar por ello, no?», eran sus palabras tras su victoria en Nueva Zelanda, una prueba en la que su equipo había estado luchando contra sí mismo en busca de una solución milagrosa de las tan traídas y llevadas suspensiones del Toyota Celica. La propia impotencia había llevado a

ña-Costa Brava, donde al final, el piloto madrileño acabó utilizando las suspensiones de siempre, pero con un resultado hasta entonces buscado: la victoria. Un triunfo que le devolvía el liderazgo del mundial de Pilotos logrado en Kenya y mantenido de forma ficticia hasta la prueba de Finlandia y posibilidades, pocas pero reales, de luchar por el título mundial.

Relajado y tranquilo, a pesar del momento, era el estado en el que Carlos Sainz se encontraba en las verificaciones del RAC Rally de Inglaterra, a pesar de la pertinente lluvia. «Sólo hemos cambiado muelles y amortiguadores...», una respuesta que quien escribe estas líneas debería haber conocido de



VATANEN EN EVIDENCIA
Ari Vatanen ha vuelto a poner de manifiesto la competitividad del Subaru y su calidad como conductor sobre suelos deslizantes



SAINZ NO ESTABA SOLO
El veterano Marku Alen ha realizado una excelente labor de equipo, proporcionando a Toyota uno de los mejores resultados de la temporada con su cuarto puesto.



NO TAN FIABLE
La proverbial fiabilidad de los Lancia se ha visto comprometida en los tres últimos rallyes de esta temporada.

antemano después de unas cuantas veces. La única queja, entre comillas, para un siempre perfeccionista Sainz radicaba en el hecho de contar con un vehículo destinado en principio a Armin Schwarz para el rallye de Argentina y por tanto demasiado pesado (1.187 Kilogramos) y reforzado para las deslizantes pistas forestales británicas, después de haber tenido ocasión de probarlo unas cuantas horas antes.

A pesar de que casi dos tercios del piso de la primera etapa del RAC Rally de Inglaterra se desarrollaban sobre asfalto, nadie había echado cuentas de cuántos segundos podrían arrancar Carlos Sainz y Luis Moya sobre su Toyota tras lo visto en tierras españolas apenas diez días antes.

Un terreno estrecho y resbaladizo, a pesar de pisar dos circuitos como Donington y Oulton Park donde Sainz podría recordar viejos tiempos y el hecho del carácter mixto de algunas de ellas, así lo habían hecho creer. Pero el piloto español comenzaba anotándose

Oulton y Weston Park y, sin cometer ningún error como su rival Juha Kankkunen, ni adoptando una posición de precaución ante los famosos «Mickey Mouse», como su segundo adversario Didier Auriol,

cimentar al final del día una ventaja de 20 segundos sobre su inmediato seguidor, de 27 segundos sobre el piloto finlandés y de otros 40 segundos sobre el piloto galo, usando los neumáticos mixtos, utilizados



EL RALLYE MÁS AMARGO DE DIDIER AURIOL
En la historia del Campeonato del Mundo no se había dado un caso igual y es muy difícil que vuelva a repetirse: ganar seis pruebas y perder el título.



ya en la primera etapa del rallye de Portugal. Escasa cantidad en la práctica, pero suficiente en el terreno de la moral.

Sin embargo, una vez finalizados los tramos cronometrados de cara a la galería del domingo, los bosques galeses, ingleses y escoceses, en ese orden, iban a decidir el nombre del ganador de la prueba británica y del campeonato del mundo de rallyes.

Sobre un terreno resbaladizo como nunca, donde las recientes lluvias habían obligado a acortar algunas pruebas, Sainz no podía detener el asalto de un joven Colin McRae que ya había sido líder el año pasado en ese mismo terreno, pero sí aumentaba increíblemente su ventaja sobre sus dos principales adversarios, Didier Auriol y Juha Kankkunen, gracias a sus Pirelli asimétricos que ni se consumían en las pruebas largas de treinta kilómetros, ni dejaban de tener el grip suficiente todo el tiempo. Los mismos problemas que afectaron a los Lancia en el rallye de Cataluña volvían a repetirse, sin que nadie

supiera dar una respuesta acertada a la falta de competitividad de un vehículo que a principios de año poco menos que avasallaba a sus rivales.

El hecho de que los líderes utilizaran la misma marca de neumáticos, señalaba directamente a la competencia después de que no surgiera ningún problema técnico. Pero ni siquiera los distintos cortes en la goma de los neumáticos ensayados por diferentes pilotos proporcionó una respuesta válida a los hombres de Lancia. De esta forma, Carlos Sainz salvaba los bosques galeses a 2 segundos de McRae, pero teniendo en tercera y cuarta posición, a 47 segundos y a un minuto 2 segundos, a Auriol y Kankkunen.

Que la tercera etapa suele decidir la prueba británica no es ningún secreto: el terrible Kielder Forest, escenario de tantos dramas y vuelcos en el liderato, suele cobrarse su tributo regularmente. Sin embargo, Carlos Sainz echa mano de los amuletos de Juanjo Lacalle en otro tramo: Grizedale. Allí en 1988 se

quedó el alerón posterior de su Ford Sierra Cosworth y en ese lugar empezó el drama el año pasado con la junta de culata de su Toyota. Un lugar que Didier Auriol esperaba para su golpe de mano, donde en esta ocasión recuperaba de golpe 25 segundos, casi un segundo por kilómetro. ¿Era el principio del fin? El propio piloto español se encargaba de negarlo con los tiempos conseguidos en los siguientes tramos, quedando como único hecho cierto la lentitud de la prueba, con fuertes subidas y bajadas, terreno en el que todavía los Lancia se desenvuelven mejor.

El rallye iba a decidirse por tanto, una vez más en Kielder, en la frontera de Inglaterra con Escocia donde el emperador Adriano construyera su muro, con un nombre propio: Pundershaw, un tramo de 42 kilómetros, de noche, enfangado, donde antes se había pasado una vez a tomar notas y otra a probar a una velocidad máxima de 50 kilómetros por hora. Un lugar al que no iba a llegar lamentablemente Didier Auriol al romperse una de las bujías

JUHA, EL ZORRO
Esta vez no pudo ser. Acechando tras cada uno de los tramos especiales, Juha Kankkunen tuvo que conformarse sus tres títulos mundiales. Pero acarició el cuarto.

Tener paciencia vale la pena

Es toda una experiencia estar en la llegada de un Rally RAC, para ver proclamarse, otra vez, Campeón del Mundo a un español. Carlos Sainz, después de tener muy difícil volver a conseguir el título, subió emocionado al podio de Chester para saborear los laureles de una nueva victoria que le permitía ganar por segunda vez el Campeonato, un campeonato que sabe a más, pues se daba por perdido a mitad de temporada.

Esos momentos de alegría compensaban las pocas horas de sueño, las largas horas de espera para ver de cerca coches y pilotos, los kilómetros recorridos y los eternos atascos, porque estar en un Rally RAC como simple espectador hay que tomárselo con mucha tranquilidad porque las distancias entre los tramos son largas y, sobre todo, porque durante esos cuatro días, dos millones de personas se mueven siguiendo el rally.

Es claro que cualquier prueba del Mundial atrae a miles de espectadores, pero no es menos claro que el RAC es diferente y resulta impensable, si no se vive, comprobar la inmensidad de las colas de coches, que en un solo tramo cronometrado reúne a más gente y coches que en toda una carrera del Campeonato de España.

Los numerosos atascos hacen imposible llegar a una prueba sin al menos dos horas de antelación, incluso aventurándose por los caminos más recónditos resulta a veces imposible llegar a tiempo.

Todo está señalizado, los aparcamientos, donde el público paga, preparados y en algunos sitios si no se posee el irrefragable chaleco de fotógrafo no dejan pasar de las cámaras.

Pero es toda una experiencia estar al borde del camino por los perdidos bocaneros de Escocia y ver pasar a estos monstruos del volante que se juegan la victoria a la décima de segundo.

M^º Jesús Benoit



MIKI BIASION SALVÓ EL HONOR DE LOS FORD
En la última aparición del Ford Sierra Cosworth, Miki Biasion llevó su coche hasta la quinta posición, el mejor de los hombres del equipo.

de su Lancia HF Integrale en el tramo anterior. A Lancia le quedaba un solo hombre, Juha Kankkunen a 1 minuto 2 segundos del español y ahora tenía que demostrar el porqué de sus tres títulos mundiales. Carlos Sainz llegaba, exhausto, derrochando sudor por todos sus po-

ros con el aliento suficiente como para responder a la pregunta de qué sentía tras el abandono de su máximo rival. Juha Kankkunen llegaba más fresco, pero el crono daba su veredicto: sólo 3 segundos de diferencia después de realizar en condiciones infernales una me-

LA JUVENTUD Y LA INEXPERIENCIA SE PAGAN

Había verdadero interés por ver si Colin McRae era capaz de reeditar una victoria británica que no se produce desde 1976 en que ganó Roger Clark. Si lo hubiese logrado, se llevaría 100.000 libras.



dia de 108 kilómetros por hora. «¿Quieres dar un paseo con uno de estos tres?», ofrecía Juha Piironen, el copiloto de Kankkunen, en la asistencia, mientras un Luis Moya más nervioso que de costumbre trataba de olvidar el espanto de los últimos cuarenta y dos kilómetros. La suerte estaba echada. Un minuto y dieciséis segundos era demasiada diferencia incluso para un triple campeón del mundo, que a la mañana siguiente volvía a la carga saliéndose en el primer tramo y perdiendo casi tres minutos.

A partir de ese momento, todo el mundo cruzaba los dedos esperando que no se repitiera una situación como la de 1989 donde el piloto español rompió el árbol de transmisión de su Toyota en el antepenúltimo tramo, habiendo sólo un pequeño momento de inquietud cuando un defecto de fabricación



ESTA VEZ LOS MITSUBISHI NO ESTUVIERON A LA ALTURA ESPERADA
En ningún momento de la carrera dio la impresión de que los Mitsubishi pudiesen lograr mezclarse en los puestos de podium. Al final, Eriksson fue séptimo.

de un neumático estuvo a punto de provocar el pinchazo del mismo.

Pero Carlos y Luis podían estar completamente tranquilos, ya eran de nuevo Campeones del Mundo de Rallyes.

LA OTRA CARA DE LA MONEDA

Quien querrá olvidar rápidamente esta temporada, un año no precisamente olímpico para él, es Didier Auriol. El piloto francés ha sufrido un fin de temporada aciago, prácticamente calcado al que tuvo Carlos Sainz en 1991. Las victorias no significan automáticamente el título mundial y ahora ambos lo saben bien Auriol tardó demasiado en lanzar su ataque, adoptando una tácti-

PROGRESAN LOS NISSAN
Aunque sus posibilidades son enormes, lo cierto es que los Nissan no acaban de lograr el resultado esperado. Makinen consiguió finalmente la octava posición.

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

P T A S.

- 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

TRAMO A TRAMO

◆ SEGUIR LOS PASOS

Alister McRae, el vencedor del grupo N en el RAC Rally de Inglaterra, cambiará su Ford Sierra Cosworth 4x4 por un Subaru Legacy de grupo N, tras firmar por Prodrive, afrontando al máximo nivel el campeonato británico de rallyes siguiendo los pasos de su hermano mayor Colin.

◆ DE LA PANPA AL MUNDIAL

Gabriel Roca, el piloto argentino que conduciendo su Renault 18 GTX ha logrado el título nacional este año, piensa tomar parte en el Campeonato del Mundo de Rallyes en 1993, con un Renault Clio 16 válvulas de grupo N, patrocinado por la compañía petrolífera YPF.

◆ LOS PLANES DE MITSUBISHI

La marca japonesa Mitsubishi ha confirmado sus planes para la próxima temporada inscribiendo a sus dos pilotos, Kenneth Eriksson y Armin Schwarz en los rallyes de Montecarlo y Portugal, a los que se añadirán tres pruebas en las que se incluye el rallye Safari, donde tomará parte Kenjiro Shinozuka, siempre con el nuevo Mitsubishi Lancer.

◆ LA QUIÉN TOCARÁ LA CHINAT

La próxima reunión de la FISA, que tendrá lugar el ocho de diciembre, deberá decidir qué prueba, junto al rallye Costa de Marfil, quedará apeada del Mundial de Rallyes. Ciertas medidas apuntan a los rallyes de Portugal, Cataluña-Costa Brava o Sanremo, que con sus actuales recorridos mixtos encarecen los costes de participación, sin tener en cuenta la puntuación ni el buen desarrollo de la prueba.

◆ FELICIDADES

A pesar de que Didier Auriol deberá esperar otro año para lograr la corona mundial, su copiloto Bernard Cossetti ha sido el ganador del trofeo Haldia al mejor copiloto del Mundial.

◆ TODOS EN EL RAC

En el RAC Rally de Inglaterra estuvo presente como espectador el secretario de Estado para el Deporte, Javier Gómez-Navarro acompañado del presidente de la Federación Carlos Gracia. Igualmente cabe destacar el gran número de medios nacionales de comunicación acreditados.

◆ LA DECISIÓN

En los próximos días, Carlos Sainz debe decidir su futuro tras conocer la respuesta que Ove Andersson trajo de Japón el domingo por la tarde. Representantes de Repsol, el Toyota Team Europe y el Campeón del Mundo de Rallyes 1992, debatirán para qué equipo conducirá el piloto madrileño en 1993, decisión un tanto difícil tras las prestaciones acreditadas en los dos últimos rallyes de este certamen mundial por el Toyota Celica Turbo 4WD, Carlos Sainz Limited edition.

CAPDEVILA SIN SUERTE

Fernando Capdevila (en la página de la derecha) fue de nuevo asolado por la mala suerte, teniendo que abandonar por una avería en la caja de cambios de su Ford Sierra. A la izquierda, De Mevius, vencedor de la Copa FIA de grupo N.



EL SEGUNDO FORD

El segundo Ford oficial estaba conducido en esta ocasión por el británico Malcom Wilson, que sólo pudo ser finalmente noveno, pese a un excelente comienzo de prueba.



ca conservadora cuando a lo largo de la temporada se ha destacado precisamente por hacerlo desde el primer metro. Después de la neutralización de Newtown, el ordenador que controla las funciones del motor de su Lancia indicaba un problema de turbo, por lo que el mismo era cambiado en la asistencia siguiente.

Sin embargo, después de afrontar a penas dos curvas, el Lancia se detenía con la bujía del tercer cilindro rota, provocando masa y deteniendo por completo el vehículo. Por su parte, Juha Kankkunen adoptaba su habitual táctica de espera de los acontecimientos encontrándose ante un Sainz igualmente tranquilo y con un Toyota que por primera vez en todo el año lograba plantar cara a los Lancia de principio a fin.

EI OTRO PROTAGONISTA

El otro héroe de la prueba era el joven Colin McRae que, desafortunadamente se quedará sin cobrar

las 100.000 libras ofrecidas por la financiera Lombard, en su último año como *sponsor*, al piloto inglés que lograra ganar la prueba. Una asistencia Toyota golpeaba primero su Subaru en un enlace, pinchaba en el primer tramo de Grizedale cuando era líder, para quedarse sin frenos y sin tracción posterior en el siguiente, perdiendo casi cuatro minutos, a los que se añadían otros cinco perdidos en el primer tramo del día siguiente a consecuencia de una salida de carretera, aunque sin más consecuencias ya que no perdió posiciones. Mejor suerte corrió Ari Vatanen que conseguía finalizar segundo, a la chita callando, sin cometer ningún error.

En el equipo Ford, la sorpresa la ponía el piloto italiano Massimo Biasion que finalizaba segundo tras la primera etapa, aunque separado por poco de su compañero Malcom Wilson. Sin embargo, los bosques no se le daban bien al piloto inglés que perdía tres minutos al romper el diferencial central y el turbo en el primer tramo del día. Tiempo al que

al día siguiente se sumaban seis minutos, al perder la rueda y suspensión delantera derecha en Pundershaw. El transalpino Biasion lograba una excelente quinta posición, a pesar de algunos errores considerables en la elección de sus neumáticos y alguna pequeña salida de carretera, mientras Wilson no dejaba de forzar la máquina en una lucha desesperada por la octava posición con Tommi Makinen. Puesto que, finalmente, no lograba.

En la última aparición de Nissan en el Mundial de Rallyes como equipo oficial, Tommi Makinen volcaba con su Sunny GT-R en Donington, mientras Blomqvist acusaba la falta de práctica antes de salirse de la carretera en la tercera, sufriendo ambos varios pinchazos que le costaron varias posiciones inicialmente.

En el grupo N, Fernando Capdevila conseguía terminar aun habiendo acudido corto de presupuesto a la prueba británica, sin más ayuda que la proporcionada por Ford en lo

que respectaba a las piezas de recambio.

Su papel era más difícil aun que el de Carlos Sainz: ganar y que Gregoire de Mevius quedase tercero. Su máximo rival iba a ser, no obstante, el hermano menor de Colin, Alister McRae que con un Ford Sierra Cosworth 4x4 como el suyo se ha proclamado este año campeón del Open Británico.

Para el piloto canario las cosas no comenzaban demasiado bien al sufrir un problema eléctrico en Donington el primer día, que le privó durante tres tramos de frenos, penalizando cuatro segundos en la reparación. Al día siguiente, un accidente del belga De Mevius, junto a su segunda posición tras el piloto escocés le hacían concebir esperanzas que finalmente acababan desvaneciéndose al día siguiente, al romper el diferencial delantero en el famoso tramo de Grizedale, completando de cualquier forma una buena temporada que sólo la mala suerte ha impedido que fuera mejor. ○

CLASIFICACIONES

1º Sainz-Moya (Toyota Celica), 5 horas, 23 minutos, 06 segundos; **2º Vatanen-Berglund** (Subaru Legacy), a 2m 36s; **3º Kankkunen-Piironen** (Lancia HF Integrale), a 2m 45s; **4º Alen-Kivimaki** (Toyota Celica), a 3m 29s; **5º Biasion-Siviero** (Ford Sierra Cosworth 4x4), a 3m 41s; **6º McRae-Ringer** (Subaru Legacy), a 8m 08s; **7º Eriksson-Parmander** (Mitsubishi Galant), a 10m 20s; **8º Makinen-Harjanne** (Nissan Sunny), a 12m 01s; **9º Wilson-Thomas** (Ford Sierra Cosworth), a 12m 20s; **10º Aghini-Famocchia** (Lancia HF Integrale), a 14m 52s;

VENCEDORES DE LAS PUEBAS ESPECIALES

Wilson y McRae 7. Carlos Sainz 6. Vatanen y Auriol 4. Biasion, Kankkunen y Alen 1.

MUNDIAL DE MARCAS

1º Martini-Lancia, 191 puntos; **2º Toyota**, 132; **3º Ford**, 94; **4º Subaru**, 60; **5º Mitsubishi**, 44; **6º Nissan**, 37; **7º Audi**, 10; **8º Renault**, 9; **9º Opel**, 2;

MUNDIAL DE PILOTOS

1º Carlos Sainz, 144 puntos (Campeón del Mundo); **2º Juha Kankkunen**, 134; **3º Didier Auriol**, 121; **4º Massimo Biasion**, 60; **5º Marku Alen** 50; **6º François Delecour**, 45; **7º Andrea Aghini**, 39; **8º Colin McRae**, 34; **9º Alexandre Fiorio**, 32; **10º Jorge Recalde**, 28;

CLASIFICACIÓN COPA FIA, GRUPO N

1º De Mevius, 37 puntos (Campeón 92); **2º Nishyama**, 30; **3º Menem**, 26; **4º Kitoletto y Ordinski**, 23; **6º Capdevila** 22.

Menos gastos en la F-3000

LA crisis económica que está atravesando todo el mundo, está revirtiendo de forma negativa en el automovilismo. Todas las especialidades, de una forma u otra, se están viendo perjudicadas. La Fórmula 1 está atravesando uno de sus peores momentos, con muchos equipos sin tener claro su futuro, al no contar con la ayuda de los patrocinadores. Otra especialidad que también se está viendo afectada es la **Fórmula 3000**, antesala de la F-1 y de la que salen los jóvenes pilotos que nutren las parrillas de la categoría reina.

Para evitar males mayores, equipos, constructores de chasis y de motores, además de los diferentes suministradores de materiales, están ideando soluciones para reducir costes, que de llevarse a cabo deberán ser aprobadas por el **Consejo Mundial** en los primeros días de diciembre.

Todos están de acuerdo en que hay que frenar el avance tecnológico que está experimentando esta especialidad. Se está llegando a unos presupuestos totalmente ilógicos, para tratarse de un campeonato de formación. La construcción de los chasis debe ser más barata, por lo tanto la coincidencia es mayoritaria a la hora de volver de nuevo a la utilización del aluminio y del acero, dejando de lado el uso intensivo de materiales muy sofisticados. Los motores también deben ser mucho más sencillos. Además se están introduciendo soluciones técnicas habituales en la F-1, como es el sistema de **control de tracción**, etc. Unos planteamientos técnicos que encarecen notablemente los presupuestos, en una especialidad en la que todos están de acuerdo debe ser mucho más barata para permitir que las jóvenes promesas puedan acceder a ella. Además de frenar la carrera tecnológica de la Fórmula 3000, también la gran mayoría de los implicados en este interesante certamen están de acuerdo a la hora de limitar los entrenamientos. Sobre todo los del pretemporada, que obligan a los equipos a gastarse un dineral para llegar a la primera carrera en buenas condiciones. Lo ideal sería establecer unas jornadas de entrenamientos controladas por la **FISA**.

También piden una mayor difusión, sobre todo en televisión; una solución que piensan que puede ser muy favorable es que se incluyan más carreras coincidiendo con los Grandes Premios de Fórmula 1. En definitiva, una serie de soluciones a los problemas de la Fórmula 3000, que de llevarse a cabo permitirá



A TODO GASTOS



YA HAY CALENDARIO DE FORMULA 1

LA FISA ha dado a conocer el calendario definitivo del **Campeonato del Mundo de Fórmula 1**. En él se pueden apreciar importantes novedades: el mítico circuito de Donington Park, después de un largo paréntesis, volverá a acoger un Gran premio, y lo hace en sustitución del Gran Premio de Asia, anulado por la quiebra del circuito japonés de Autópolis. También la fecha de la primera carrera se disputará con quince días de retraso, para dar tiempo a los equipos a adaptar los coches a la nueva reglamentación. El calendario es el siguiente:

G.P. Suráfrica 28 de marzo	(Kyalami)
G.P. Europa 11 de abril	(Donington Park)
G.P. S. Marino 25 de abril	(Imola)
G.P. España 9 de mayo	(Montmeló)
G.P. Mónaco 23 de mayo	(Mónaco)
G.P. Canadá 13 de junio	(Montreal)
G.P. Francia 4 de julio	(Magny Cours)
G.P. Inglaterra 11 de julio	(Silverstone)
G.P. Alemania 25 de julio	(Hockenheim)
G.P. Hungría 15 de agosto	(Hungaroring)
G.P. Bélgica 29 de agosto	(Spa)
G.P. Italia 12 de septiem.	(Monza)
G.P. Portugal 26 de septiem.	(Estoril)
G.P. Japón 24 de octubre	(Suzuka)
G.P. Australia 7 de noviem.	(Adelaide)

EL ASALTO DEL CAMPEON

ALESSANDRO GRAMIGNI, el Campeón del Mundo de 125, ya ha probado las nuevas **Gilera del cuarto de litro** que pilotará en el próximo Mundial. Dio unos sesenta giros al circuito de Mugello para tomar contacto y adaptarse a la conducción de su nueva montura. Sus tiempos fueron similares a los obtenidos por **Casoli**, su compañero de equipo.

Este se dedicó a probar nuevas soluciones técnicas y, muy especialmente, las referentes a la electrónica, una de las claves para hacer rendir el máximo a los motores actuales.



SENNA: NO A LA ESCUDERIA DEL CAVALLINO

MUCHO se ha escrito y hablado recientemente sobre la posibilidad de que **Ayrton Senna** pudiera ser piloto Ferrari en la próxima temporada. El brasileño, Tricampeón del Mundo de Fórmula 1, dijo en su día que no le desagradaba la idea; estima que el equipo italiano tiene un programa muy interesante a medio y largo plazo y que, para él, sería un importante desafío y quizá allí encontraría la motivación que está buscando. Lo cierto es que hasta el momento son sólo rumores, y dejó claro que sigue interesado por el **programa Ferrari**, pero que no entablará conversaciones con los responsables del equipo hasta la temporada 94.

B O X E S

♦ **LUIS MARTÍNEZ, CAMPEÓN** El Campeonato de España de Montaña terminó con la Subida a Almofrei, en Galicia. En esta carrera se impuso Martínez, pero más tarde fue excluido al pesar menos de lo estipulado en el reglamento su **Loia-BMW**. Este resultado no altera la clasificación, ya que el piloto del equipo **Central Hispano 20** había conseguido el campeonato en la carrera anterior. En esta carrera debutó **Francesco Gutiérrez** con un **Ford Sierra Cosworth 4x4** de grupo A, el coche con el que participará en el europeo. En su primera prueba con este coche logró la victoria de su grupo.

♦ **CAMBIO DE ESPECIALIDAD** Roger Morback, que esta temporada ha alternado la **Fórmula Renault** con el **Europeo de Fórmula Opel Lotus**, en el 93 disputará el **Campeonato Alemán de F-3** con el **Team Wand un Booden/Ralner Kemkes**.

♦ **YAMAHA, SÓLO CON TYRRELL** La **Escudería Tyrrell** de Fórmula 1, ha llegado a un acuerdo con **Yamaha** para disponer de los nuevos motores **V-10** en las próximas dos temporadas.

T R E S P R E G U N T A S A . . .



JORGE OSSET

«Me gustaría correr en monoplazas»

Jorge Osset es un joven que, con sólo quince años de edad, se ha hecho un nombre en los circuitos españoles.

Sobre todo después de dominar a placer la última carrera de la **Copa Citroën AX GTI**.

Con su edad, alterna sus estudios, actualmente cursa tercero de BUP, con la competición automovilística. Si tiene que elegir alguna vez entre salir con sus amigos un fin de se-

mana o entrenar con el coche, prefiere esto último.

¿Cuál es tu experiencia en competición?

Antes de competir en la **Copa Citroën AX** sólo lo había hecho en **karts**. Participé en el **Campeonato de Madrid**, de **Cataluña** y en dos **Europeos**. En total estuve cuatro años con los **karts**.

¿Por qué te decidiste por la **Copa AX**, en vez de competir en monoplazas?

Los pilotos que salen del kart lo normal es que continúen en monoplazas. Yo me incliné por la **Copa AX** por que a **Garrantauto**, que es mi principal pa-

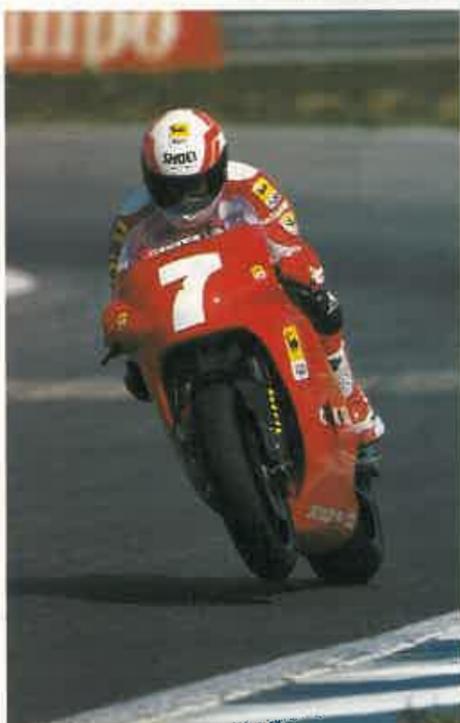
trocinador, le interesaba este trofeo monomarca. Al principio tuve muchos problemas y me costó adaptarme, ya que no sabía utilizar la caja de cambios y tuve que aprender muy deprisa.

¿Qué planes tienes de carrera a tu futuro?

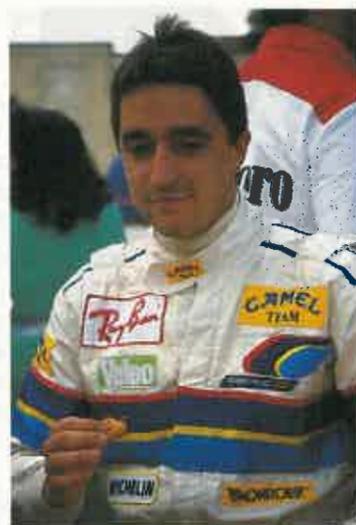
Mi intención es dedicarme a la competición de forma profesional, sé que es difícil y duro y lo tengo perfectamente asumido. El año que viene seguiré corriendo en la **Copa AX**, pero estoy intentando encontrar más apoyo para alternarla con un campeonato de monoplazas, la **Fórmula Fiat Uno** o la **Ford**.

♦ **COFA RENAULT DE RALLIES**
Renault seguirá en el 92 organizando su trofeo de rallies. El coche a utilizar seguirá siendo el Clio 1.6V, y habrá dos divisiones, una especie de iniciación, limitada a carreras con pocos costos, y una categoría superior en la que los coches contarán con motores de dos litros y preparación de grupo A.

♦ **LAWSON A INDIANÁPOLIS**
El tetracampeón del mundo de motociclismo en la categoría de 500, el norteamericano Eddie Lawson, está muy interesado en participar en la Fórmula Indy, siendo su gran ilusión tomar parte en la mítica 500 Millas de Indianápolis.



♦ **NISSAN DEJA EL IMSA**
El equipo japonés Nissan, que ha dominado las últimas temporadas del Campeonato IMSA Americano, ha decidido dejar este certamen para dedicarse de lleno al desarrollo del motor y el monoplace con el que tiene intención de inscribirse en la Fórmula Indy, algo que podría suceder en el año 1994.



MORATAL CON PEUGEOT

PEUGEOT está interesado en potenciar las actividades deportivas de la marca. Quiere que el **Desafío** vuelva a ser la cantera de pilotos que fue con anterioridad y, sobre todo, quiere que el equipo oficial deje el pabellón muy alto en el Campeonato de España de Rallies. De momento, ya ha contactado con **Borja Moratal**, que sería el responsable del equipo y el piloto oficial del 309 GTi 16 válvulas de grupo A. Moratal, regresa al seno de Peugeot, con quien logró su primera victoria nacional y el Campeonato de España de grupo A.

DURO GOLPE PARA LA ESCUDERÍA BRAVO

JEAN FRANÇOIS MOSNIER que debería haberse encargado, junto a **Adrián Campos**, de la dirección deportiva de la Escudería Bravo F-1, falleció como consecuencia de una grave enfermedad pulmonar que padecía hace algún tiempo. Mosnier, que dedicó gran parte de su vida al automovilismo, ejerció como ingeniero en equipos de la talla de Brabham, Ligier, Cooper o Ford, y ahora estaba dispuesto a llevar a cabo el ambicioso proyecto de

crear un equipo español de **Fórmula 1**. Con su muerte, este equipo español, que tiene previsto debutar en la máxima categoría de automovilismo en el gran Premio de Suráfrica, ha sufrido un fuerte revés, viéndose ahora obligados a buscar un sustituto que pueda ocupar el puesto que ha dejado el experimentado **Mosnier**.

LOS CAMPEONES CON EL COLT 4X4

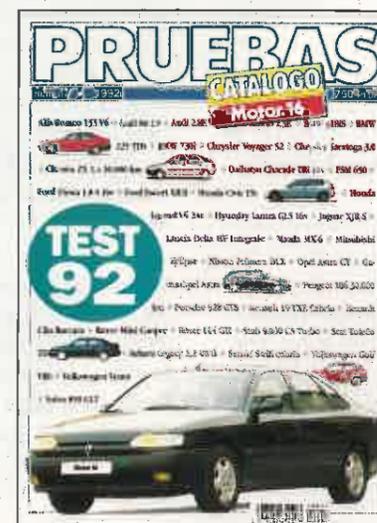
EN la Carrera de Campeones, que se disputará en el Circuito Islas Canarias (Gran Canaria) los días 4, 5 y 6 de diciembre, en las mangas previas a la gran final, se utilizará el modelo **Mitsubishi Colt 1.6 4x4**, aportado por el importador para Canarias de esta marca Japón Motor S.A. Estos vehículos estarán dotados de los sistemas de seguridad obligatorios (barras anti-vuelcos, sistema de extinción, cinturones de seguridad, etc.), también irán equipados con un cubre cárter y un sistema de suspensiones mixto para tierra-asfalto. Además se da la circunstancia de que es la primera vez que se utiliza un coche de **cuatro ruedas motrices** en las mangas previas de clasificación.



HAKKINEN A WILLIAMS

FINALMENTE se sabe ya quién será el compañero de equipo de **Alain Prost** en el equipo Williams-Renault. Tras una temporada muy brillante, se han decidido por el finlandés **Mika Hakkinen**.

Los 90 principales.



Catálogo Pruebas 92.

Los 90 principales del mundo del motor a prueba, analizados a fondo y comparados frente a frente.

Para que los estudie con todo detalle, uno por uno o enfrentados con sus competidores. Consumo, sonoridad, prestaciones, frenos, equipamiento, precio... Si quiere conocer a fondo los grandes éxitos del 92, en Catálogo Motor 16 presentamos los 90 principales.



Conduzca con ventaja.

El agente electrónico

WANESSA Porras salió temprano del silo de almacenamiento. Mientras su vehículo era extraído a la superficie desde el nivel cuarenta, pensó que hacía ya meses que no lo conducía. Pero la ocasión lo merecía. Visitar a su primo, Toribio Murphy, en un día tan señalado como el de su nombramiento como Jefe de Inspecciones de **Tresiglesias de Cedillo**, bien valía dar un paseo en autotransporte. Según la pantalla del silo de almacenamiento, el depósito de gas estaba lleno a su máxima presión. Por lo que, mientras el distribuidor periférico guiaba el vehículo hasta la salida número 33, Wanessa se dedicó a introducir el programa de ruta en la disquetera de la consola. En cuanto lo hubo hecho, el testigo de conexión con el **Centro General de Desplazamientos** se encendió.

La luz gris de un día nublado borró de golpe la fluorescencia subterránea del distribuidor. La pista de autotransporte 33 era una radial y siempre tenía tráfico en las afueras. Por ello, las invisibles tiras magnéticas bajo el firme de conglomerado sintético regulaban el tráfico en su velocidad y la separación entre vehículos. Nada podía hacerse por modificar la marcha y se optaba generalmente por conectar el sistema direccional automático y aprovechar para llamar a casa o escuchar música.

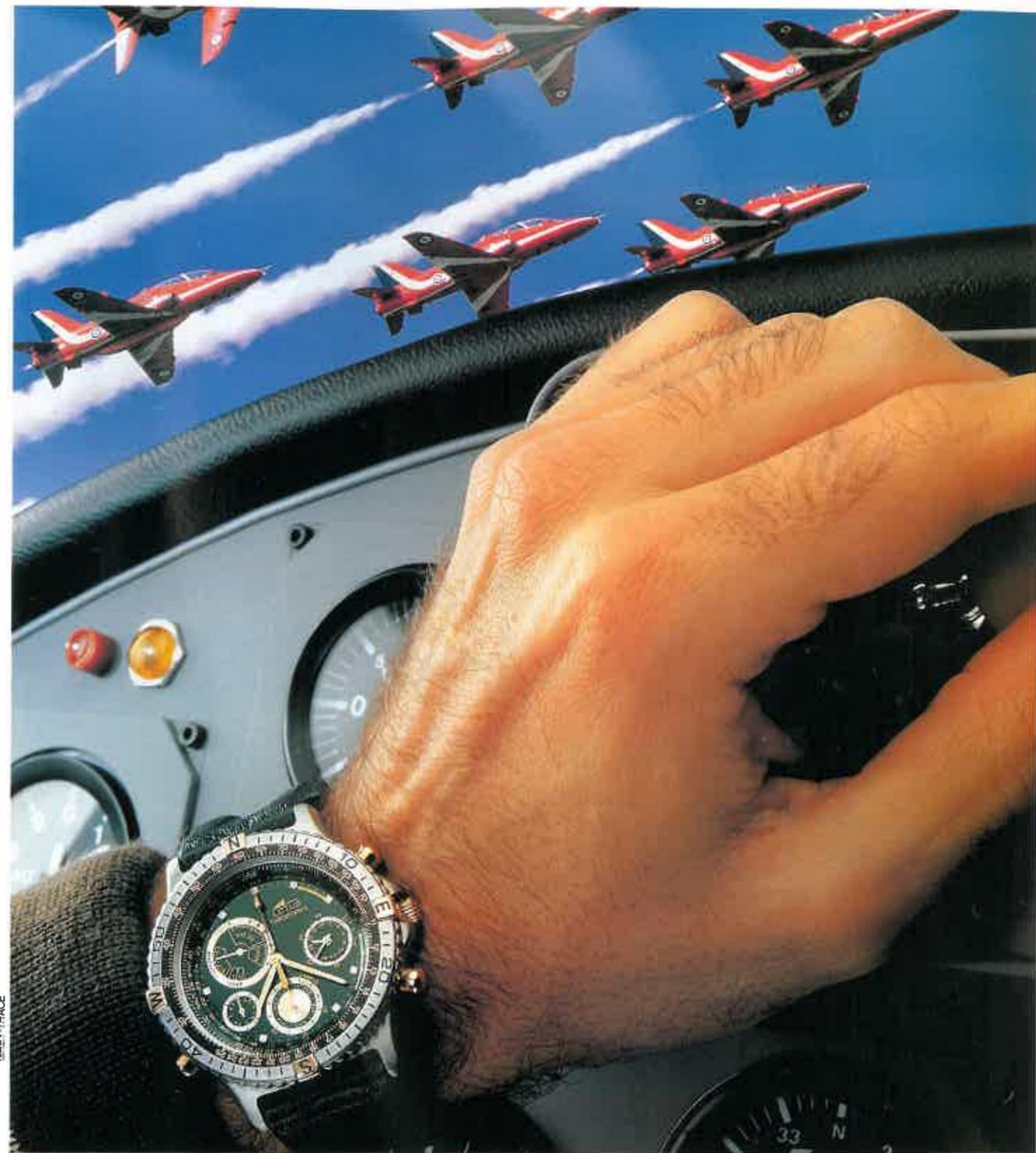
Al cabo de un tiempo, el tráfico se hizo más fluido. Para dis-

tancias largas muy pocos utilizaban ya el autotransporte. Las urbanizaciones se sucedían monótonas a ambos lados y algo por debajo de la elevada estructura vial.

Una tira rectilínea de color pardo se veía ahora totalmente despejada y Wanessa desconectó casi sin pensarlo el sistema direccional. Con los pulsadores manuales liberados, el vehículo cabeceó un poco antes de que restableciera su equilibrio con la mano derecha. Mientras, con la izquierda, presionó un poco el mando de la turbina, lo que produjo un imperceptible estremecimiento mecánico. Hasta entonces ensimismada en sus pensamientos y contemplando sin verlo el monótono paisaje, Wanessa tomó de repente consciencia de estar deslizándose sobre el firme de **conglomerado sintético** venciendo la resistencia del viento.

La barrera luminosa del peaje J14 de Ventas de Frascuelo apareció mucho antes de lo previsto. Tras la identificación del vehículo por las células sensoras, apareció en la pantalla el importe del peaje más una sanción de tres mil unidades de transacción por exceso de velocidad. Wanessa no pudo reprimir una sonora imprecación contra la máquina. Mientras tanto, se desviaba de la pista 33 por debajo del gran monumento realizado en Teflón verde y rematado por tres prominentes ángulos. En su base, una placa decía **«A la memoria de la Guardia Civil de Tráfico»**.

Juan Luis Soto



CHRONOGRAPH AIR TEAM

Sigue el rumbo de los más intrépidos. El rumbo que marca el Chronograph Air Team de Lotus. El cronógrafo-calendario con 5 memorias de tiempos parciales y 2 temporizadores, que cuenta entre sus exclusivas características con un indicador de rumbos de navegación y una brújula.

LOTUS
Chronograph Air Team
Marca tu rumbo

EN CITROËN

*Su coche usado,
con garantía europea
por escrito*

SELECCION
CITROËN EUROCASION
CARNET DE GARANTIA



COCHES COMO NUEVOS, DE TODAS LAS MARCAS

**Todas las marcas.
Todos los modelos.**

Tenemos a su disposición una oferta amplia y variada de vehículos usados de todas las marcas y modelos, para que usted pueda elegir. Con Garantía.

**Garantía Europea
hasta 2 años.**

Hacemos una minuciosa selección y seguimos un riguroso sistema de preparación de los vehículos que nos permite ofrecerle un abanico de garantías por escrito. Con garantía nacional de 3 y 6 meses y garantía Europea de 12, 18 y 24 meses (según estado del vehículo).

Servicio Citroën 24 Horas.

Nuestros vehículos de ocasión cubiertos con la garantía Europea disfrutan del mismo Servicio 24 Horas que un vehículo nuevo: asistencia mecánica y remolque, hotel o billetes, o vehículo sustitutivo si fuera necesario, dentro del ámbito nacional.

RED DE CONCESIONARIOS CITROËN

 **Eurocasion**

Vehículos de ocasión. Coches de primera.



CARLOS SAINZ ¡CAMPEON!

SEMANAL
Motor 16
GRUPO

1 de diciembre 1992

Núm. 476 • 350 ptas.

Coche del Año en Europa 1993

**PROBAMOS
EL NISSAN
MICRA**



COMPARATIVA

FORD ESCORT 1.6i 16V GHIA FRENTE A SUS RIVALES

